

III/0462 Vyškov, most 0462-14

(PDPS)

B/ Souhrnná technická zpráva

Obsah

1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY	1
2. CELKOVÝ POPIS STAVBY.....	4
2.1. CELKOVÁ KONCEPCE ŘEŠENÍ STAVBY	4
2.2. CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ	5
2.3. CELKOVÉ STAVEBNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....	5
2.4. BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY	6
2.5. BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY.....	7
2.6. ZÁKLADNÍ TECHNICKÝ POPIS STAVEBNÍCH OBJEKTŮ	7
2.6.1. <i>Popis stávajícího stavu.....</i>	<i>7</i>
2.6.2. <i>Popis navrženého řešení.....</i>	<i>7</i>
2.7. ZÁKLADNÍ POPIS TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH OBJEKTŮ	8
2.8. ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ	8
2.9. ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA.....	8
2.10. HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PROSTŘENÍ	8
2.11. ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ	10
3. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	10
4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	10
5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	11

AKCE III/0462 Vyškov, most 0462-14 B/ SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA	ČÍSLO ZAKÁZKY: STUPEŇ PDPS	LIST ČÍSLO 2
--	--	-----------------

6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA.....	11
7. OCHRANA OBYVATELSTVA	12
8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	12
8.1. TECHNICKÁ ZPRÁVA	12
8.2. VÝKRESY	14
8.3. HARMONOGRAM VÝSTAVBY	14
8.4. SCHÉMA STAVEBNÍCH POSTUPŮ	14
8.5. BILANCE ZEMNÍCH HMOT.....	14
9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ.....	15

1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY

a) charakteristika území a stavebního pozemku:

Stavba se nachází v intravilánu města Vyškov na silnici III/0462 v místě křížení s železniční tratí Brno – Přerov. Stavba bude prováděna na pozemcích sloužících v současnosti k témuž účelu. Pro stavbu bude nutný dočasný zábor stávajících pozemků komunikace a pozemků přilehlých ke komunikaci. Trvalý zábor není navrhován.

V místě stavby se nacházejí inženýrské sítě, práce bude probíhat v ochranném pásmu těchto sítí a také v ochranném pásmu dráhy.

b) údaje o souladu s územním rozhodnutím:

Územní rozhodnutí není požadováno.

c) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací:

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací obce Vyškov (Územní plán Vyškov, zpracovatel Urbanistický Atelier Zlín s.r.o., <https://www.vyskov-mesto.cz/assets/>). Stavba se nachází na pozemcích označených jako plochy dopravní infrastruktury.

d) geologická, geomorfologická a hydrologická charakteristika

V rámci akce „III/0462 Vyškov most 0462-14“ (DÚR 09/2019) byl proveden Inženýrsko-geologický průzkum (BALUN geo s.r.o., 05/2019). Do hloubky 10,0 m pod úroveň nivelety se nachází jemnozrnné jílovité zeminy. Pro účely opravy stávajícího mostu nejsou tyto informace podstatné.

e) výčet a závěry provedených průzkumů a měření

Bylo provedeno podrobné polohopisné a výškopisné zaměření a byla vypracována účelová mapa v měřítku 1:200. Veškeré měření bylo připojeno souřadnicový systém S-JTSK a výškový systém B. p. v.

Stávající inženýrské sítě

V místě stavby se nacházejí inženýrské sítě, práce budou probíhat v ochranném pásmu těchto sítí a také v ochranném pásmu dráhy.

Po dobu stavebních prací budou stávající IS v zájmovém prostoru ochráněny. (Platná vyjádření správců inženýrských sítí viz – E/ Dokladová část).

1/ CETIN, a.s.

- metalický kabel v obvodu stavby (nebude stavbou dotčen)
- neprovozovaný kabel v obvodu stavby (nebude stavbou dotčen)

2/ Vodafone, a.s.

- podzemní kabely na konzole lávky (nebudou stavbou dotčeny, budou ochráněny)

3/ EG.D, a.s. (dříve E.on, a.s.)

- podzemní kabel VN, vzdušné vedení VN (nebudou stavbou dotčeny)
- vzdušné vedení NN (nebude stavbou dotčeno)
- podzemní sdělovací kabel (nebude stavbou dotčen)

4/ GasNet, s.r.o.

- NTL plynovod mimo obvod stavby (nebude stavbou dotčen)

5/ Vodovody a kanalizace Vyškov, a.s.

- Vodovodní přípojka mimo obvod stavby (nebude stavbou dotčena)
- kanalizace a šachty mimo obvod stavby (nebude stavbou dotčena)

6/ Město Vyškov + Infos Leas s.r.o.

- optické kabely na konzole lávky (nebudou stavbou dotčeny, budou ochráněny)

9/ ČD Telematika, a.s.

- sdělovací kabel pod mostem (nebude stavbou dotčen)

7/ České dráhy, a.s.

- trolej 25 kV na podhledu mostu (bude ochráněna)
- protidotykové zábrany na mostě (budou demontovány a zpětně obnoveny vč. ukolejnění)

8/ Správa železnic SSZT BRNO, s.o.

- sdělovací kabely pod mostem (nebudou stavbou dotčeny)

9/ VYTEZA, s.r.o.

- sloup VO mimo obvod stavby (nebude stavbou dotčen)
- podzemní kabelové vedení (nebude dotčeno, bude ochráněno)

- světelné signalizační zařízení za římsou (nebude dotčeno, bude ochráněno)

Před zahájením vlastních stavebních prací je nutné požádat všechny správce o vytýčení a zřetelné označení všech inženýrských sítí na místě.

Ochranná pásma pozemních komunikací

silnice II. třídy:	15 m od osy jízdního pásu na obě strany
silnice III. třídy:	15 m od osy jízdního pásu na obě strany
místní komunikace	15 m od osy jízdního pásu na obě strany

Ochranná pásma inženýrských sítí

Ochranné pásmo vodovodních řadů a přípojek:	1,5 m na každou stranu
Ochranné pásmo kanalizačních stok a přípojek:	1,5 m na každou stranu
Ochranné pásmo plynovodního potrubí do průměru 200 mm včetně:	4 m v obci 1,0 m na každou stranu
Ochranné pásmo sdělovacích kabelů:	1,5 m od krajního kabelu
Ochranné pásmo podzemních kabelu NN a VN do 110 kV:	1,0 m od krajního kabelu
Ochranné pásmo nadzemního vedení do 35 kV:	7,0 m od krajního vodiče

Ochranné pásmo dráhy	60 m od osy krajní koleje.
----------------------	----------------------------

Hlavní prohlídka mostu (06/2018):

Spodní stavba: Pískovcové bloky spodní stavby, zejména na levé straně, jsou značně erodované, místy do hloubky cca 15 cm. Vydrolené spárování opěr a místy vypadané kameny. Svislá trhlina v OP1, navazující na trhlinu v klenbě. Trhliny v křídle vpravo u OP2.

Nosná konstrukce: Vydrolené spárování, vypadané úlomky kamenných bloků. Podélná trhlina na celou délku klenby na pravé straně. Na pravé straně z boku patrně svislá trhlina uprostřed rozpětí a trhlina mezi klenbou a čelní zdí. Tato část klenby viditelně poklesá. Vykloněná čelní zídka vpravo.

Mostní svršek: Trhliny na levé straně vozovky. Značně degradovaný beton říms, uchycená vegetace ve spárách odláždění.

Vybavení mostu: Zábradlí velmi zkorodované. Po nárazu vozidla je zábradlí na levé straně značně deformované. Koroze protidotykových zábran. Zábrana vlevo deformovaná po nárazu vozidla. Stavební stav mostu je určen jako VII – Havarijní, koeficient stavebního stavu $a = 0,2$. Zatížitelnost $V_n = 14$ t, $V_r = 17$ t, $V_e = 29$ t, maximální nápravový tlak 12,0 t.

Aktualizace diagnostického průzkumu (03/2021, Mostní vývoj, s.r.o., Ing. Kryštof)

Doporučený rozsah opravy:

- Odstranit mostní vybavení, mostní svršek, jeho podklady a přesypávku až k současnému rubu klenby.
- Očistit povrchy zdiva NK i spodní stavby z kamene šetrně vodním paprskem
- Vyškrábat ručně maltu z povrchů spár všech součástí spodní stavby i NK
- Provést hloubkové spárování vnějších i vnitřních povrchů zdiva z kamene
- Zřídít železobetonové stěny podél rubů křídel, opěr a čelních zdí
- Zřídít hydroizolaci rubů opěr, křídel, železobetonové skořepiny nad klenbou a čelních zdí
- Zřídít odvodnění obou pat kleneb pomocí kvalitních drenáží Ø200 mm bez revizních šachet a vyvést je přes křídla nebo opěry.
- Zřídít přesypávku klenby. Materiál přesypávky volit v závislosti na zvoleném systému izolace a ochrany izolace, např. lehký beton.

Inženýrsko-geologický průzkum

V rámci akce „III/0462 Vyškov most 0462-14“ (DÚR 09/2019) byl proveden Inženýrsko-geologický průzkum (BALUN geo s.r.o., 05/2019). Do hloubky 10,0 m pod úroveň nivelety se nachází jemnozrnné jílovité zeminy. Pro účely opravy stávajícího mostu nejsou tyto informace podstatné.

f) ochrana území podle jiných právních předpisů

Není

g) poloha vzhledem k záplavovému nebo poddolovanému území

Území stavby se nenachází ve vyhlášeném záplavovém území.

V ploše stavby se nenachází poddolované území.

h) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, vliv na odtokové poměry v území

Stavba, ani provoz na silnici, nijak nezvýší zatížení životního prostředí oproti stávajícímu stavu a nemá žádný negativní vliv na zdraví osob. Ze stavby nevznikají jiné než běžné stavební odpady.

Stavba bude prováděna na pozemcích sloužících v současnosti k témuž účelu. Po hranici obvodu staveniště bude po dobu výstavby vytýčen „dočasný zábor pozemků“.

Množství odváděných dešťových vod se změnou stavby nezmění. Voda z mostovky bude odvedena prostřednictvím podélného a příčného sklonu. Odvodnění komunikace v předpolích zůstává beze změn.

i) požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin

Svrchní asfaltové vrstvy budou frézovány, ostatní vrstvy obsahující asfaltová pojiva budou odstraněny jako odpad a likvidovány v režii zhotovitele. V rámci stavby budou případně odstraněny náletové keře pod mostem.

j) požadavky na zábory zemědělského půdního fondu a pozemků PUPFL

Stavba si nevyžádá zábory ZPF ani PUPFL.

k) územně technické podmínky

Stavbou dotčený prostor je i v současném stavu veřejná silniční komunikace. Objízdná trasa DIO bude při rekonstrukci mostu vedena po objízdě trase po stávajících komunikacích. Stavba bude probíhat v jedné etapě.

Přístup na staveniště je možný po silnici II/430 vedoucí z Vyškova a po silnici III/0462 vedoucí z Pustiměře. Zařízení staveniště bude zřízeno na dočasně uzavřené části komunikace v rámci dočasného záboru. Případné použití dalších ploch je věcí zhotovitele stavby.

Pro potřebu stavby budou využívány mobilní zdroje elektrické energie a vody, případný odběr z pevných zdrojů včetně projednání této možnosti, je věcí zhotovitele stavby. Telekomunikační potřeby budou rovněž pokryty ze zdrojů zhotovitele.

V místě stavby se nenachází žádné kulturní památky.

l) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Podmínkou proveditelnosti stavby je převedení veškerého provozu z III/0462 na obousměrnou objízdnu trasu vedenou po stávajících veřejných komunikacích. Doprava bude regulována přechodným dopravním značením.

Správa železnic ve stanovisku ze dne 21.4.2021, bod 3 požaduje:

„Práce prováděné nad žel. tratí TÚ2101 zasahující do průjezdného profilu žel. tratě ohrožující bezpečnost žel. provozu, tj. demolice částí mostu nad tratí a veškeré práce související s rekonstrukcí mostu musí být prováděny za výluky žel. provozu a napětí.“

V souladu s touto podmínkou bude oprava nosné konstrukce prováděna za výluky žel. provozu a napětí na žel. trati. Předběžný odhad délky výluky je 21 dní + 2 dny (viz harmonogram v příloze Souhrnné tech. Zprávy). Pro tyto opravy je možné využít plánované výluky. V roce 2022 jsou na tomto úseku Správou železnic plánovány nepřetržité výluky provozu a napětí trakčního vedení v termínech 24.4.2022 – 30.4.2022 a 10.10.2022 – 19.10.2022. V období výluky bude podél parapetních zdí osazena ochranná lávka s protidotykovou ochranou.

Pokud bude záměr investora využít výluky Správy železnic, musí investor (zhotovitel) minimálně 4 měsíce před plánovanými výlukami požádat na Správě železnic, OŘ Brno o spoluúčast na výluce, kontaktní osoba Ing. Macálka, tel. 972 626 099, 725 502 691, e-mail: macalka@spravazeleznic.cz. Na Generálním ředitelství Správy železnic v Praze si žadatel uzavře smlouvu o spoluúčasti na výluce: p. Melich, tel. 972 244 184.

Stavební práce, kde nebude nutná výluka žel. provozu, prováděné nad žel. tratí a ve vzdálenosti menší než 5m od osy koleje, musí být prováděny za omezení rychlosti žel. provozu min. na 30km/h, a to po celou dobu opravy mostu.

Realizační dokumentace a technologický postup prací prováděných na silničním mostě nad žel. tratí TÚ 2101 bude předložen k posouzení na Správu železnic, OŘ Brno, zástupci Správy tratí Brno (ST), Bc. Luboš Vrána, tel. 972 626 032, 724 773 817; email: vrana@spravazeleznic.cz, za účelem projednání postupů prací, a to min. 150 dnů před termínem zahájení výluk žel. provozu, nutných k provedení prací na mostě. Na

základě předloženého technologického postupu prací budou upřesněny požadavky na rozsah výluk žel. provozu a bezpečnostních pomalých jízd.

Předpokládaná doba výstavby 11 týdnů.
Součástí stavby nejsou žádné vyvolané investice.

m) seznam pozemků dle KN, na kterých se stavba provádí

Katastrální území Vyškov (788571):

KN	vlastník	využití poz. /ochrana	druh pozemku	zábor dle KN
p. č. 3502/1	Správa železnic	dráha	ostatní plocha	dočasný
p. č. 3502/5	Správa železnic	dráha	ostatní plocha	dočasný
p. č. 3721/2	SÚS JMK	silnice	ostatní plocha	dočasný
p. č. 3696/1	ŘSD ČR	ostatní komunikace	ostatní plocha	dočasný

n) seznam pozemků dle KN, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Stavbou nevzniká žádné nové ochranné nebo bezpečnostní pásmo.

o) požadavky na monitoring a sledování přetvoření

Nejsou.

p) možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Stavba je ze své podstaty stavbou na veřejné dopravní infrastrukturu, napojení na technickou infrastrukturu se neřeší.

2. CELKOVÝ POPIS STAVBY

2.1. Celková koncepce řešení stavby

a) nová stavba nebo změna dokončené stavby

Jedná se o změnu dokončené stavby. Šířka komunikace v místě mostu zůstane zachována podle stávajícího stavu. Pro provoz chodců a cyklistů bude i nadále sloužit ocelová lávka, která se nachází po levé straně mostu a která nebude stavbou dotčena.

b) účel užívání stavby

Stavba bude po dokončení plnit stejný účel jako plní v současnosti, tedy stavba dopravní infrastruktury.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Stavba trvalá.

d) informace o vydaných rozhodnutích o povolených výjimkách z obecných požadavků na využívání území

Výjimky nebyly vydány.

e) informace o zohlednění podmínek závazných stanovisek dotčených orgánů

Žádné zvláštní podmínky nebyly dány.

f) celkový popis koncepce řešení stavby

Stavba se nachází na okraji zastavěného území města Vyškov (před průmyslovou zónou). Stávající AB kryt bude odfrézován, konstrukční vrstvy vozovky budou vybourány a zásyp nad stávající klenbou bude odtěžen tak, aby došlo k úplnému odhalení rubu kamenného zdiva (klenba a parapetní zdi). Následně bude provedeno zpevnění zdiva jeho obetonováním. Bude provedena mostní izolace a nový hutněný zásyp přechodové oblasti. Dále bude proveden nový mostní svršek (vozovka, ŽB římsa a mostní zábradlí). S ohledem na stísněné prostorové podmínky a charakter opravy je nutno po dobu stavebních prací navrhnout úplnou uzavírku a převedení veškeré silniční dopravy na objízdné trasy po stávajících komunikacích.

Celková délka úpravy komunikace je 42,0 m. Půdorysně je upravovaná část komunikace v přímě. Šířka mezi obrubami na mostě je 7,70 m. Výškově je úprava komunikace napojena na stávající stav před a za mostem.

Na mostě je zachován podélný sklon stávající komunikace, která se nachází ve vrcholovém oblouku. Most bude po obou okrajích opatřen ocelovým zábradlím se svislou výplní ($h = 1100 \text{ mm}$).

Sanace pohledových ploch kamenného zdiva bude prováděna z prostoru kolejiště a v ochranném pásmu trolejového vedení.

Pro provoz chodců a cyklistů bude i nadále sloužit ocelová lávka, která se nachází po levé straně mostu a která nebude stavbou dotčena.

g) údaje o současném stavu stávajících konstrukcí

Na základě Diagnostiky správce mostu rozhodl o nutnosti celkové opravy mostu. Stávající jednoduchá segmentová kruhová klenba z kamenného zdiva je v havarijním stavu – dochází k rozevírání parapetních zdí, což se projevuje trhlinami ve vozovce. Přes tyto trhliny zatéká na rub klenby a působením kombinace vody a mrazu se tato porucha dále zhoršuje. Hrozí další pohyb parapetních zdí a rozevírání trhlin, což by vyvolalo nutnost svedení veškeré silniční dopravy do jediného pruhu v ose mostu a omezení zatížitelnosti mostu. Most má mnoho dalších, méně významných závad, které mají také vliv na bezpečný provoz po mostě.

h) ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba bude probíhat v ochranném pásmu inženýrských sítí a dráhy.

i) základní bilance stavby

Během své životnosti nevyžaduje stavba kromě potřeb pro běžnou údržbu požadavky na spotřebu médií a hmot.

j) základní předpoklady výstavby

Stavba bude prováděna v jedné etapě, za úplné uzavírky. Doba výstavby cca 11 týdnů. Termín výstavby nebyl dosud určen (předpoklad rok 2022).

k) základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz

Nepředpokládají se požadavky tohoto charakteru.

l) orientační náklady stavby

12,0 mil. Kč + DPH.

2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení

V souladu se zadáním a vzhledem k charakteru stavby nebylo řešeno.

2.3. Celkové stavebně technické řešení

a) popis koncepce řešení

Technické řešení mostu viz odst. B.2.1.f) a B.2.6.b).

SO 201 Most 0462-14

Stávající silniční nadezd nad elektrifikovanou železniční tratí je situován v intravilánu města Vyškov. Po mostě je převedena sil.III/0462 v nenormovém šířkovém uspořádání – šířka stávající zpevněné vozovky je cca 7,7m. Most nebude rozšiřován. Vlastní přemostění zůstává, jako původní přesýpaná kamenná klenba, která bude zpevněna po svém rubu vrstvou z monolitického ŽB. Nově budou zpevněny i parapetní zdi. Po zpevnění klenby bude obnoveno původní šířkové uspořádání na mostě.

Průjezdový profil trati není nijak měněn a není do něj zasahováno. Volná výška vrcholu klenby nad temenem kolejnice (v ose koleje) je cca 5,50m.

Most splňuje při uvažování dynamického součinitele tyto minimální hodnoty zatížitelnosti dle ČSN 73 6222:

Normální zatížitelnost $V_n = 72 \text{ t}$

Výhradní zatížitelnost $V_r = 87 \text{ t}$

Výjimečná zatížitelnost $V_e = 145 \text{ t}$

Zatížitelnost na jednu jednoduchou nápravu

$V_{aj} = 12,0 \text{ t}$

V souladu s článkem 14.1 ČSN 73 6222 nebude provedeno osazení DZ omezující okamžitou celkovou hmotnost vozidel, neboť výše uvedené zatížitelnosti jsou vyšší než $V_n \geq 26\text{t}$, $V_r \geq 48\text{t}$.

Stávající klenba bude odkopána, bude očištěna a přespárována. Budou ověřeny dimenze klenby, parapetních zdí a spodní stavby. Projektant neměl k dispozici původní projektovou dokumentaci (nebyla nalezena ani v archívech MZA Brno a NA Praha). PD byla vypracována na základě ML, Diagnostiky a zkoušeností projektanta a skutečnost se může lišit od předpokládaného stavu. Po kontrole stávajícího stavu klenby bude provedena její sanace, zejména přespárování. Kolem rubu klenby bude provedeno nové monolitické ŽB zesílení klenby (původní klenba bude sloužit jako ztracené bednění – skruž). Povrch stávající klenby bude před betonáží očištěn TVP, tak aby byl povrch dokonale zbaven nečistot (vč. zvětralého povrchu a prachu). Do takto očištěného povrchu budou vlepeny kotevní trny do vývrtů, pro zajištění spolupůsobení s původní klenbou. Nově budou také zesíleny parapetní zdi, které budou spřaženy se stávajícími pomocí trnů vlepených do vývrtů. Všechny povrchy nového zesílení z ŽB budou opatřeny pásovou izolací NAIP přilepenou na kvalitní betonový povrch, tato izolace bude překryta ochrannou geotextilií. Zbylé rubové plochy parapetních zdí a křídel budou sanovány, opatřeny hydroizolačními nátěry ($1xNp + 2xNa$) a překryty ochrannou geotextilií.

Nad klenbou (a v přechodové zóně) mezi ruby parapetních zdí bude v celém prostoru proveden lehký výplňový beton až po úroveň konstrukčních vrstev vozovky. Po temeni parapetních zdí budou vybetonovány úzké ŽB římsy s normovou obrubou. Na lehký výplňový beton budou položeny konstrukční vozovkové vrstvy, které budou napojeny normovými přesahy na původní konstrukční vrstvy vozovky. Do ŽB říms budou přes patní desky osazeny sloupky ocelového zábradlí se svislou výplní a protidotykové zábrany.

b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody

Provoz stavby není spotřebitelem energií, tepla ani užitkové vody.

Při realizaci stavby budou její veškeré energetické potřeby pokryty z mobilních zdrojů.

c) celková spotřeba vody

Stavba nebude spotřebitelem vody.

d) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí

Stavba za svého provozu nespotřebovává média ani hmoty a není producentem odpadu a emisí.

Odpady budou produkovány pouze v rámci realizace stavby (z bouraných konstrukcí stávajícího mostu a komunikace).

Odpady, které vzniknou při realizaci záměru:

17 01 01 Beton – 15 m³

17 03 02 Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01 - 50 m³

17 04 05 Železo a ocel – 0,8 t

17 05 04 Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03 - 790 m³

17 09 04 Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03 - 5 m³

Veškeré odpady budou likvidovány v režii zhotovitele.

e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení

Nejsou.

2.4. Bezbariérové užívání stavby

Řešení stavby nepředstavuje žádnou překážku pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Pro provoz chodců a cyklistů bude i nadále sloužit ocelová lávka, která se nachází po levé straně mostu a která nebude stavbou dotčena.

2.5. Bezpečnost při užívání stavby

Provoz na silničních komunikacích bude řízen svislým a vodorovným dopravním značením a obecně platnými dopravními předpisy. Na mostě bude osazeno ocelové mostní zábradlí a protidotykové zábrany. Ocelové části budou ukolejny.

2.6. Základní technický popis stavebních objektů

2.6.1. Popis stávajícího stavu

Most ev. č. 0462-14 je pravděpodobně založen plošně. Spodní stavba je tvořena dvojicí mostních opěr z kvádrového zdiva z pískovce, spáry vyplněny maltou. Vysoká rovnoběžná křídla rovněž z kamenného zdiva. Nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba z pískovcových bloků tl. 0,5 m, spáry vyplněny maltou. Světlost mostního otvoru je v kolmém směru 9,5 m. Čelní zdi klenby jsou také z kvádrového zdiva z pískovce. ŽB monolitické římsy s předsazenými kamennými obrubníky. Na mostě je oboustranně osazeno ocelové dvoumadlové zábradlí z otevřených profilů. K zábradlí na obou stranách jsou připevněny zábrany proti dotyku s trakčním vedením s výplní z ocelového pletiva.

Vozovka na mostě je živičná a má šířku cca 7,5 m. Původní trasa vozovky byla pravděpodobně jiná, silnice byla později na úkor chodníků napříměna. Z toho resultují trojúhelníkové nevyužívané plochy na krajích mostu - na pravé straně odlážděné žulovými kostkami, na levé nezpevněné. Pod klenbou probíhá trakční vedení (není připojeno ke konstrukci). U pat opěr probíhají žlaby s kabely Správy železnic SSZT. Zábradlí a protidotykové zábrany na mostě jsou ukolejny. Po pravé straně mostu je ocelová lávka, která slouží ke smíšenému provozu pěších a cyklistů a která také převádí velké množství inženýrských sítí. před mostem je komunikace v přímé, za mostem je osa komunikace ve směrovém oblouku (pravotočivý).

2.6.2. Popis navrženého řešení

Pozemní komunikace

a) výčet jednotlivých komunikací stavby
- silnice III/0462

b) základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací

Silnice III/0462: (volná šířka mezi obrubami 7,70 m); trasa je v přímé; niveleta v dotčeném úseku klesá, je ve vrcholovém zakružovacím oblouku; příčný sklon je střešovitý 2,5%. Provizorní obchozí komunikace: stávající ocelová lávka na pravé straně od mostu.

Mostní objekty a zdi

a) výčet objektů a zdí
- most 0462-14

b) základní charakteristiky

Most ev. č. 0462-14: charakteristika mostu: Přesýpaná klenba z kamenného zdiva zesílena po svém rubu monolitickým obetonováním. Příčný střešovitý sklon vozovky 2,5%. Podélný spád nivelety proměnný dle výškového zakružovacího oblouku.

Pravděpodobně plošné založení.

Délka přemostění (čl. 60) v ose silnice	9,50 m
Délka mostu (čl. 61) v ose silnice	26,30 m
Délka NK v ose silnice	14,30 m
Šikmost mostu (čl. 65) dle úložných úhlů opěr	pravá
Úhel křížení (čl. 63)	89,2 °
Šířka mostu mezi zvýšenými obrubami	7,70 m
Volná šířka mostu mezi líci zábradlí (čl. 70)	8,70 m
Volná výška nad temenem kolejnice (ve vrcholu klenby):	cca 5,50m
Stavební výška (čl. 75) uprostřed rozpětí	1,59 m

Odvodnění pozemní komunikace

Odvodnění je gravitační. Odvod je po krajnicích podél obrubníků.

Tunely, podzemní stavby a galerie
Nejsou předmětem řešení.

Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony
Nejsou předmětem řešení.

Vybavení pozemní komunikace

Záchytná bezpečnostní zařízení: most je vybaven oboustranně ocelovým zábradlím se svislou výplní, výška 1,10 m. Na mostě jsou dále protidotykové zábrany. Zábradlí a protidotykové zábrany na mostě jsou ukolejněny.

Dopravní značky
Nejsou navrhovány.

Veřejné osvětlení
Není.

Ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikace
Nejsou.

Opatření proti oslnění
Nejsou.

Objekty ostatních skupin objektů
Nejsou.

2.7. Základní popis technických a technologických objektů

Stavba neobsahuje technické nebo technologické objekty.

2.8. Zásady požárně bezpečnostního řešení

Zahájení a ukončení stavebních prací v ochranném pásmu dráhy je třeba ohlásit na místně příslušné operační středisko HZS Správy železnic – JPO Brno, Kulkova 28, 614 00 Brno, nepoplachové č.tel. 724 296 699 nebo na e-mail: hzsbrnooper@spravazeleznic.cz, a to v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření k vytvoření podmínek pro zásah a záchranné práce v případě mimořádné události.

Stavba byla projektována v souladu s vyhláškou č. 23/2008 a 268/2011Sb. „O technických podmínkách požární ochrany staveb“. Komunikace vyhovuje požadavkům z hlediska únosnosti a šířkového uspořádání (dvoupruhová komunikace s obousměrným provozem šířky na mostě 7,70 m mezi obrubami; v době stavby bude provoz veden po značené objízdné trase.

Po provedení rekonstrukce mostní konstrukce v navrženém rozsahu bude zatížitelnost mostu (dle ČSN 73 6222): normální ≥ 72 t, výhradní ≥ 87 t, výjimečná ≥ 145 t.

2.9. Úspora energie a tepelná ochrana

Vzhledem k charakteru stavby nebylo řešeno.

2.10. Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí

Vlastní stavba ovlivňuje pouze krátkodobě prostředí ve své blízkosti, a to po dobu provádění stavby. Vzhledem k poloze stavby v blízkosti zástavby je nutno dodržovat hygienické předpisy pro práce v denních a nočních hodinách. Hladina hluku a zvýšení prašnosti odpovídá stavebním pracím, její zvýšení je možno

předpokládat pouze krátkodobě při bouracích pracích. Vzhledem k poloze stavby v intravilánu je nutno dodržovat hygienické předpisy pro práce v denních a nočních hodinách. Předpokládaná doba opravy mostu je 11 týdnů.

Navržený způsob opravy mostu je běžným typem bez použití speciálních technologií, které by měly vliv na zvýšení rizika havárie s negativním dopadem na životní prostředí. Současně i prakticky redukuje možnost poškození životního prostředí z titulu použitých stavebních materiálů. Veškerý vybouraný materiál bude okamžitě odstraněn a odvezen k recyklaci, případně na skládku.

Potřebné stavební materiály a hmoty (beton, ocelová výztuž, ocelové profily, zdící materiál) budou na stavenišťe dováženy v hotovém, resp. připraveném stavu. Na staveništi nebude vybudováno žádné výrobní zařízení, bude na něm jen pohotovostní provoz (příprava malty).

Hluk bude zvýšen pouze v průběhu stavby, především během bouracích prací. Zvýšení hlukové zátěže odpovídá běžnému stavebnímu provozu.

Jedná se o stavbu v intravilánu v blízkosti obytných domů.

Nařízení vlády ČR č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, stanovuje pro hluk ze stavební činnosti v chráněných venkovních prostorech ostatních staveb a v chráněných ostatních venkovních prostorech následující hygienické limity (podle § 12, odst. 6):

LAeq,s = 60 dB v době od 6:00 do 7:00 hod,
LAeq,s = 65 dB v době od 7:00 do 21:00 hod,
LAeq,s = 60 dB v době od 21:00 do 22:00 hod,
LAeq,s = 55 dB v době od 22:00 do 6:00 hod.

Poznámka: Orgán státního zdravotního dozoru, hygienická služba, může stanovit i jiná kritéria a hodnocení.

Stavební činnost bude probíhat převážně v denním období od 7 do 21 hodin. Maximální hluková expozice nebude delší než 4-6 hodin v pracovní době, nejvíce v dopoledních hodinách. Protože pohyb nákladních automobilů bude podle potřeb stavební činnosti a nepřesáhne intenzi-tu 10× za hodinu, není podle metodických pokynů doprava materiálu na stavenišťe a z něj relevantním zdrojem hluku.

Potřebné stavební materiály a hmoty (beton, ocelová výztuž, ocelové profily, zdící materiál) budou na stavenišťe dováženy v hotovém, resp. připraveném stavu. Na staveništi nebude vybudováno žádné výrobní zařízení, bude na něm jen pohotovostní provoz (příprava malty).

Stavba bude prováděna s maximální ohleduplností k okolí, aby hlučnost a prašnost byla omezena na minimum.

Hlučné činnosti při zemních a bouracích pracích a budování nových stavebních konstrukcí budou krátkodobé, jejich průběh bude probíhat podle následujících opatření.

Ke snížení hluku ze stavební činnosti v okolí stavenišťe stavba zajistí následující protihluková opatření:

- udržování technologické kázně, pořádku na staveništi a dodržování všech norem ochrany životního prostředí se zvláštní pozorností na hluk,
- omezení hlučných prací při případných prodloužených směnách,
- provádění nejhlučnějších činností, zejména při zemních pracích, demontáži zařízení nebo při budování nových stavebních konstrukcí organizačně zajistit pouze v pracovní dny v době 8-12 a 13-16 hodin,
- v případě, kdy by při provádění nejhlučnějších činností mohlo dojít k překročení hygienického limitu pro hluk ze stavební činnosti v chráněném venkovním prostoru nejbližšího chráněného obytného domu, postup prací projednat s jeho obyvateli a vlastní činnost provádět šetrným a ohleduplným způsobem a ve vymezené době,
- v případě potřeby okolo nejhlučnějších zařízení či pracovišť umístit provizorní mobilní akustické zástěny (clony) výšky 2 až 3 m, které budou plnit funkci prvotní zábrany hluku ze stavební činnosti a budou na staveništi přesouvány podle potřeby (nejen z hlediska lepší ochrany před hlukem, ale i z hlediska dostatečného prostoru pro provádění stavebních prací). Zástěny budou zhotoveny z trapézového nebo vlnitého plechu anebo OSB desek na ocelové nebo dřevěné nosné konstrukci. Ze strany ke zdroji hluku je vhodné je opatřit zvuk pohlcujícím obložením, např. z minerální vlny. Budou zajištěné proti pádu zatížením od větru.
- použití strojní mechanizace s garantovanou nižší vyzařovanou hlučností a zvukově izolačních krytů příslušného stroje,
- řádný technický stav použitých stavebních mechanismů, průběžné technické prohlídky a údržbu stavebních mechanismů,

- umístění hlučnějších strojů co nejdále od chráněných prostorů, a omezení jejich chodu naprázdno, při nakládání zeminy vypínat motor u čekajících automobilů apod.

Vliv na snížení hladin akustického tlaku v okolí mají i organizační opatření, která zajistí, aby nejhlučnější zařízení nebyla v provozu současně, a aby tato zařízení nebyla v provozu delší dobu, než je nezbytně nutné.

Nejhlučnější činnosti budou prováděny krátkodobě. V případě, kdy by při provádění nejhlučnějších prací mohlo dojít k překročení hygienického limitu pro hluk ze stavební činnosti v chráněném venkovním prostoru nejbližšího obytného domu, zejména při zemních úpravách, bourání, demontáži zařízení nebo při budování nových stavebních konstrukcí, je třeba postup prací projednat s jeho obyvateli a vlastní činnost provádět šetrným a ohleduplným způsobem ve vymezené době.

2.11. Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

Nebylo řešeno.

b) ochrana před bludnými proudy

Nebylo řešeno.

c) ochrana před technickou seizmicitou

Nebylo řešeno.

d) ochrana před hlukem

Nebylo řešeno.

e) protipovodňová opatření

Stavba neleží v záplavovém území.

f) ochrana před sesuvy půdy

Nebylo řešeno.

g) ochrana před vlivy poddolování

Nebylo řešeno.

h) ostatní negativní vlivy

Nejsou.

3. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

Jedná se o stavbu bez nároku na dodání energií během života stavby. Stavba bude probíhat v ochranném pásmu inženýrských sítí a dráhy. Dále bude nutné upravit ukolejnění mostu.

4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

a) popis dopravního řešení

Z hlediska silničního provozu na III/0462 se výsledné řešení neliší od stávajícího stavu. Šířka mezi obrubami bude 7,70 m. Řešení stavby nepředstavuje žádnou překážku pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Napojení území se oproti stávajícímu stavu nemění.

c) doprava v klidu

Není.

d) pěší a cyklistické stezky

Přes most není vedena. Po dobu provádění bude zachován provoz chodců a cyklistů po vedlejší lávce ve vlastnictví města.

5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

a) terénní úpravy

Veškeré dotčené nezpevněné plochy budou vysvahovány, ohumusovány a osety travním semenem.

b) použité vegetační prvky

Nezpevněné svahy těles budou osety travním semenem.

c) biotechnická, protierozní opatření

Nebyla řešena.

6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

a) vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda

Stavba, ani provoz na silnici, nijak nezvýší zatížení životního prostředí oproti stávajícímu stavu a nemá žádný negativní vliv na zdraví osob.

Vlastní stavba ovlivňuje pouze krátkodobě životní prostředí ve své blízkosti, a to po dobu provádění stavby. Hladina hluku a zvýšení prašnosti bude odpovídat stavebním pracím, její zvýšení je možno předpokládat pouze při bouracích pracích. Vzhledem k poloze stavby v intravilánu je nutno dodržovat hygienické předpisy pro práce v denních a nočních hodinách. Podrobněji viz kapitola 2.10.

Stavba bude prováděna jak na pozemcích sloužících v současnosti k témuž účelu, tak i na pozemcích, jejichž účel je v současnosti jiný. Po hranici obvodu staveniště bude po dobu výstavby vytýčen „dočasný zábor pozemků“. Pozemky dotčené dočasným záborem (převážně manipulační prostor stavby) budou po dokončení upraveny do původního stavu. Pozemky určené k plnění funkcí lesa dotčeny nebudou.

Veškerý stavební materiál je nutné skladovat na plochách určených investorem. Veškeré odpady ze stavby budou likvidovány v souladu se Zák.185/2001 Sb. v platném znění a na něj navazujícími prováděcími předpisy.

b) vliv na přírodu a krajinu (ochrana dřevin, ochrana památných stromů ...)

V rámci stavby budou odstraněny případné náletové keře v prostoru pod mostem.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba se nachází mimo soustavu chráněných území Natura 2000.

d) způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí

Záměr nemá vliv na životní prostředí.

e) naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrovaného povolení

Záměr nespadá do režimu zákona o integrované prevenci.

f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma

Stavba se nachází v ochranném pásmu inženýrských sítí, dráhy a silnice.

Nová ochranná a bezpečnostní pásma nejsou navrhována.

7. OCHRANA OBYVATELSTVA

V rámci akce není řešena.

8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

8.1. Technická zpráva

a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění

Jedná se o stavbu relativně malého rozsahu. Požadavky na ZS, zdroje surovin a energií nebudou ze strany zhotovitele vznášeny (zhotovitel si zajistí ZS dle svých možností a potřeb). Pro rozvinutí ZS bude využita plocha na silnici III/0462.

b) odvodnění staveniště

Bude prováděno v režii zhotovitele, vzhledem k typu a hloubce založení je třeba počítat s čerpáním srážkové vody ze stavební jámy. Ostatní plochy budou odvodněny gravitačně.

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Přístup ke staveništi na mostě bude umožněn po stávající komunikaci III/0462 z obou směrů. Jedná se o stavbu relativně malého rozsahu. Požadavky na ZS, zdroje surovin a energií nebudou ze strany zhotovitele vznášeny (zhotovitel si zajistí ZS dle svých možností a potřeb).

d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Stavba nemá negativní vliv na okolní stavby a pozemky.

e) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice a kácení dřevin

Svrchní asfaltové vrstvy budou frézovány, ostatní vrstvy obsahující asfaltová pojiva budou odstraněny jako odpad. V rámci stavby budou případně odstraněny náletové keře pod mostem.

f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Při provádění stavby dojde k dočasnému záboru do 1 roku. U těchto parcel dojde po dobu stavby pouze ke vstupu na pozemek za účelem rekonstrukčních prací a následně budou plochy uvedeny do původního stavu.

g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Nejsou.

h) maximální produkováná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace

Stavba za svého provozu nespotřebovává média ani hmoty a není producentem odpadu a emisí. Odpady budou produkovány pouze v rámci realizace stavby (z bouraných konstrukcí stávajícího mostu a komunikace).

Odpady, které vzniknou při realizaci záměru:

17 01 01 Beton – 15 m³

17 03 02 Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01 - 50 m³

17 04 05 Železo a ocel – 0,8 t

17 05 04 Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03 - 790 m³

17 09 04 Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03 - 5 m³

Veškeré odpady budou likvidovány v režii zhotovitele.

i) bilance zemních prací

zemina

výkop	zásyp	skládka
790 m ³	0 m ³	790 m ³

j) ochrana životního prostředí při výstavbě

Stavba, ani provoz na silnici, nijak nezvýší zatížení životního prostředí oproti stávajícímu stavu a nemá žádný negativní vliv na zdraví osob.

Stavba bude prováděna jak na pozemcích sloužících v současnosti k témuž účelu, tak i na pozemcích, jejichž účel je v současnosti jiný. Po hranici obvodu staveniště bude po dobu výstavby vytýčen „dočasný zábor pozemků“. Pozemky dotčené dočasným zábohem (převážně manipulační prostor stavby) budou po dokončení upraveny do původního stavu. Pozemky určené k plnění funkcí lesa dotčeny nebudou. Veškerý stavební materiál je nutné skladovat na plochách určených investorem. Veškeré odpady ze stavby budou likvidovány v souladu se Zák.185/2001 Sb. v platném znění a na něj navazujícími prováděcími předpisy.

k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Podmínky jsou dány zpracovaným plánem BOZP – samostatná příloha PD.

l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Nejsou předmětem řešení.

m) zásady pro dopravně inženýrská opatření

Silnice III/0462 bude uzavřena z důvodu přestavby mostu ev. č. 0462-14. Stavba bude prováděna za úplného vyloučení silničního provozu. O povolení úplné uzavírky, o stanovení přechodného dopravního značení požádá vybraný zhotovitel stavby (v zastoupení stavebníka) nejméně 30 dnů před zahájením prací. Zcela uzavřený úsek je délky cca 100 m (most a navazující úseky silnice). Jinak bude silnice III/0462 přístupná. Osazení dopravních značek a údržbu funkčnosti stanoveného dopravního značení po celou dobu výstavby zajišťuje zhotovitel.

A/ Tranzitní a těžká nákladní doprava (trasa po placeném úseku dálnice):

Vyškov – D46 – Drysice a zpět

Délka objížďky: 8,4 km - Délka objížděného úseku: 7,1 km

B1/ Místní doprava (značená trasa přes Ivanovice na Hané):

V Ivanovicích na Hané se na trase se vyskytuje drážní most s výškou podjezdu 3,0m. Tato skutečnost bude zdůrazněna značkou IS 11a.

Vyškov – I/47 – Ivanovice na Hané – II/428 – Drysice a zpět

Délka objížďky: 12,4 km - Délka objížděného úseku: 7,1 km

Vyškov – I/47 – Ivanovice na Hané – III/4281 – Pustiměř a zpět

Délka objížďky: 14,0 km - Délka objížděného úseku: 5,0 km

B2/ Místní doprava (neznačená trasa přes Dědice):

Vyškov – III/37935 – III/37728 – Dědice – III/37729 – Pustiměř a zpět

Délka objížďky: 9,0 km - Délka objížděného úseku: 5,0 km

C/ Pravidelná autobusová doprava pro linkové autobusy (VLOD) (spoje zastavující v průmyslové zóně za železniční tratí – fakticky IDS JmK a městské autobusy):

Vyškov – Dědice – účelová komunikace „Agros Dědice“ – III/0462- průmyslový areál a zpět

Délka objížďky: 6,3 km - Délka objížděného úseku: 1,5 km

Tato místní účelové komunikace bude před zahájením provozu na objížděné trase opravena a následně po ukončení provozu na objížděné trase bude vyspravena.

Konkrétní vedení jednotlivých spojů bude upřesněno na základě aktuálních frekvencí cestujících a po projednání s dopravci bezprostředně před zahájením stavebních prací. Před zahájením stavby je třeba požádat dopravce a koordinátora VLOD o úpravu jízdních řádů.

Pěší doprava bude vedena po stávající souběžné lávce pro pěší – pěší trasa bude od staveniště oddělena mobilním oplocením.

Před zahájením provozu na objížděné trase bude provedena pasportizace účelové komunikace.

n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby

Realizace stavby vyžaduje povolení zvláštního užívání komunikace, zprovoznění provizorní objížděné trasy je podmíněno stanovením přechodného dopravního značení.

o) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Jedná se o stavbu relativně malého rozsahu. Požadavky na ZS, zdroje surovin a energií nebudou ze strany zhotovitele vznášeny (zhotovitel si zajistí ZS dle svých možností a potřeb). Pro rozvinutí ZS bude využita plocha na převáděné komunikaci.

Přístup ke staveništi na mostě bude umožněn po stávající komunikaci z obou směrů.

p) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

Termín výstavby nebyl dosud určen (předpoklad rok 2022). Předpokládaná doba výstavby 11 týdnů, harmonogram provádění prací je přílohou Souhrnné technické zprávy.

Po dohodě s objednatelem a investorem byl určen tento rozsah rekonstrukce mostu:

- příprava území, vytýčení staveniště (hranice dočasného záboru)
- vytýčení a zřetelné označení všech případných inženýrských sítí jejich správci
- vyznačení objízdných tras a osazení dopravního značení, uzavření mostu a převedení dopravy na tyto objízdné trasy
- odhumusování svahů kolem mostu
- odfrézování AB vrstev vozovky, rozebrání obrubníků a dlažebních kostek
- odtěžení vozovkových vrstev v místě výkopové jámy
- odstranění stávajícího zábradlí, protidotykové ochrany a vybourání říms
- odkopání rubu klenby po navržené úrovni, betonáž podkladního betonu pro zpevnění dna výkopu
- ověření tloušťky kamenné klenby, tvaru a dimenzí mostní konstrukce
- očištění všech odhalených povrchů TVP, dozdnění a proinjektování kaveren, přespárování líců klenby
- provedení vývrtů pro spřažení klenby a parapetních zdí s novým ŽB obetonováním rubu
- osazení bednění, vyarmování a betonáž ŽB zesílení klenby a parapetních zdí
- sanace rubu parapetních zdí mimo zesílení ŽB
- rub klenby a parapetních zdí bude opatřen mostní izolací typu NAIP, ostatní obsypané povrchy hydroizolačními nátěry, NAIP i nátěry budou opatřeny dvěma vrstvami geotextilie (ochrana proti poškození)
- provedení lehkého výplňového betonu nad klenbou mezi ruby parapetních zdí
- vybetonování ŽB monolitických říms
- provedení podkladních vozovkových vrstev, navázání na původní vozovku, provedení obrubníků a lomového kamene do betonu mezi obrubníky a římsami
- provedení AB pojižděného krytu vozovky, osazení zábradlí a protidotykové ochrany
- ohumusování a zatravnění svahů kolem mostu a všech ploch dotčených stavební činností
- zrušení omezení na silnici a obnovení plného provozu

8.2. Výkresy

Výkresy provizorního a trvalého dopravního značení jsou v objektu SO 151 DIO.

8.3. Harmonogram výstavby

Harmonogram výstavby je přílohou Souhrnné TZ.

8.4. Schéma stavebních postupů

Vzhledem k rozsahu stavby není řešeno.

8.5. Bilance zemních hmot

zemina		
výkop	zásyp	skládka
790 m ³	0 m ³	790 m ³

9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Voda z mostovky bude odvedena prostřednictvím podélného a příčného sklonu. Odvodnění komunikace v předpolích zůstává beze změn.

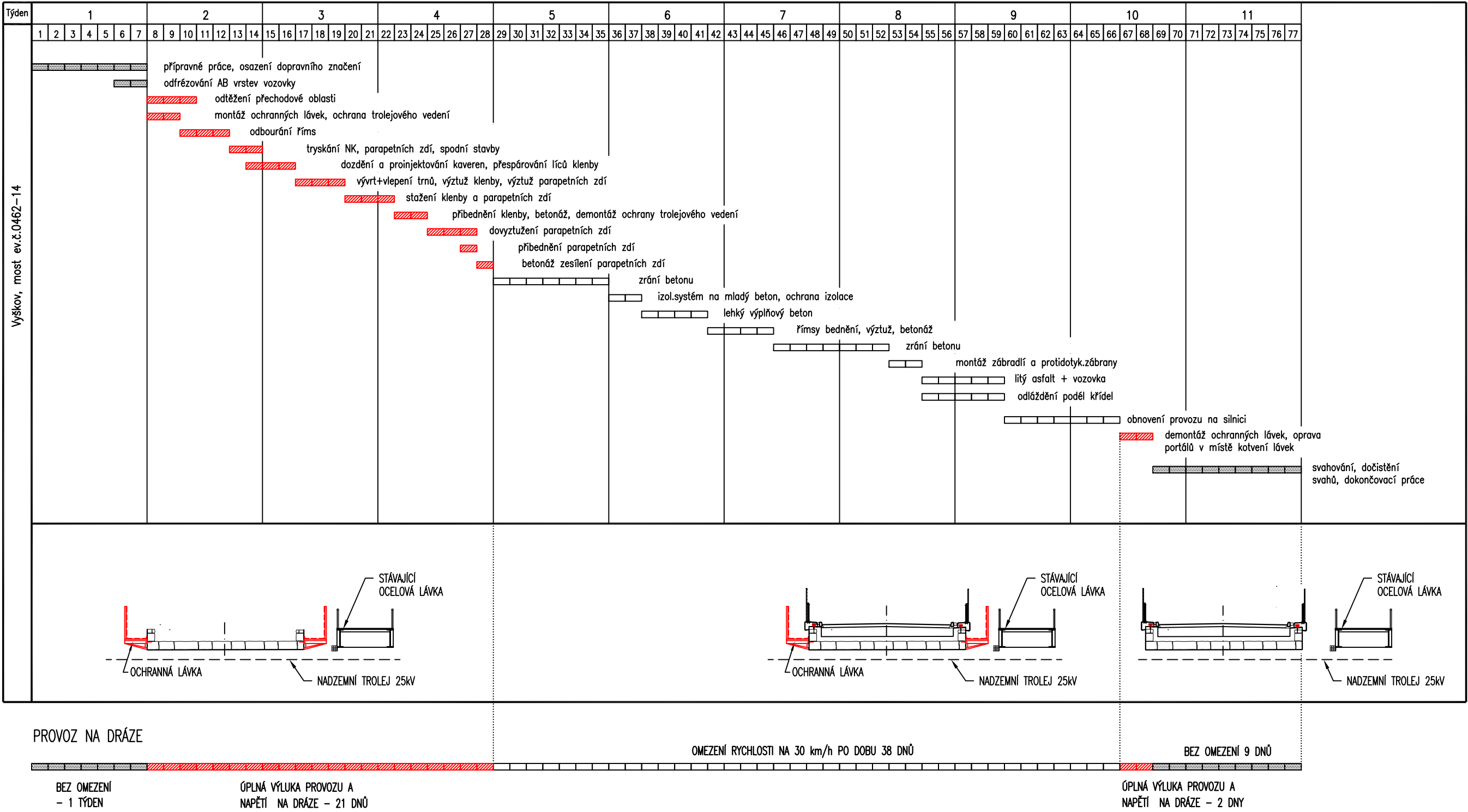
Brno, únor 2022

Ing. Libor Puklický, Ph.D.

HARMONOGRAM VÝSTAVBY

LEGENDA:

- ÚPLNÁ VÝLUKA
- BEZ OMEZENÍ



III/0462 Vyškov, most 0462-14		
-	2/2022	HARMONOGRAM VÝSTAVBY