

<b>1. VŠEOBECNÁ ČÁST .....</b>	<b>3</b>
<b>1.2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE .....</b>	<b>3</b>
<b>1.3 ÚČEL STAVBY .....</b>	<b>4</b>
<b>1.4 PODKLADY .....</b>	<b>4</b>
<b>1.5 DOTČENÉ NORMY A LITERATURA .....</b>	<b>4</b>
<b>2. STÁVAJÍCÍ STAV OBJEKTU.....</b>	<b>5</b>
<b>2.2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE .....</b>	<b>5</b>
<b>2.3 POPIS ZÁVAD.....</b>	<b>6</b>
2.3.1 Mostní podpěry a křídla .....	6
2.3.2 Mostní závěry .....	6
2.3.3 Vozovka .....	6
2.3.4 Chodníky .....	6
2.3.5 Zálivky .....	6
2.3.6 Izolační systém.....	6
2.3.7 Území pod mostem.....	7
<b>2.4 Návrh opravy.....</b>	<b>7</b>
2.4.1 Vozovka .....	7
2.4.2 Izolační systém.....	7
2.4.3 Chodníky .....	8
2.4.4 Dopravní značení.....	8
2.4.5 Sanace .....	8
<b>3. OBSAH DOKUMENTACE .....</b>	<b>8</b>
<b>4. INŽENÝRSKÉ SÍŤ .....</b>	<b>9</b>
<b>4.2 DOTČENÉ INŽENÝRSKÉ SÍŤ.....</b>	<b>9</b>
<b>5. SOUVISEJÍCÍ STAVEBNÍ OBJEKTY .....</b>	<b>9</b>
<b>6. Plán organizace výstavby.....</b>	<b>9</b>
6.2.1 Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění .....	9
6.2.2 Odvodnění staveniště .....	9
6.2.3 Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu .....	9
6.2.4 Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky .....	10
6.2.5 Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin	10
6.2.6 Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště.....	10
6.2.7 Požadavky na bezbariérové obchozí trasy.....	10
6.2.8 Maximální produkováná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě .....	11
6.2.9 Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin .....	11
6.2.10 Ochrana životního prostředí při výstavbě .....	11
6.2.11 Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi.....	11

---

6.2.12	Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb .....	11
6.2.13	Zásady pro dopravní inženýrská opatření .....	11
6.2.14	Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - řešení dopravy během výstavby, například přepravní a přístupové trasy, zvláštní užívání pozemní komunikace, uzavírky, objížděky a výluky; opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod. ....	11
6.2.15	Zařízení staveniště s vyznačením sjezdu .....	12
<b>7.</b>	<b>POŽADAVKY NA ZPRACOVÁNÍ NÁVAZNÉ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE .....</b>	<b>12</b>
<b>8.</b>	<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>12</b>

## **1. VŠEOBECNÁ ČÁST**

### **1.2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE**

<b>Stavba:</b>	II/416 Pohořelice, most ev.č. 416-022
<b>Stupeň:</b>	PDPS - Projektová dokumentace pro provádění stavby
<b>Druh stavby:</b>	Oprava po havárii vodovodu
<b>Stavební objekt:</b>	SO 201 – Most 416-022
<b>Investor:</b>	Jihomoravský kraj IČ: 70932581, DIČ: CZ70932581 Žerotínovo náměstí 449/3 602 00 BRNO zastoupený Správou a údržbou silnic Jihomoravského kraje, příspěvková organizace kraje IČ: 70932581, DIČ: CZ70932581 Žerotínovo náměstí 449/3 602 00 BRNO
<b>Zástupce investora:</b>	Ing. Libor OLŠÁK email: libor.olsak@susjmk.cz Tel.: 737 237 081
<b>Zpracovatel projektu:</b>	Sdružení firem VIAPONT – RD SÚS Jmk 2021
<b>Vedoucí sdružení:</b>	VIAPONT, s.r.o. Vodní 258/13 602 00 BRNO <a href="http://www.viapont.cz">www.viapont.cz</a> tel.: 543 217 590 IČ: 46995447, DIČ: CZ46995447
<b>Člen sdružení:</b>	PIS PECHAL, s.r.o. Lidická 1876/42 602 00 BRNO <a href="http://www.pechal.cz">www.pechal.cz</a> tel.: 513 030 460 IČ: 02365952, DIČ: CZ02365952
<b>Člen sdružení:</b>	IM-PROJEKT, Inženýrské a mostní konstrukce, s.r.o. Vodní 970/1 602 00 BRNO <a href="http://www.im-projekt.cz">www.im-projekt.cz</a> tel.: 533 446 080-2 IČ: 27689328, DIČ: CZ27689328
<b>Zodpovědný projektant:</b>	Ing. Martin VAŠÁK email: martin.vasak@im-projekt.cz Tel.: 533 446 080, 777 196 970 Autorizovaný technik pro mosty a inženýrské konstrukce ČKAIT - 1002663

**Přílohu zpracoval:** Ing. Martin VAŠÁK  
email: martin.vasak@im-projekt.cz  
Tel.: 533 446 080

**Kraj:** Jihomoravský

**Obec s rozšířenou působností:** Pohořelice

**Obec s pověřeným OÚ:** Pohořelice

**Katastrální území:** Pohořelice nad Jihlavou; 724866

**Pověřený spec. stavební úřad:** Odbor dopravy a silničního hospodářství, MěÚ Pohořelice

**Poloha:** Intravilán

### **1.3 ÚČEL STAVBY**

Předmětem projektové dokumentace je oprava mostu ev. č. 416-022 přes Jihlavu v Pohořelicích. Dne 2.10. 2021 došlo k havárii vodovodního potrubí převáděného v levostranném podchodníkovém prostoru mostu. Vlivem proudící tlakové vody v důsledku havárie došlo k viditelným poruchám mostního svršku zejména v prvním a částečně i ve druhém mostním poli a doznívají až do konce mostního objektu.

Průběh havárie a zjištěné poruchy jsou popsány v mimořádné prohlídce mostu ze dne 11.10. 2021. Následně byla provedena částečná diagnostika dne 20.1. 2022.

### **1.4 PODKLADY**

- [1] Prohlídka na místě stavby včetně pořízení fotodokumentace mostu ze dne 24.8.2022.
- [2] Projektová dokumentace skutečného provedení, listopad 2009 (FIRESTA – Fišer, rekonstrukce, stavby, s.r.o., Mlýnská 68, 602 00 Brno).
- [3] Mimořádná mostní prohlídka mostu ev.č. 416-022, 11.10.2021 (Ing. Jan Matějčík)
- [4] Částečný diagnostický průzkum mostu 416-022, březen 2022 (Mostní vývoj, s.r.o., Bohuslava Martinů 758/137, 602 00 Brno).
- [5] Mostní list mostu 416-022, 14.4.2022.

### **1.5 DOTČENÉ NORMY A LITERATURA**

- [1] ČSN EN 206+A1 Beton - Část 1: Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda
- [2] ČSN EN 1990 Eurokód: Zásady navrhování konstrukcí
- [3] ČSN EN 1991-1-1 Eurokód 1: Zatížení konstrukcí - Část 1-1: Obecná zatížení - Objemové tíhy, vlastní tíha a užitná zatížení pozemních staveb
- [4] ČSN EN 1991-1-6 Eurokód 1: Zatížení konstrukcí. Část 1-6: Obecná zatížení - Zatížení během provádění
- [5] ČSN EN 1991-1-7 Eurokód 1: Zatížení konstrukcí - Část 1-7: Obecná zatížení - Mimořádná zatížení
- [6] ČSN EN 1991-2 Eurokód 1: Zatížení konstrukcí - Část 2: Zatížení mostů dopravou
- [7] ČSN EN 1992-1-1 Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí - Část 1-1: Obecná pravidla pro pozemní stavby
- [8] ČSN EN 1992-2 Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí - Část 2: Betonové mosty- Navrhování a konstrukční zásady
- [9] ČSN EN 1993-1-1 Eurokód 3: Navrhování ocelových konstrukcí - Část 1-1: Obecná pravidla a pravidla pro pozemní stavby
- [10] ČSN EN 1997-1 Eurokód 7 : Navrhování geotechnických konstrukcí - část 1 : Obecná pravidla
- [11] ČSN EN ISO 9223 Koroze kovů a slitin - Korozní agresivity atmosfér - Klasifikace,

- stanovení a odhad
- [12] ČSN EN ISO 12944 Nátěrové hmoty - Protikorozní ochrana ocelových konstrukcí ochrannými nátěrovými systémy
- [13] ČSN 01 3481 Výkresy stavebních konstrukcí. Výkresy betonových konstrukcí
- [14] ČSN 73 0037 Zemní tlak na stavební konstrukce
- [15] ČSN 73 1000 Zakládání stavebních objektů, základní ustanovení pro navrhování (jen informativní norma, v současnosti již neplatná)
- [16] ČSN 73 1001 Základová půda pod plošnými základy (jen informativní norma, v současnosti již neplatná)
- [17] ČSN 73 6200 Mosty – Terminologie a třídění
- [18] ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů
- [19] ČSN 73 6244 Přechody mostů pozemních komunikací
- [20] VL1 Vzorové listy staveb pozemních komunikací - Vozovky a krajnice
- [21] VL2 Vzorové listy staveb pozemních komunikací - Silniční těleso
- [22] VL4 Vzorové listy staveb pozemních komunikací - Mosty
- [23] TP124 MD Základní ochranná opatření pro omezení vlivu bludných proudů na mostní objekty a ostatní betonové konstrukce pozemních komunikací
- [24] TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích (II. Vydání).
- [25] TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- [26] TP ČBS 03 Pohledový beton, Česká betonářská společnost ČBSI
- [27] TKP Technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací
- [28] Ing. Milan Sečkář Betonové mosty I, VUT 1998
- [29] Ing. Jaroslav Eichler Mechanika zemin, SNTL 1990
- [30] Ing. J. Hořejší, Ing. J. Šafka TP 51, SNTL 1988
- [31] Doc. Ing. Kamila Weiglová, CSc. Mechanika zemin, návody a příklady do cvičení
- [32] Vyhláška 405/2017 k zákonu 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu.

## **2. STÁVAJÍCÍ STAV OBJEKTU**

### **2.2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE**

Stávající konstrukce mostu tvoří spojitá železobetonová desková konstrukce o třech polích. Most je šikmý s pravou šikmostí se dvěma otvory. Šířka mostu je 15,0m, délka mostu je 81,41m a délka přemostění 56,605m. Výška mostu je 5,48m a volná výška pod mostem je 4,55m. Most je založen na pilotách. Spodní stavba je tvořena masivními opěrami a křídly. Nosná konstrukce je tvořena železobetonovou monolitickou deskou s výškovými náběhy. Mostní svršek je tvořen vozovkou z asfaltového betonu, chodníkem z betonové dlažby. Na základě mimořádné prohlídky mostu z 11.10.2021 je stav mostu v kategorii **IV - Uspokojivý**.

#### **Základní údaje:**

- Počet mostních otvorů: 3
- Délka přemostění: 56,605m
- Rozpětí nosné konstrukce: 58,3m (16,75m+23,80m+16,75m)
- Délka mostu 81,41m

- Šířka mostu: 15,00m
- Volná šířka mezi zábradlím: 13,98m
- Volná šířka mezi obrubami: 7,00m
- Úhel přemostění a křížení: 64,44g
- Šikmost: pravá
- Stavební výška (osa/osa): 1,49m
- Směrové poměry pozemní komunikace: v přímé
- Příčný sklon vozovky: střešovitý 2,50%
- Sklonové poměry pozemní komunikace: vrcholový oblouk
- Rok výstavby: 1952
- Rok rekonstrukce: 2009

## **2.3 POPIS ZÁVAD**

Průběh havárie vodovodu a zjištěné poruchy jsou popsány v mimořádné prohlídce mostu ze dne 11.10. 2021. Následně byla provedena částečná diagnostika dne 20.1. 2022. Popsány jsou pouze části mostu, které byly havárií poškozeny.

### ***2.3.1 Mostní podpěry a křídla***

Havárií vodovodu byla zasažena opěra 1 (OP1). U ostatních podpěr bylo zasažení minimální či žádné. V průběhu havárie došlo k průniku tlakové vody přes dilatační závěr na OP1. Vytékající voda plošně zamáčela uložení na ložiska a líc opěry, po poškození utěsnění bočních spár pak i boky nosné konstrukce, opěr a křídel. Na pravém boku OP1 došlo k odtržení hrany závěrné zídky. Lze předpokládat že jsou zničeny veškeré těsnění dilatačních spár.

### ***2.3.2 Mostní závěry***

Vzhledem k plošnému zamáčení líce OP1 v průběhu úniku vody lze předpokládat porušení izolace v místě napojení na mostní závěr na OP1. Poškozeny také zálivky dilatační spáry ve vozovce a chodnících.

### ***2.3.3 Vozovka***

Vozovka na mostě, zejména v 1. a 2. poli, byla v době havárie extrémně namáhána způsobem na který není konstruována. Vozovka byla odtržena od podkladu a následně nadzvednutá v důsledku čehož došlo k vzniku výrazné trhliny v ose vozovky v šířce přes 10 mm a několika menších příčných trhlin. Případné porušení soudržnosti jednotlivých vrstev vozovky zatím není zřejmé, projeví se v delším časovém horizontu.

### ***2.3.4 Chodníky***

V místě havárie vodovodu nad kanálem pro uložení inženýrských sítí vznikla podélná trhlina v izolaci a patrně i ŽB chodníku šířky až 0,7 mm. Trhlina je v celé délce dílce chodníku mezi dilatačními spárami.

### ***2.3.5 Zálivky***

Po celé délce mostu, ale zejména v 1. poli došlo k poškození všech zálivek a těsnění spár v chodnících průsakem tlakovou vodou.

### ***2.3.6 Izolační systém***

Poškození izolace mostovky není zatím zřejmé. Vzhledem k předpokládanému mechanismu havárie lze předpokládat, že byla zcela zničena přilnavost izolace k podkladu minimálně v prvním a části

druhého pole. Poruchy byly potvrzeny diagnostickým průzkumem. Případné další poškození izolace trhlínkami se projeví v delším časovém horizontu v obdobích s většími srážkami.

### 2.3.7 Území pod mostem

Vzhledem k tlakovému proudění vody z odpadů odvodnění byly v krajních polích erodovány svahy u opěr.

## 2.4 Návrh opravy

Na základě provedené částečné diagnostiky budou provedeny následující opravy :

### 2.4.1 Vozovka

Odfrézování obrusné a podkladní vrstvy na celém mostě a mimo most do vzdálenosti 9,0 m na každou stranu od konce chodníkové římsy (délka chodníkové římsy 72,3 m). V místě nad dilatačním závěrem po obou stranách mostu bude provedeno odfrézování v tloušťce 50 mm do vzdálenosti 0,5 m na každou stranu od kraje dilatačního závěru. V podélném směru bude provedeno odfrézování nejprve v tloušťce 50 mm až po kraj odvodňovacího proužku, tedy 0,5m od hrany římsy. Frézování druhé vrstvy, tedy stávajícího litého asfaltu sloužícího jako ochrana izolace bude provedeno následovně. Frézování v tloušťce 35 mm bude provedeno 0,75 m od hrany římsy a 0,25 m od hrany odvodňovačů. Neodfrézovaný pásek šířky 0,25 m z litého asfaltu bude odbourán ručně z důvodu zabránění poškození izolace pod litým asfaltem. Přesah 0,25 m po odbourání litého asfaltu bude sloužit pro napojení nové izolace na stávající. Stejným způsobem bude provedeno frézování a odbourání litého asfaltu v místě dilatačních závěrů s tím, že ruční bourání litého asfaltu bude prováděno na šířku 0,5 m od hrany dilatačního závěru na obě strany, aby nebyl poškozen dilatační závěr.

Způsob ručního odbourání zhotovitel stavby zvolí tak aby nebyla v tomto úseku izolace v žádném případě porušena. V případě, že tuto izolaci zde zhotovitel poruší veškeré další práce spojené s nápravou budou provedeny na náklady zhotovitele.

Po provedení izolačního souvrství budou položeny nové vrstvy vozovky v tloušťkách, které byly potvrzeny diagnostickým průzkumem.

#### a) Na mostě

- Obrusná vrstva	ACO 11+	50 mm
- Podkladní vrstva	MA 11	35 mm
<b>CELKEM</b>		<b>85 mm</b>

#### b) Na předpolí mostu

- Obrusná vrstva	ACO 11+	50 mm
- Podkladní vrstva	ACP 16+	60 mm
<b>CELKEM</b>		<b>110 mm</b>

### 2.4.2 Izolační systém

Izolační systém bude v celém úseku v místě pod frézovanou částí odstraněn včetně pečetící vrstvy. V místě kde přechází izolace nad dilatačními závěry zhotovitel stavby zvolí takový způsob odstranění, při kterém nedojde k poškození dilatačních závěrů. Tyto závěry nesmí být poškozeny. V případě, že závěry zhotovitel poruší veškeré další práce spojené s nápravou budou provedeny na náklady zhotovitele.

V pruhu pod ručně bouranou částí vozovky u odvodňovacího proužku v šířce 250 mm bude izolace zaříznuta a zachována. V tomto místě bude následně napojena nová izolace překrytím přes izolaci původní.

Na nosnou konstrukci bude provedena nová izolace z asfaltových pásů na pečetící vrstvu. Před provedením pečetící vrstvy budou lokální nerovnosti vyrovnány sanační vrstvou.

### 2.4.3 Chodníky

Na mostě bude obnovena na obou stranách přímopochůzná izolace, barevně odlišená pro pohyb cyklistů.

Před nanesením nové izolace budou obnoveny těsnící zálivky nad dilatačními spárami a vyrovnány lokální nerovnosti sanační vrstvou.

- Dojde k pročištění dilatační spáry, stávající degradovaný tmel bude odstraněn, boky spáry budou zdrsněny, pro lepší přilnavost penetračního nátěru.
- Profil předtěsnění bude osazen o min. 10mm větší, než je šířka spáry
- Na zdrsněný a očištěný povrch bude proveden penetrační nátěr dle TKP 21 pro zvýšení přilnavosti tmelu
- Těsnění dilatační spáry bude provedeno tmelem dle ČSN ISO 11600 (F-25-HM-M1p)

### 2.4.4 Dopravní značení

Před prováděním bouracích prací bude provedena pasportizace stávajícího vodorovného dopravního značení, tak aby mohlo být po provedení opravy obnoveno v původním rozsahu a poloze.

Na opravované části mostu bude obnoveno vodorovné dopravní značení v následující podobě :

- Na vozovce bude obnovena dvojitá podélná čára souvislá (V1b - 0,125), doplněné o modré zabarvení prostoru mezi dvojitou čarou.
- Chodník a cyklostezka budou odděleny bílou dělicí plnou čarou šířky 125 mm.

Vodorovné dopravní značení bude na asfaltobetonovém povrchu vozovky prováděno dvoufázově:

- ♦ **První fáze** - Bude provedena na nově položenou obrusnou vrstvu vozovky v kompletním rozsahu VDZ rozpouštědlovou nebo vodou ředitelnou barvou s retroreflexní úpravou.
- ♦ **Druhá fáze** - Bude provedena po stabilizování povrchu (odstranění posypu pro počáteční zdrsnění, vyprchání těkavých látek z asfaltu) nebo po uplynutí zimního období (nevhodné klimatické podmínky pro pokládku VDZ) a bude provedena z materiálu s dlouhou životností (strukturovaný plast).

### 2.4.5 Sanace

Při havárii vodovodu došlo rovněž v důsledku zatékání vody na podhled nosné konstrukce v poli č.1 a opěru O1 k poškození povrchu.

- Otryskání poškozené vrstvy sanace/betonu v maximální tloušťce 10mm,
- Odstraňování vrstev betonu musí být prováděno při dodržování příslušných hygienických norem a při zajištění bezpečnosti pracovníků na stavbě a v okolí. Otryskaný materiál bude zachytáván u vodního toku a komunikací do plachet a folií. Toto opatření je především nutné k zamezení znečištění vodního toku a komunikací.
- Otryskaný a čistý povrch betonu, bude vlhčen čistou vodou 1-3 dny, aby došlo ke kapilárnímu nasycení. Sanační malta bude nanášena v tloušťce 1-10mm. Na hloubkové reprofilaci musí být tloušťka vrstvy minimálně 1,5mm. Malta bude nanášena pomocí zednické lžíce, ocelového hladítka nebo špachtlí. Po nanesení stěrky a zapravení nerovností, bude stěrka rozetřena lištou z umělé hmoty nebo polyuretanovou pěnovou houbou. Okolní a povrchová teplota pro zpracování bude min. +8°C a max. +30°C.

## 3. OBSAH DOKUMENTACE

- D.1 - Technická zpráva
- D.2 – Situace širších vztahů
- D.3 – Půdorys, příčný řez



D.4 – Doklady

D.5 – Soupis prací - Neoceněný

D.6 – Soupis prací - Oceněný (paré č.1)

## **4. INŽENÝRSKÉ SÍTĚ**

### **4.2 DOTČENÉ INŽENÝRSKÉ SÍTĚ**

a) Na mostě vlevo v římse jsou převáděny následující inženýrské sítě :

- Veřejné osvětlení (majitel, Mě Pohořelice)
- Sdělovací kabel (majitel, CETIN, a.s.)
- Tlaková kanalizace (majitel, Mě Pohořelice, provozovatel, Vodovody a kanalizace Břeclav, a.s.)

b) Na mostě vpravo v římse jsou převáděny následující inženýrské sítě :

- Vodovod (majitel, Mě Pohořelice, provozovatel Vodovody a kanalizace Břeclav, a.s.)
- Vodovod (majitel, Mě Pohořelice , provozovatel Vodovody a kanalizace Břeclav, a.s.)
- Veřejné osvětlení spolu s místním rozhlasem (majitel, Mě Pohořelice)

Požadavky a podmínky realizace jednotlivých majitelů a správců sítí viz příloha dokumentace „D.4 - Doklady“.

## **5. SOUVISEJÍCÍ STAVEBNÍ OBJEKTY**

Stavba je tvořena jedním stavebním objektem.

## **6. Plán organizace výstavby**

### **6.2.1 Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění**

Vzhledem ke stupni PD a rozsahu stavby nebyl prováděn podrobný výkaz potřeb a spotřeb rozhodujících médií a hmot. Jejich zajištění spadá do kompetence dodavatele stavby.

### **6.2.2 Odvodnění staveniště**

Stavba bude odvodněna volně gravitačním spádem do koryta řeky Jihlavy.

### **6.2.3 Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu**

#### **• Napojení staveniště na stávající dopravní infrastrukturu**

Přístup na stavbu bude zajištěn po silnici II/416. Vjezdy a výjezdy budou řešeny operativně zhotovitelem na základě řešené fáze výstavby.

#### **• Napojení staveniště na stávající technickou infrastrukturu**

Napojení na zdroje v době výstavby je v zásadě možné po dohodě s majiteli nebo správci inženýrských sítí za předpokladu splnění všech zákonných a oborových normových podmínek. S ohledem na rozsah stavby však předpokládáme spíše využití mobilních prostředků zhotovitele (cisterny na vodu, agregáty atd.). Voda na stavbě bude zajištěna pomocí plastových barelů nebo je zde také možnost připojení k veřejné vodovodní síti. Zařízení staveniště, resp. stavbu lze zásobovat proudem jak z veřejné energetické sítě, tak elektrickým proudem vyrobeným pomocí dieselových agregátů. Stavba nebude mít žádné zvláštní nároky na telekomunikační připojení. Telekomunikace bude řešena prostřednictvím stávajících sítí mobilních operátorů.

Jakékoliv skládkové plochy, resp. zařízení staveniště nesmí být umístěno v ochranném pásmu inženýrských sítí. V žádném případě jej neumisťovat na stávající inženýrské sítě - na šoupátka a revizní šachty a vyvarovat se jejich poškození. Zřízení zázemí stavby bude záležitostí dodavatele stavby.

Po ukončení stavebních prací a odvozu zařízení staveniště bude plocha uvedena do původního stavu, včetně odvozu případné stavební sutě a likvidace veškerých jiných znečištění (drobné úniky

provozních hmot ze stavebních strojů atd.).

#### 6.2.4 Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Negativní vlivy na obyvatelstvo se mohou potenciálně projevit v průběhu stavby - znečištěním ovzduší, hlukem stavebních strojů v oblasti stavby. Dodavatel musí zajistit pravidelné čištění staveniště a příp. místní komunikace od nečistot způsobených staveništní dopravou. V době od 22:00 do 6:00 hodin musí být dodržován noční klid. Vzhledem k rozsahu stavby lze konstatovat, že vlivy na obyvatelstvo lze považovat za akceptovatelné.

#### 6.2.5 Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

Po dobu stavby bude obvod staveniště v intravilánu zabezpečen proti vstupu/pádu nepovolaných osob. Zabezpečení bude tvořeno dočasným kovovým plotem výšky 2,00m, případně zábradlím o výšce min. výšce 1,10m. Oplocení a zábradlí bude v průběhu stavby operativně přestavováno. Ploty budou tvořeny z plnými plotovými dílci z trapézových plechů výšky 2,00m a betonovými patkami pro ukotvení dílců oplocení. Plot, resp. zábradlí bude vždy umístěno tak, aby byl zajištěn přístup do okolních budov s případným vyznačením obchozí trasy.

Na plotech, resp. zábradlích, bude umístěna zákazová tabulka "Stavba nepovolaným vstup zakázán" po vzdálenosti cca 30,00m. Po dobu stavby bude zajištěn bezpečný přístup ke všem vchodům a vjezdům jednotlivých nemovitostí (vč. osazení přechodových lávek nebo vyznačení obchodní trasy) v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Po dobu stavby musí být zajištěny dočasné úpravy a regulace pěší i silniční dopravy na staveništi, nezbytné značení a opatření vyplývající z požadavků BOZP na staveništi. Po dobu stavby bude vždy umožněn příjezd složkám integrovaného záchranného systému a přístup k objektům pro požární techniku, policie, záchranné služby.

U hlavních vstupů na stavbu budou, na kovových plotech a na buňce stavbyvedoucího bude osazena zákazová tabulka "Stavba nepovolaným vstup zakázán", zákazová tabulka "Nevstupuj pod zavěšené břemeno", výstražná tabulka "Pozor jeřáb", výstražná tabulka "Pozor staveniště", výstražná tabulka "Nebezpečí pádu do prohlubně", příkazová tabulka "Pracuj jen v ochranné helmě", příkazová tabulka "Vstup jen s reflexní vestou" a příkazová tabulka "Používej ochrany nohou".

Na buňce stavbyvedoucího budou dále viditelně vyvěšeny územní rozhodnutí a stavební povolení. Tyto doklady budou zatavené do fólie odolávající povětrnostním vlivům a budou zabezpečeny proti odcizení.

Na stavbě budou též provedeny veškeré konstrukce, opatření a stavební úpravy vyplývající z požadavků koordinátora BOZP.

#### 6.2.6 Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Pro zařízení staveniště nebude vyžadován trvalý zábor.

#### 6.2.7 Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Obchozí trasy budou mít minimální šířku 1,50m a budou vedeny po stávajících chodnících v okolí stavby.

Veškeré obchozí trasy, konstrukce na nich a přístupy ke vchodům a vjezdům musí splňovat vyhlášku č.398/2009 „O obecných technických požadavcích zajišťujících bezbariérové užívání staveb“. Po dobu stavby musí být zajištěny dočasné úpravy a regulace pěší i silniční dopravy na staveništi, nezbytné značení a opatření vyplývající z požadavků BOZP na staveništi.



### **6.2.8 Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě**

Maximální produkované množství emisí při výstavbě spadá do kompetence dodavatele stavby.

### **6.2.9 Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin**

Na stavbě nebudou probíhat zemní práce.

### **6.2.10 Ochrana životního prostředí při výstavbě**

Po dobu výstavby nedojde k výraznému zhoršení životního prostředí. Zhoršení může způsobit hluk a prašnost při provádění některých stavebních činností. Dodavatel musí zajistit pravidelné čištění staveniště a příp. místní komunikace od nečistot způsobených staveništní dopravou. V době od 22:00 do 6:00 hodin musí být dodržován noční klid.

Z hlediska ochrany vod se jako prvořadá nutnost jeví požadavek na vyloučení možnosti ohrožení kvality a čistoty povrchových i podzemních vod při vlastní výstavbě. Na stavbě bude k dispozici dostatečné množství materiálu (několik pytlů) k separaci ropných látek v zemině při havárii (VAPEX). Při stavbě budou stavební mechanismy v dobrém technickém stavu, budou používat ekologické náplně a nesmí z nich unikat ropné produkty. Při stavbě nebude proveden zásah do režimu podzemních vod.

Odpad při stavební činnosti budou tvořit především vytěžené materiály určené k odstranění a zbytky stavebních materiálů. Stavební odpad bude tříděn a odvážen na skládku.

### **6.2.11 Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi**

Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi jsou uvedeny v příloze „Příloha č. 6 - Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi“ této zprávy.

### **6.2.12 Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb**

Vzhledem k tomu, že obchozí trasy jsou vedeny po stávajících chodeckých trasách nejsou při provádění zvláštní požadavky na bezbariérové obchozí trasy.

### **6.2.13 Zásady pro dopravní inženýrská opatření**

Osazení a odstranění přechodného dopravního značení bude provedeno v nočních hodinách.

- Dopravní značení bude provedeno v souladu s ČSN EN 12899-1 Svislé dopravní značení.
- Umístění dopravního značení bude provedeno v souladu se zásadami pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích TP 66 (Třetí vydání).
- Bude plně respektován § 78, odst. 3, zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.
- Svislé dopravní značení bude v retroreflexním provedení třídy R1.
- Přenosné dopravní značky musí být umístěny minimálně 600mm nad úroveň vozovky. Vodorovná vzdálenost bližšího okraje svislé dopravní značky musí být vzdálená minimálně 500m od hrany zpevněné krajnice pozemní komunikace.

### **6.2.14 Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - řešení dopravy během výstavby, například přepravní a přístupové trasy, zvláštní užívání pozemní komunikace, uzavírky, objízďky a výluky; opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.**

Stavba bude probíhat při částečné uzavírce části silnice II/416 v obci Pohořelice v místě mostu ev.č.416-002 přes řeku Jihlavu. Délka uzavřeného úseku bude cca 100m. Veškerá doprava bude po dobu rekonstrukce odkloněna na neuzavřenou polovinu komunikace. Řešený úsek silnice bude pro dopravu částečně omezen v délce 13 týdnů.

Provoz na silnici v místě stavby bude realizován po polovinách a provoz na silnici II/416 nebude stavbou přerušen.

Po dobu rekonstrukce bude umožněn průchod pěších a cyklistů přes neuzavřenou polovinu mostu. Po dobu rekonstrukce musí být umožněn pěší přístup k nemovitostem.

### **Podmínky pro provedení objížděné trasy a dopravního omezení**

Před zahájením stavby bude vypracována definitivní podoba dočasného dopravního značení, které bude respektovat veškeré aktuální dopravní značení a dopravní omezení. Před zahájením stavby bude dodavatelem stavby zajištěno povolení k zvláštnímu užívání komunikace. Dodavatel stavby požádá o povolení zvláštního užívání komunikace II/416, následující úřady:

- Městský úřad Pohořelice

Dodavatel stavby projedná definitivní podobu dočasného dopravního značení s následujícími úřady:

- Policie ČR, Krajské ředitelství policie Jihomoravského kraje

Za řádné provedení dopravně inženýrského opatření, funkčnost, jeho údržbu a včasné odstranění odpovídá dodavatel stavby, respektive subdodavatel dopravního značení - bude určena konkrétní osoba. Dotčené pozemní komunikace ostatní přilehlé komunikace je nutné v případě znečištění auty, zajišťujícími na stavbu, udržovat v čistotě.

### **6.2.15      *Zařízení staveniště s vyznačením sjezdu***

Projekt předpokládá se zařízením staveniště, jehož součástí budou buňky pro stavbyvedoucího a dělníky, kontejnery pro skladování náradí a materiálu, plocha pro skladování stavebního materiálu a chemické WC. Zařízení staveniště bude oploceno a budou na něm zřízeny vjezdové, resp. vstupní brány.

## **7. POŽADAVKY NA ZPRACOVÁNÍ NÁVAZNÉ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE**

Postupy a detaily upřesňující jednotlivé práce a použité materiály zhotovitele budou zpracovány v technologických předpisech :

- Bourací práce.
- Izolace mostovky.
- Izolace říms.
- Dilatační závěry.

## **8. SEZNAM PŘÍLOH**

- Příloha č.1)    Detaily
- Příloha č.2)    Mostní list
- Příloha č.3)    Mimořádná mostní prohlídka
- Příloha č.4)    Částečná diagnostika mostu (pouze digitálně)
- Příloha č.5)    POV – Harmonogram výstavby
- Příloha č.6)    BOZP

**Brno, říjen 2022**

**Vypracoval: Ing. Martin VAŠÁK**