

AUTORIZACE

ČÍSLO PARE


ČÍSLO ZMĚNY	DATUM ZMĚNY	POPIS/OBSAH ZMĚNY	PODPIS

Objezd hráze VD Slapy

název akce

SO 301 PŘELOŽKY VODOVODŮ BRAVOS

Projektová část / stavební objekt

Česká republika - Ředitelství vodních cest ČR nábř. L. Svobody 1222/12 Praha 1, 110 15 objednatel	spolupráce	 DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ KANCELÁŘ Bozděchova 1668, 500 02 Hradec Králové tel : 495 219 036, 495 212 647, fax : 495 221 677 e-mail : dik@dik - hk.cz, http : www.dik-hk.cz
k.ú. Štěchovice u Prahy místo stavby	Středočeský kraj	

TECHNICKÁ ZPRÁVA

název přílohy

1:500
měřítkoDUR
stupeň

ING. M. BURIANEC kontroloval	ING. V. NÝVLT hlavní inženýr projektu	A017/21 číslo zakázky	D.1.2.1.1
ING. V. NÝVLT zodpovědný projektant	ING. V. NÝVLT projektant	11/2022 datum	

číslo přílohy

D.1.2.1.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH :

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	2
2.	ZÁKLADNÍ ÚDAJE	3
2.1	Základní údaje celé stavby.....	3
2.1	Základní údaje o zdech	3
3.	ZDŮVODNĚNÍ STAVBY OPĚRNÝCH ZDÍ.....	5
3.1.	Účel stavby.....	5
3.2.	Údaje o komunikacích	5
3.3	Územní podmínky.....	5
4.	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ ZDÍ.....	7
4.3	Popis konstrukce opěrné zdi.....	7
4.3.1	Úprava podloží a zemní práce	7
4.3.2	Založení stavby	7
4.3.3	Konstrukce zdí	7
4.3.4	Geometrie zdí	8
5.	VÝSTAVBA	9
5.1	Postup a technologie stavby.....	9
5.2	Požadavky na materiály.....	10
5.3	Vztah k území.....	11
6.4	Související objekty	11
6	ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	13
7.	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	14
8.	PŘEHLED POUŽITÝCH NOREM A PŘEDPISŮ	15

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Stupeň dokumentace:	Projektová dokumentace pro vydání územního rozhodnutí (DUR)
Stavba a objekt číslo:	OBJEzd HRÁZE VD SLAPY
Část :	D.1.2.1 OPĚRNÉ A ZÁRUBNÍ ZDI
Staničení:	
Katastrální území:	Štěchovice u Prahy [763250]
Obec:	Štěchovice [539732]
Kraj:	Středočeský
Stavebník:	Česká Republika – Ředitelství vodních cest ČR nábř.. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 IČ: 67981801
Generální projektant:	Dopravně inženýrská kancelář s.r.o. Bozděchova 1668, 500 02 Hradec Králové IČ: 27 46 68 68; DIČ: CZ 27 46 68 68
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Vratislav Nývlt Email: nyvlt@dik-hk.cz
Zodpovědný projektant:	Ing. Vratislav Nývlt Autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské konstrukce, pozemní stavby a autorizovaný technik pro dopravní stavby – nekolejová vozidla, číslo autorizace ČKAIT 0601876
Zpracoval:	Ing. Vratislav Nývlt, tel. 604 680 372, email: nyvlt@dik-hk.cz

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Společnost ČEZ a.s. v rámci svých investičních akcí plánuje občasný transport nadměrných technologických prvků do/ze svých elektráren. Transport těchto komponentů se předpokládá po vodě s možností vykládky z lodě pod vodním dílem Slapy a přeložení na silniční vozidlo a opětovné naložení na loď nad hrází vodního díla Slapy. Pro transport budou využity místní silnice 3. třídy a místní účelové komunikace.

Návrhové vozidlo včetně nákladu bude mít celkovou hmotnost 1100 tun, jež budou přenášeny 20-ti nápravami. Zatížení na nápravu bude 55 tun, zatížení na dvojkolo pak 11,5 t. Četnost průjezdů se v průběhu 1 roku se předpokládá cca 10.

Stávající pozemní komunikace jsou už za hranicí životnosti a tomuto záměru nevyhovují.

Nedostatečná je zejména únosnost komunikace a částečně je nefunkční odvodnění. Cílem záměru je uvést stávající dotčené komunikace do vyhovujícího stavebně technického stavu.

2.1 Základní údaje celé stavby

Stavba je umístěna na území Štěchovice v místní části Nové Třebenice.

Úsek přibližně v rozsahu km 0,0 – 1,5 je umístěn v intravilánu obce a úsek km 1,5 – 1,98 v extravilánu obce.

Stavba je umístěna na levém břehu Vltavy u hráze vodního díla Slapy na území městysu Štěchovice v místní části Nové Třebenice.

Úsek přibližně km 0,0 – 1,5 je umístěn v intravilánu obce a úsek km 1,5 – 1,776 v extravilánu obce. Začátek stavby je pod hrází vodního díla Slapy v místě stávajícího sjezdu k řece. Konec stavby je nad hrází vodního díla cca 90 m východněji směrem k hrázi od místa stávajícího sjezdu k řece. V úseku km 0,000 – 0,766 se jedná o účelovou komunikaci s veřejným přístupem, v úseku km 0,766 – 1,453 o místní komunikaci, v úseku km 1,453 – 1,776 o silnici III. třídy a úsek nad hrází je účelová komunikace bez veřejného přístupu.

2.1 Základní údaje o zdech

200 INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

Název objektu	Délka zdi
SO 201 OPĚRNÁ ZEĎ OZ1 V KM 0,000 - 0,147	147 m
SO 202 Zárubní zeď ZZ1 v km 0,000 - 0,078	78 m
SO 203 Opěrná zeď OZ2 v km 0,078 – 0,098	20 m
SO 204 Opěrná zeď OZ3 v km 0,128 - 0,161	33 m
SO 205 Opěrná zeď OZ4 v km 0,191 - 0,672	491 m
SO 206 Opěrná zeď OZ5 v km 1,284 - 1,294	10,6 m
SO 207 Opěrná zeď OZ6 v km 0,000 - 0,120	120 m
SO 208 Zárubní zeď ZZ2 v km 0,000 - 0,038	38 m
SO 209 Úprava schodiště SCH1 v km 0,191	
SO 210 Nové schodiště SCH2 v km 0,362	
SO 211 Úprava schodiště SCH3 v km 1,299	
Celková délka opěrných zdí	937,6 m

Charakteristika zdí:	Trvalé železobetonové zdi proměnné výšky, založení plošné a hlubinné (mikropiloty), eventuálně přikotvení zemní kotvou.
Šikmost zdí:	Zdi kopírují osu komunikace
Výška zdí nad niveletou:	Výška zdi nad hranou komunikace je 150 mm
Druh zajišťované komunikace:	Silnice III/107, místní a účelové komunikace
Zatížení :	Speciální zatížení od nadměrného nákladu – 55,0 kN/m ² + zemní tlak

3. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY OPĚRNÝCH ZDÍ

3.1. Účel stavby

Účelem každé opěrné, resp. zárubní zdi je zajištění stability svahu silničního tělesa přilehlé komunikace v místě, kde to konfigurace terénu vyžaduje.

Pokud bude zapotřebí původní stávající zeď odstranit, provedou se bourací práce v dalším projekčním stupni vždy v rámci konkrétního objektu.

3.2. Údaje o komunikacích

Popis jednotlivých komunikací, jejichž stabilita je zajišťována opěrnými zdmi je uveden v Souhrnné technické zprávě v odstavci 2.6.h v detailněji v PD jednotlivých objektů komunikací.

3.3 Územní podmínky

Geologické poměry v dané lokalitě jsou v navážkách a kvartéru charakterizovány zejména zeminami G typ Nav2, G typ 3 případně G typ 4. v proterozoiku pak následujícími horninami G typ 5, G typ 6 případně G typ 7. Geotechnické poměry jsou charakterizovány jako náročné, neboť mocnost a vlastnosti se v průběhu trasy často mění.

Podzemní voda se většinou nevyskytuje, pouze v blízkosti VD Slapy je horizont hladiny vody ovlivňován hladinou vody v přehradě.

Tabulka: Charakteristiky základových půd – zeminy (navážka a kvartér)

G TYP	G typ Nav.2	G typ 3	G typ 4
TŘÍDY ZEMIN DLE ČSN 73 1001	Y, G4/GM _v , C _{by}	F6/CI, F4/CS	G4/GM+C _b
TŘÍDY ZEMIN PODLE ČSN EN ISO 14688-1 a -2	11	11	11
KONZISTENCE / ULEHLOST	středně ulehlé až ulehlé	tuhá	středně ulehlé
GEOTECHNICKÁ VELIČINA			
g (kN/m ³)	18,5	20,0	19,0
I _c / I _D	0,5	0,7 – 1,0	0,5
E _{def} (MPa)	30 (50)	6	70
n (1)	0,30	0,40	0,30
f _{ef} (°)	32 (35)	19	33
C _{ef} (kPa)	5 – 8	14	4
R _{dt} (kPa)	300	150	400
U _{v tab} (kN) ČSN 73 10002	-	-	(70)
Vrtatelnost (VC 800-2)	I.	I.	II.

Tabulka: Charakteristiky základových půd –horniny (proterozoikum)

G TYP	G typ 5	G typ 6	G typ 7
TŘÍDY ZEMIN DLE ČSN 73 1001	R6 – R5 (F4/CS, F1/MG)	R4 – R5	R3 – R4
TŘÍDY ZEMIN PODLE ČSN EN ISO 14688-1 a -2	nelze	nelze	nelze
PEVNOST s_c (MPa)	< 5	5 - 15	> 15
GEOTECHNICKÁ VELIČINA			
g (kN/m ³)	20,0	24,0	27,0
I_c / I_D	(0,9 – 1,1)	-	-
E_{def} (MPa)	15	100	1000
n (1)	0,35	0,25	0,15
f_{ef} (°)	24	31	38
c_{ef} (kPa)	15	100	500
R_{dt} (kPa)	200	350	600
$U_{v tab}$ (kN) ČSN 73 10002	150	200	300
Vrtatelnost (VC 800-2)	I.- II.	II. – III.	IV.
Těžitelnosti ČSN 73 6133/ 73 3050	I. / 3. – 4.	II. / 4. – 5.	III. / 6.

4. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ ZDÍ

4.3 Popis konstrukce opěrné zdi

4.3.1 Úprava podloží a zemní práce

Geologické podmínky vyžadují, aby se zatížení vyvozené transportem nadměrného nákladu přenášelo pomocí mikropilot, případně pilot do únosného skalního podloží. Průběh skalního podloží pod opěrnými konstrukcemi je proměnný, takže i délka mikropilot bude proměnná. Vrtání mikropilot se musí provádět z upraveného terénu o minimální šířce cca 6,0 m v příčném řezu. V podélném směru pro zajištění plynulého provádění vrtacích prací, s ohledem na sklon terénu, se doporučuje výškový rozdíl mezi jednotlivými vrtacími úrovněmi cca 1,0 – 1,3 m. Délka jednotlivých pracovních úrovní je odvislá od sklonu terénu a dá se říci, že v dané lokalitě bude činit v průměru 10,0 – 15,0 m, v extrémech 5,0 m – 20,0 m. Vyrovnání se provede zemním násypem.

Po provedení mikropilot se provedou stavební jámy pro vytváření ztužujících prahů a vlastních železobetonových zdí. Případné stavební jámy budou svahované ve sklonu 2:1. Půdorysný rozměr jámy bude vždy min. o 0,2 m na každou stranu větší než půdorysný rozměr zdi. Výkopový materiál se uskladní v prostoru staveniště a v případě vhodnosti se použije pro pozdější zásypy. Všechny stavební jámy musí být řádně odvodněny.

4.3.2 Založení stavby

Podle průběhu dynamických penetrací lze usuzovat, že v km 1,0 – 1,9, kde jsou navrženy ŽB zdi jsou v oblasti kvartérních pokryvu v přímém podloží soudržné zeminy tuhé konzistence G typ 3 a středně ulehle kamenitoštěrkovité zeminy G typu 4. V předkvartérním podkladu jsou silně až zcela zvětralé horniny se soudržnými příměsemi G typu 5. Dále do hloubky jsou horniny zvětralé až zdravé G typu 6 a 7.

V další lokalitě v konci komunikace u řeky Vltavy jsou v pokryvných útvarech převážně štěrkovito kamenité navážky G typu Nav.2. V předkvartérním podkladu jsou převážně horniny G typu 5 a 7.

Pokud budou základy v prostředí kvartérních podkladů, předpokládá se hlubinné založení pomocí mikropilot, jež budou v horní části ztuženy železobetonovým prahem, který vytvoří pevnou podporu pro konstrukci vlastní zdi.

4.3.3 Konstrukce zdí

V rozsahu každého navrženého objektu je v rámci zajištění stability svahu tělesa komunikace navržena opěrná zeď, případně zárubní zeď, podle charakteru území. Ve většině případů je založení provedeno na mikropilotách, jež budou vždy opřeny do skalního podloží. Hlavy mikropilot budou spojeny železobetonovým prahem, který bude sloužit jako pevná podpora. Vlastní zeď bude s tímto prahem spojena kotevním trnem, čímž vznikne kloubové spojení a práh bude namáhán pouze svislou, eventuálně vodorovnou silou. Zeď posazená na práh bude klasická úhlová většinou provedená s ozubem, který zvětšuje odpor proti posunu.

V některých místech bude nasazena na práh svislá železobetonová konstrukce a to většinou v případě, že se jedná o zpevňující práh na hraně komunikace. V tomto případě bude výztuž ze zpevňujícího prahu přecházet plynule do vyztužení vlastní opěrné zdi. Profil mikropilot a jejich četnost bude odvislý od konkrétních poměrů založení. Všechny práce na zdech musí být provedeny v souladu s platnými předpisy TKP.

Vzhledem ke složitým geologickým podmínkám a konfiguraci terénu se stává, že v průběhu jedné zdi je navrženo několik technických řešení, nikoliv jako alternativní řešení, ale z důvodu optimálního řešení v daném místě.

4.3.4 Geometrie zdí

Opěrná zeď je navržena v souběhu s komunikací a její začátky a konce jsou vyznačeny v situaci, která je součástí PD. Trasa každé opěrné stěny sleduje směrové vedení komunikace.

Výškové vedení je odvozeno od nivelety komunikace. Konstrukční výška zdi je většinou proměnná podle charakteru terénu.

5. VÝSTAVBA

5.1 Postup a technologie stavby

Před započítím výkopových prací se předpokládá, že budou zaměřeny a přeloženy veškeré inženýrské sítě. Výstavba opěrných konstrukcí se předpokládá za vyloučeného provozu zároveň s rekonstrukcí komunikací. Založení zdí bude převážně hlubinné na mikropilotách. Hlavy těchto konstrukcí budou spojeny do železobetonové konstrukce ztužujícího prahu, který bude tvořit podporu pro vlastní konstrukci opěrné zdi.

SO 201 Opěrná zeď OZ1 v km 0,000 – 0,147

Jedná se o opěrnou zeď zajišťující komunikaci sjezdu k dolní vodě v celkové délce cca 147 m. S ohledem na délku je zeď tvořena několika konstrukčními typy.

Spodní úsek (cca 12 m) opěrné zdi tvoří železobetonová zeď založená na mikropilotách, které musí být zakotveny do skalního podloží (G typ 6 a 7). Předpokládá se, že průběžný trám spojující hlavy mikropilot vytvoří lineární podporu pro vlastní konstrukci opěrné zdi. Eventuálně dle geologie se počítá v některých úsecích s použitím kotev pro zajištění větší stability svahu.

Zbývajícím úsek (cca 135 m) opěrné zdi tvoří konstrukce železobetonové úhlové zdi s prodlouženou vodorovnou základovou deskou. V místech větší výšky bude konstrukce zdi doplněna v cca polovině výšky stěny o vodorovnou příčku. Konstrukce úhlové stěny bude založena na únosném skalním podloží a bude do něj kotvena pomocí tyčových kotev.

Případná korekce se provede po upřesnění geologických poměrů v trase.

SO 202 Zárubní zeď ZZ1 v km 0,000 – 0,078

Tato konstrukce je navržena jako klasická šikmá tížná zeď ve sklonu 5:1. Celková délka této konstrukce činí cca 78,0 m. S ohledem na výšku nadnásypu jsou navrženy trvalé zemní kotvy pro zajištění stability nadnásypu.

Případná úprava řešení bude možná po upřesnění geotechnických parametrů v daném místě.

SO 203 Opěrná zeď OZ2 v km 0,078 – 0,098

Jedná se o zajištění svahu nad komunikací sjezdu k dolní vodě v délce cca 20 m.

Konstrukce opěrné zdi tvoří železobetonová zeď založená na mikropilotách, které musí být zakotveny do skalního podloží (G typ 6 a 7). Předpokládá se, že průběžný trám spojující hlavy mikropilot vytvoří lineární podporu pro vlastní konstrukci opěrné zdi. Eventuálně dle geologie se počítá v některých úsecích s použitím kotev pro zajištění větší stability svahu.

Případná úprava řešení bude možná po upřesnění geotechnických parametrů v daném místě.

SO 204 Opěrná zeď OZ3 v km 0,128 - 0,161

Jedná se o zajištění hrany komunikace, jež vede šikmo po svahu v délce cca 33,0 m.

Konstrukci opěrné zdi tvoří železobetonová zeď založená na mikropilotách, které musí být zakotveny do skalního podloží (G typ 6 a 7). Předpokládá se, že průběžný trám spojující hlavy mikropilot vytvoří lineární podporu pro vlastní konstrukci opěrné zdi. Navíc se počítá s použitím kotev pro zajištění větší stability svahu.

Případná korekce se provede po upřesnění geologických poměrů v trase.

SO 205 Opěrná zeď OZ4 v km 0,191 - 0,672

Jedná se o zajištění hrany komunikace, jež vede šikmo po svahu v délce cca 491m.

Konstrukci opěrné zdi tvoří železobetonová zeď založená na mikropilotách, které musí být zakotveny do skalního podloží (G typ 6 a 7). Předpokládá se, že průběžný trám spojující hlavy mikropilot vytvoří lineární podporu pro vlastní konstrukci opěrné zdi. Navíc se počítá s použitím kotev pro zajištění větší stability svahu.

Případná korekce se provede po upřesnění geologických poměrů v trase.

SO 206 Opěrná zeď OZ5 v km 1,284 - 0,1,294

Jedná se o zajištění hrany komunikace v místě odbočení místní komunikace v délce cca 10,6 m.

Konstrukci opěrné zdi tvoří nízká železobetonová zeď založená na mikropilotách, které musí být zakotveny do skalního podloží (G typ 6 a 7). Předpokládá se, že průběžný trám spojující hlavy mikropilot vytvoří lineární podporu pro vlastní konstrukci opěrné zdi. Navíc se počítá s použitím kotev pro zajištění větší stability svahu.

Případná korekce se provede po upřesnění geologických poměrů v trase.

SO 207 Opěrná zeď OZ5 v km 0,000 - 0,120

Jedná se o opěrnou zeď zajišťující komunikaci sjezdu k horní vodě v celkové délce cca 120 m.

Opěrná zeď je tvořena konstrukcí železobetonové úhlové zdi s prodlouženou vodorovnou základovou deskou. V místech větší výšky bude konstrukce zdi doplněna v cca polovině výšky stěny o vodorovnou příčku. Konstrukce úhlové stěny bude založena na únosném skalním podloží a bude do něj kotvena pomocí tyčových kotev.

Případná korekce se provede po upřesnění geologických poměrů v trase.

SO 208 Zárubní zeď ZZ2 v km 0,000 - 0,038

Tato konstrukce je navržena jako klasická šikmá tížná zeď ve sklonu 5:1.

Celková délka této konstrukce činí cca 38 m.

S ohledem na umístění rekonstruované silnice III/1027 jsou navrženy dvě řady zemních kotev pro zajištění stability komunikace.

Případná úprava řešení bude možná po upřesnění geotechnických parametrů v daném místě.

SO 209 Úprava schodiště SCH1 v km 0,191

V rámci rozšíření stávající komunikace bude nutné provést rekonstrukci schodiště včetně jeho napojení na komunikaci. Schodiště se nachází na průjezdné účelové komunikaci ve staničení km 0,191.

SO 210 Nové schodiště SCH2 v km 0,362

V rámci rozšíření stávající komunikace bude nutné přerušit napojení cesty pro pěší na průjezdnou účelovou komunikaci ve staničení km 0,362. Z prostorových a výškových důvodů bude v místě napojení cesty vybudováno nové schodiště podél nově budované opěrné zdi.

SO 211 Úprava schodiště SCH3 v km 1,299

V rámci rozšíření stávající komunikace bude nutné provést rekonstrukci schodiště včetně jeho napojení na komunikaci. Schodiště se nachází na průjezdné místní komunikaci ve staničení km 1,299.

5.2 Požadavky na materiály

Všechny materiály a hmoty na stavbě použité musí splňovat podmínky TKP, ZTKP a materiálových listů dle certifikace, ve shodě se Zákonem č. 205/2002 Sb., nařízením vlády č. 163/2002 a nařízením vlády č. 312/2005. Zkoušky materiálů musí být prováděny a výsledky posuzovány ve shodě s příslušnými ČSN. Návrh materiálu je v některých případech popsán na ně kladenými technickými požadavky (vesměs specifikované v TKP a technických normách) s uvedením možného typu (izolace, nátěry atd).

5.3 Vztah k území

Přístup na staveniště objektu se předpokládá v ose trasy komunikace. Výstavba jednotlivých objektů zasahuje do stávající silniční sítě, což bude řešeno v POV a v DIO. Pro výstavbu objektů jednotlivých zdí je nutné provést koordinaci ostatních objektů, především sítí. Veškeré stavební práce musí probíhat způsobem, jenž minimalizuje zásahy do okolní přírody.

6.4 Související objekty

000 OBJEKTY PŘÍPRAVY STAVENIŠTĚ

SO 001 KÁCENÍ ZELENĚ

SO 002 PROVIZORNÍ ÚPRAVY PLOCH PRO ZSA A DIO

100 OBJEKTY POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

SO 101 NOVÁ ÚČELOVÁ KOMUNIKACE POD HRÁZÍ

SO 102 REKONSTRUKCE ÚČELOVÉ KOMUNIKACE V KM 0,000 – 0,766

SO 103 REKONSTRUKCE MÍSTNÍ KOMUNIKACE V KM 0,766 - 1,453

SO 104 REKONSTRUKCE SILNICE III/1027 V KM 1,453 – 1,776

SO 105 NOVÁ ÚČELOVÁ KOMUNIKACE NAD HRÁZÍ

SO 106 PROPUSTKY V KM 0,000 – 0,766

SO 107 PROPUSTKY V KM 0,766 – 1,453

SO 108 PROPUSTKY V KM 1,453 – 1,766

SO 109 OPRAVY VOZOVEK POUŽÍVANÝCH STAVBOU A NA OBJÍZDNÝCH TRASÁCH

SO 110 DEFINITIVNÍ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

SO 111 PROVIZORNÍ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

300 VODOHOSPODÁŘSKÉ OBJEKTY

SO 301 PŘELOŽKY VODOVODŮ BRAVOS

SO 302 PŘELOŽKA VODOVODU ČEZ

SO 303 PŘELOŽKA UŽITKOVÉHO VODOVODU POVODÍ VLTAVY

SO 304 KANALIZAČNÍ PŘÍPOJKY ODVODNĚNÍ KOMUNIKACÍ

400 ELEKTRO A SDĚLOVACÍ OBJEKTY

SO 401 PŘELOŽKA/OCHRANA NN ČEZ DISTRIBUCE – koordinovaná stavba, není součástí této PD

SO 402 PŘELOŽKA/OCHRANA VN ČEZ DISTRIBUCE – koordinovaná stavba, není součástí této PD

SO 403 PŘELOŽKA/OCHRANA VVN ČEZ DISTRIBUCE – koordinovaná stavba, není součástí této PD

SO 405 PŘELOŽKA/OCHRANA VN ČEZ VODNÍ ELEKTRÁRNY – koordinovaná stavba, není součástí této PD

SO 406 PŘELOŽKA VO ČEZ VODNÍ ELEKTRÁRNY

SO 407 PŘELOŽKA VO MÚ ŠTĚCHOVICE

SO 451 PŘELOŽKA METALICKÉHO KABELU CETIN

SO 452 PŘELOŽKA NEDZEMNÍHO VEDENÍ CETIN

SO 453 OCHRANA METALICKÝCH KABELŮ CETIN

SO 454 CHRÁNIČKA PRO ČEZ ICT

800 OBJEKTY ÚPRAVY ÚZEMÍ

SO 801 SADOVÉ ÚPRAVY

SO 802 OBNOVA PLOCH PO ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ

6 ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Přístup a způsob užívání stavby s omezenou schopností pohybu a orientace je specifikován v příloze B. Souhrnná technická zpráva.

7. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Řešeno v příloze B. Souhrnná technická zpráva.

8. PŘEHLED POUŽITÝCH NOREM A PŘEDPISŮ

ČSN 01 3467	Výkresy mostů
ČSN 73 0037	Zemní tlak na stavební konstrukce, včetně opravy 1 a změny Z1
ČSN 73 6101	Projektování silnic a dálnic, včetně opravy 1, změny Z1 a změny Z2
ČSN 73 6110	Projektování místních komunikací, včetně opravy 1 a změny Z1
ČSN 73 6133	Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací
ČSN 73 6200	Mosty – Terminologie a třídění
ČSN 73 6201	Projektování mostních objektů, včetně změny Z1
ČSN 73 6209	Zatěžovací zkoušky mostů, včetně změny Z1
ČSN 73 6214	Navrhování betonových mostních konstrukcí
ČSN 73 6222	Zatížitelnost mostů pozemních komunikací
ČSN 73 6242	Navrhování a provádění vozovek na mostech pozemních komunikací, včetně opravy 1
ČSN 73 6244	Přechody mostů pozemních komunikací
ČSN EN 1990	Zásady navrhování konstrukcí, včetně oprav 1, 2, 3, 4 a změn A1, Z1, Z2, Z3
ČSN EN 1991-1-1	Zatížení konstrukcí – část 1-1: Obecná zatížení - Objemové tíhy, vlastní tíha a užitná zatížení pozemních staveb, včetně opravy 1, změny Z1 a změny Z2
ČSN EN 1991-1-3	Zatížení konstrukcí – část 1-3: Obecná zatížení - Zatížení sněhem, včetně opravy 1 a změny Z1, Z2, Z3, Z4, Z5
ČSN EN 1991-1-4	Zatížení konstrukcí – část 1-4: Obecná zatížení - Zatížení větrem, včetně opravy 1, 2, 3 a změny A1, Z1, Z2, Z3
ČSN EN 1991-1-5	Zatížení konstrukcí – část 1-5: Obecná zatížení - Zatížení teplotou, včetně opravy 1, 2 a změny A, Z1
ČSN EN 1991-1-7	Zatížení konstrukcí – část 1-7: Obecná zatížení – Mimořádná zatížení, včetně opravy 1 a změny Z1
ČSN EN 1991-2	Zatížení mostů dopravou, včetně opravy 1, změny Z1, Z2, Z3
ČSN EN 1992-1-1	Navrhování betonových konstrukcí, včetně změn
ČSN EN 1992-2	Navrhování betonových konstrukcí – část 2: Betonové mosty – Navrhování a konstrukční zásady, včetně opravy 1 a změny Z1, Z2
ČSN EN 1993-1-1	Navrhování ocelových konstrukcí – část 1-1: Obecná pravidla a pravidla pro pozemní stavby
ČSN EN 1993-2	Navrhování ocelových konstrukcí – část 2: Ocelové mosty, včetně opravy 1 a změny Z1
ČSN EN 1997-1	Navrhování geotechnických konstrukcí – část 1: Obecná pravidla, včetně opravy 1 a změny Z1
TKP kapitola 1	Technické kvalitativní podmínky staveb PK – Všeobecně
TKP kapitola 3	Technické kvalitativní podmínky staveb PK – Odvodnění a chráničky pro inženýrské sítě
TKP kapitola 4	Technické kvalitativní podmínky staveb PK – Zemní práce
TKP kapitola 30	Technické kvalitativní podmínky staveb PK – Speciální zemní konstrukce