
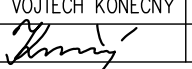

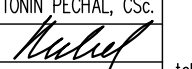


Duševní a průmyslové vlastnictví

PIS PECHAL, s.r.o.

Veškerá práva vyhrazena
Postoupiti třetím osobám není dovoleno

ZMĚNA		DATUM		PROVEDL	PODPIS
HIP	ZOD. PROJEKTANT	VYPRACOVAL	KONTROLOVAL	PIS PECHAL, s.r.o. Projektové a inženýrské služby 602 00 BRNO, Lidická 42 tel: 731 482 865, 545 213 466, e-mail: pis@pechal.cz	
ING. JAN KRAKOVÍČ	ING. VOJTĚCH KONEČNÝ	ING. JAN KRAKOVÍČ	ING. ANTONÍN PECHAL, CSc.		
					
OBJEDNATEL				Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje příspěvková organizace kraje	
STAVBA				II/377 Rájec – Jestřebí, most 377–008, okružní křižovatka	
ČÁST <div style="text-align: center; font-size: 24px; font-weight: bold;">PRŮVODNÍ ZPRÁVA</div>				MĚŘÍTKO	FORMÁT
				ČÍS.PŘÍLOHY	ČÍS.PARÉ
				A	

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1. Stavba

Název stavby: : II/377 Rájec - Jestřebí, most 377-008, okružní křižovatka
Místo stavby : Rájec- Jestřebí, Silnice II/377
Okres : Blansko
Katastrální území : Rájec nad Svitavou, Jestřebí, Spešov
Kraj : Jihomoravský
Charakter stavby : Rekonstrukce
Správce mostu : Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje,
příspěvková organizace kraje
Stupeň projektu : PDPS

1.2. Investor, objednatel

Investor, objednatel, žadatel: Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspěvková organizace kraje se sídlem Žerotínovo nám. 449/3, 602 00 Brno
jednající: Ing. Janem Zouharem, ředitelem
IČ: 70932581

1.3. Projektant

Generální projektant : PIS PECHAL, s.r.o., Lidická 42, 602 00 Brno, IČ 02365952

Hlavní inženýr projektu (HIP) : Ing. Jan Krakovič
autorizovaný technik pro dopravní stavby, specializace
nekolejová doprava, ČKAIT 1003472

Zodpovědný projektant : Ing. Vojtěch Konečný
autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské konstrukce,
ČKAIT 1002664

1.4. Podzhotovitelé

- **Aditis, s.r.o.**, Rokytova 2667/20, Brno 615 00... Výškopisné a polohopisné zaměření
- **IMOS BRNO, a.s.**, Olomoucká 174, Brno 627 00 ...Diagnostický průzkum vozovky
- **Ing. Lubomír Káňa**, +420 607 847 880 ... Traťové výluky SŽDC
- **Mostní vývoj, s.r.o.**, B. Martinů 137, Brno 602 00 ...Doplňkový diagnostický průzkum mostu
- **Ing. Antonín Pechal, CSc.**- Projektové a inženýrské služby (PIS), Lidická 42, 602 00 Brno
- **Ing. Petr Neuvald** ... Plán BOZP

2. ZÁKLADNÍ POPIS STAVBY

2.1. Základní údaje o stavbě

Stavba se nachází v Jihomoravském kraji v okrese Blansko na území města Rájec-Jestřebí. Stavba se nachází především na sil. II/377, z části na sil. II/374 a III/37433. Dle katastrální mapy se místo stavby nachází na katastrálním území Rájec nad Svitavou, Jestřebí a částečně i Spešov.

Předmětem akce je rekonstrukce mostu ev.č. 377-008, který převádí komunikaci II. třídy č. 377 přes železniční trať Brno – Česká Třebová na území města Rájec – Jestřebí, komunikace směrem k okružní křižovatce, samotná okružní křižovatka včetně napojení na navazující komunikaci II/374, II/37433 a část komunikace II/377 až k mostu ev.č. 377-009. Součástí stavby je i úsek komunikace II/377 před mostem v délce cca 40 m. Začátek resp. konec úpravy silnice bude směrově i výškově plynule navazovat na stávající komunikaci.

Bude provedena výměna mostního svršku včetně nové spádové desky a sanace spodní stavby.

Během stavby bude komunikace vedoucí přes most uzavřena a doprava bude řešena pomocí objízdné trasy. Při výstavbě nové okružní křižovatky bude provoz (pouze pro jeden linkový spoj IDS JMK) veden omezeně přes staveniště na stávající komunikaci. Objízdné trasy jsou detailně zpracovány v objektu SO 901 – Dopravně inženýrská opatření.

2.2. Význam a zdůvodnění stavby

Stavba je vyvolána především špatným stavem mostu přes trať SŽDC, nevyhovující okružní křižovatkou a poruchami silnice II/377. Stavbou dojde k výraznému zlepšení stavu trasy.

Most ev.č. 377-008 je zařazen do stavebního stavu – V špatný. Pokud nedojde v blízké době k celkové rekonstrukci mostu, je zde nebezpečí rychlého zhoršování stavebního stavu mostu. V závěrech doplňkového diagnostického průzkumu je jednoznačně uvedeno, že je nutno přistoupit k rozsáhlé rekonstrukci mostu jinak hrozí do 10 let jeho snesení.

Rekonstrukcí mostu dojde ke zvýšení zatížitelnosti ($V_n = 27$ t, $V_r = 64$ t) – viz SO 201 Most a zlepšení stavebního stavu (stav II – velmi dobrý, použitelnost I).

Úkolem projektu bylo vypracování dokumentace pro stavební povolení (DSP) a později proj. dokumentace pro provádění stavby (PDPS) ve shodě se Směrnicí pro dokumentaci staveb pozemních komunikací vydanou MD ČR z r. 2007 a s příslušnými technickými a právními předpisy a normami. Bylo třeba respektovat hlediska na začlenění stavby do krajiny s požadavkem optimálního záboru půdy a minimálního nepříznivého účinku na životní prostředí s přihlédnutím na dodržení požadovaných parametrů a uživatelských požadavků.

2.3. Předpokládaný průběh stavby

Předpokládaná doba výstavby je 9 měsíců – od března do prosince. Rok výstavby bude ještě upřesněn dle průběhu stavebního řízení, výběru dodavatele a zajištění prostředků na realizaci stavby. Stavba bude členěna do čtyř základních etap (částí), které jsou podrobně popsány v části E. – Plán organizace výstavby.

2.4. Vazby na regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace a na územní rozhodnutí, nebo územní souhlas včetně plnění jeho podmínek

Město Rájec – Jestřebí má schválený územní plán. Stavba není navržena v rozporu s ÚP dokumentací.

2.5. Přehled správců a uživatelů

Silnice II/377, II/374, II/37433 - správce: SÚS JmK

Most ev.č. 377-008 - správce: SÚS JmK

Inženýrské sítě:

Sdělovací a zabezpečovací kabely podél tratě, nadzemní vedení VN (1.pole mostu)-

– SŽDC, s.o popř. Telematika, a.s.

Trakční vedení – SŽDC, s.o.

Nadzemní i pozemní vedení VO – VTS, s.r.o. městys Rájec-Jestřebí

Kanalizace jednotná - VTS, s.r.o. městys Rájec-Jestřebí

Vodovod - VTS, s.r.o. městys Rájec-Jestřebí

Podzemní sdělovací kabel – O2 Czech Republic, a.s.

2.6. Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití

Povrch zájmového území je téměř vodorovný. Most i převáděná komunikace je uměle vyvýšen o přibližně 10 m oproti původnímu terénu do násypu nad železniční trať.

Staveniště se nachází v kraji Jihomoravském v okrese Blansko na území města Rájec – Jestřebí. Stavba se nachází na sil. II/377 a z části na sil. II/374 a III/37433. Dle katastrální mapy se místo stavby nachází na katastrálním území Rájec nad Svitavou, Jestřebí a částečně Spešov.

Využití území jako celku se nemění. U některých pozemků dochází k trvalým záborům s ohledem na vybudování nové okružní křižovatky.

2.7. Celkový dopad stavby a jejího provozu na dotčené území

Stavba je esteticky začleněna do okolí tak, aby byl v minimální míře narušen ráz okolní krajiny. Stavbou dojde k dočasným i trvalým záborům pozemků. Zábory jsou řešeny v příloze F1. Záborový elaborát.

Zařízení staveniště je uvažováno na komunikaci II/377 za mostem.
Stavba mírně omezí, ale umožní přístup na všechny pozemky stavbou dotčené.

3. PODKLADY A PRŮZKUMY

3.1. Přehled výchozích požadavků na vypracování PDPS, podklady

- Zatížitelnost mostu je stanovena v rámci DSP na základě přepočtu zatížitelnosti.
- Stavební stav mostu po rekonstrukci se předpokládá nejhůře II – velmi dobrý, použitelnost I
- Šířkové uspořádání komunikace – S 10,5/50, 60, 70.
- Šířkové uspořádání na mostech – šířka na mostě 10,5 m (mezi svodidly).
- Na mostě bude proveden oboustranný revizní chodník o šířce min. 950 mm.

- Zjištění celkového rozsahu a problematiky záborů pozemků a účinky stavby na životní prostředí.
- Polohopisné a výškové zaměření mostu a příslušných částí komunikací včetně zakreslení hranic pozemků v souřadném systému S-JTSK a výškovém systému Balt p.v. - provedla firma Aditis, s.r.o.

3.2. Výčet podkladů a průzkumů použitých k vypracování PDPS

- Investiční záměr – zpracovala firma Linkprojekt, s.r.o. v r .2012
- Výzva více zájemcům o veřejnou zakázku k podání nabídky
- SoD č.368/2014 s objednatelem – SÚS JmK
- Diagnostický průzkum – Mostní vývoj, s.r.o., listopad 2012 (součást invest. záměru)
- Doplnkový diagnostický průzkum – Mostní vývoj, s.r.o., říjen 2014
- Hlavní prohlídka mostu z října 2013,
- Údaje z databáze mostů BMS (systém hospodaření s mosty)
- Mostní list,
- Závěry z výrobních výborů (VV1 – 24.7.2014, VV2 – 4.9.2014, VV3 – 3.11.2014)
- Polohopisné a výškové zaměření mostu a příslušných částí komunikací včetně zakreslení hranic pozemků v souřadném systému S-JTSK a výškovém systému Balt p.v. - provedla firma Aditis, s.r.o.
- Projekt DSP – PIS Pechal,s.r.o. – 11/2014

3.3. Podmínky orgánů státní správy vyplývající ze zvláštních předpisů a jejich plnění

Projektová dokumentace je vypracována v souladu s podmínkami DOSS a správců IS. Písemná vyjádření jsou obsahem přílohy F.2 Doklady.

4. ČLENĚNÍ STAVBY

Stavba je dělena na tyto stavební objekty:

- SO 001 – Příprava území
- SO 101 – Komunikace II/377
- SO 201 – Most ev. č. 377-008
- SO 401 – Úprava VO
- SO 403 – Úprava VN
- SO 651 – Traťové výluky SŽDC
- SO 801 – Úprava území
- SO 901 – DIO
- SO 902 – Dopravní značení

Součástí stavby nejsou žádné provozní soubory.

5. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

5.1 Souhrnný technický popis

Předmětem akce je rekonstrukce mostu ev.č. 377-008, který převádí komunikaci II. třídy č. 377 přes železniční trať Brno – Česká Třebová na území města Rájec – Jestřebí, komunikace směrem k okružní křižovatce, samotná okružní křižovatka včetně napojení na navazující komunikaci II/374, II/37433 a část komunikace II/377 až k mostu ev.č. 377-009. Součástí stavby je i úsek komunikace II/377 před mostem v délce cca 40 m.

Během stavby bude komunikace vedoucí přes most uzavřena a doprava bude řešena pomocí objízdné trasy. Při výstavbě nové okružní křižovatky bude provoz linkové dopravy IDS JMK veden omezeně přes staveniště na stávající komunikaci. Objízdné trasy jsou detailně zpracovány v objektu SO 901 – Dopravně inženýrská opatření.

Součástí stavby jsou i výluky na trati SŽDC potřebné při rekonstrukci mostu.

5.2. Technický popis jednotlivých objektů

5.2.1. Pozemní komunikace

SO 101 – Komunikace. Celá stavba je rozdělena na 5 úseků. Úsek č. 1 (hlavní a nejdelší trasa) začíná na sil. II/377 před mostem 377-008 přes koridor (SO 201) a končí před malou okružní křižovatkou (dále jen MOK). Od km 0,030 38 do km 0,168 52 tj. na dl. 138,14 m se nachází stávající rekonstruovaný most, který je výkazem výměr i výkresově předmětem SO 201 – Most ev. č. 377-008. Celková délka úpravy úseku 1 vč. mostu je 357,58 m, bez mostu je to 219,44 m.

Úsek č. 2 je pokračováním úpravy na sil. II/377 za MOK směrem na Sloup, délka úpravy úseku 2 je 209,85 m.

Úsek č. 3 je napojením nové MOK na sil. II/374 směr Blansko, délka úpravy úseku 3 je 22,89 m.

Úsek č. 4 je napojením nové MOK na sil. III/37433 směr Rájec (ulice Spešovská), délka úpravy úseku 4 je 12,00 m od okraje MOK. Úsek č. 5 je nová MOK na křížení tří silnic II/377 (2 větve), II/374 a III/37433. Délka úpravy úseku 4 v ose jízdního pruhu MOK je 76,96 m. Poblíž mostu a kolem nové MOK včetně úseků 3 a 4 dojde k výměně celé skladby vozovky, na zbývající trase pouze k výměně krytu příp. k lokální výpravce podkladní vrstvy.

SO 901 – Obsahem tohoto stavebního objektu je uzavírka silničního mostu ev. č. 377-008 přes železniční trať Česká Třebová - Brno a uzavírka okružní křižovatky na silnici II/377 v obci Rájec-Jestřebí, okres Blansko. Uzavírka silnice II/377 je vyvolána stavební činností spojenou s rekonstrukcí stávajícího mostu a okružní křižovatky. Během stavebních prací bude provoz převeden na objízdnou trasu. Linka IDS JMK 235 bude jezdit přes okružní křižovatku II/377-II/374.

SO 902 – Obsahem tohoto stavebního objektu je trvalé vodorovné a svislé dopravní značení. U svislého počítáme s výměnou veškerých stávajících DZ.

5.2.2. Mostní objekty

SO 201 - Most ev.č. 377-008 – jde o most přes koridor železniční tratě Brno – Česká Třebová o 4 mostních polích. Staticky nosná konstrukce působí jako 4 prostá pole. Hlavní

nosná konstrukce sestává z 9 ks předpjatých ŽB prefabrikátů I-73 výšky 1400 mm, šířky 1150 mm a délky 29960 mm v každém poli. Prefabrikáty jsou dle diagnostiky vyrobeny z betonu B400 (C30/37) a jsou vyztuženy betonářskou ocelí 10425 (V) a předpínací výztuží. V rámci rekonstrukce bude kompletně vyměněn mostní svršek včetně spádové desky, která bude nově spřažena s nosnou konstrukcí. Nově budou provedeny přechodové oblasti. Volná šířka mezi svodidly bude stejně jako stávající 10,5 m. Na mostě budou oboustranné revizní chodníky šířky 1050 mm (levý) a 950 mm (pravý). Příčný sklon vozovky na mostě bude jednostranný 3,5%. Spodní stavba zůstane stávající a bude sanována. Taktéž nosná konstrukce bude sanována (včetně dutin mezi nosníky. Nově budou vybetonovány koncové příčníky. Ložiska budou očištěna a opatřena novou PKO.

5.2.3 Odvodnění pozemní komunikace

Odvodnění je navrženo shodně se stávajícím stavem, tj. převážně na přilehlý nezpevněný terén vsakem do podzemí a částečně do kanalizace.

Srážková voda je díky příčnému sklonu vozovky svedena z obou jízdních pásů na okraj vozovky a dále vsakem do podzemí. Na MOK je navržen odstředný příčný sklon 2,5%. Voda steče na okraj MOK. Větve Ú1 a Ú2 směrem od MOK stoupají, větve Ú3 a Ú4 jsou od MOK v klesání, tudíž voda poteče do těchto připojení. Na Ú4 je funkční stávající uliční vpust (dále jen UV). Na Ú3 je stávající UV ve vlastnictví i správě SÚS, která bude odstraněna. Navržena je nová vpust napojená do koncové revizní stávající šachty. Odtok z UV je navržen kameninovým potrubím DN 150.

Po průzkumu koncové revizní šachty byl zjištěn její špatný technický stav, proto je navržena šachta nová.

Plán komunikace vychází v naprosté většině nad přilehlý stávající terén, nejsou proto navrženy trativody. Pouze v km 0,010 – 0,055 na Ú5 tj. část okružní křižovatky, kde navazuje chodník, je navržen trativod vpravo. Napojen bude do uliční vpusti.

V km 0,004 50 Ú2 vpravo se nachází stávající vtokový objekt napojený na koncovou šachtu jednotné kanalizace. V tomto místě je navržen nový chodník, proto je nutné odsunout tento objekt. Bude přidána trouba DN 300 a navržen nový vtokový objekt viz příloha 06 – Vtokové zařízení.

5.2.4 Vybavení pozemní komunikace

Na celé délce úpravy budou odstraněna stávající svodidla a nahrazena novými. V místech bez svodidel budou osazeny směrové sloupky. Trvalé dopravní značení je součástí SO 902 – Dopravní značení, provizorní dopravní opatření řeší SO 901 – DIO (Dopravně inženýrská opatření).

5.2.5 Objekty ostatních skupin objektů

SO 001 – Příprava území. Tento stavební objekt zahrnuje potřebné smýcení náletových dřevin, sejmutí ornice pod přístupovou komunikací k opěře 1, vybudování přístupových cest, vybudování zpevněných ploch pod mostem a přesunutí plotu u opěry 5. V tomto SO je řešen i přístup k mostnímu poli 4 přes areál Lesů města Brna.

SO 401 – Předmětem tohoto SO je úprava veřejného osvětlení okružní křižovatky, přilehlých chodníků a přechodu pro chodce. V současné době je osvětlení provedeno pomocí 5ks osvětlovacích stožárů, které budou z větší části v kolizi s nově budovanou okružní

křižovatkou. V rámci stavby je proto nutné vybudovat nové osvětlení v souladu s ČSN EN 13201. Osvětlení komunikace okružní křižovatky i okolních chodníků bude realizováno pomocí 7ks nových stožárů o výšce 10m, které budou osazeny svítidlem 100W SHC. Tato svítidla musí být z důvodu vzhledové a technické jednotnosti stejného typu, jako jsou použity v ostatních částech obce.

SO 403 – V km 0,062 90 Ú5 (tj. MOK) dochází k rozšíření násypového tělesa. Stávající stožár VN je sice 1 m za průjezdným profilem, ale dojde ke zvednutí přilehlého terénu u stožáru o 1 m. S tímto řešením vzhledem ke stáří stožáru zásadně nesouhlasí správce sítě. Navržena je náhrada stávajícího stožáru (podpěrného bodu) č. 3 za nový ve stávající poloze a stožáru 4 do nové polohy. Přeložené nadzemní vedení délky 34 m bude uloženo na nové podpěrné body.

SO 651 – Traťové výluky SŽDC. Jelikož se jedná o most přes koridor železniční tratě Brno – Česká Třebová, bude nutno při výstavbě realizovat traťové výluky a pomalé jízdy vlaků, aby byla zajištěna bezpečnost při práci nad tratí (mostní pole nad tratí se bude zvedat).

SO 801 – Úprava území pro stavbu se skládá z jednotlivých částí, prováděných postupně, dle Zásad organizace výstavby. Jedná se o:

- ☐ Zřízení a odstranění zpevněných ploch pod mostem
- ☐ Zřízení a odstranění přístupové komunikace ze silničních panelů
- ☐ Sejmutí ornice a zpětné ohumusování plochy pod odstraněnou přístupovou komunikací
- ☐ Rekultivace povrchu v místě přístupové komunikace u Opěry 5

5.3. Začlenění stavby do území ovlivňující umístění stavby

Rekonstrukce mostu i přilehlých komunikací se drží stávajícího stavu. Předmětná rekonstrukce okružní křižovatky se v rozích dotýká soukromých pozemků. Tato situace je dána zvětšením jejího poloměru proti stávajícímu stavu.

Co se týče barevného řešení hlavního mostního objektu SO 201 pro vrchní nátěr zábradlí bude použit odstín RAL 5002 (modrá). Povrchy betonových konstrukcí budou mít přirozenou barvu betonu.

6. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

Viz příloha č. F. Podklady a průzkumy.

V rámci DSP byl proveden doplňkový diagnostický průzkum, který zpracovala firma Mostní vývoj, s.r.o. Proti průzkumu provedeného v rámci IZ byly doplněny sondy do prostor mezi nosníky a doplněny závěry a doporučení s ohledem na stavební stav mostu a jeho příslušenství. V závěrech doplňkového diagnostického průzkumu je jednoznačně uvedeno, že je nutno přistoupit k rozsáhlé rekonstrukci mostu jinak hrozí do 10 let jeho snesení. Podrobně jsou zde uvedeny návrhy opatření, které jsou promítnuty do rozsahu SO 201.

V rámci DSP byla provedena diagnostika vozovky – závěrem byla určena oblast kolem okružní křižovatky, kde je nutné vyměnit celou skladbu vozovky. Stejně i před a za mostem, kde je tato nutnost dána výškovým napojením a budováním nových přechodových klínů. Na

zbytku úseků U1 a U2 doporučuje diagnostika pouze výměnu krytu vozovky a ošetření příčných spár.

7. DOTČENÉ CHRÁNĚNÉ PLOCHY A OBJEKTY, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

7.1. Ochranná pásma inženýrských sítí

Elektrické vedení

Nadzemní vedení o napětí nad 1 kV a do 35 kV

7 m – vodiče bez izolace

2 m – vodiče s izolací

1 m – závěsná kabelová vedení

Nadzemní vedení o napětí nad 35 kV (měřeno od krajního vodiče)

12 m – napětí od 35 kV do 110 kV

15 m – napětí od 110 kV do 220 kV

20 m – napětí od 220 kV do 400 kV

30 m – napětí nad 400 kV

Telekomunikace (po stranách krajního vedení)

1,5 m – podzemní telekomunikační vedení

Plynovody

1 m – středotlak, nízkotlak, plynovodní přípojky v obci

4 m – ostatní plynovody a přípojky

4 m – technologické plynárenské objekty

200 m – max. ochranné pásmo, které může určit MP

Kanalizace a vodovod do DN500

1,5 m – od vnějšího líce stěny potrubí

Kanalizace a vodovod nad DN500

2,5 m – od vnějšího líce stěny potrubí

7.2. Ochranná pásma silnic

Ochranná pásma silnic, dálnic a místních komunikací jsou popsána zákonem č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 30, platí pro dálnice, silnice a místní komunikace; mimo souvislé zastavění obcí. Rozumí se tím prostor ohraničený svislými plochami do výšky 50 m a ve vzdálenosti 15 m od osy nebo přilehlého jízdního pásu – pro silnice II. a III. třídy.

7.3. Ochranné pásmo dráhy

Ochranné pásmo dráhy – svislá plocha vedená od osy krajní koleje ve vzdálenosti:

- 60 m, nejméně však 30 m od hranic obvodu dráhy - u dráhy celostátní a regionální
- 100 m, nejméně však 30 m od hranic obvodu dráhy - u dráhy celostátní pro rychlost větší než 160 km/h

- 30 m - u vlečky

7.4. Ostatní ochranná pásma

Ostatní ochranná pásma – rekonstruovaná silnice neprochází ani se nedotýká žádného zvláště chráněného území ani objektu, žádné kulturní památky ani památkové rezervace či zóny. Území není součástí evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

8. ZÁSADY STAVBY DO ÚZEMÍ

8.1 Bourací práce

U SO 201 dojde k odstranění mostního svršku a stávající izolace. Bude odbourána spádová betonová deska. Závěrné zídky budou odstraněny včetně přechodové desky, aby byl umožněn přístup ke koncovým příčnicím nosníků. Koncové příčnice budou odbourány v celém rozsahu. Dojde také k vybourání přechodových oblastí.

U SO 101 dojde k odstranění stávající skladby vozovky. Před a za mostem a v okolí MOK bude odstraněna celá skladba, na zbytku trasy jen kryt vozovky.

Stávající záchytné zařízení bude nahrazeno novým.

8.2 Rozsah zemních prací

Zemní práce budou spočívat v úpravě zemní pláně v místech s výměnou celé skladby, v oblasti MOK a v navržených vegetačních úpravách.

8.3 Zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace

V rámci stavby dojde k dočasnému záboru pozemků s ochranou ZPF. Jedná se o zřízení dočasné příjezdové cesty pod most na straně Jestřebí. V rámci stavby bude na těchto místech provedena rekultivace a obnovena úrodná zemědělsky využívaná plocha.

8.4 Změna využití půdy

Viz předchozí odstavec a příloha F1. Záborový elaborát.

9. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

9.1 Bilance nároků, možné zdroje, napojovací místa

Zdroje vody a energií si zajistí zhotovitel stavby. Beton bude dovážěn z betonárky. Vzhledem k možnostem použití mobilního telefonu není uvažováno se zřízením telefonní přípojky.

Zemník pro dovoz materiálu do násypu vozovky i případná ornice - vzd. 8 km.

9.2 Nakládání s odpady

Veškeré odpady budou uloženy na skládky určené pro daný druh odpadu v souladu s předpisy odpadového hospodářství.

V rámci stavby se uvažuje uložení odpadů následovně:

- Zemina, kamení, beton – vzd. 4 km
- Kovový odpad – vzd. 2 km
- Frézovaná živičná směs – uložení bez poplatku, vzd. 7 km
- Kamenivo s obsahem dehtu – uložení na mezideponii do 1 km s následným zpětným uložením

10. STAVENIŠTĚ A ORGANIZACE VÝSTAVBY

10.1 Uvažovaný průběh výstavby a její organizace

I. Etapa – výstavby

Výstavba – **SO 201** (podrobně viz SO 201, SO 651 a POV)

- Frézování vozovky
- Odstranění zábradlí a svodidel
- Bourání říms
- Bourání spádové desky
- Bourání závěrných zídek, přechodových desek
- Zvedání pole 2 o cca 2,5 m
- Bourání příčníků na OP1, P2 a P3
- Diagnostika a sanace NK (injektáž kanálků) pole 1, 2 a 3
- Montáž podvěšené plošiny pro sanaci podhledu pole 2
- Bourání a nové dobetonování částí spár pole 1 a 2
- Sanace zbytku spár pole 1 a 2
- Betonáž nových příčníků na OP1, P2 a P3
- Sanace podhledu NK pole 1 a 2
- Demontáž podvěšené plošiny pro sanaci podhledu pole 2
- Spuštění pole 2
- Zvedání pole 4 - proběhne analogicky jako v poli 2 bez vazeb na dráhu.
- Bourání příčníků na P4 a OP5
- Diagnostika a sanace NK (injektáž kanálků) pole 3 a 4
- Bourání a nové dobetonování částí spár pole 3 a 4
- Sanace zbytku spár pole 3 a 4
- Sanace podhledu NK pole 3 a 4

- Betonáž nových příčníků na P4 a OP5
- Spuštění pole 4
- Betonáž spřahovací železobetonové desky
- Nové závěrné zídky, přechodové klíny
- Osazení nových MZ
- Betonáž nových říms
- Sanace spodní stavby OP1, P2, P4, OP5
- Montáž lešení kolem pilíře 3 a jeho sanace
- Nové odvodnění
- Nový mostní svršek (izolace vozovky + vozovka, zábradlí, svodidla)

Úprava terénu

Výstavba – **SO 101** (podrobně viz SO 101 a POV)

Součástí I. etapy bude rekonstrukce vozovky úseku 1. Poblíž MOK a z obou stran mostu se jedná o výměnu celé skladby vozovky, na zbytku trasy (ZÚ a úsek mezi mostem a MOK) dojde pouze k výměně asfaltového krytu vozovky.

Předpokládaná doba trvání I. etapy výstavby - 9 měsíců.

II. Etapa – výstavby

Dojde k odstranění 1. části (tím se rozumí první podélná polovina při zachování průjezdnosti linkového autobusu) stávajících asfaltových vozovek, příp. podkladů, rozšíření násypového tělesa, provedení 1. části inž. sítí a pokládce podkladních a ložné vrstvy vozovky. První částí se rozumí 1 podélná polovina při zachování průjezdnosti linkového autobusu.

Předpokládaná doba trvání II. etapy – 2,5 měsíce.

III. Etapa – výstavby

Dojde k odstranění 2. části (tím se rozumí druhá podélná polovina při zachování průjezdnosti linkového autobusu) stávajících asfaltových vozovek, příp. podkladů, rozšíření násypového tělesa, provedení 1. části inž. sítí a pokládce podkladních a ložné vrstvy vozovky.

Předpokládaná doba trvání III. etapy – 2,5 měsíce.

IV. Etapa – výstavby

Dojde k pokládce obrusné vrstvy, osazení trvalého DZ a dokončovacím pracem.

Předpokládaná doba trvání IV. etapy - 2 měsíce.

10.2 Věcné a časové vazby

Stavební realizace bude provedena dle ZOV bez věcné a časové vazby na jinou akci v těchto předpokládaných termínech:

Stavební povolení	:	r.2015
Zahájení stavby, RDS	:	březen 2016
Ukončení stavby	:	prosinec 2016

Pozn. - rok výstavby bude ještě upřesněn dle průběhu stavebního řízení, výběru dodavatele a zajištění prostředků na realizaci stavby.

10.3 Zařízení staveniště

Stálé zařízení staveniště je uvažováno na komunikaci II/377 za mostem směrem k okružní křižovatce.

10.4 Podmínky na provádění stavby

Během realizace stavebních prací je třeba dodržovat všechny platné bezpečnostní předpisy (vyhláška 363/2005 Sb.) a podmínky uvedené ve stavebním povolení a v závazném posudku hygienika.

Při provádění stavby dojde ke zhoršení životního prostředí zejména hlukem a prachem. Je třeba dbát na to, aby nedošlo k dalšímu zhoršení životního prostředí např. únikem ropných produktů. Při realizaci je nutné, aby dodavatel využíval veškerá zařízení jen pro ty účely, pro které jsou navržena a dodržoval zásady určené v této části dokumentace. Při provádění stavebních prací je nutné dodržovat všechny bezpečnostní předpisy ve stavebnictví a respektovat zejména :

- Ochranu proti hluku a vibracím. Dodavatel stavebních prací je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu a jejich hlučnost nesmí překračovat hodnoty stanovené v technickém osvědčení.
- Ochranu proti znečišťování ovzduší výfukovými plyny a prachem. Dodavatel je povinen zabezpečit provoz dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny v množství odpovídajícím vyhlášce č. 361/2001 Sb.. o podmínkách provozu na pozemních komunikacích.
- Ochranu 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.
- Ochranu 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 vodního toku řeky Jizery. Jedná se zejména o vhodný způsob odvádění dešťových vod z provozních, výrobních a skladovacích ploch staveniště.
- Ochrana stávající zeleně. Kmeny stromů v blízkosti stavby budou chráněny bedněním. Práce v blízkosti všech stromů je třeba provádět s maximální opatrností, aby nedošlo k jejich poškození.

Dodavatel stavby bude dodržovat „Technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací“ schváleny MD ČR platných k datu, kdy bude vydáno stavební povolení včetně všech jejich novel. Dodavatel stavby bude postupovat při provádění stavby dle uvedených

směrnic a norem. Dodavatel stavby bude projektanta průběžně informovat o postupu jednotlivých prací, tak aby projektant mohl zajišťovat autorský dozor na stavbě.

V případě jakýchkoli nejasností, které se vyskytnou během provádění stavby se bude dodavatel bezodkladně obracet v rámci autorského dozoru na projektanta.

11. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ A SPRÁVCŮ

Silnice II/377, II/374, II/37433 - správce: SÚS JmK

Most ev.č. 377-008 - správce: SÚS JmK

Dotčené (překládané) inženýrské sítě:

Nadzemní vedení VN – E.ON ČR, s.r.o.

Nadzemní i pozemní vedení VO – VTS, s.r.o. městys Rájec-Jestřebí

Nedotčené IS vyskytující se pod rekonstruovanou silnicí :

Sdělovací a zabezpečovací kabely podél tratě, nadzemní vedení VN (1.pole mostu)-

– SŽDC, s.o popř. Telematika, a.s.

Trakční vedení – SŽDC, s.o.

Vodovod - VTS, s.r.o. město Rájec-Jestřebí

Podzemní sdělovací kabel – O2 Czech Republic, a.s.

Kanalizace jednotná - VTS, s.r.o. město Rájec-Jestřebí

12. ZÁSADY ZAJIŠTĚNÍ POŽÁRNÍ OCHRANY

Vzhledem k tomu, že se jedná o silniční stavbu a vzhledem k použitým stavebním materiálům (zemina, kamenivo, beton, asfalt, ...) nevyžaduje stavba sama o sobě z hlediska požární ochrany žádná zvláštní požárně bezpečnostní opatření dle vyhlášky MV o stanovení podmínek bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru č. 246/2001 Sb., § 41.

Navržená rekonstrukce mostu a komunikace splňují požadavky pro pojezd požárními vozidly. Z hlediska požární ochrany se jedná o stavbu, která nezvyšuje požární nebezpečí dotčeného území, pro zásah požárních vozidel nebude stavba překážkou a stávající koncepce požární bezpečnosti nebude narušena.

Brno, leden 2016

Vypracoval: Ing. Vojtěch Konečný, Ing. Jan Krakovič