

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

projektové dokumentace DUSP na akci

„II/425 Most přes trať 425-015“

1.	POPIS ÚZEMÍ STAVBY.....	4
a)	Charakteristika území a stavebního pozemku.....	4
b)	Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací	4
c)	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika včetně nerostů a podzemních vod.....	4
d)	Výčet a závěry provedených průzkumů a měření.....	4
e)	Ochrana území podle jiných právních předpisů	6
f)	Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.....	6
g)	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky	6
h)	Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin.....	7
i)	Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory ZPF nebo PUPFL.....	7
j)	Územně technické podmínky – zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě	7
k)	Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice.....	7
l)	Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí	7
m)	Seznam pozemků podle KN, na kterých vznikne ochranné a bezpečnostní pásmo	8
n)	Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření	8
o)	Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu	8
2.	CELKOVÝ POPIS STAVBY.....	8
2.1.	Celková koncepce řešení stavby.....	8
a)	Nová stavba nebo změna dokončené stavby.....	8
b)	Účel užívání stavby.....	8
c)	Trvalá nebo dočasná stavba	8
d)	Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků	8
e)	Zohlednění podmínek závazných stanovisek dotčených orgánů.....	8
f)	Celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby	9
g)	Ochrana stavby podle jiných právních předpisů	9
h)	Základní bilance stavby (potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí apod.).....	9
i)	Základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy	9
j)	Základní požadavky na předčasné užívání staveb.....	10

k)	Orientační náklady stavby.....	10
2.2.	Celkové urbanistické a architektonické řešení.....	10
2.3.	Celkové technické řešení	10
a)	Popis celkové koncepce technického řešení stavby.....	10
b)	Celková bilance nároků všech druhů energií.....	10
c)	Celková spotřeba vody	10
d)	Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí	10
e)	Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení	10
2.4.	Bezbariérové užívání stavby	10
2.5.	Bezpečnost při užívání stavby.....	10
2.6.	Základní charakteristika objektů	11
a)	Popis současného stavu	11
b)	Popis navrženého řešení	14
2.7.	Základní charakteristika technických a technologických zařízení	15
2.8.	Požárně bezpečnostní řešení.....	15
2.9.	Úspora energie a tepelná ochrana	15
2.10.	Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí	15
2.11.	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	16
3.	PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU.....	16
a)	Napojovací místa technické infrastruktury.....	16
b)	Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky	16
4.	DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ.....	16
a)	Popis dopravního řešení	16
b)	Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu	16
c)	Doprava v klidu.....	16
d)	Pěší a cyklistické stezky	17
5.	ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV.....	17
a)	Terénní úpravy	17
b)	Použité vegetační prvky.....	17
c)	Biotechnická, protierozní opatření.....	17
6.	POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA.....	17
a)	Vliv na životní prostředí.....	17
b)	Vliv na přírodu a krajinu	17
c)	Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000	18
d)	Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem	18
e)	Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů	18
7.	OCHRANA OBYVATELSTVA	18

8.	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	18
8.1.	Technická zpráva	18
a)	Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot	18
b)	Odvodnění staveniště	18
c)	Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu	18
d)	Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky	19
e)	Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin	19
f)	Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště	19
g)	Požadavky na bezbariérové obchozí trasy	19
h)	Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě	19
i)	Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin	20
j)	Ochrana životního prostředí při výstavbě	21
k)	Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi	22
l)	Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb	22
m)	Zásady pro dopravní inženýrská opatření	22
n)	Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby	22
o)	Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu	22
p)	Postup výstavby	22
8.2.	Výkresová část	24
8.3.	Harmonogram výstavby	24
8.4.	Schémata stavebních postupů	24
8.5.	Bilance zemních hmot	24
9.	CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ.....	24

1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY

a) Charakteristika území a stavebního pozemku

Umístění stavby je dáno stávajícím křížením silnice II/425 a železniční trati č.255 Zaječí – Hodonín. Zájmové území se nachází v extravilánu na silnici II/425 mezi obcí Starovičky a obcí Rakvice. Stavba se nachází mezi uzlovými body **3421A005 3421A02101** v katastrálním území Rakvice [739201].

Překážkou je železniční trať č. 255 Zaječí – Hodonín. Trať je jednokolejná a neelektrifikovaná. Úhel křížení trati a mostu je 38°. Silnice II/425 je zde vedena na násypovém tělese vysokém až 8 m pro mimoúrovňové překonání trati.

Rozsah řešeného území je dán nutnou délkou úpravy komunikace pro navázání na novou skladbu mostního svršku. Stavba je umístěna na stávající ploše vozovky a v místě stávajícího mostu ev. č. 425-015 a v malé míře na okolních plochách a pozemcích. Stavba zasáhne do dopravního prostoru železniční tratě pod mostem.

V zájmové oblasti se dle vyjádření jednotlivých správců inženýrských sítí vyskytují inženýrské sítě, které ale nebudou stavbou dotčeny.

Navrhovaná rekonstrukce je v souladu se stávajícím charakterem území, protože představuje pouze minimální zásah do území mimo stávající silnici a most. Dosavadní využití území se stavbou nezmění. Jedná se změnu dokončené stavby.

b) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací

Stavba je stavbou dopravní infrastruktury, konkrétně na dopravní komunikaci II. třídy a je v současném stavu v souladu s platným územním plánem obce Rakvice (platným od 5.1.2016). Stavba má charakter rekonstrukce stávajícího mostu a úpravy komunikace II/425 v nezbytně nutné míře a je v souladu s územně plánovací dokumentací.

c) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika včetně nerostů a podzemních vod

Terén posuzované lokality je z širšího hlediska rovinatý v celkovém sklonu směrem k vodnímu toku Trkmanka. Z hlediska geomorfologického členění ČR se stavba nachází v prostoru Popické sníženiny, která je součástí podcelku Dyjsko – moravská pahorkatina (oblast Dolnomoravský úval). Vzhledem na charakter stavby se inženýrsko-geologický průzkum neprováděl.

d) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření

Geodetické zaměření – zpracované firmou GEOPEN s.r.o., Husovická 9, 614 00 Brno, Česká republika (únor 2023)

Fotodokumentace a rekognoskace místa stavby – březen 2023

Základní diagnostický průzkum – zpracované firmou Mostní vývoj, s.r.o., Diagnostika, B. Martinů 137, 602 00 Brno (srpen 2021)

Průzkum PAU – zpracovaný firmou IMOS Brno, a.s., Olomoucká 174, 627 00 Brno (březen 2023). Průzkum prokázal, že v řešené oblasti se **nenachází** nebezpečné látky

Dendrologický průzkum – zhotovil Ing. Tomáš Horský, Vrázova 41, 664 61 Rajhrad (březen 2023).

Průzkum inženýrských sítí – byl proveden v rozsahu stavby v únor 2023

Diagnostický průzkum – Mostní vývoj, s.r.o., B. Martinů 137, 602 00 Brno (2021)

Vybraná část projektové dokumentace akce PDPS II/425 Starovičky – Rakvice – Břeclav zpracovaná v 01/2019 firmou Dopravoprojekt Ostrava a.s. Masarykovo náměstí 5, 702 00 Ostrava

Základní diagnostický průzkum byl proveden s důrazem na hodnocení technického stavu a životnosti mostu ev.č. 425-015. Byla provedena vizuální kontrola konstrukce, byly odebrány vzorky betonu z různých částí konstrukce pro stanovení pevnostních charakteristik. Byla provedena základní kontrola předpínací výztuže nosné konstrukce. Průzkum obsahuje řadu závěrů a doporučení, na základě kterých, investor rozhodl o rekonstrukci mostu.

Doporučení ze závěru diagnostiky

- Odstranit mostní vybavení a mostní svršek až na povrch NK;
- Odstranit závěrné zdi a na ně uložené přechodové desky;
- Očistit horní povrch NK vodou o vysokém tlaku pro sanační úpravy;
- Provést doplňkovou diagnostiku (DDG) nezainjektovanosti kabelových kanálků;
- Na základě výsledků doplňkové diagnostiky provést doinjektování kabelových kanálků;
- Připravit na sanaci povrchy spodní stavby;
- Tryskáním vodním paprskem nebo suchým abrazivem očistit i podhledy NK a fasádní plochy;
- Provést sanace zbývajících částí NK i spodní stavby;
- Zřídit nové kotvené obetonování kotev předpínací výztuže na čelech nosníků;
- Ověřit uložení nosné konstrukce
- Zřídit mostní římsy;
- Zřídit novou spřaženou desku na horním povrchu NK;
- Vyčistit dilatační prostory mezi vzájemně dilatujícími konstrukcemi;
- Zřídit nové mostní závěry;
- Zřídit novou hydroizolaci;
- Provést vozovku;
- Instalovat záchytné bezpečnostní zařízení;
- Osadit oba konce mostu příslušnými dopravními značkami;
- Vyčistit (kalibrovat) otvory odvodňujících dutiny nosníků;
- Zřídit svahové skluzy;

Průzkum obsahu PAU (polyaromatických uhlovodíků) byl proveden na jádrovém odvrtnu z vozovky silnice II/425 v blízkosti rekonstruovaného mostu. Průzkum klasifikoval zastižené stmelené vrstvy jako třída ZAS-T1. V žádném vzorku nebyl zastižen obsah benzoapyrenu překračující 50 mg/kg.

Dendrologický průzkum byl proveden se zaměřením na dřeviny, které jsou v kolizi s realizací stavby. Byl určen zdravotní stav jednotlivých dřevin a určena jejich společenská hodnota.

Průzkum inženýrských sítí určil, že na rekonstruovaném mostě se nenacházejí inženýrské sítě. Inženýrské sítě se nacházejí jako podzemní vedení v prostoru kolejiště pod mostem. Vzhledem k charakteru opravy se do sítě nebude zasahovat. Jedná se o tyto sítě:

- Sdělovací vedení TK 15XN – Správa železnic
- Sdělovací vedení DK40 – Správa železnic

V okolí stavby se nacházejí další inženýrské sítě – údaje jsou pouze informativní, do sítí se nebude zasahovat:

- Sdělovací podzemní vedení CETIN
- Sdělovací podzemní vedení Telia Carrier
- Nadzemní vedení VN - EG.D

Digitální údaje o poloze sítí byly dodány projektantovy jednotlivými správci inženýrských sítí.

Veškerá stavební činnost, která bude prováděna v ochranných pásmech, se řídí příslušnými zákony a předpisy a může být prováděna pouze se souhlasem správce zařízení, ke kterému ochranné pásmo přísluší.

Stavební činnost a úpravy terénu v ochranném pásmu lze provádět za dodržení podmínek provozovatele příslušné inženýrské sítě.

e) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Zájmové území stavby se nenachází v žádném chráněném území. Stavba se nenachází na území památkové rezervace, památkové zóny ani území s významnými archeologickými nálezy či ve zvláště chráněném území. Stavba nemá dopad na žádné další kulturní památky nebo památkově chráněné objekty.

f) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Řešená oblast se nenachází v záplavovém území. Stavba se nenachází v poddolovaném území.

g) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky

Technickým řešením je zachování nosné konstrukce stávajícího mostu a její sanace. Sanovány budou taky části spodní stavby. Dojde ke kompletní výměně mostního svršku a vybavení. Budou dosypány a zpevněny svahové kužely u opěr mostu. Práce budou probíhat za úplné uzavěry v oblasti mostu, po převedení dopravy na objízdní trasu. Úsek silnice II/425 v předpolích mostu bude opraven a připraven pro plynulé navázání na projekt opravy trasy samotné silnice II/425.

Vlivem stavby nedojde k zásadnímu zásahu do okolní krajiny – viz příloha C03 – *Koordinační situační výkres*.

Stavba se bude realizovat na pozemcích ve vlastnictví České republiky a Jihomoravského kraje.

Z hlediska životního prostředí se vzhledem k zachování uspořádání mostu oproti současnému stavu nic nemění. Rekonstrukce mostu a úprava přilehlé komunikace v předpolích bude znamenat zvýšení bezpečnosti silničního provozu a plynulosti dopravy (omezí se nebezpečí havárie a jejich důsledků na okolní krajinu – zvláště nebezpečí znečištění okolních pozemků ropnými látkami).

h) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Při stavbě nedojde k odstranění lesní zeleně. Dojde pouze k odstranění mimolesní a náletové zeleně, viz – *Dendrologický průzkum*. S náhradní výsadbou se nepočítá. Odstranění náletové zeleně bude realizováno pouze ve nezbytné míře po úpravu a dosypání svahových kuželů u opěr mostu.

Součástí navržené rekonstrukce je demolice mostního svršku, závěrných zdí mostu a částí křídel. Nosná konstrukce mostu a spodní stavba bude po očištění sanována.

Stavba mostu vyvolá jen drobné terénní úpravy. Hlavní zemní práce budou výkopy pro demolici stávajících částí křídel, realizaci nové přechodové oblasti a rekonstrukci komunikace. Terénní úpravy budou představovat úpravu svahů silničního tělesa a svahových kuželů u opěr mostu. Budou pročištěny odvodňovací žlaby kolem železniční trati.

i) Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory ZPF nebo PUPFL

Stavba nemá zábory ZPF nebo PUPFL.

j) Územně technické podmínky – zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Stavba se nachází v extravilánu na silnici II/425 mezi obcemi Starovičky a Rakvice. Stavba je bez možnosti připojení na zdroje energie. Zajištění potřebných energií na stavbě bude řešeno zhotovitelem na vlastní náklady. Technická infrastruktura v území je již vybudována, výstavbu nových IS projekt neřeší (není stavbou vyvolána).

Přístup na stavbu bude zajištěn po stávající silnici II/425 a polních cestách v okolí staveniště).

k) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Zástupce Správy železnic Ing. Macálka (Vedoucí oddělení OJ, Odbor provozu infrastruktury, Oddělení výluk a kontrolní činnosti) na jednání dne 4.4.2024 investorovi sdělil, že na období od 1.7. – 31.7. 2025 (**31 dní**), má Správa železnic naplánovanou nepřetržitou výlukou v úseku Velké Pavlovice-Zaječčí z důvodu údržby, opravy a odstraňování závad u ST OŘ Brno 2023 – 2026. Tento úsek se nachází na trati č. 255 Zaječčí-Hodonín, na které se bude realizovat oprava mostu ev.č. 425-015.

Na jednání bylo dohodnuto, že investor (SÚS JMK) připraví stavbu rekonstrukce mostu tak, aby bylo možné práce na opravě mostu, které se mají realizovat v kolejovém prostoru, provést v období 1.7. – 31.7. 2025. Náklady na výluku tratě by se pak dělily mezi oba investory v poměru 1:1.

Po celou dobu stavby bude na trati snížena traťová rychlost z 50 km/h na 30 km/h.

Zhotovitel stavby “II/425 Most přes trať 425-015” musí zkoordinovat veškeré práce v prostoru železnice se zhotovitelem stavebních prací na opravě železniční tratě v zájmovém úseku.

l) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umístí a provádí

Seznam pozemků dotčených stavbou – katastrální území **Rakvice [739201]**:

- **p.č. 4802** – ostatní plocha – Česká republika – Správa železnic

- p.č. 4858 – ostatní plocha – Jihomoravský kraj – SUS JmK
- p.č. 4862 – ostatní plocha – Jihomoravský kraj – SUS JmK

Více informací viz *Dokladová část – 3. Geodetické podklady _ B Záborový elaborát.*

m) Seznam pozemků podle KN, na kterých vznikne ochranné a bezpečnostní pásmo

Most je situován na silnici II. třídy, u které je 15 m ochranné pásmo. Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy, které je vymezeno v rozsahu 60 m od osy krajní koleje.

Nová ochranná pásma nevzniknou.

n) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Požadavky na monitoring nejsou.

Nosná konstrukce mostu bude zaměřena před realizací rekonstrukce a před uvedením do provozu.

o) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Viz kapitola 1, odstavec j).

2. CELKOVÝ POPIS STAVBY

2.1. Celková koncepce řešení stavby

a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby

Změna dokončené stavby.

b) Účel užívání stavby

Dopravní.

c) Trvalá nebo dočasná stavba

Stavba „II/425 Most přes trať 425-015“ je trvalou stavbou.

d) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků

Projektová dokumentace nebyla v předchozím stupni řešena. Na předmětnou dokumentaci nebude nutné žádat o výjimky z technických požadavků na stavby ani výjimky s odchylným řešením od platných předpisů a norem.

e) Zohlednění podmínek závazných stanovisek dotčených orgánů

Návrh rekonstrukce mostního objektu a komunikace byl projednán a upřesněn na výrobních výborech, v závěru projekčních prací byla projektová dokumentace projednána s dotčenými orgány. Projektová dokumentace respektuje požadavky správců inženýrských sítí (technické infrastruktury) a dotčených orgánů státní správy, jejichž stanoviska jsou doložena v – *Dokladová část – 1_Závazná stanoviska, stanoviska a vyjádření dotčených orgánů (DUSP).*

f) Celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby

Technickým řešením je zachování nosné konstrukce stávajícího mostu a její sanace. Sanovány budou taky části spodní stavby.

Dojde ke kompletní výměně mostního svršku a vybavení. Bude sanován líc úložného prahu, dřívů opěr a pohledových částí křídel. Stávající uložení nosné konstrukce zůstane zachováno. Zvedání konstrukce za použití dočasných podpěr umístěných v prostoru dráhy se neuvažuje!

Práce budou probíhat za plné uzavěry silnice II/425 v místě mostu. Stavba proběhne v koordinaci se stavbou „opravy a odstraňování závad u ST OŘ Brno 2023 – 2026“, která bude probíhat v období od 1.7. – 31.7 2025 (**31 dní**) – investor **Správa železnic**. Tento úsek se nachází na trati č. 255 Zaječí-Hodonín, na které se bude realizovat oprava mostu ev.č. 425-015.

Na mostě bude provedena spádová železobetonová deska se střechovitým příčným sklonem 2,5 %, nové koncové příčníky a třívrstvá vozovka. Volná šířka mostu bude osazením normového zádržného systému omezena na 9,5 m. Římsy jsou navrženy železobetonové s lícními prefabrikáty. Celková šířka mostu je navržena 11,55 m. Provoz na mostě bude definován VDZ s jízdními pruhy šířky 3,5 m.

Budou dobetonovány části křídel opěr a nové závěrné zídky. Osadí se podpovrchový mostní závěr. V rozsahu výkopu bude vytvořena nová přechodová oblast s řádným odvodněním, které bude vyvedeno přes křídlo.

Úprava silnice II/425 je navržena celkové délky 100 m. Délka úpravy je dána rozsahem úpravy silnice v předpolích mostu. Základní šířkové uspořádání silnice II/425 odpovídá kategoriálnímu typu S 9,5 (zpevnění 8,5 m). Vozovka bude v rozsahu úpravy silnice kompletně vyměněna. Nezpevněná krajnice bude seříznuta a dospána R-materiálem. Bude provedeno dosypání násypových kuželů u křídel mostu a jejich opevnění kamennou rovinou. Budou obnoveny skluzy za mostem se zaústěním do vsakovacích jímek.

Provozní staničení opravovaného úseku je km 29,920 – km 30,020, provozní staničení opravovaného mostu ev. č. 425-015 je km 29,970 (křížení s železniční tratí č. 255).

g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba není chráněna podle žádných právních předpisů nebo zákonů. Stavba nevyžaduje žádnou zvláštní ochranu.

h) Základní bilance stavby (potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí apod.)

Vzhledem k charakteru stavby se neřeší.

i) Základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

Stavba bude zahájena tak, aby bylo možné realizovat stavební práce pod mostem (průjezdný prostor železnice) v období od 1.7. – 31.7 2025 (**31 dní**)

Předpokládaná doba výstavby jsou **4 měsíce. Průběh prací je plně v kompetenci zhotovitele.**

Viz příloha č.2 *Časový harmonogram výstavby* – této Souhrnné technické zprávy.

j) Základní požadavky na předčasné užívání staveb

Stavba bude předána do předčasného užívání po kompletním dokončení svršku mostu, zádržného systému a vozovek na silnici II/425.

k) Orientační náklady stavby

Náklady na stavbu „II/425 Most přes trať 425-015“: 22 mil Kč.

2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení

Stavba nepředstavuje nový zásah do území, neboť se jedná o rekonstrukci mostu v původní poloze a úpravu části komunikace v předpolích mostu v původní poloze s minimální změnou odvodnění mostu.

Požadavky na architektonické řešení mostu nejsou.

2.3. Celkové technické řešení

a) Popis celkové koncepce technického řešení stavby

Stavba je členěna na jednotlivé objekty, které řeší převedení dopravy na objízdné trasy (objekty řady 100) a mostní objekt (objekty řady 200). Hlavním stavebním objektem je SO 201 – Most ev.č. 425-015, který řeší rekonstrukci mostu ev.č. 425-015 mezi obcí Starovičky a obcí Rakvice.

Podrobný popis je uveden v kapitole B 2.6.

b) Celková bilance nároků všech druhů energií

Neřeší se.

c) Celková spotřeba vody

Neřeší se.

d) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí

Neřeší se.

e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení

Stavba nemá žádné zvláštní požadavky na sítě komunikačního vedení a elektronického zařízení veřejné komunikační sítě.

2.4. Bezbariérové užívání stavby

Vzhledem k tomu, že se jedná o stavbu umístěnou v extravilánu (mimo zástavbu), jsou úpravy komunikace navrženy standardním způsobem bez zvláštních technických opatření dle vyhlášky č.398/2009. Bezbariérový přístup stavby se neřeší.

2.5. Bezpečnost při užívání stavby

Bezpečnost účastníků silničního provozu obecně z hlediska technického řešení jednotlivých objektů je dána dodržáním platných norem a technických předpisů (návrh směrového a výškového řešení komunikace, příčných sklonů vozovky, zajištění rozhledu v napojení místních komunikací, návrh záchytných bezpečnostních zařízení jako jsou svodidla apod). Bezpečnost účastníků provozu bude podmíněna dodržováním zákonů, vyhlášek a předpisů platných pro každého uživatele pozemních komunikací.

Navržená stavba splňuje veškeré požadavky na bezpečnost silničního provozu dané:

- Zákonem č. 13/1997 v platném znění o pozemních komunikacích
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů
- ČSN 73 6244 Přečhy mostů pozemních komunikací
- a jinými.

Dosažení požadovaných užitných a funkčních vlastností je podmíněno dodržením platných EN, ČSN, technických kvalitativních podmínek, technických podmínek, vzorových listů a oborového třídníku stavebních konstrukcí staveb pozemních komunikací.

Z hlediska bezpečnosti, požadavků civilní obrany a požární ochrany nedojde rekonstrukcí mostního objektu a obnovy vozovky na předmostí k podstatným změnám oproti současnému stavu. V průběhu stavby bude veřejný provoz v oblasti mostu na komunikaci zrušen a doprava bude přesměrována na objízdnou trasu. Obsluha území a průjezd vozů záchranné zdravotní služby a požárního sboru v případě nutnosti zásahu, bude využívat navrženou objízdnou trasu. Přístup na staveniště bude umožněn po stávající silnici II/425 a polních cestách v okolí stavby.

Zákon 309/2006 Sb. nařizuje investorům povinnost zajistit činnost koordinátora BOZP na stavbách, na nichž se zároveň pohybují pracovníci více než jednoho zhotovitele. Koordinátor BOZP je kvalifikovaná osoba, jejímž úkolem je zajistit bezpečnost a ochranu zdraví při přípravě a realizaci stavby, navrhnout a dohlížet na realizaci preventivních opatření, vést příslušnou dokumentaci.

2.6. Základní charakteristika objektů

a) Popis současného stavu

Předmětný úsek silnice se nachází v extravilánu na silnici II/425 mezi obcemi Starovičky a obcí Rakvice. Stavba se nachází mezi uzlovými body **3421A005 3421A02101** v katastrálním území Rakvice [739201].

Silnice II/425 je v prostoru stavby vedena v přímé s vloženými směrovými oblouky o poloměru >3000 m. Niveleta klesá směrem k mostu ve sklonu cca 0,7%, na mostě je vypuklý oblouk $R = 8000$ m a za mostem klesá cca 1,5%. NK mostu je ve sklonu cca 1%.

Základní šířka zpevnění je 8,5 m, co odpovídá návrhové kategorijské šířce S 9,5. Na mostě je šířka zpevnění 7,5 m. Nezpevněné krajnice mají proměnnou šířku cca 1,0-1,5 m.

Překážkou je železniční trať č. 255 Zaječín – Hodonín. Trať je jednokolejná a neelektrifikovaná. Úhel křížení trati a mostu je 38°. Silnice II/425 je zde vedena na násypovém tělese vysokém až 8 m pro mimoúrovňové překonání trati.

Diagnostika mostu byla zpracována v roce 2021. Návrh rekonstrukce mostu vychází z doporučení této diagnostiky.

Koncové opěry mostu jsou masivní monolitické, s úložnými prahy ze železobetonu. Na spodní stavbu, koncové podpěry, opěry a křídla z betonu nízké pevnosti rozsáhle zatéká přes nefunkční mostní závěry a spod říms. Dochází k hloubkové degradaci betonu a místy i korozi výztužných vložek úložního prahu v místech s nedostatečným krytím. Líce obou

opěr jsou znečištěny graffiti. Pevnost betonu v tlaku úložných prahů opěr odpovídá pevnostní třídě C20/25 (zn. 250), pevnost UP je uvedena v náčrtku ML jako B250. Pevnost betonu v tlaku dříků opěr odpovídá pevnostní třídě C12/15 (zn.170), v náčrtku ML uvedená pevnost B135.

Mostní křídla jsou rovnoběžná, rozměrná z monolitického betonu. Z důvodu velkých rozměrů jsou rozdělena dilatačními spárami. Právě křídlo opěry OP1 („hustopečské opěry“) je dilatováno dvěma spárami, všechna ostatní křídla dilatována spárou jedinou. Povrchy jsou opatřeny omítkou, který již z části opadal. Povrch křídel znečištěn graffiti. Na líce křídel zatéká zpod říms a na styku s opěrami přes nefunkční MZ. Okolí dilatační spár je zmáčené a dochází zde k větrání betonu. Dilatační spáry jsou vyplněny heraklitem, který se z velké části již rozpadl. V minulosti byl povrch spár zapraven nevhodně maltou, která ale již z části vypadala. Pevnost betonu křídel v tlaku odpovídá pevnostní třídě C12/15 (zn.170) v náčrtku ML uvedená pevnost B 135. Dle nedokončeného diagnostického průzkumu z 24.04.2017 je pevnost povrchových vrstev v tahu výrazně pod kritickou hranici 1,5 MPa (0,69! MPa).

Nosnou konstrukci tvoří 11 prefabrikovaných, dodatečně předpjatých, nosníků KA-67. Výška nosníků je 0,85 m a jejich šířka je 0,98 m. Skladebná (typová) délka nosníků je 18,0 m. Nosníky jsou vytvořené z jediného dílu s výjimkou nosníku č.4, který je vytvořen ze tří částí. V příčných (montážních) spárách nosníku č.4, vyplněných betonem, nebyly pozorovány stopy po zatékání ani jiné závady. Beton nosníku byl zařazen jako C 45/55.

Prefa nosníky jsou na koncích zmonolitněny společným příčnickem. Na příčník rovněž zatéká přes netěsnící mostní závěry. Dochází k degradaci betonu a zatékání do nebezpečné oblasti kotev předpětí prefa nosníků. Dále jsou nosníky spřaženy monolitickou železobetonovou deskou a prům. tl. 250 mm.

Předpjaté nosníky jsou na krajních opěrách pravděpodobně uloženy na vrstvu lepenky, nebo tvoří spolu se spodní stavbou rozpěrákovou konstrukci. Diagnostický průzkum tento předpoklad nebyl schopen ověřit.

Mostní závěry (MZ) ve vozovce byly vytvořeny jen proříznutím příčné spáry, a nikoliv vyplněním vyříznutého příčného „zákopu“ speciální hmotou jako je tomu u EMZ. Spáry jsou utěsněny asfaltovou zálivkou slušných vlastností, ale skutečný MZ nahradit nemohou. Poněvadž materiál MZ postrádá vlastnosti na něj kladené, dochází k tvorbě trhlin ve styku spár a asfaltobetonovým krytem, k olamování hran spár a tvorbě výtluků.

Přechodové desky jsou dle náčrtku ML zřízeny na začátku i konci mostu. Přechodové desky neplní svou funkci, jak dokazuje pokles vozovky v přechodové oblasti před i za mostem.

Vozovka je na mostě v přímé a její povrch má oboustranný (střechovitý) sklon. Obrusná vrstva vozovky je z asfaltobetonu. Vozovka na mostě je postižena řadou trhlin, převážně v okolí MZ a na začátcích a koncích přechodových oblastí, kde došlo k jejímu poklesu, a vyjetými kolejiemi do hloubky cca 50 mm. Vozovka byla v minulosti lokálně vyspravována. Na okrajích vozovky jsou naplaveny nečistoty a dochází zde k růstu travin, což zabraňuje bezchybnému gravitačnímu odvodnění vozovky.

Obě římsy jsou nad NK i křídly opěr provedeny jako monolitické betonové přerušené nad koncovými podpěrami, opěrami a v místech dilatací mostních křídel (s výjimkou 2. dilatační spáry první podpěry, hustopečské opěry). Na fasádách obou říms jsou četné stopy po zatékání, beton celoplošně povrchově, místy hloubkově, větrá. Na římsách místy

obnažené korodující výztužné vložky s nedostatečným krytím, místy došlo k odtržení části betonu říms.





Stavební stav a zatížitelnost dle systému BMS (2023):

Stav spodní stavby	Špatný V ($\alpha=0,6$)
Stav nosné konstrukce	Špatný V ($\alpha=0,6$)
Použitelnost	Použitelný s výhradou III

Zatížitelnost dle systému BMS (2023):

Vn = 17 t Vr = 57 t Ve = 185 t

b) Popis navrženého řešení

SO 181 Dopravně-inženýrská opatření

Stavební objekt SO 181 řeší vyznačení uzavírky rekonstruovaného mostu ev.č. 425–015, k němu přilehlé části silnice II/425 a omezení provozu na železniční trati č. 255 Zaječí – Hodonín. Stavební objekt řeší návrh úplné uzavírky (včetně nákladů spojených s provizorním dopravním značením) k převedení místní, autobusové a tranzitní dopravy. Jedná se o dočasný objekt zahrnující úpravy spojené s vedením dopravy v průběhu výstavby.

Dopravní obslužnost území bude zachována po celou dobu stavby, zachovány budou přístupy ke všem nemovitostem. Komunikace bude uzavřena pouze v bezprostřední blízkosti stavby, průjezd stavbou nebude možný.

Veškerá silniční doprava bude po dobu stavby usměrněna na objízdné trasy.

Stavební práce budou prováděny při **úplné uzavírci silnice II/425**. Stavba neumožní průchod chodcům stavbou.

Podrobný popis viz Technická zpráva SO 181.

SO 201 Most ev.č. 425-015

Technický řešením je zachování konstrukce stávajícího mostu a její sanace. Dojde ke kompletní výměně mostního svršku a vybavení. Součástí stavebního objektu je i úprava vozovky a silničního tělesa v předpolích mostu. Vozovka v předpolích mostu bude kompletně vyměněna a svahy silničního tělesa budou dosypány a zpevněny.

Podrobný popis viz Technická zpráva SO 201.

2.7. Základní charakteristika technických a technologických zařízení

V rámci stavby nejsou řešena žádná technická či technologická zařízení.

2.8. Požárně bezpečnostní řešení

Projekt vychází z požadavků ČSN 73 08 02 – Požární bezpečnost staveb – nevýrobní objekty. Konstrukce vozovek a šířkové uspořádání komunikací jsou navrženy tak, aby vyhovovaly pojezdu vozidel HZS.

Z hlediska požární bezpečnosti jsou posuzované stavební objekty bez požárního rizika. Stavba je provedena z materiálů, které jsou nehořlavé a nevyžadují požární zabezpečení:

- Beton a železobeton –podkladní vrstvy pod kamennými obklady, nové části mostu
- Kámen – dlažby a zpevnění svahů
- Zemní materiál (šterkodrť, šterkopísek apod.) – dosypání zemního tělesa, nestmelené vozovkové vrstvy
- Asfaltový beton – stmelené vozovkové vrstvy
- Ocel – svodidla, zábradlí

Rekonstrukce komunikace nepředstavuje zásah do stávajících požárních a protipožárních objektů. Vlivem stavby **nebudou** dotčeny žádné požární hydranty, a to nejen změnou polohy, ale ani změnou povrchu nad těmito objekty. Zpevněné plochy nebudou narušovat účinnost stávajících podzemních hydrantů (v oblasti stavby se žádné nevyskytují).

V průběhu výstavby posuzovaných objektů musí být zajištěn příjezd požární mobilní techniky k stávajícím stavebním objektům umístěných kolem posuzovaných objektů. Realizací předmětných stavebních úprav nedojde rovněž ke změně přístupu při požárním zásahu.

Staveniště musí být vybaveno protipožárním prostředky dle zák. 133/1985 Sb. v platném znění a vyhl. 246/2001 Sb.

Dopravní omezení a uzavírky budou hlášeny v předstihu na Hasičský záchranný sbor Jihomoravského kraje.

2.9. Úspora energie a tepelná ochrana

Neposuzuje se. Stavba není napojena na energie.

2.10. Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí

Stavba nevyžaduje.

2.11. Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Vzhledem k charakteru objektu se neuvádí.

b) Ochrana před bludnými proudy

Průzkum nebyl proveden.

c) Ochrana před technickou seizmicitou

Rekonstruovaný mostní objekt je navržen tak, aby odolal případné technické seizmicitě.

d) Ochrana před hlukem

Vzhledem k charakteru objektu se neřeší.

e) Protipovodňová opatření

Objekt neleží v záplavovém území.

f) Ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu apod.

Stavba se nenachází v poddolovaném území. V okolí stavby se nevyskytuje metan. Na stavbu nepůsobí žádné další nepříznivé účinky.

3. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

a) Napojovací místa technické infrastruktury

Připojení na technickou infrastrukturu stavba nevyžaduje. Dopad na vybavení, technickou infrastrukturou a inženýrské sítě je minimální.

b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

V rámci stavby se neřeší.

4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

a) Popis dopravního řešení

Dopravní řešení je předmětem samotné dokumentace.

b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu se nemění.

c) Doprava v klidu

V rámci stavby se neřeší.

d) Pěší a cyklistické stezky

V rámci stavby se nebudou realizovat žádné nové chodníky nebo cyklistické stezky.

5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

a) Terénní úpravy

Terénní úpravy budou představovat:

U komunikace zejména drobná úprava svahů silničního tělesa a seříznutí nezpevněné krajnice a její dosypání R-materiálem.

Největší zemní práce budou probíhat v okolí opěr mostu. Bude odtěžena přechodová oblast a budou odkryty dříky a křídla opěr. Výkopové práce pro mostní objekt budou prováděny v otevřené výkopové jámě se základním sklonem svahů 1:1.

Dále budou realizovány svahové stupně na svahových kuželech u křídel mostu a jejich dosypání na navržený tvar. Svahové kužely budou opevněny kamennou rovinou opřenou o betonovou patku.

b) Použité vegetační prvky

Silniční svahy budou zatravněny na hlušinu.

c) Biotechnická, protierozní opatření

V rámci stavby se neřeší.

6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

a) Vliv na životní prostředí

S ohledem na charakter stavby nelze předpokládat zásadní dopad na životní prostředí.

Během výstavby dojde ke krátkodobému zvýšení prašnosti a hlučnosti z důvodu stavebních prací (zdrojem hluku v období výstavby budou zejména práce spočívající v odstranění stávajícího krytu vozovky, bourání betonových a kamenných částí mostní konstrukce apod.), ale bude to zvýšení krátkodobé. Po dokončení se vliv stavby na životní prostředí prakticky nezmění.

Odpady z provozu na komunikaci se nepředpokládají, běžná údržba a zneškodnění případných odpadů budou prováděny správci jednotlivých komunikací.

Hlavním potencionálním rizikem z hlediska možných havárií s přímým dopadem na životní prostředí jsou dopravní nehody vozidel přepravujících, respektive poškození nádob obsahujících nebezpečné látky. Jedná se zejména o ropné produkty, jejichž četnost a objemy přepravy jsou, v poměru k ostatním pro životní prostředí nebezpečným látkám, zřejmě nejvyšší.

b) Vliv na přírodu a krajinu

Při stavbě nedojde k odstranění lesní zeleně. Pouze k odstranění mimolesní a náletové zeleně, viz – *Dendrologický průzkum*. S náhradní výsadbou se nepočítá.

Stavbou nedochází k trvalému a dočasnému záboru ZPF a PUPFL.

Stavba je bez přímého dopadu na významné krajinné prvky. Má charakter úpravy současného stavu, nezasahuje do žádné chráněné krajinné oblasti či přírodních parků. Z hlediska životního prostředí se oproti současnému stavu nic nemění.

Umístění stavby odpovídá hlediskům péče o životní prostředí a obecným technickým požadavkům na výstavbu v souladu s vyhláškami č. 137/1998 Sb. a č. 501/2006 Sb. i předpisům, které stanoví hygienické a protipožární podmínky.

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Dle mapových podkladů Agentury pro ochranu přírody se stavba nenachází v lokalitě soustavy natura 2000.

d) Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem

Záměr nevyžaduje provedení zjišťovacího řízení.

e) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Nenavrhuje se.

7. OCHRANA OBYVATELSTVA

Objekt není určen pro ochranu obyvatelstva. Obyvatelé, v případě ohrožení, budou vyžívat místní systém ochrany obyvatelstva. Mostní objekty umožňují v případě potřeby přejezdy vozidly integrovaného záchranného systému.

8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

8.1. Technická zpráva

a) Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot

Veškeré nutné materiály v požadované kvalitě a v potřebném množství si zajistí zhotovitel stavby.

Jejich přesné množství bude upřesněno v dalších stupních PD.

b) Odvodnění staveniště

Základní způsob odvodnění staveniště je plně v kompetenci zhotovitele stavby. Realizace rekonstrukce mostu se předpokládá v otevřených stavebních jamách na násypovém tělesu.

c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Přístup na stavbu bude zajištěn po stávající silnici II/425. Přístup pod most bude možný po polní cestě u paty silničního násypu směrem od Rakvic. Napojení na technickou infrastrukturu není možné.

d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Okolní pozemky, které nebudou ohraničeny hranicí stavby, nesmí být stavební činností poškozeny.

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

Při provádění stavby musí být dodržovány veškeré bezpečnostní předpisy a nařízení za účelem ochrany osob při provádění stavební činnosti.

Všechny přístupy na stavbu budou označeny informační tabulí o provádění stavby. Výkopy budou označeny zákazem vstupu chodců.

Součástí stavby je demolice stávajícího svršku mostu ev.č. 425-015 a vozovky v předpolích mostu. Při stavbě nedojde k odstranění lesní zeleně, ale dojde ke kácení mimolesní a náletové zeleně.

Zhotovitel je povinen zabezpečit konstrukci proti dopadu trosek z konstrukce na železnici. Bude použita pracovní lávka a celoplošná ochrana podhledu konstrukce textilií. Prostor kde se bude provádět tryskání podhledu konstrukce musí být zabezpečen ochranou proti odlítajícím troskám do průjezdného prostoru železniční trati.

Hlavní zemní práce budou výkopy pro demolici závěrných zdí a částí křídel opěr mostu. Dále bude v předpolích mostu odtěžena kompletní konstrukce vozovky a bude provedena vozovky nová. Bude realizováno dosypání svahových kuželů u křídel mostu.

Zákon 309/2006 Sb. nařizuje investorům povinnost zajistit činnost koordinátora BOZP na stavbách, na nichž se zároveň pohybují pracovníci více než jednoho zhotovitele. Koordinátor BOZP je kvalifikovaná osoba, jejímž úkolem je zajistit bezpečnost a ochranu zdraví při přípravě a realizaci stavby, navrhovat a dohlížet na realizaci preventivních opatření, vést příslušnou dokumentaci.

f) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Stavba předpokládá trvalý zábor pozemku. Stavba bude rovněž prováděna na pozemcích dotčených dočasným záborem do 1 roku.

g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Pěší doprava přes staveniště nebude vzhledem k charakteru opravy možná. Bezbariérové požadavky na tuto trasu se nestanovují. Cyklistická doprava může vyžít objízdou trasy přes Velké Pavlovice.

h) Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě

Veškeré odpady, které budou vznikat na stavbě, musí původce zabezpečit před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem, shromažďovat utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií a převést do vlastnictví pouze subjektu či osobě oprávněné k jejich převzetí (pokud odpady nemůže sám využít nebo odstranit v souladu se zákonem o odpadech) a dodržovat další povinnosti původce odpadů uvedené v § 15 zákona o odpadech č.541/2020.

V rámci odpadového hospodářství musí být dodržována hierarchie způsobů nakládání s odpady dle § 3 odst. 2 zákona o odpadech. Z toho vyplývá, že např. stavební odpad musí být přednostně využit pro recyklaci stavebních odpadů.

Původci odpadů, kteří nakládají s odpady, jsou povinni vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi v souladu s § 94 zákona o odpadech.

Pokud budou vznikat (v rámci stavby se to nepředpokládá) nebezpečné odpady, je povinností původce odpadů vyžádat si k nakládání s nimi souhlas věcně a místně příslušného orgánu státní správy, s navazujícími změnami v kompetencích, a to nejpozději ke dnu zahájení provozu, stavby.

Odpadní materiály (odpady), jejichž vznik se předpokládá v souvislosti s demoličními pracemi a výstavbou, jsou druhově zařazeny na základě zkušeností z obdobných staveb. Nelze však vyloučit, že v průběhu výstavby budou některé druhy odpadů na základě jejich zjištěných složek zařazeny jinak.

Detailní množství jednotlivých druhů odpadů VIZ SOUPIS PRACÍ.

Odpadovými materiály jsou:

17 03 02 Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01

kryty a podklady stmelené asfaltem – sejmuté asfaltové vrstvy – kombinované nakládání dle vlastností, tj. přednostně jiné využití odpadů na stavbě, jinak odstranění odpadů (na skládku).

17 05 04 Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03

podklady nestmelené asfaltem (sejmuté vozovkové vrstvy), nutné zemní práce pro realizaci stavby – kombinované nakládání dle vlastností, tj. přednostně jiné využití odpadů, jinak odstranění odpadů (na skládku)

17 01 01 Beton

žb beton, beton, – z demolice a tryskání stávající částí NK mostu, svršku a částí opěr – kombinované nakládání dle vlastností, tj. přednostně jiné využití odpadů, jinak odstranění odpadů (na skládku)

17 06 04 Izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03

stávající izolace mostu – odstranění odpadů (na skládku **NEBEZPEČNÉHO** odpadu)

20 03 01 Směsný komunální odpad

drobné předměty (pokud se vyskytnou) – odstranění odpadů (na skládku)

Veškeré uvedené odpady budou odvezeny na trvalou skládku opravňující přijímat jednotlivé odpady.

Získané nebo vytěžené materiály, které nejsou odpady – vedlejší produkt

17 04 05 Železo a ocel

Zrušená svodidla a zábradlí – likvidace a odvoz v režii zhotovitele

S odpady bude nakládáno v souladu s podmínkami stanovenými zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů a veškeré vzniklé odpady budou předány osobě oprávněné k převzetí odpadů do vlastnictví dle § 12 odst. 3 zákona o

odpadech, tj. osobě, která je provozovatelem zařízení k využití nebo odstranění nebo ke sběru nebo k výkupu odpadů.

Nakládání s odpady bude prováděno v souladu s Plánem odpadového hospodářství Jihomoravského kraje 2016–2025. V ekonomicky dostupném širším okolí stavby (v rámci Jihomoravského kraje) je několik firem oprávněných ke sběru a výkupu odpadů nebo provozujících zařízení k využívání a odstraňování odpadů na základě zákona o odpadech č.541/2020 Sb a dalších zákonů. Tak lze veškeré odpady, které vzniknou při výstavbě předmětné stavby využít nebo odstranit již v průběhu výstavby bez dalšího rizika ohrožení životního prostředí v území stavby a jejího okolí.

i) Balance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Veškeré vytěžené zeminy budou odvezeny na skládku. Veškeré zemní materiály použité na stavbě budou provedeny z nakupovaného materiálu.

Orientační množství odtěženého a nasypného materiálu je patrné z přílohy č.1 *Balance hmot* (příloha této zprávy), a bude upřesněna v dalších stupních PD.

j) Ochrana životního prostředí při výstavbě

Zhotovitel stavby musí přijmout taková opatření, aby během realizace stavebních prací nedošlo k ohrožení životního prostředí. Při náhlých prudkých bouřích je nutno počítat s rizikem vyplavení staveniště.

Při provádění stavebních prací je nutné dodržovat všechny bezpečnostní předpisy ve stavebnictví a respektovat zejména:

Ochrana proti hluku a vibracím: Dodavatel stavebních prací je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu a jejich hluchnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení.

Ochrana proti znečišťování ovzduší výfukovými plyny a prachem: Dodavatel je povinen zabezpečit provoz dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny v množství odpovídajícím platným zákonům o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Realizovat účinná opatření pro snižování emisí znečišťujících látek do ovzduší v okolí stavby – např.: minimalizovat dobu výstavby, zpracovat plán organizace výstavby, pracovat podle zásad efektivního stavebního provozu atp.

Ochrana proti znečištění komunikací a nadměrné prašnosti: Vozidla vyjíždějící ze staveniště musí být řádně očištěna, aby nedocházelo ke znečišťování veřejné silniční sítě. Případné znečišťování musí být pravidelně odstraňováno. Budou zavedena organizační opatření k omezení prašnosti ze stavební činnosti (např. kropení prašných ploch apod.).

Ochrana proti znečištění povrchových i podzemních vod: Po dobu výstavby je nutno při provádění stavebních prací a provozu zařízení staveniště vhodným způsobem zabezpečit, aby nemohlo dojít ke znečištění okolních pozemků. Jedná se zejména o vhodný způsob odvádění dešťových vod z provozních, výrobních a skladovacích ploch staveniště.

Ochrana stávající zeleně a živočichů: Po dobu výstavby bude aktivně prováděna.

Ochrana půdy: Zhotovitel díla musí během stavebních prací zajistit kontrolu práce a údržby stavebních mechanismů s tím, že pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, je nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžit a uložit do nepropustné nádoby.

Zhotovitel stavby musí dodržet veškeré požadavky dotčených orgánů v souvislosti s ochrannou životního prostředí – viz *Dokladová část – 1 Závazná stanoviska, stanoviska vyjádření dotčených orgánů*.

k) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Stavba musí být prováděna v souladu s platnými bezpečnostními předpisy a normami pro silniční pozemní komunikace.

Poučení pracovníků – před a při zahájení stavby musí vedení stavby zajistit poučení všech zúčastněných pracovníků o zásadách a opatřeních k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dle příslušných zákonných bezpečnostních předpisů a technologických pravidel zpracovaných pro jednotlivé technologie výstavby.

Školení pracovníků – pracovníci stavby musí být o bezpečnosti práce pravidelně školeni a o tomto musí být pořízen záznam potvrzený jejich vlastnoručním podpisem. Vedení stavby zajistí účinný dohled nad dodržováním zásad bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a stanoví i sankce za jejich nedodržování.

Zákon 309/2006 Sb. nařizuje investorům povinnost zajistit činnost koordinátora BOZP na stavbách, na nichž se zároveň pohybují pracovníci více než jednoho zhotovitele. Koordinátor BOZP je kvalifikovaná osoba, jejímž úkolem je zajistit bezpečnost a ochranu zdraví při přípravě a realizaci stavby, navrhovat a dohlížet na realizaci preventivních opatření, vést příslušnou dokumentaci.

l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Stavbou nejsou dotčeny žádné jiné stavby, které by vyžadovaly dodatečné úpravy pro užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

m) Zásady pro dopravní inženýrská opatření

Viz. kapitola 2. Celkový popis stavby, kapitola b) Navržené řešení – SO 181.

n) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby

Nestanovují se.

o) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Skladovací a pracovní plochy včetně potřebných ploch pro skládky kusového materiálu je vhodné podle možností umístit na silničním pozemku v nejbližším okolí staveniště, tj. na přilehlých úsecích uzavřené komunikace. Vzhledem k šířkovému uspořádání stávající komunikace (není možné otáčení stavební techniky, mimo místa, kde jsou sjezdy) je důležité zkoordinovat umístění zařízení staveniště a skladovacích ploch v závislosti na harmonogramu výstavby. Zařízení staveniště a případný pronájem jiných pozemků bude zřízeno na náklady dodavatele.

p) Postup výstavby

Návrh postupu stavebních prací je pouze orientační a bude upřesněn zhotovitelem stavby. Rekonstrukci mostu bude předcházet realizace dočasného objektu SO 181 a montáž pracovní lávky po stranách nosné konstrukce. Lávka nesmí zasahovat do průjezdného profilu železniční trati!

Zástupce Správy železnic Ing. Macálka (Vedoucí oddělení OJ, Odbor provozu infrastruktury, Oddělení výluk a kontrolní činnosti) na jednání dne 4.4.2024 investorovi sdělil, že na období od 1.7. – 31.7. 2025 (**31 dní**), má Správa železnic naplánovanou nepřetržitou výlukou v úseku Velké Pavlovice-Zaječí z důvodu údržby, opravy a odstraňování závad u ST OŘ Brno 2023 – 2026. Tento úsek se nachází na trati č. 255 Zaječí-Hodonín, na které se bude realizovat oprava mostu ev.č. 425-015.

Na jednání bylo dohodnuto, že investor (SÚS JMK) připraví stavbu rekonstrukce mostu tak, aby bylo možné práce na opravě mostu, které se mají realizovat v kolejovém prostoru, **provést v období 1.7. – 31.7. 2025**. Náklady na výluku tratě by se pak dělily mezi oba investory v poměru 1:1.

Po celou dobu stavby bude na trati snížena traťová rychlost z 50 km/h na 30 km/h.

Zhotovitel stavby “II/425 Most přes trať 425-015“ musí zkoordinovat veškeré práce v prostoru železnice se zhotovitelem stavebních prací na opravě železniční tratě v zájmovém úseku. Průjezd po trati bude muset být zachován dle potřeb stavby opravy železniční trati.

Postup prací

- Kácení náletových dřevin a keřových porostů, demontáž svodidel, frézování asf. vrstev vozovky
- odstranění vozovkových vrstev v rozsahu stavby
- montáž postranních pracovních lávek
- odstranění mostního vybavení a mostního svršku až na povrch nosníků;
- odstranění závěrných zídek, přechodových desek a horní části křídel;
- demolice spádové desky a koncových příčníků
- očistit horní povrch nosníků;
- provést doplňkovou diagnostiku nezainjektovatelnosti kabelových kanálků a provést případné doinjektování;
- sanace úložných prahů
- vývrty přes NK pro nové odvodnění izolace
- zřídit nové koncové příčníky a železobetonovou desku
- kompletní výměna odvodňovacích trubiček dutin nosníků za nerezové
- provést sanaci spodní stavby a nosné konstrukce;
- vyčistit a sanovat dilatační prostory na mostních křídel
- nové závěrné zídky a přechodová oblast
- zřídit nové mostní závěry
- zřídit novou hydroizolaci
- mostní římsy
- nové vozovkové vrstvy, nezpevněné krajnice
- instalovat záchytné bezpečnostní zařízení a příslušné dopravní značení
- dosypání a obklad svahových kuželů
- revizní schodiště, skluzy, dlažby
- vyčištění prostoru pod mostem

Postup a technologie jednotlivých stavebních prací včetně časového harmonogramu bude upřesněn zhotovitelem stavby v návaznosti na technologický postup a harmonogram realizace celé stavby.

Veškeré stavební práce budou prováděny dle platných technologických předpisů, příslušných norem a technicko-kvalitativních podmínek, případně podle zvláštních TKP (ZTKP) s důrazem na provádění předepsaných zkoušek a měření pro jednotlivé práce. Veškeré materiály použité při stavbě musí odpovídat všem platným právním předpisům, TKP, ČSN a ČSN EN.

8.2. Výkresová část

Zákres staveniště, přístupu na staveniště a organizace dopravy na staveništi si s ohledem na použité stavební mechanismy zajistí dodavatel stavby.

8.3. Harmonogram výstavby

Orientační časový harmonogram viz příloha č. 2 této zprávy, bude zpřesněn zhotovitelem stavby v návaznosti na technologický postup a harmonogram realizace celé stavby.

8.4. Schémata stavebních postupů

Schémata stavebních postupů, pokud budou nutná, budou zpracována zhotovitelem stavby v rámci zpracování jednotlivých technologických předpisů.

8.5. Bilance zemních hmot

Viz příloha Soupis prací.

9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Způsob odvodnění zůstává v zásadě zachován dle stávajícího stavu – není nutné řešit.

Přílohy: Harmonogram výstavby

V Brně, červen 2024

Ing. Martin Vacek

HARMONOGRAM

Název stavby: **II/425 Most přes trať 425-015**

Katastrální území: Rakvice [739201]

Okres: Břeclav

Kraj: Jihomoravský

Investor: Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje
Žerotínovo nám. 449/3, 602 00 Brno

Zpracovatel: Linio Plan, s.r.o.
Sochorova 23, 616 00 Brno

Předpoklady:

Práce budou probíha za zachování provozu na železniční trati.

Poznámka:

Návrh harmonogramu je pouze orientační a je plně v kompetenci zhotovitele.

Odhadovaná délka výstavby: 4 měsíce

SO 181 DIO

SO 201 Most ev. č. 425-015

TÝDNY:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16