

OBJEDNATEL

Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje
příspěvková organizace kraje

Žerotínovo náměstí 449/3
602 00 Brno



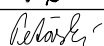
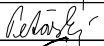

ZHOTOVITEL

"DPO - Viadesigne s.r.o. - RD SÚSJMK"

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM :
VÝŠKOVÝ SYSTÉM :

S-JTSK
B.p.v.

B - SOUHRNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

VEDOUcí PROJEKTANT - HIP	ING. MARTINA PAPESCHOVÁ		 DOPRAVOPROJEKT OSTRAVA	
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	ING. ZDENKO PEŤOVSKÝ			
VYPRACOVAL	ING. ZDENKO PEŤOVSKÝ			
KONTRLOVAL	ING. MARTIN VILČ			
KRAJ, MěÚ, ObÚ	JIHOMORAVSKÝ, DOBŠICE U ZNOJMA			
OBJEDNATEL, INVESTOR	SPRÁVA A ÚDRŽBA SILNIC JIHOMORAVSKÉHO KRAJE, P.O. KRAJE			
NÁZEV AKCE: II/412 DOBŠICE, MOST 412-004			DATUM	11/2024
			FORMÁT	A4
			MĚŘÍTKO	-
			STUPEŇ	PDPS
			ZAK. ČÍSLO	220219
NÁZEV VÝKRESU: SOUHRNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			Č. SOUPRAVY	Č. VÝKRESU

II/412, DOBŠICE, MOST 412-004

**Stupeň: Stupeň: Projektová dokumentace pro
provádění stavby (PDPS)**

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Dokumentace pro vydání stavebního povolení dle vyhlášky č. 499/2006 Sb., ve znění vyhlášky č.405/2017 Sb., vyhlášky č. 62/2013 Sb. a vyhlášky č. 169/2016.

OBSAH ZPRÁVY:

B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY	5
a) Charakteristika stavebního pozemku a území	5
b) Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací	5
c) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika (včetně zdrojů nerostů a podzemních vod)	6
d) Výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů (inženýrskogeologický průzkum, hydrogeologický průzkum, stavebně historický průzkum apod.)	6
e) Ochrana území podle jiných právních předpisů	7
f) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.	7
g) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území	7
h) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin	8
i) Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa	8
j) Územně technické podmínky (zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu)	8
k) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice	8
l) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje	9
m) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo	9
n) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření	10
o) Možnost napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu	10
B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY	10
B.2.1 CELKOVÁ KONCEPCE ŘEŠENÍ STAVBY	10
a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby	10
b) Účel užívání stavby	11
c) Trvalá nebo dočasná stavba	11
d) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem	11
e) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	11
f) celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby - návrhová rychlost, provozní staničení, šířkové uspořádání, intenzity dopravy, technologie a zařízení, nová ochranná pásma a chráněná území apod.	11
g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů	12
h) Základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.	12
i) Základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy	12
j) Základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby	13
k) Orientační náklady stavby	14
B.2.2 CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ	14
a) Urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení	14
b) Architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiállové a barevné řešení	14
B.2.3 CELKOVÉ STAVEBNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	14
a) popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech	14
b) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a užitkové vody	14
c) Celková spotřeba vody	14
d) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem	15
e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě	15

B.2.4 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY	15
B.2.5 BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY	15
B.2.6 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA OBJEKTŮ	15
a) <i>Popis stávajícího stavu</i>	15
b) <i>Popis navrženého řešení</i>	16
B.2.7 ZÁKLADNÍ POPIS TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH OBJEKTŮ	22
B.2.8 ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ	22
B.2.9 ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA	23
B.2.10 HYGIENICKÉ ŘEŠENÍ STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ	23
B.2.11 ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ	23
B.3 PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	24
a) <i>Napojovací místa technické infrastruktury</i>	24
b) <i>Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky</i>	25
B.4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ A ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	25
a) <i>Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace</i>	25
b) <i>Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu</i>	26
c) <i>Doprava v klidu</i>	26
d) <i>Pěší a cyklistické stezky</i>	26
B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍ TERÉNNÍCH ÚPRAV	26
a) <i>terénní úpravy</i>	26
b) <i>použité vegetační prvky</i>	26
c) <i>biotechnická, protierozní opatření</i>	26
B.6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	26
a) <i>Vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda a půda</i>	26
b) <i>Vliv na přírodu a krajinu (ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů apod.), zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině</i>	27
c) <i>Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000</i>	28
d) <i>Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí</i>	28
e) <i>V případě záměru spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno</i>	28
f) <i>Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů</i>	28
B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA	28
B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	28
B.8.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA	28
a) <i>Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění</i>	28
b) <i>Odvodnění staveniště</i>	28
c) <i>Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu</i>	28
d) <i>Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky</i>	29
e) <i>Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin</i>	29
f) <i>Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště</i>	30
g) <i>Požadavky na bezbariérové obchozí trasy</i>	30
h) <i>Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace</i>	30
i) <i>Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin</i>	30
j) <i>Ochrana životního prostředí při výstavbě</i>	30
k) <i>Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví, plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi</i>	30
l) <i>Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb</i>	30
m) <i>Zásady pro dopravní inženýrská opatření</i>	30

<i>n) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - řešení dopravy během výstavby (přepravní a přístupové trasy, zvláštní užívání pozemní komunikace, uzavírky, objíždky, výluky), opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.,</i>	<i>30</i>
<i>o) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.....</i>	<i>31</i>
<i>p) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny.....</i>	<i>31</i>
B.8.2 VÝKRESY	31
B.8.3 HARMONOGRAM VÝSTAVBY	31
B.8.4 SCHÉMA STAVEBNÍCH POSTUPŮ	31
B.8.5 BILANCE ZEMNÍCH HMOT	31
B.9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ.....	31

B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

a) Charakteristika stavebního pozemku a území

Umístění stavby je dáno polohou lokality, která je předmětem výstavby. Jedná se o demolici nosné konstrukce stávajícího mostu a výstavbu nové nosné konstrukce s ohledem na její špatný stavebně technický stav.

Most převádí komunikaci silnici II/412 přes místní komunikaci a zatrubněný Dobšický potok v obci Dobšice. Převáděná silnice je obousměrná. Na mostě je navržena volná šířka vozovky 11,5m. Silnice I/412 je dle zaměření v příčném jednostranném spádu cca 2,0%. Podélný spád činí 0,95-1,3%.

Stavba se nachází na pozemcích v majetku následujících vlastníků:

- Jihomoravský kraj
- Obec Dobšice
- Česká republika

Do soukromých pozemků se zasahovat nebude.

Staveniště lze klasifikovat jako poměrně složité. Prostor stavby je z hlediska prováděného záměru zastavěný stávajícím mostem. Stavba bude řešena za plné uzávěry.

V rámci staveniště je vedeno značné množství stávajících sítí technické infrastruktury, v prostoru pod mostem se z inženýrských sítí nacházejí:

- Veřejní osvětlení – nadzemní (obec Dobšice)
- Místní rozhlas – nadzemní (obec Dobšice)
- Sděl. vedení – nadzemní (CETIN a.s.)
- Metalický kabel – zaměřený (CETIN a.s.)
- Podzemní vedení NN (EG.D, a.s.)
- Plynovod STL – (GasNet Služby, s.r.o.)
- Kanalizace podzemní – (Vodárenská akciová společnost a.s.)
- Vodovod podzemní – (Vodárenská akciová společnost a.s.)

Navrženy jsou následující objekty vynucených přeložek:

- SO460 – Přeložka sdělovacího vedení CETIN – není součástí PD, řešeno samostatně
- SO470 – Přeložka vedení místního rozhlasu a VO
-

Sítě je pod mostem nutné během výstavby ochránit nebo provizorně přeložit. V rámci realizace stavby je v ochranných pásmech jednotlivých sítí nutno dodržet podmínky jejich správců obsažené v podmínkách vyjádření o existenci sítí a ke stavbě. Poloha stávajících inženýrských sítí je zakreslena v koordinační situaci stavby.

Stavba nevyvolá změnu dosavadního využití území.

b) Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací

Nové komunikace a mosty nebudou zřízeny. Stavba se nachází v místě stávající silnice II/412.

Jedná se o rekonstrukci existujícího mostního objektu. Směrové a výškové řešení respektuje trasu stávající místní komunikace. Stavbou bude zasáhnuto do funkčních ploch.

Parcelní čísla pozemků: 570/2, 156/1, 154/2, 152/2, 151/2, 150/2

Stavba je v souladu s platnou územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, zejména s charakterem území, s požadavky na ochranu architektonických a urbanistických hodnot v území, s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů, zejména s obecnými požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních předpisů.

V technické studii stavby Silnice I/38 Znojmo obchvat, IV. Stavba z roku 2015 se předpokládá rozšíření stávající nosné konstrukce předmětného mostu. Navržená nosná konstrukce umožňuje dodatečné rozšíření o další ocelové nosníky, lze ji vyztužit a připravit na případné provizorní podepření nosné konstrukce pro případnou následnou výměnu spodní stavby, popřípadě je stále možné stávající spodní stavbu rozšířit.

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

Pro potřeby rekonstrukce mostu nebyl proveden geologický průzkum, nakolik si to charakter stavby nevyžaduje.

d) Výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů (inženýrskogeologický průzkum, hydrogeologický průzkum, stavebně historický průzkum apod.)

Geologický průzkum:

Pro stavbu nebyl proveden inženýrsko-geologický průzkum, nakolik si to charakter stavby nevyžaduje.

Základní diagnostický průzkum (Mostní vývoj s.r.o., DIAGNOSTIKA MOSTŮ, 10/2020):
Základním diagnostickým průzkumem bylo zjištěno:

Spodní stavba netrpí vážnými poruchami, které by měly okamžitý nepříznivý vliv na funkci nebo životnost. Jedná se o závady, které jsou zatím hospodárně opravitelné. Na spodní stavbu rozsáhle zatéká, především na koncové podpěry, opěry přes nefunkční mostní závěry a krajní podélné spáry. Z tohoto titulu dochází k hloubkové degradaci betonu. Úložné prahy mezilehlých podpěr jsou postiženy trhlinami a dochází zde také ke korozi výztužných vložek v místech s nedostatečným krytím. Pevnost betonu v tlaku úložných prahů MP je nižší, než je uvedeno v náčrtku ML, viz odst.3.3.3. Nad druhou mezilehlou podpěrou jsou abnormálně vychýlená pohyblivá ložiska.

Na NK byly zaznamenány poruchy, které by mohly v budoucnu snižovat zatížitelnost nebo životnost. Hlavní závadou jsou trhliny na fasádách nosníků I-73, soustavné zamáčení dutin mezi nosníky a nedostatečné krytí výztužných vložek, respektive nevhodně použitých podkladků z betonářské výztuže. Ve dvou sondách k předpínací výztuži byla odhalena vlhká injektážní malta a ze dvou komor vypuštěno vždy asi 1 m3 vody. V žádné ze sond ale nebyla zjištěna koroze předpínacích kabelů.

Stanovení obsahu PAU a zatřídění asfaltových směsí (IMOS Brno, a.s., 03/2023):

Na základě stanovení celkového množství PAU jsou podle vyhlášky č. 130/2019 Sb.:

- vzorky z ohrusné, ložní a 1. – 4. podkladní vrstvy klasifikovány jako třída ZAS-T1 nebo ZAS-T2;
- vzorek z 5. podkladní vrstvy je klasifikován jako třída ZAS-T3;
- vzorek z penetračního makadamu je klasifikován jako třída ZAS-T4 s překročením povoleného obsahu benzo(a)pyrenu.

Pokud se odpadní znovuzískaná asfaltová směs s obsahem benzo(a)pyrenu ≥ 50 mg.kg⁻¹ nepoužije způsobem, který je v souladu s ustanoveními vyhlášky č. 130/2019 Sb., jedná se o nebezpečný odpad zařazený dle Katalogu odpadů jako 17 03 01* Asfaltové směsi obsahující dehet.

Průzkum inženýrských sítí (dopravoprojekt Ostrava a.s., 03/2023)

Pro zadané zájmové území stavby byly obdrženy podklady následujících správců inženýrských sítí:

- 1 ČEZ ICT Services, a. s.
- 2 Telco Pro Services, a. s.
- 3 ČEZ Distribuce, a. s.
- 4 CETIN a.s.
- 5 České Radiokomunikace a.s.
- 6 GasNet Služby, s.r.o.
- 7 T-Mobile Czech Republic a.s.
- 8 Vodafone Czech Republic a.s.
- 9 Obec Dobšice
- 10 Oddělení ochrany územních zájmů – pracoviště Brno
- 11 Policie České republiky – KŘP Jihomoravského kraje
- 12 EG.D, a.s.
- 13 Nej.cz s.r.o.
- 14 Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspěvková organizace kraje
- 15 VIDEON Networking s.r.o.
- 16 VODÁRENSKÁ AKCIOVÁ SPOLEČNOST, a.s.

e) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Stavbou nejsou dotčena chráněná území dle zák. 114/1992 Sb., nejsou dotčeny lokality Natura 2000, ani významné ptačí oblasti.

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

Projektovaná stavba se nenachází v záplavovém území.
Stavba se nenachází v poddolovaném území.

g) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Stavba řeší rekonstrukci mostu ve špatné stavebně technickém stavu.

Stavba se nachází v zastavěném území obce.

Stavba nemá významný vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast (Natura 2000).

Stavba je situována mimo území historického nebo kulturního významu.

Výstavbou nového mostu nedojde ke zvýšení intenzity automobilové dopravy ani hlukové zátěže. Obyvatelstvo bude ovlivněno zejména po dobu stavebních prací. Ovzduší a klima území ale nebude negativně ovlivněno nad únosnou mez. Po stavbě bude vliv stavby na okolní stavby a pozemky shodný se současným stavem.

Odtok dešťových vod z vozovky bude zajištěn prostřednictvím příčného a podélného sklonu vozovky do stávající dešťové kanalizace.

Stavba komunikace se dotýká ochranných pásem stávajících inženýrských sítí. Inženýrské sítě budou po dobu stavby respektovány, popřípadě chráněny/přeloženy. Pro stavbu budou nutné úpravy a přeložky stávajících sítí technické infrastruktury:

- SO460 – Přeložka sdělovacího vedení CETIN – není součástí PD, řešeno samostatně
- SO470 – Přeložka vedení místního rozhlasu a VO

h) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Asanace:

Stavba nevyžaduje asanace území.

Demolice:

Součástí projektu je demolice příslušenství, nosné konstrukce a částí opěr, křídel a pilířů. V předpolích mostu budou prováděni výkopové práce pro vybudování nové přechodové oblasti. Odstraňované materiály budou řádně zlikvidovány. Nově použité materiály budou použity s ohledem na životní prostředí tak, aby jejich použitím nevznikl negativní účinek na okolní prostředí.

Kácení dřevin:

V rámci stavby dojde ke kácení náletových dřevin kolem křídla 4P. Celkem bude vykáceno 8ks náletové dřeviny, z toho 3ks průměru do 20cm a 5ks do průměru 10cm. Průměry dřevin byly přebrány z geodetického zaměření stavby.

i) Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

Nedojde k záboru pozemků LPF ani ZPF.

j) Územně technické podmínky (zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu)

Dopravní infrastruktura

Jedná se o rekonstrukci stávajícího mostu bez nových požadavků na napojení. Na veřejnou dopravní infrastrukturu se stavba napojuje prostřednictvím stávající silnice II/412.

Technická infrastruktura

Stavba zasahuje ochranná pásma stávajících sítí technické infrastruktury. Dotčené inženýrské sítě budou po dobu stavby respektovány a ochráněny.

Pro stavbu budou nutné a přeložky stávajících sítí:

- SO460 – Přeložka sdělovacího vedení CETIN – není součástí PD, řešeno samostatně
- SO470 – Přeložka vedení místního rozhlasu a VO

Bezbariérový přístup k navrhované stavbě

Chodník na mostě je neveřejný. Není potřeba řešit přístup a užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

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

V technické studii stavby Silnice I/38 Znojmo obchvat, IV. Stavba z roku 2015 se předpokládá rozšíření stávající nosné konstrukce předmětného mostu.

Navržená nosná konstrukce umožňuje dodatečné rozšíření o další ocelové nosníky, lze ji vyztuzit a připravit na případné provizorní podepření nosné konstrukce pro případnou následnou výměnu spodní stavby, popřípadě je stále možné stávající spodní stavbu rozšířit.

I) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje

K.ú. : Dobšice u Znojma

m) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Jedná se o rekonstrukci stávajícího mostního objektu, ochranné pásmo silnice zůstane nezměněno.

Ochranná pásma silnic

- silnice I. třídy - 50 m od osy komunikace na obě strany
- **silnice II. a III. třídy - 15 m od osy komunikace na obě strany**
- místní komunikace II. třídy - 15 m od osy komunikace na obě strany

Ochranná pásma zařízení pro výrobu elektřiny a rozvodná vedení elektřiny jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb. o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o Státní energetické inspekci. Ochranné pásmo je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na každou stranu.

Ochranná pásma elektroenergetiky jsou následující:

- podzemní vedení do 110 kV včetně 1,00 m
- podzemní vedení nad 110 kV 3,00 m
- podzemní sdělovací kabelová vedení místní i dálková 1,50 m
- nadzemní vedení nad 1 kV a do 35 kV včetně 7,00 m
- nadzemní vedení nad 35 kV do 110 kV včetně 12,00 m
- nadzemní vedení nad 110 kV do 220 kV včetně 15,00 m
- nadzemní vedení nad 220 kV do 400 kV včetně 20,00 m
- nadzemní vedení nad 400 kV 30,00 m

Poznámka: Nadzemní vedení nízkého napětí (do 1 kV) není chráněno ochranným pásmem. Při činnostech prováděných v jeho blízkosti (práce v blízkosti) je nutné dodržet vzdálenosti dané ČSN EN 50110-1 ed. 2.

Ochranné pásmo podzemního komunikačního vedení – **1,0 m po stranách krajního vedení**

Ochranná pásma plynárenských zařízení jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb. Rozumí se jím prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu plynárenského zařízení měřenou kolmo na její obrys, určený k zajištění jeho spolehlivého provozu.

- nízkotlaké a středotlaké plynovody a přípojky v zastavěném území obce 1,00 m
- ostatní plynovody a plynovodní přípojky 4,00 m
- technologické objekty 4,00 m

Ochranné pásmo vodovodních řadů a kanalizačních stok je vymezeno ČSN 736005, ČSN 733050 a zákonem 274/2001 Sb. Ochranné pásmo je vymezeno dvěma svislými rovinami vedenými ve vzdálenosti:

- 1,5 m od líce potrubí vodorovně na obě strany u vodovodních řadů a kanalizačních stok pro veřejnou potřebu do DN 500
- 2,5 m pro větší dimenze

Ochranná pásma telekomunikačních zařízení jsou upravena zákonem č. 127/2005 Sb. o elektronických komunikacích ve znění pozdějších předpisů – 1,5 m od krajního vodiče.

Ochranná pásma vodních zdrojů a přirozené akumulace vod nejsou dotčena.

Zvláště chráněná území vymezená zákonem č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů nejsou dotčena.

V rámci stavby bude dbáno zvýšené opatrnosti vůči inženýrským sítím. Veškeré sítě budou před zahájením výkopových prací vytýčeny. Práce v jejich ochranných pásmech se budou řídit podmínkami jednotlivých správců.

n) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Podle požadavku obce Dobšice je nutné provést před stavbou pasport místních komunikací dotčených stavbou v souvislosti s objízdnými trasami. V případě poškození místních komunikací je nutné provést opravu.

o) Možnost napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Na veřejnou dopravní infrastrukturu se stavba napojuje prostřednictvím stávající silnice II/412.

Stavba nevyžaduje napojení na sítě technické infrastruktury. Zařízení staveniště není touto dokumentací řešeno a je plně v gesci dodavatele stavby.

B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

B.2.1 Celková koncepce řešení stavby

a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby

Z hlediska stavebního se jedná o změnu dokončené stavby, rekonstrukci mostního objektu.

Stavba vyvolá úpravu úseku silnice II/412 v navazujících úsecích, přeložku sdělovacího kabelu CETIN a přeložku místního rozhlasu a veřejného osvětlení.

Rekonstrukce mostního objektu a s ním spojené silniční úpravy v navazujících úsecích zachovávají stávající stav. Po opravě bude na mostě zachován provoz.

b) Účel užívání stavby

Účel stavby zůstane zachován. Primárně most převádí silniční dopravu po silnici II/412.

c) Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalou/rekonstrukce stávajícího mostu.

d) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem

V rámci stavby nebyly uplatněny odchylné řešení z platných předpisů a norem.

Dokumentace je zpracována v souladu se stavebním zákonem č. 183/2006 Sb., novelou stavebního zákona č. 261/2021 Sb., novelou č. 152/2023 Sb. ve znění vyhlášky č. 20/2012 Sb. o technických požadavcích na stavby a vyhlášky 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

e) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Údaje o požadavcích dotčených orgánů a správců inženýrských sítí jsou uvedeny samostatně v části F – Dokladová část.

f) celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby - návrhová rychlost, provozní staničení, šířkové uspořádání, intenzity dopravy, technologie a zařízení, nová ochranná pásma a chráněná území apod.

Koncepce řešení stavby

Rekonstrukce mostu ev. č. 412-004 je navržena z důvodů jejich nevyhovujícího stavebně technického stavu. Stavba zahrnuje kompletní demolici nosné konstrukce a části spodní stavby a následnou výstavbu nové nosné konstrukce. Niveleta nové nosné konstrukce zůstává v původním výškovém i směrovém vedení. Komunikace před a za mostem bude upravena na nevyhnutně dlouhém úseku pro vyhotovení nové přechodové oblasti mostu.

Most převádí komunikaci silnici II/412 přes místní komunikaci a zatrubněný Dobšický potok v obci Dobšice. Převáděná Silnice II. třídy (II/412) je dvoupruhová obousměrná komunikace se dvěma protisměrnými jízdními pruhy. Základní šířka jízdního pruhu 2 x 3,50 m. Celková šířka komunikace je 11,5m. Na mostě je navržena volná šířka vozovky 11,5m. Silnice I/412 je dle zaměření v příčném jednostranném spádu cca 2,0%. ;

Šířkové uspořádání na mostě bude provedeno v stávajícím stavu. Trasa stavebního objektu navazuje na silnici II/412 na začátku i na konci úseku. Výškově bude trasa mírně vyrovnána. V příčném sklonu je navržen sklon 2,5%, který se bude za křídly mostu překlápět na stávající příčný sklon. Navazující sklony jsou cca 2,0%.

Navržená nosná konstrukce umožňuje dodatečné rozšíření o další ocelové nosníky, lze ji vyztužit a připravit na případné provizorní podepření nosné konstrukce pro případnou následnou výměnu spodní stavby, popřípadě je stále možné stávající spodní stavbu rozšířit.

Pod mostem je vedena místní komunikace, která není předmětem rekonstrukce.

Návrhová rychlost

Povolená rychlost na komunikaci se nemění a zůstává 90km/h.

Provozní staničení

Provozní staničení není stanoveno.

Lokální staničení úpravy silnice II/412:

ZÚ km 0,000 000

KÚ km 0,131 632

Šířkové uspořádání

Základní šířka jízdního pruhu na komunikaci je 2 x 3,50 m. Celková šířka komunikace je 11,5m.

Šířkové uspořádání na mostě je následující:

- levá římsa 1 x 2,3 m 2,300m
- zpevněná krajnice 1 x 2,0 m 2,000m
- vodící proužek 1 x 0,25 m 0,250m
- jízdní pruh 2 x 3,50 m 7,000m
- vodící proužek 1 x 0,25 m 0,250m
- zpevněná krajnice 1 x 2,0 m 2,000m
- pravá římsa 1 x 2,3 m 2,300m
- šířka mostu 16,100m

Šířkové uspořádání na mostě bude provedeno v stávajícím stavu.

Intenzity dopravy

Z celostátního sčítání dopravy lze odvodit zátěž 1888 TNV/24hod → **třída dopravního zatížení II.**

Technologie a zařízení

Nejsou.

Nová ochranná pásma a chráněná území

Nevznikají.

g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Není řešeno.

h) Základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.

Není řešeno – jedná se o dopravní.

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

Předpokládané zahájení: 02/2026

Doba trvání: 8 měsíců

Předpokládané ukončení: 10/2026

Etapa 0 – přípravné práce:

- před zahájením prací je nutné provést vytýčení všech inženýrských sítí výškově i směrově

- provedení ochrany sítí, které budou chráněny po dobu výstavby, dle požadavků správce
- před zahájením prací na mostním objektu budou zrealizované přeložky inženýrských sítí
- vyklizení areálů pod mostem a odstranění jejího oplocení

Etapu 1 – demolice

- osadí se přenosné dopravné značení a doprava se převede na obchodní trasu
- vystěhování areálů pod mostem a demontáž oplocení areálů
- frézování asfaltových vrstev na mostě a v jeho předpolích
- demontáž příslušenství (svodidla, protihluková stěna, římsy)
- demontáž nosné konstrukce dle technologie zhotovitele
- odbourání přechodových oblastí včetně přechodových desek
- odbourání závěrných zídek a úložných prahů na opěrách
- odbourání úložných prahů na pilířích

Etapu 2 – spodní stavba

- vybudování nových úložných prahů, úložných bloků a závěrných zídek
- vybudování nových křídel před a za mostem
- provedení izolací spodní stavby

Etapu 3 – nosná konstrukce – ocelová část

- upravení stávajícího terénu pod podpěrnou skruží
- montáž podpěrné skruže
- osazení ocelových nosníků včetně provedení montážních styků

Etapu 4 – nosná konstrukce – betonová část

- osazení ložisek
- provedení bednění spřahující desky a příčníků
- betonáž spřahující desky a příčníků
- provedení izolací nosné konstrukce
- odstranění podpěrné skruže

Etapu 5 – příslušenství a dokončovací práce

- provedení přechodových oblastí, včetně přechodových desek
- bednění a betonáž říms
- osazení mostních závěrů, PHS a svodidel
- položení asfaltů na mostě a v jeho předpolích
- provedení zádlahy z lomového kamene před a za mostem a kolem křídel
- sanace spodní stavby
- provedení úprav pod mostem

Etapu 6 – uvedení mostu do provozu

- odstranění přechodného dopravního značení a spuštění dopravy na mostě

Postup prací je zřejmý z výkresu „Schéma technologie výstavby“.

Po dobu realizace stavby bude komunikace na mostě a pod mostem uzavřena. Z toho důvodu bude po dobu realizace stavby doprava ze sil. II/412 odkláněna na objízdnu trasu. Koncepce řešení dopravních opatření je patrná z příloh C.04.1.

j) Základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby

Jednotlivé objekty budou předávány postupně, aby byla zajištěna možnost jejich užívání ještě během stavby před jejím úplným dokončením.

k) Orientační náklady stavby

Předpokládané náklady na stavbu byly určeny v příloze H - Soupis prací na 79,5 mil. Kč (bez DPH).

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) Urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení

Stavba respektuje stávající urbanistické členění lokality. Poloha mostu, komunikace a vodního toku zůstanou zachovány. Jsou zachovány stávající sjezdy a přístupy k okolním pozemkům.

Stavba je v souladu s charakterem území, s požadavky na ochranu architektonických a urbanistických hodnot v území, s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů, zejména s obecnými požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních předpisů.

b) Architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení

Není předmětem stavby. Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury, která svým charakterem nenaruší architektonické hodnoty území.

B.2.3 Celkové stavebně technické řešení

a) popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech

Rekonstrukce mostu ev. č. 412-004 (SO201) je navržena z důvodů nevyhovujícího stavebně technického stavu. Stavba zahrnuje kompletní demolici nosné konstrukce a části spodní stavby a následnou výstavbu nové nosné konstrukce. Niveleta nové nosné konstrukce zůstává v původním výškovém i směrovém vedení. Komunikace před a za mostem bude upravena na nevyhnutně dlouhém úseku pro vyhotovení nové přechodové oblasti mostu. Most převádí komunikaci silnici II/412 přes místní komunikaci a zatrubněný Dobšický potok v obci Dobšice. Převáděná Silnice II. třídy (II/412) je dvoupruhová obousměrná komunikace se dvěma protisměrnými jízdními pruhy. Základní šířka jízdního pruhu 2 x 3,50 m. Na mostě je navržena volná šířka vozovky 11,5m. Šířkové uspořádání na mostě bude provedeno v stávajícím stavu. Trasa stavebního objektu navazuje na silnici II/142 na začátku i na konci úseku.

V první fázi bude provedena přeložka sdělovacího vedení CETIN (SO460) a přeložka místního rozhlasu a veřejného osvětlení (SO470) a budou ochráněny ostatní dotčené stávající inženýrské sítě. Následně bude provedena demolice nosné konstrukce mostu

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

Stavba nemá nároky na žádné druhy energie, tepla a teplé užitkové vody.

c) Celková spotřeba vody

Stavba nemá nároky na spotřebu vody.

d) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

Odpady budou vznikat zejména v době demolice mostů a bourání povrchu komunikace. Provoz sousedních komunikací vznik odpadu (vyjma případného inertního posypového materiálu používaného v rámci zimní údržby a běžné údržby komunikací) nepředpokládá.

Pro stavbu byl zpracován Projekt nakládání s odpady, který je součástí dokumentace viz G_05. Byl proveden odhad druhů a předběžné výměry jednotlivých odpadů. Přesné vyčíslení produkce jednotlivých druhů odpadů během výstavby a stanovení konkrétního způsobu odstranění nebo využití provede dodavatel stavby. Nakládání s odpady vznikajícími při výstavbě bude zajišťovat dodavatel stavby. Na dodavateli stavby bude požadováno, aby co největší množství odpadu bylo recyklováno a využito jako druhotná surovina.

V rámci komplexu činností, které budou prováděny a které lze v rámci stavby předpokládat, budou vznikat stavební a demoliční odpady – dle katalogu odpadů uvedeném ve vyhlášce č.8/2021, s účinností od 21.1.2021. Nakládání s odpady je uvedeno v zákonu č. 541/2020 Sb.. Účinnost zákona je dnem 1.1.2021, účinnost končí k 31.12.2023.

Výpis odpadů vznikajících v místě staveniště, v prostoru stavebního dvora a způsob nakládání s předmětnými odpady je obsáhnuto v příloze G_05_Projekt nakládání s odpady.

e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Stavba nemá požadavky na veřejné sítě komunikačních vedení a elektronické komunikační zařízení veřejné komunikační sítě.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Chodník na mostě je neveřejný. Není potřeba řešit přístup a užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Plnění obecných technických požadavků na výstavbu a výrobky je zajištěno v projektové dokumentaci respektováním ČSN, TKP, TKP-D, TP, vzorových listů a dalších předpisů. Obdobné požadavky budou kladeny i na zhotovitele stavby, který bude stanoven na základě výběrového řízení.

B.2.6 Základní charakteristika objektů

Stavba byla rozčleněna na následující objekty:

SO201 – Most ev. č. 412-004

SO460 – Přeložka sdělovacího vedení CETIN – není součástí PD, řešeno samostatně

SO470 – Přeložka vedení místního rozhlasu a VO

a) Popis stávajícího stavu

Stávající most tvoří ve třech polích 11 ks prefabrikovaných dodatečně předpjatých nosníků I-73, skladebné délky 30 m. NK je tedy složena ze třech prostých polí, které spolu vzájemně nespolutpůsobí. Nosníky v poli č.1 se skládají z pěti montážních dílců. V poli č.2 a č.3 jsou nosníky složeny ze třech dílců. Mezi nosníky jsou podélné spáry ze železobetonu šířky cca 275 mm. Nosníky jsou na první podpěře, znojemské opěře uloženy na pevná ložiska. Na druhé a třetí mezilehlé podpěře jsou použity ložiska pohyblivá i pevná vždy tak,

aby jednotlivé pole byla podepřena jako prostý nosník. Na čtvrté podpěře, brněnské opěře jsou nosníky uloženy na pohyblivá ložiska. Všechna ložiska jsou povrchově zkorodovaná.

Základy nejsou přístupné, nepůsobí mostu škody. Dle náčrtku v mostním listě je mostní objekt založen na základových pásech. Při provádění odkopávek nesmí dojít k podkopání základové spáry stávajících opěr.

Opěry jsou masivní, monolitické z betonu bez povrchové úpravy. Masivní monolitická betonová mostní křídla jsou rovnoběžná s osou komunikace. Křídla jsou od opěr oddělena dilatačními spárami, které jsou vyplněné organickým materiálem. Oba mezilehlé pilíře, jsou masivní monolitické dle ML z prostého betonu. Úložné prahy pilířů jsou oproti dříku rozšířeny o 75 cm na obě strany.

b) Popis navrženého řešení

SO201 – Most ev. č. 412-004

Nosná konstrukce:

Celá stávající nosná konstrukce bude vybourána. Nová nosná konstrukce je tvořena spřaženou ocelobetonovou konstrukcí o třech polích. Výška steny svařovaných I nosníků je konstantní výšky 1,25m. Celková výška hlavních nosníků proměnná podle tloušťky pásnic v daném průřezu. Počet nosníku v příčném směru každého je 6ks s osovou vzdáleností 2,600m. Tloušťka spřažené železobetonové desky je 300 mm. Beton desky C35/45XF2, výztuž z oceli B500B. Horní povrch spřažené desky vypsádován jednostranným sklonem 2,5 % s protispádem pod krajní římsou 4,0 %. Na mostě jsou navrženy železobetonové monolitické příčníky. Šířka příčníků na opěrách je 1800 mm a na pilířích 1500 mm. Příčníky jsou celkové výšky cca 1860 mm.

Spodní stavba:

Úprava na opěrách spočívá ve odbourání úložních prahů a závěrných zídek včetně přechodových desek. Vybourána bude také celá přechodová oblast pod úroveň odbourání opěr. Křídla budou odbourány ve stejné výšce jako opěry. Na pilířích budou odbourány úložné prahy a také část dříku pilíře. Přesné nadmořské výšky bourání opěr a pilířů jsou uvedeny ve výkresové části dokumentace. Spodní stavba bude v úrovni odbourání proříznuta v celé tloušťce dříku.

Nové úložné prahy opěr a pilířů budou do stávajících dříku kotveny pomocí vlepené betonářské výztuže. Úložné prahy na opěrách mají tloušťku 870 mm – 1260 mm. Závěrná zídka je navržena tloušťky 600 mm. Prostor mezi závěrnou zídkou a příčnickem je navržen dle VL4 v šířce min. 600 mm. Na závěrné zídce osazena přechodová deska tl. 0,325 m délky 6,0m z betonu C25/30. Úložné prahy na pilířích jsou tloušťky 1000 mm – 1400 mm. Spád úložních prahů v příčném směru je 2,5%. Na úložních prahech budou provedeny pod ložiskové bloky. Mezi úložním prahem a spodní hranou nosné konstrukce je dle VL4 navržena mezera výšky 400 mm pro vložení lisů pro výměnu mostních ložisek.

Stávající křídla budou vybourány ve stejné výšce jako opěry. Nové rovnoběžná křídla jsou navrženy jako plošně založeny uhlové zídky, které budou se stávajícími křídlem vzájemně spřaženy vlepenou betonářskou výztuží do vývrtu. Tloušťka dříku křídel je navržena tloušťky 550 mm. Základy jsou navrženy tloušťky 600 mm a šířky 2500 mm.

Ložiska:

Nosná konstrukce je uložena přímo na ložiskách kotvených do spodní stavby i do nosné konstrukce a uložených na ložiskové bloky. Součástí každého ložiska je i horní a dolní přídatná ocelová deska umožňující kotvení a výměnu ložiska. Tabulka ložisek je uvedena v statickém výpočtu.

Mostní závěry:

Nad oběma opěrami jsou navrženy povrchové mostní závěry s jednoduchým těsněním spáry pro celkový posun do xx mm. Závěry musí být provedeny v úpravě pro zabránění přenosu bludných proudů do konstrukce. Izolační odpor osazeného závěru musí být min. 5 k. Mostní závěry jsou půdorysně přímé, šikmé a výškově lomené, takže svým tvarem sledují příčné sklony vozovky a říms. Na obou stranách mostu jsou protažené na celou výšku svislé plochy říms.

Odvodnění:

Mostovka je odvodněna podélným a příčným spádem do úžlabí mostu k levé římse. Most je odvodněn pomocí mostních odvodňovačů s lapačem nečistot a s rozměry mříže 500 x 300 mm, umístěných podél obruby levé římsy mostu. Osová vzdálenost odvodňovačů od římsové obruby je 250 mm. Maximální vzdálenosti odvodňovačů v podélném směru byly spočteny hydrotechnickým výpočtem.

Vozovka:

Skladba vozovkových vrstev na mostě odpovídá normě ČSN 73 6242 v tloušťce 140 mm. Jednotlivé vrstvy jsou navrženy s ohledem na normy ČSN EN 13108-1:2008, -5:2008, -6:2008. Obrusná vrstva bude sjednocena s vozovkou mimo. Je navrženo následující souvrství:

Vozovka na mostě:

- ACO 11 + PMB	40 mm
(z modifikovaného asfaltu gradace 25/55-60 na spojovací postřík)	
- ACL 16 S PMB	60 mm
(z modifikovaného asfaltu gradace 25/55 na spojovací postřík)	-
- MA 11 IV	35 mm
(z modifikovaného asfaltu gradace 10/40 nebo 25/55 s posypem před obalenou drtí 4/8mm v množství 2-3kg/m ²)	
- asfaltové izolační pásy	5 mm
- pečetící vrstva	

Celková tloušťka skladby:

140 mm

Vozovka v předpolích mostu – plná konstrukce vozovky:

- ACO 11 + PMB	40 mm
(z modifikovaného asfaltu gradace 25/55-60 na spojovací postřík)	
- ACL 16 S PMB	70 mm
(z modifikovaného asfaltu gradace 25/55 na spojovací postřík)	-
- ACP 22 S PMB	90 mm
(z modifikovaného asfaltu gradace 25/55 na spojovací postřík)	
- Infiltrační postřík	0,6 kg/m ²
- Mechanicky zpevněné kamenivo MZK	200 mm
- Štěrkodrt' ŠDA 0/32	250 mm
Celková tloušťka skladby:	650 mm

Platí pro modul Edef,2 na plání 45 MPa.

Vozovka v předpolích mostu – v místě frézování:

- ACO 11 + PMB 40 mm
(z modifikovaného asfaltu gradace 25/55-60 na spojovací postřik)
- ACL 16 S PMB 70 mm
(z modifikovaného asfaltu gradace 25/55 na spojovací postřik) -
- Celková tloušťka skladby: 110 mm

Římsy, chodníky:

Mostní římsy jsou monolitické z betonu C30/37 XF4. Horní povrch říms je vyspádován směrem do vozovky 2,5 %. Šířka říms je 2300 mm. V římsách je kotveno ocelové svodidla a protihluková stěna.

Levá i pravá římsa mostu je s ozubem výšky 700 mm a šířky 400 mm. Odrazný obrubník je výšky 150 mm ve sklonu 5:1. Kotvení říms je ocelovými kotvami á 1,0. Veškeré viditelné hrany budou zkoseny (min. 15/15 mm dle VL 4). V každé římse jsou uloženy 2ks rezervních chrániček 110/94.

Svodidla:

V římsách bude osazeno svodidlo se stupněm zadržení H2. Bude provedeno napojení na stávající silniční svodidlo, v případě nutnosti dojde k výměně svodnic a sloupků silničního svodidla na uvažovaném úseku.

Protihlukové stěny:

Na mostě se nachází protihluková zeď výšky 1,7 m v celé délce mostu. PHS. Výplň na mostě je navržena neprůhledná, vylehčená výšky 1200 mm od soklového panelu. Soklový panel bude tl. 120 mm a výšky 500 mm, na koncích bude mít vybrání pro osazení na patní desku sloupku.

Revizní zařízení

Pro revizi slouží zpevněná a nezpevněná plocha pod mostem. Samostatné revizní zařízení není

Tabule s letopočtem, tabulka s označením výrobce

Označení letopočtu roku ukončení výstavby nosné konstrukce: V souladu s ČSN 73 6201 čl. 13.15.2 bude na opěrách vyznačen letopočet roku ukončení výstavby nosné konstrukce. Přesná poloha je zobrazena ve výkresu tvaru opěr.

Úpravy pod mostem

Pod mostem je v současnosti v místě areálu povrch upraven šterkovou Svah před opěrou OP1 je bez povrchové úpravy. Před a za mostem v současnosti není žádné zpevnění kamenem.

Podél křídel a v místě přechodu římsy do nezpevněné krajnice před a za mostem je navržena kamenná dlažba z lomového kamene tř.l dle ČSN 72 1860, maximální velikosti 200mm, do betonu C20/25n XF3 tl. min. 150 mm. Délka odláždění je 2,5 m Dlažba se překlápí dle VL4 206.21–206.23. Ze strany zeminy je dlažba lemována betonovými obrubníky šířky 100 mm, ze strany vozovky betonovými silničními obrubníky šířky 150 mm. Obrubníky musí být v provedení do prostředí XF4. Spáry mezi obrubníky se vyplní cementovou maltou MC 25/30 XF4. Obrubníky ze strany vozovky jsou na délku zpevnění postupně zapuštěny z úrovně římsy do úrovně vozovky dle VL4 206.21–206.23. Pro

provádění dlažeb a obrubníků platí TKP 9 a10 a další předpisy, na které se výše uvedené TKP odvolávají, zejména ČSN 73 6131.

Plochy mostem se po skončení stavby upraví válcovanou šterkodrtí. Svah před opěrou OP1 se zpevní polo vegetačními tvárnici do šterkového lože tl. 150 mm.

Pod mostem se v současnosti nachází oplocený areál autobazaru a areál skladu stavebních hmot. Před zahájením výstavby mostu budou oba areály vyklizeny. Stávající oplocení bude zrušeno. Po dokončení rekonstrukce mostu se neuvažuje s obnovením oplocení ani areálů.

SO460 – Přeložka sdělovacího vedení CETIN – není součástí PD, řešeno samostatně Zdůvodnění objektu

Předmětem stavebního objektu je návrh přeložky stožárů a nadzemních sdělovacích vedení CETIN, které jsou ve střetu se stavbou rekonstrukce mostu ev.č.412-004 (silnice II/412 v Dobšicích).

Ke střetu dojde z důvodu umístění jednoho stožáru nadzemního vedení v těsné blízkosti čtvrté opěry mostu a z důvodu umístění nadzemního kabelového vedení pod mostem v těsné blízkosti třetího pilíře, podél čtvrté opěry v její těsné blízkosti a v blízkosti nosné konstrukce mostu.

Toto vedení včetně stožáru v současném stavu brání zahájení rekonstrukce mostu a je nutno ho v předstihu přeložit jako vyvolanou investici stavby rekonstrukce mostu.

Narušeny budou pouze nadzemní metalické sítě, ke střetu s optickými sítěmi ani se zemními kabely nedochází. V záboru stavby se nachází i neprovozovaný kabel vedený pod mostem, který není třeba překládat, a je možné ho zrušit bez náhrady. Kabel je veden přibližně uprostřed třetího pole mostu.

Přeložení zařízení sítě elektronických komunikací (SEK) zajistí její vlastník, společnost CETIN. Stavebník, který vyvolal překládku SEK je dle ustanovení § 104 odst. 16 zákona č.127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů povinen uhradit společnosti CETIN veškeré náklady na nezbytné úpravy dotčeného úseku SEK, a to na úrovni stávajícího technického řešení.

Na přeložku je nutno uzavřít mezi investorem stavby a společností CETIN „Smlouvu o realizaci překládky sítě elektronických komunikací“.

Součástí stavebního objektu je přeložka sdělovacího vedení CETIN v nezbytně nutném rozsahu vyvolaným výše uvedenou akcí.

Na stavbu je vydáno vyjádření k existenci sítě č.j. 119378-23.

Technické a funkční řešení

Stávající stav

Ke střetu dojde se stávajícím dřevěným stožárem sdělovacího vedení, který je situován v blízkosti čtvrté opěry mostu, a několika nadzemními kabely. Které jsou přes tento stožár převěšeny. Jedná se o nadzemní kabely k UR KR156 (kabel je převěšen přes podpěrný bod vedení VO a MR a končí v objektu pod mostem vedle třetího pilíře), kabely k UR DOSB789, 859 (kabely převěšeny přes stožár na opačné straně mostu nad čtvrtou opěrou, dále vedeny podél mostu směrem ke třetímu pilíři, kde jsou převěšeny přes podpěrný bod VO, MR a končí na koncovém stožáru v zástavbě v ul. Pod Tratí), a kabely k UR DOSB 860, 840, 855-857, REZ parc.č.165 (kabely převěšeny přes stožár na opačné straně mostu nad čtvrtou opěrou, dále vedeny severním směrem do zástavby v ul. Pod Tratí, kde kabely končí na koncových stožárech).

Výše popsané kabely jsou vedeny ze sloupového UR DOSB101, který je situován jihovýchodním směrem od mostu ve vzdálenosti přibližně 30m.

Z vedení jsou napojeny účastnické přípojky v blízké zástavbě.

Projektovaný stav

Stožár, který je situován v blízkosti čtvrté opěry, bude přeložen do vzdálenosti přibližně 2.5m jihozápadním směrem od opěry.

Nadzemní vedení kabelů, které vede pod nosnou konstrukcí mostu podél čtvrté opěry, bude přeloženo do zemního vedení. Svod nadzemního vedení do zemní trasy bude provedeno ve stožárech u čtvrté opěry (v přeloženém stožáru na jižní straně opěry a na protějším stožáru na severní straně opěry). Z důvodu vzniku vyššího tahového zatížení ve vrcholech stožárů budou stožáry vyměněny za stožáry v zesíleném provedení.

Vedení směrem ke KR156 bude přeloženo na stožár VO, MR v nové poloze (dále od třetího pilíře jihozápadním směrem přibližně 3.5m), koncová přípojka bude ponechána ve smotku na stožáru a zprovozněna po ukončení rekonstrukce (v případě demolice objektu pod mostem bude zrušena).

Vedení k UR DOSB789, 859 bude přeloženo na stožár VO, MR v nové poloze (dále od třetího pilíře severním směrem přibližně 2.5m) a dále napojeno na stávajícím stožáru v blízkosti zástavby v ul. Pod Trať.

Kabely k UR DOSB 860, 840, 855-857, REZ parc.č.165 budou napojeny v přeloženém stožáru na severní straně čtvrté opěry mostu.

Pro přeložku budou použity nadzemní kabely TCEKFLES 5XN 0.4, a zemní kabel TCEPKPFLE 5XN 0.4.

Pro přeložku stožárů budou použity nové stožáry, přepojení kabelů bude provedeno v rozváděčových skříních typu MRS 20 QT na nových stožárech.

Stávající stožáry a vedení budou demontovány a ekologicky zlikvidovány.

Délka přeložky nadzemních vedení je celkem 104m.

Délka přeložky zemního vedení je 23m.

Zemní práce

Výkop pro patku stožárů bude proveden v souladu s TPP 2001-2, část 4.

Pod mostem budou kabely vedeny v plastové chráničce pr.110mm s krytím min.1.0m. Trasa bude po dobu rekonstrukce mostu kryta silničními panely.

Ve volném terénu budou kabely položeny do výkopu s krytím min.0,6m do pískového lože celkové tl.15cm, podkladní vrstva bude tl.5cm a zásyp bude 5 cm.

Trasa bude kryta výstražnou fólií š. 33cm barvy oranžové a plastovou krycí deskou 25cm. Přesah výstražné fólie musí být min. 30mm od krajních kabelů. Zához se provede vhodnou zeminou se zhutněním na min.100%PS. Vzdálenost ostatních sítí musí odpovídat ČSN 736005. Trasa musí vést v min. vzdálenosti 1,5m od výsadby. Přebytková zemina bude odvezena na veřejnou zemní skládku – deponii.

Měření, zkoušky

Na metalických kabelech bude provedeno stejnosměrné a střídavé měření v souladu s TPP 2001 a TM 000003 CETIN.

SO470 – Přeložka vedení místního rozhlasu a VO

Zdůvodnění objektu

Předmětem stavebního objektu je návrh přeložky stožárů a nadzemního vedení místního rozhlasu a veřejného osvětlení (VO, MR), které jsou ve střetu se stavbou rekonstrukce mostu ev.č.412-004 (silnice II/412 v Dobšicích).

Ke střetu dojde z důvodu umístění dvou stožárů nadzemního vedení v těsné blízkosti třetího pilíře mostu a z důvodu umístění nadzemního kabelového vedení MR pod mostem podél třetího pilíře v jeho v těsné blízkosti.

Toto vedení včetně obou stožárů v současném stavu brání zahájení rekonstrukce mostu a je nutno ho v předstihu přeložit jako vyvolanou investici stavby rekonstrukce mostu.

Narušeny budou pouze nadzemní sítě, ke střetu se zemními kabely nedochází.

Na stožáru na jižní straně pilíře se nachází svítidlo VO (rozvod VO je zde ukončen a dále nepokračuje).

Vedení je v majetku Obce Dobšice.

Technické a funkční řešení

Základní technické údaje

Napěťová soustava rozvodu MR: 2 / 100V DC / IT.

Napěťová soustava rozvodu VO: 3 / PEN ~ 50Hz 3 x 230V / TN-C.

Vnější vlivy okolí dle ČSN 33 2000-5-51 ed.3: AB8 + AD3.

Ochrana proti nebezpečnému dotyku živých částí: polohou, izolací (ČSN 33 2000-4-41 ed.3).

Ochrana proti nebezpečnému dotyku neživých částí: polohou, izolací (ČSN 33 2000-4-41 ed.3).

Doba automatického odpojení: do 5sec.

Ochrana před atmosférickým přepětím: zemněním, dle ČSN 33 2000-5-54 ed.3.

Charakteristika zeminy: hlinitopísčité a jílovitá.

Výpočtová únosnost zeminy: 0,1-0,3 Mpa.

Stávající stav

Stávající vedení místního rozhlasu a VO v řešeném území je provedeno nadzemním vedením – izolovanými samonosnými kabely na dřevěných podpěrných bodech. Vedení VO je dle výše uvedeného popisu koncové, vedení MR pokračuje od mostu severním směrem do zástavby v ul. Pod Tratí. Průřez a typ stávajícího vedení není znám. Před realizací je nutno průřez ověřit.

Navrhovaný stav

Stožáry, které jsou situovány v blízkosti třetího pilíře mostu, budou přeloženy na jižní straně pilíře do vzdálenosti jihozápadním směrem přibližně 3.5m, na severní straně pilíře severním směrem přibližně 2.5m.

Nadzemní vedení kabelu MR, který vede pod nosnou konstrukcí mostu podél třetího pilíře, bude přeloženo do zemního vedení. Svod nadzemního vedení do zemní trasy bude provedeno v přeložených stožárech. Z důvodu vzniku vyššího tahového zatížení ve vrcholech stožárů budou stožáry vyměněny za stožáry v zesíleném provedení.

Pro přeložku budou použity stávající nadzemní kabely, které se vlivem odsunu stožárů zkrátí. Jako zemní kabel bude použit kabel typu CYKY.

Pro přeložku stožárů budou použity nové stožáry, přepojení kabelů bude provedeno v rozváděčových skříních na nových stožárech.

Stávající stožáry a vedení budou demontovány a ekologicky zlikvidovány.

Délka přeložky nadzemních vedení je celkem 25m.

Délka přeložky zemního vedení je 26m.

Kabelové trasy včetně umístění jednotlivých stožárů jsou zřejmé ze situace, která je součástí výkresové části PD.

Po dokončení pokládky kabelů je nutno proměřit jejich izolační stav a vystavit protokol o měření. Dokončení elektromontážních prací bude doloženo revizní zprávou včetně geodetického zaměření skutečného provedení.

Zemní práce

Výkop pro patku stožárů bude proveden v souladu s předpisem výrobce stožárů.

Pod mostem bude kabel MR veden v plastové chráničce pr.110mm s krytím min.1.0m. Trasa bude po dobu rekonstrukce mostu kryta silničními panely.

Ve volném terénu bude kabel položen do výkopu s krytím min.0,6m do pískového lože celkové tl.15cm, podkladní vrstva bude tl.5cm a zásyp bude 5 cm. Kabel bude veden v celé délce v chráničce pr.40mm

Trasa bude kryta výstražnou fólií š. 33cm barvy červená. Přesah výstražné fólie musí být min. 30mm od krajních kabelů. Zához se provede vhodnou zeminou se zhutněním na min.100%PS. Vzdálenost ostatních sítí musí odpovídat ČSN 736005. Trasa musí vést v min. vzdálenosti 1,5m od výsadby. Přebytková zemina bude odvezena na veřejnou zemní skládku – deponii.

Měření, zkoušky

Na kabelech MR bude provedena funkční zkouška. Celý systém MR podléhá výchozí el. revizi.

B.2.7 Základní popis technických a technologických objektů

Nejsou součástí stavby.

B.2.8 Zásady požární bezpečnostního řešení

Z hlediska požární ochrany stavba nevyvolá žádné zvláštní požadavky. Realizaci stavby nedojde ke zhoršení přístupnosti okolních nemovitostí pro požární vozidla.

Hodnocení požární bezpečnosti vychází z ustanovení § 41 vyhlášky č. 246/2001 Sb. s novelou vyhláškou č. 377/2021 Sb. („Požárně bezpečnostní řešení“), vyhlášky č. 23/2008 Sb. s novelou vyhláškou č. 232/2023 Sb. „o obecných technických podmínkách požární ochrany staveb“, vyhlášky č. 268/2009 Sb. s vyhláškou č. 266/2021 Sb. (vyhláška MMR „O technických požadavcích na stavbu“), ČSN 73 0802, ČSN 73 0873 a souvisejících norem.

V rámci stavby nejsou rekonstruovány ani nově budovány žádné pozemní stavební objekty (budovy). Z hlediska požární bezpečnosti stavba nezpůsobuje žádná omezení oproti stávajícímu stavu v době po uvedení do provozu.

Součástí stavby nejsou železniční vlečky, polní cesty, nové vodoteče ani nové silniční propustky přes vodoteče a občasné vodoteče.

Stavba je rekonstrukcí silničního mostu a stavební úpravou související komunikace.

V jednotlivých fázích výstavby, realizovaných dle návrhu plánu organizace výstavby, bude nutné přikročit k dopravním omezením. Po dobu výstavby musí být vždy zachován průjezdný profil a dostupnost vozidel požární ochrany.

Všechna dopravní omezení, která bude nutno na stávajících komunikacích při postupu výstavby realizovat, je nutno v dostatečném předstihu projednat se zástupci HZS kraje a zástupci záchranné služby.

Ve smyslu ČSN 73 0873 se zajištění požární vody pro objekty budované v rámci stavby nepožaduje. V rámci stavby nedochází k rušení žádných stávajících zdrojů požární vody (venkovní odběrní místa požární vody).

Vybavení objektů zařízení stavenišť přenosnými hasicími přístroji zajišťuje dodavatel stavby v rámci projektu zařízení stavenišť.

Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby je zajištěn po stávající komunikaci II/412. Veškeré komunikace v celé trase plně vyhovují pro průjezd mobilní požární techniky. Šířka komunikací se vůči stávajícímu stavu nezhorší.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Pro tuto stavbu není předmětem řešení. Stavba nemá nároky na spotřebu energie.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Stavba nebude mít zásadní vliv na zvýšení hlukové zátěže v okolí. Nový povrch komunikace sníží hlučnost od provozu automobilové dopravy.

Zvýšení zátěže se předpokládá pouze po dobu výstavby. V bezprostřední blízkosti stavby se nenachází žádné objekty pozemních staveb, které by bylo zapotřebí chránit.

Pro minimalizaci negativních vlivů stavby budou nutná následující opatření:

- používat pouze stroje a vozidla odpovídající vyhlášce o provozu na pozemních komunikacích
- práce ukončit po 18 hodině
- stávající zeleň, která bude zachována, chránit dřevěným bedněním
- umožnit průjezd po stávajících komunikacích
- vybourané materiály odvážet a skladovat na předepsaných skládkách
- při demoličních a výkopových pracích zamezit vzniku nadměrné prašnosti např. kropením
- čištění pneumatik dopravních prostředků, případně podvozku ostatních stavebních mechanismů před jejich výjezdem ze staveniště
- čištění veřejných komunikací v prostoru výjezdu ze staveniště.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží,

Stavba neřeší budovy (objekty) pro trvalé ubytování osob, které je nutné chránit před pronikáním radonu z podloží.

b) ochrana před bludnými proudy,

Součástí dokumentace nebyl korozní průzkum. Jedná se o opravu. Předpokládá se, že korozní podmínky zůstanou zachovány. Předpokládá se stupeň ochranných opatření č. 3 (korozní agresivity dle norem ČSN 03 8375 a ČSN 03 8365).

Pro stupeň č. 3 je podle TP 124 nutno navrhnout následující protikorozní opatření:

a) Primární ochrana

U všech konstrukčních celků bude dodrženo minimální krytí výztuže betonem, zejména u konstrukcí ve styku se zeminou. Je nutno maximálně omezit možnost vzniku trhlin v betonu. Volí se vhodná konstrukční a technologická opatření, např. úprava výztuže, nižší vodní součinitel a vhodný podíl frakcí kameniva do betonu. Použití vhodných betonů, jejichž receptury jsou v souladu s TP 124 – kap. 5.1 (dodržen předepsaný obsah chloridů v betonu – zkoušky používaného betonu, protokol)

b) Sekundární ochrana

Způsob sekundární ochrany spočívá v navržení vhodného systému ochrany povrchu betonu ohrožené konstrukce. Budou provedeny asfaltové nátěry spodní stavby proti agresivním podzemním vodám, atd., podle zatřídění z hlediska TP 124.

Výztuž nebude propojena a vyvedena na povrch jednotlivých konstrukcí.

c) ochrana před technickou seizmicitou

Působení technické seizmicity se nepředpokládá. K provádění stavební činnosti nesmí být použity stroje a mechanismy vykazující vysoké seizmické účinky. Typ a materiál konstrukce je odolný vůči malým seizmickým účinkům zejména svou hmotností.

d) ochrana před hlukem,

Stavbou není řešen.

e) protipovodňová opatření

Stavba se nachází mimo záplavová území.

f) Ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu

Vliv poddolování

Stavba se nenachází na území s účinky poddolování.

Výskyt metanu

Stavba se nenachází na území s výskytem metanu.

B.3 PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

a) Napojovací místa technické infrastruktury

V prostoru staveniště se nacházejí veškerá vedení inženýrských sítí, na které je možné napojit případný mobilní objekt zařízení staveniště – zařízení staveniště není touto dokumentací řešeno – je plně v gesci dodavatele stavby.

V zájmovém území jsou vedeny tyto stávající sítě technické infrastruktury:

- Veřejní osvětlení – nadzemní (obec Dobšice)
- Místní rozhlas – nadzemní (obec Dobšice)
- Sděl. vedení – nadzemní (CETIN a.s.)
- Metalický kabel – zaměřený (CETIN a.s.)
- Metalický kabel – nezaměřený (CETIN a.s.)
- Podzemní vedení NN (EG.D, a.s.)
- Nadzemní vedení NN (EG.D, a.s.)
- Plynovod STL – (GasNet Služby, s.r.o.)
- Kanalizace podzemní – (Vodárenská akciová společnost a.s.)
- Vodovod podzemní – (Vodárenská akciová společnost a.s.)

V rámci stavby jsou navrženy přeložky sítí technické infrastruktury. Jedná se o následující sítě technické infrastruktury:

- SO460 – Přeložka sdělovacího vedení CETIN – není součástí PD, řešeno samostatně
- SO470 – Přeložka vedení místního rozhlasu a VO

b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Nejsou stavbou řešeny.

B.4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ A ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

a) Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace

Rekonstrukce mostního objektu na silnici II/412, most ev. č. 412-004, oprava bude řešena ve staničení km 2,687 – 2,851. Úsek se nachází v k.ú. Dobšice, okres Znojmo v Jihomoravském kraji.

V místě řešeného úseku se nenachází žádné křížení, avšak z důvodu, že se bude jednat o úplnou uzavírku, budou stavbou dotčeny některá křížení s místními a účelovými komunikacemi, a především hlavní tah na Vídeň, resp. na Brno (silnice II/412). Vzhledem k tomu bude vyznačena objízdná trasa. Objízdná trasa bude vyznačena na komunikacích I/53, II/413 a II/412 ve směru Wien, Znojmo a Brno, Pohořelice, viz situace DIO.

Řešený most se nachází v blízkosti křížení silnic II/412 a I/53. V řešeném místě se nenachází autobusové zastávky. Autobusy budou rovněž využívat objízdnou trasu.

Chodci budou stavbou dotčeni v případě stavebních prací pod mostem, chodník pod mostem bude počas stavby uzavřen.

Řešený most bude uzavřen, včetně místní komunikace vedoucí pod ním a úzké, málo únosné místní komunikace vedoucí od ul. K Hájků podél uzavřeného úseku.

Jednosměrná část místní komunikace vedoucí podél silnice II/412 bude po dobu uzavření místní komunikace vedoucí pod mostem zobousměrněna. Jízdní pruhy v obousměrném úseku místní komunikace budou rozděleny přechodným VZD V1a (0,125) délky 50 m ve žluté barvě. V ústí komunikace na silnici I/53 bude vyznačeno přechodné VZD V5 ve žluté barvě a přednost vozidel bude upravena DZ P6. Silnice I/53 bude od křížení se silnicí II/412 rovněž zobousměrněna a v místě křížení bude provedena úprava vedení vozidel pomocí směrovacích desek Z4 (+S7). V blízkosti prodejny potravin a smíšeného zboží COOP JEDNOTA budou vyklizena některá parkovací stání podél komunikace I/53 v místě, kde se zužuje jízdní pruh ve směrovém oblouku komunikace (kvůli průjezdu techniky stavby). Od křížení silnice I/53 s II/413 bude na silnici I/53 zneplatněno DZ B4 + E14.

Na místní komunikaci ul. Znojemská je osazeno stávající DZ B12 + E5 + E13, kterým je zakázán vjezd vozidlům nad 3,5 t mimo vozidel MAD. Tato komunikace následně přechází v ul. Dobšickou a vede po kruhovém objezdu, kterým bude vedena objízdná trasa. Ze strany od kruhového objezdu není vjezd vozidel nad 3,5 t omezen, bude zde tedy doplněno DZ B12 + E5 s textem „3,5 t“ + E13 s textem „MIMO MAD“ a na kruhovém objezdu DZ B24a + E9 + E5 s textem „3,5 t“ + E13 s textem „MIMO MAD“.

Na uzavření mostu budou řidiči upozorněni pomocí DZ IP22.

V zimním období bude dopravní značení pravidelně kontrolováno odpovědnou osobou a bude udržováno v čistotě a dobrém technickém stavu. Komunikace, na kterých bude vyznačena objízdná trasa, budou po celou dobu sjízdné. Zimní údržba bude prováděna dle běžných zvyklostí v koordinaci se stavbou.

Pro požadavky obce Dobšice je nutné během výstavby zabezpečit v blízkosti budovy základní školy a budovy mateřské školy v správě obce Dobšice dohled na přechodech pro chodce v nejfrekventovanější dobu pohybu chodců. Dále je nutné provést před stavbou

pasport místních komunikací dotčených stavbou s v souvislosti s objízdnými trasami. V případě poškození místních komunikací je nutné provést opravu.

Zhotovitel je ve stupni RDS povinen zohlednit omezení dopravy pod mostem na silnici II/412 a případně navrhnout úpravu dopravních omezení vzhledem ku použité technologii

b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Beze změny oproti stávajícímu stavu.

Na veřejnou dopravní infrastrukturu se stavba napojuje prostřednictvím stávající komunikace II/412.

c) Doprava v klidu

Není předmětem stavby.

d) Pěší a cyklistické stezky

Nejsou předmětem stavby.

B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍ TERÉNNÍCH ÚPRAV

a) terénní úpravy

Kolem křídel mostu a v místě přechodu římsy do nezpevněné krajnice bude zhotovena dlažba z lomového kamene. Plochy mostem se po skončení stavby upraví válcovanou štěrkodrtí. Svah před opěrou OP1 se zpevní polo vegetačními tvárnicemi do štěrkového lože tl. 150 mm.

Svahy násypu zemního tělesa komunikace dotčeny stavbou budou ohumusovány a osety travním semenem. Dočasné zábory budou po dokončení stavby uvedeny do původního stavu.

b) použité vegetační prvky

Nejsou navrženy. Svahy zemního tělesa budou zatravněny.

c) biotechnická, protierozní opatření

Nejsou navržena.

B.6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

a) Vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda a půda

Vliv na ovzduší a klima

Navržený záměr není z hlediska platné legislativy žádným zdrojem znečištění ovzduší. Případné negativní vlivy výstavby na ovzduší lze hodnotit za běžných podmínek jako nevýznamné. V případě potřeby (specifické meteorologické podmínky) budou negativní vlivy v maximální možné míře redukovány organizačními a technickými opatřeními.

Stavba nepředstavuje změnu reliéfu, která by mohla způsobit registrovatelné ovlivnění proudění vzduchu, nebo významnou změnu insolace nebo jiných fyzikálních charakteristik.

Vlastní změna mikroklimatu bude odpovídat změně v rostlinném krytu, která nebude významná a projeví se pouze přímo v daném místě. Z klimatologického hlediska nepředstavuje záměr žádnou reálnou ani potenciální změnu.

Vliv na hlukovou situaci a další fyzikální charakteristiky

Stavba nebude mít zásadní vliv na zvýšení hlukové zátěže v okolí.

Vliv na povrchové a podzemní vody

Stavba nebude mít negativní vliv na povrchové a podzemní vody.

Léčivé prameny se v blízkosti stavby nevyskytují.

Odtok dešťových vod z vozovky je zajištěn podélným a příčným sklonem vozovky a svedením prostřednictvím odpadního potrubí do stávající kalové jámy. Realizací nedojde k ovlivnění hydrogeologických poměrů.

Odpady

Odpady budou vznikat zejména v době výstavby mostu a komunikace. Provoz mostu a komunikace, vznik odpadu (vyjma případného inertního posypového materiálu používaného v rámci zimní údržby) nepředpokládá vznik odpadů. Přesný výčet odpadů, které budou vznikat během výstavby, a vyčíslení množství bude provedeno v následujících stupních projektové dokumentace. Přesné vyčíslení produkce jednotlivých druhů odpadu během výstavby a stanovení konkrétního způsobu odstranění nebo využití provede dodavatel stavby. Nakládání s odpady vznikajícími při výstavbě bude zajišťovat dodavatel stavby. Na dodavateli stavby bude požadováno, aby co největší množství odpadu bylo recyklováno a využito jako druhotná surovina.

Vlivy na půdu a horninové prostředí

Stavbou nedojde k záboru pozemků zemědělského půdního fondu (ZPF). Nedojde k dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL).

b) Vliv na přírodu a krajinu (ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů apod.), zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině

V průběhu stavebních prací může být vliv na faunu a flóru negativní, kdy dojde k rušení živočichů stavební mechanizací. Tyto vlivy budou krátkodobé a minimalizované.

Potenciálním negativním vlivem bude možné šíření antropofytů nebo riziko havárie s únikem nebezpečných látek. Také tyto negativní vlivy budou minimalizované (v případě potenciální havárie navíc krátkodobé) a jejich možné následky lze kompenzovat nebo zcela eliminovat.

Během stavby je nutné provádět kontrolu všech výkopů a zajistit vybírání spadlých živočichů – obratlovců a jejich následné vypuštění do přírody. Výkopy, do nichž nebude možno vstupovat, nebo výkopy zaplavené vodou, musí být ohrazeny tak, aby do nich nemohli živočichové spadnout.

Vliv na chráněné objekty (kulturní památky, historicky či architektonicky významné objekty), a to jak pozitivní, tak negativní, lze vyloučit. Objekty evidované v ústředním seznamu kulturních památek se nacházejí v dostatečné vzdálenosti od místa realizace plánovaného záměru. Záměr svou povahou (nevýrobní stavba malého rozsahu) nebude zdrojem rušivých vlivů, které by mohly ovlivnit kulturní památky nacházející se na katastru města.

Při realizaci stavby musí být dodržena zákonná ochrana dřevin rostoucích mimo les a respektována norma ČSN 83 9061 „Technologie vegetačních úprav v krajině – ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích“ tak, aby nedošlo k poškození, nebo zničení dřevin rostoucích na dotčených, nebo sousedících pozemcích

Stavbou se nezmění stávající krajinný ráz ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 Sb., O ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Při realizaci díla je nutno maximálně omezit dopad výstavby na stávající zeleň uvedené lokality. Stavbou nebude dotčena stávající vzrostlá zeleň.

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba nemá vliv ani nezasahuje do území Natura 2000.

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

Není řešeno – záměr nepodléhá posuzování dle zákona 100/2001 Sb. v novelizovaném znění – jedná se o podlimitní záměr nevyžadující zpracování dokumentace EIA.

e) V případě záměru spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno

Není řešeno.

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

Ochranná pásma překládaných inženýrských sítí budou stanovena podle požadavků dotčených správců.. Stavba nenavrhuje nová ochranná pásma.

B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA

Řešení stavby nevyžaduje žádné zvláštní ani jiné nároky na zvýšenou ochranu obyvatelstva.

B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

B.8.1 Technická zpráva

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

Zajištění veškerých zdrojů potřebných pro realizaci stavby bude věcí zhotovitele stavby. Pro přívod médií na stavbu se předpokládá využití stávající inženýrských sítí nebo jejich zajištění zhotovitelem stavby jiným způsobem. Staveništní přípojky budou vybaveny zařízeními pro odpočet spotřeby (elektroměr apod.) a způsob vyrovnání dodavatele stavby a jednotlivých správců inž. sítí bude právně ošetřen ve smlouvě. Vodu pro potřeby stavby je možno také dovážet v cisternách, přívod elektrické energie je možné zajistit mobilním dieselovým agregátem.

b) Odvodnění staveniště

Možná srážková voda z výkopů a hloubených jam bude čerpána.

c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Zařízení staveniště (plochy případně jiné objekty zařízení staveniště) bude řešeno zhotovitelem stavby v souladu s jeho potřebami a podmínkami výstavby daným stavem

zařízení a možnosti provozu v době realizace. V dokumentaci nejsou plochy zařízení staveniště stanoveny. Pro zřízení staveniště lze využít plochy v prostoru stavby.

Staveniště se musí zřídit, uspořádat a vybavit přístupovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby se stavby mohly řádně a bezpečně provádět, upravovat nebo odstraňovat. Nesmí přitom docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí staveb, ohrožování bezpečnosti provozu na veřejných komunikacích ke znečišťování komunikací, ovzduší a vod, k zamezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k zastávkám městských hromadných prostředků, k vodovodním sítím, požárním zařízením a k porušování podmínek ochranných pásem a chráněných území.

Staveniště se vhodným způsobem oplotí nebo jinak zajistí, vyžadují-li to bezpečnost osob, ochrana majetku nebo jiné zájmy společnosti. Oplocení nesmí ohrožovat bezpečnost dopravy na veřejných komunikacích. Staveniště, staveništní zařízení, oplocení staveniště, která jsou zcela nebo zčásti umístěna na veřejných komunikacích a veřejných prostranstvích, se musí zabezpečit, výrazně označit reflexními značkami a za snížené viditelnosti náležitě osvětlit a opatřit výstražnými světly.

Obvod staveniště je vymezen trvalým a dočasným zábořem. Manipulační pruhy podél stavby, plochy pro deponie a zařízení staveniště si bude zajišťovat zhotovitel stavby samostatně na základě vlastní přípravy stavby.

Podzemní energetické, telekomunikační, vodovodní a kanalizační sítě v prostoru staveniště se vyznačí polohově a výškově nejpozději před předáním staveniště. Musí se včetně měřičských značek v prostoru staveniště po dobu stavebních prací náležitě chránit a podle potřeby zpřístupnit.

Stavba bude přístupná ze stávající silnice II/412.

d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

V období výstavby budou eliminovány emise fyzikálních a chemických vlivů ze staveniště:

- kropením staveniště zejména v letních měsících, aby bylo zamezeno nadměrnému víření prachu v blízkosti residenčních objektů
- zajištěním čistoty pozemních komunikací a očištěním vozidel opouštějících staveniště; čištění pozemní komunikace musí být prováděno systematicky;
- vhodným rozmístěním mechanizace a strojů na staveništi;
- vypínáním motorů strojů v době mezi výkony (v době nečinnosti);
- kontrolou technického stavu strojů a mechanizace;
- prováděním stavebních prací v denní době a jenom během pracovních dnů; (vzhledem k rozsahu a charakteru záměru je možné práci v noci a během dnů pracovního klidu vyloučit).

Staveniště se nachází v řídce zastavěném území. V případě nutnosti je doporučeno provést pasportizaci okolních (nejpřilehlejších) budov.

Vzhledem k typu stavby – rekonstrukce, zásah do pozemků viz. Záborový elaborát

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

Prostor stavby musí být oplocen, střežen a zřetelně označen tabulkami „Zákaz vstupu na staveniště“. Veškeré výkopy pod základy musí být před zasypáním zabezpečené ohrazením proti pádu do výkopu.

Zhotovitel určí způsob zabezpečení staveniště proti vstupu nepovolaných fyzických osob, zajistí označení hranic staveniště tak, aby byly zřetelně rozeznatelné i za snížené viditelnosti, a stanoví lhůty kontrol tohoto zabezpečení. Zákaz vstupu jakožto i zákaz vjezdu nepovolaným fyzickým osobám musí být vyznačen bezpečnostní značkou na všech vstupech, resp. vjezdech a na přístupových komunikacích, které k nim vedou.

Podzemní energetické, telekomunikační, vodovodní a kanalizační sítě v prostoru staveniště se vyznačí polohově a výškově nejpozději před předáním staveniště. Musí se včetně měřičských značek v prostoru staveniště po dobu stavebních prací náležitě chránit a podle potřeby zpřístupnit.

Stavby, veřejná prostranství, komunikace a zeleň, které jsou v dosahu negativních účinků zařízení staveniště, se musí po dobu provádění nebo odstraňování stavby bezpečně chránit.

V rámci stavby dojde ke kácení náletových dřevin kolem křídla 4P. Celkem bude vykáceno 8ks náletové dřeviny, z toho 3ks průměru do 20cm a 5ks do průměru 10cm. Průměry dřevin byly přebrány z geodetického zaměření stavby.

f) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Dočasné a trvalé zábory jsou zakresleny v příloze E_02 Záborový elaborát.

g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

V prostoru stavby se v současnosti nevyskytují žádné bezbariérové trasy. Není řešeno.

h) Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace

Zhotovitel je povinen zabezpečit co nejmenší vytváření emisí během výstavby, použít vhodné postupy a také zabezpečit likvidaci vzniklých nežádoucích produktů dle platných předpisů.

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

Vhodnost zpětného použití výkopových zemin bude prověřena na stavbě akreditovanou laboratoří. Veškeré nevhodné zeminy budou odvezeny na příslušnou sládku.

j) Ochrana životního prostředí při výstavbě

Viz. B.6.

k) Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví, plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Plán BOZP je součástí samostatné přílohy dokumentace.

l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Vzhledem k typu stavby není řešeno. V prostoru stavby se nevyskytují žádné objekty vyžadující bezbariérové užívání. Chodník na mostě je neveřejný. Není potřeba řešit přístup a užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

m) Zásady pro dopravní inženýrská opatření

Dopravní opatření je uvedeno ve výkresových přílohách PD C_04.

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

Celá stavba bude prováděna tak, aby byl po dobu výstavby zachován přístup ke všem objektům v lokalitě. Přístup na staveniště bude po stávající silnici II/412.

V místě řešeného úseku se nenachází žádné křížení, avšak z důvodu, že se bude jednat o úplnou uzavírku, budou stavbou dotčeny některá křížení s místními a účelovými komunikacemi, a především hlavní tah na Vídeň, resp. na Brno (silnice II/412).

Vzhledem k tomu bude vyznačena objízdná trasa. Objízdná trasa bude vyznačena na komunikacích I/53, II/413 a II/412 ve směru Wien, Znojmo a Brno, Pohořelice, viz situace DIO.

o) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Zařízení staveniště (plochy případně jiné objekty zařízení staveniště) bude řešeno zhotovitelem stavby v souladu s jeho potřebami a podmínkami výstavby daným stavem zařízení a možnosti provozu v době realizace. V dokumentaci nejsou plochy zařízení staveniště stanoveny. Pro zařízení staveniště lze využít plochy v prostoru stavby.

Staveniště je přístupné ze stávající silnice II/412

p) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

Doba provádění se odhaduje na cca 8 měsíců. Pro výstavbu je uvažováno s jednou stavební sezónou. Upřesňující harmonogram stavby předloží dodavatel stavby ve výběrovém řízení dle vlastních kapacit. Popis stavebních prací v jednotlivých etap je uveden v kapitole 2.1 i).

B.8.2 Výkresy

Výkres DIO stavby viz příloha C_04 – Situace PDZ a objízdných tras.

B.8.3 Harmonogram výstavby

Harmonogram stavby předloží dodavatel stavby ve výběrovém řízení dle vlastních kapacit. Popis stavebních prací v jednotlivých etap je uveden v kapitole 2.1 i).

B.8.4 Schéma stavebních postupů

Výkresy postupu výstavby jsou součástí výkresové dokumentace SO201. Popis stavebních prací v jednotlivých etap je uveden v kapitole 2.1 i).

B.8.5 Bilance zemních hmot

Výkaz materiálu je uveden v samostatné příloze H – Soupis prací.

B.9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Není předmětem PD.

!!! Tato projektová dokumentace neslouží k realizaci stavby!!!

Zhotovitel stavby je povinen vypracovat realizační dokumentaci stavby (RDS), která dořeší detailně projekt stavby v závislosti na technologii zhotovitele.

V Ostravě, 11/2024

Vypracoval: Ing. Zdenko Peťovský