

INVESTOR



JIHOMORAVSKÝ KRAJ

Žerotínovo nám. 3/5 , 601 82 B R N O

GENERÁLNÍ PROJEKTANT

NOVÁK&PARTNER

INŽENÝRSKÁ
PROJEKTOVÁ
KANCELÁŘ

NOVÁK & PARTNER, s.r.o.

120 00 Praha 2, Perucká 2481/5

tel: 221 592 050, fax: 221 592 070, info@novak-partner.cz

LÁVKA PŘES ŘEKU MORAVU VČETNĚ PŘÍSTUPOVÉ KOMUNIKACE V ARCHEOLOGICKÉM PARKU MIKULČICE - KOPČANY

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM - JTSK

VÝŠKOVÝ SYSTÉM - Bpv

NOVÁK&PARTNER INŽENÝRSKÁ PROJEKTOVÁ KANCELÁŘ	navrhl / vypracoval	Ing. David Ladman	investor	Jihomoravský kraj
	zodp. projektant	Ing. David Ladman	zak. číslo	12NO03001
	tech. kontrola	Ing. Milan Šístek	datum	12/2012
	hl. ing. projektu	Ing. Vladimír Engler	stupeň	DPS
	příloha:		č.přílohy:	paré :
120 00 Praha 2, Perucká 5 tel: 221 592 050 fax: 221 592 070 info@novak-partner.cz	PRŮVODNÍ ZPRÁVA		A	

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

1. VŠEOBECNÁ ČÁST

1.1. Základní údaje stavby

Název stavby:	Lávka přes řeku Moravu včetně přístupové komunikace v archeologickém parku Mikulčice – Kopčany
Místo stavby:	Mikulčice
Kraj:	Jihomoravský
Katastrální území:	Mikulčice, Moravská nová ves
Charakter stavby:	Nová trvalá kolmá lávka s úpravou navazujících úseků cyklotrasy
Evid.č. mostu:	
Správce mostu:	Jihomoravský kraj Žerotínovo náměstí 3/5 601 82 Brno Trnavský samosprávný kraj P. O. BOX 128, Starohájka 10 917 01 Trnava
Stavebník/objednatel Název a adresa:	Jihomoravský kraj Žerotínovo náměstí 3/5 601 82 Brno
Investor Název a adresa:	Jihomoravský kraj Žerotínovo náměstí 3/5 601 82 Brno
Zhotovitel dokumentace Název a adresa:	Novák & partner, s.r.o. Perucká 5, 120 00 Praha 2 48585955
IČO: Zodpovědný projektant:	48585955 Ing. David Ladman Ing. Martin Máša
Autorizovaná osoba:	Ing. Vladimír Engler, autorizace 0008183 obor IM00 Ing. Martin Máša, autorizace 0009514 obor ID00
Charakter překážky:	vodní tok - Morava

Lávka přes řeku Moravu včetně přístupové komunikace v archeologickém parku Mikulčice - Kopčany

1.2. Základní údaje o stavbě

Lávka je navržena jako subtilní ocelová konstrukce s ocelobetonovou spřaženou podlahou mostovky. Jedná se o Langerův trám tvořený dvojicí příhradových parapetních trámů zesílených ocelovými oblouky s ocelovými závěsy. Lávka je uzavřeně uspořádaná s dolní mostovkou. Zábradlí je tvořeno hlavními nosníky a má výšku 1300 mm.

Lávka má v nejužším místě volnou šířku 3,50 m, v příčném směru je vodorovná, v podélném směru podlaha lávky prudce stoupá zhruba do třetiny rozpětí, odkud opisuje výškový oblouk o poloměru 251 m až do dvou třetin rozpětí a zase klesá k druhé opěře.

Na lávku navazuje konstrukce tělesa břehové hráze, na které vede cyklotrasa. Na českém břehu bude cyklotrasa stoupat k lávce po náspu rampy před opěrou, kde bude křižovatka tvaru „K“, na slovenském břehu cyklotrasa nastoupá k lávce terénní vlnou, na které bude křižovatka tvaru „T“.

V letech 2014 až 2015 se předpokládá realizace akce úpravy hrází řeky Moravy na obou březích. Pro úpravy na obou březích tedy bude nutné zohlednit aktuální stav hrází v době zahájení stavby lávky a nájezdů.

1.3. Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků dle KN

Katastrální území Mikulčice

parcelní číslo pozemku	druh
2118/3	ostatní plocha
2129/6	trvalý travní porost
2131/3	lesní pozemek
2133/1	vodní plocha

Katastrální území Moravská Nová Ves

parcelní číslo pozemku	druh
4353/1	vodní plocha
4397	vodní plocha

1.4. Přehled výchozích podkladů

- geodetické podklady
- Inženýrsko – geologický průzkum, Geostar 05/2012
- Technická studie, SHP 05/2010
- Stanovisko EIA, MŽP 05/2010
- Stanoviska dotčených orgánů
- DUR Lávka přes řeku Moravu včetně přístupové komunikace v archeologickém parku Mikulčice - Kopčany

1.5. Členění stavby

SO 101 – PŘÍSTUPOVÁ KOMUNIKACE

SO 102 – ÚPRAVA PRAVOSTRANNÉ HRÁZE V HRÁZOVÉM KM 94,681 AŽ 95,220

SO 103 – ÚPRAVA ĽAVOSTRANNEJ HRÁDZE V HRÁDZOVOM KM 94,681 AŽ 95,220

SO 111 – MOBILIÁŘ

SO 201 – LÁVKA PŘES MORAVU

1.6. Věcné a časové vazby stavby na okolní výstavbu a související investice

Předpokládaná doba výstavby je 7 měsíců. Před zahájením stavby zpracuje dodavatel povodňový a havarijní plán stavby.

Výstavbou lávky a navazujících úseků cyklotrasy dojde ke vzniku trvalých a dočasných záborů okolních pozemků a vodoteče. Zařízení staveniště pro stavbu lávky bude zřízeno v místě vedle české opěry lávky, hlavní zařízení staveniště pro celou stavbu bude u archeologického centra.

1.7. Přehled správců a uživatelů

- správce lávky – bude určený na základě dohody Jihomoravského kraje a Trnavského samosprávného kraje
- správce vodoteče – Povodí Moravy, s. p., Slovenský vodohospodársky podnik š. p.
- správce lesního pozemku – Lesy České republiky, s. p.

2. TECHNICKÁ ČÁST

2.1. Charakteristika umístění stavby

2.1.1. Zhodnocení umístění stavby

Jedná se o novostavbu lávky pro pěší a cyklisty včetně přístupových komunikací. Stavba je situována v archeoparku Mikulčice – Kopčany.

2.1.2. Provedené průzkumy

Geodetické zaměření a inženýrsko - geologický průzkum byly podkladem pro projektové práce – viz bod 1.3.

2.1.3. Příprava pro výstavbu

Hlavní zařízení staveniště bude situováno na ploše vedle parkoviště návštěvnického centra. Další zařízení staveniště s minimálním vybavením bude zřízeno na pozemku na českém břehu řeky Moravy a bude přístupné stávající lesní komunikací.

2.2. Stavebnětechnické řešení stavby

2.2.1. Zdůvodnění technického řešení stavby

Technické řešení lávky vyplývá z konfigurace terénu v prostoru lávky. Lávka překlene upravené koryto řeky Moravy, které je tvořeno na každém břehu vždy sypanou hrází a bermou. Na koruně hrází budou umístěny opěry lávky a v prostoru bermy pilíře. Poloha lávky vyplývá ze STANOVISKA K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ Č. j. 3989/ENV/10.

2.2.2. Přístup na pozemky

Stavba mírně omezí, ale neznemožní přístup na všechny pozemky stavbou dotčené.

Lávka přes řeku Moravu včetně přístupové komunikace v archeologickém parku Mikulčice - Kopčany

2.2.3. Úpravy ploch

Veškerá území dotčená stavbou budou po skončení stavby uvedena do původního stavu. Koryto řeky Moravy je nutné během stavby chránit před znečištěním stavebním odpadem. Případný stavební odpad bude z koryta řeky po skončení stavby na náklady zhotovitele odstraněn.

2.2.4. Péče o životní prostředí

Při stavbě je nutno věnovat péči kontrole vozidel z hlediska možnosti úniku ropných látek z mechanismů. Přednostně budou využívány ekologicky odbouratelné náplně. Stavba se nachází nad vodotečí – řekou Moravou. Z tohoto důvodu je třeba dodržovat ustanovení havarijního plánu, který musí být vypracován a schválen před zahájením stavby.

Stavba se zasahuje do II. ochranného pásma vodního zdroje Podluží. Průjezd od Moravské Nové Vsi k řece Moravě prochází I. ochranným pásmem vodního zdroje a pro stavbu bude možné ho používat jen v omezeném rozsahu a po předchozím odsouhlasení ze strany správce vodního zdroje VaK Hodonín. Při průjezdu po této komunikaci je nutné počítat s nutností zvláštních opatření pro automobily v souladu s požadavky uvedenými v havarijním plánu.

Veškerý stavební odpad bude odvážen po dohodě s objednatelem na skládku s ekologickou recyklací.

2.2.5. Bezpečnostní opatření

Staveniště bude řádně označeno informační tabulí dle zásad o provádění staveb. Veškeré práce budou prováděny v souladu s plánem bezpečnosti a ochrany zdraví.

2.3. Stručný technický popis stavby po objektech

SO 101 Přístupová komunikace
--

a) SITUAČNÍ ŘEŠENÍ

Směrové vedení trasy vyplývá z požadavků objednatele a je v něm zohledněn majetkoprávní stav daného území.

Trasa cyklostezky propojuje současný začátek pěší trasy po polní cestě z parkoviště blízko turistického rozcestníku (zelená turistická značka) a stávající lesní cestu jižním směrem. Ve svém průběhu se trasa odklání východním směrem a díky protisměrným směrovým obloukům o poloměru $R=55$ m se vyhýbá pozemku parc. č. 2129/7 (trvalý travní porost) a napojuje se na lesní cestu (parc. č. 2139).

b) VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ

Výškové vedení cyklostezky kopíruje co nejvíce stávající plochý terén ve snaze minimalizovat rozsah zemních prací. Z tohoto důvodu je min. podélný sklon 0,3 %.

Odvodnění cyklostezky je zajištěno především příčným spádem o hodnotě 2 %. Základní příčný spád je střechovitý, v obloucích je použito dostředné klopení o stejné hodnotě 2 %. Niveleta cyklostezky je posazena mírně nad stávající terén tak aby byl umožněn dostatečný odtok povrchové vody z cyklostezky do okolního terénu. V místě stávajícího příkopu uprostřed louky bude vybudován kamenný brod.

Lávka přes řeku Moravu včetně přístupové komunikace v archeologickém parku Mikulčice - Kopčany

c) PŘÍČNÉ USPOŘÁDÁNÍ

Základní šířkové uspořádání:

- | | |
|---|--------|
| - šířka dvou jízdních pruhů 2x1,50 m | 3,00 m |
| - základní šířka nezpevněné krajnice 2x0,50 m | 1,00 m |

Celková šířka zpevnění cyklostezky je v souladu se stávajícím stavem tj. 3,00 m. Základní příčný sklon vozovky je navržen střechovitý 2,0 %. V místech napojení na stávající komunikace přechází příčný sklon ve stávající.

Příčný sklon konstrukční pláň je minimálně 3 % ve stejném směru sklonu jako niveleta vozovky.

d) ZEMNÍ PRÁCE

Zemní práce v rámci tohoto stavebního objektu vyplývají ze směrového a výškového vedení cyklostezky. Nepředstavují velké objemy prací. Jedná se především o výkop pro novou konstrukci vozovky a o přehutnění pláň.

Dosypávky krajnic budou provedeny dovezeným materiálem min. podmíněčně vhodným dle ČSN 73 6133, hutnění 100% PS.

Zemní práce (násypy, úpravy podloží pod násypy atd.) musí odpovídat ČSN 73 6133, ČSN 72 1006 a TKP.

e) KONSTRUKCE VOZOVKY

Konstrukce cyklostezky bude stejná jako stávající přístupová cesta k základům kostela. Jedná se o mlatový povrch cesty s kamenným brodem přes suché koryto odvodňovací rýhy.

Mlatový povrch bude zhotoven technologií mechanicky zpevněného kameniva (dále jen MZK). Stávající povrch po odhumusování bude na vymezené ploše urovnán a uválcován. Na takto vytvořený podklad bude navedena vrstva šterkopísku frakce 0/32 a uválcována. Na tuto vrstvu bude navedeno 10 cm mechanicky zpevněného kameniva frakce 0/32 a uválcována. Poslední vrstva ve skladbě je vrstva, která bude tvořena vápennou prosívkou narůžovělé barvy (stejně jako je stávající), frakce 0/4 mm v tloušťce vrstvy 40 mm. Tato vrstva bude urovnána, vlhčena a zavibrována.

Celková tloušťka konstrukce přístupové komunikace je 290 mm. Tato konstrukce, za předpokladu řádného provedení, dlouhodobě vyhoví nejen pro cyklistický provoz, ale i pro občasný pojezd vozidly o hmotnosti do 3,5 t. Není to však konstrukce vhodná pro lesní mechanizaci. Pojezd těžkých mechanismů a těžba dřeva bude probíhat mimo tuto část cyklostezky.

SO 102 Úprava pravostranné hráze v hrázovém km 94,681 až 95,220
--

a) SITUAČNÍ ŘEŠENÍ

Směrové vedení trasy vyplývá z požadavků objednatele a jsou v něm zohledněny nájezdy na hráz. Jako základní (osa 102A) byly provedeny nájezdy z hráze na lávku. Minimální poloměr použitý v místě předpolí lávky je o hodnotě $R=35,5$ m. Lesní cesta byla směrově připojena k nájezdu na hráz (osa 102B a 102C). V místě napojení na stávající lesní cestu byly použity poloměry $R=81,5$ m a $R=30$ m. Nájezdové hranové poloměry jsou

Lávka přes řeku Moravu včetně přístupové komunikace v archeologickém parku Mikulčice - Kopčany

navrženy o hodnotách $R=6,75$ m a společně s předpolím lávky vytvářejí dostatečný prostor pro nájezd mechanizace (nákladní automobil Tatra v provedení UDS) na lávku a zpět.

b) VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ

Výškové vedení nájezdů je přizpůsobeno na osazení lávky přes řeku Moravu zohledňující plavební prostor a hladinu stoleté vody. Maximální podélný sklon je 4,0 %.

Maximální podélný sklon u připojené lesní cesty je 9,5 % na délce 21,48 m.

Odvodnění cyklostezky a obslužné komunikace je zajištěno především podélným a poté příčným spádem. Základní příčný spád je jednostranný směrem ven od nově navržené lávky o hodnotě 2,0 %. S ohledem na charakter komunikace a z důvodu lepšího navázání na předpolí lávky a rychlejší odvedení vody z povrchu komunikace nebylo použito dostředné klopení v oblouku na předpolí lávky.

Svahy násypového tělesa západním směrem budou ve sklonu 1:2, zbylé svahy tvoří dorovnání terénu na původní hráz a jsou ve sklonu mírnějším.

c) PŘÍČNÉ USPOŘÁDÁNÍ

Základní šířkové uspořádání:

- | | |
|--|--------|
| - šířka dvou jízdních pruhů $2 \times 1,50$ m | 3,00 m |
| - základní šířka nezpevněné krajnice $2 \times 0,50$ m | 1,00 m |

Celková šířka zpevnění cyklostezky je v souladu se stávajícím stavem tj. 3,00 m. Základní příčný sklon vozovky je navržen jednostranný 2,0 %. V místech napojení na stávající komunikace přechází příčný sklon ve stávající.

Příčný sklon konstrukční pláně je minimálně 3 % ve stejném směru sklonu jako niveleta vozovky.

d) ZEMNÍ PRÁCE

Zemní práce v rámci tohoto stavebního objektu vyplývají ze směrového a výškového vedení cyklostezky. Nepředstavují velké objemy prací. Jedná se především o výkop pro novou konstrukci vozovky a o přehutnění pláně a v místech nově navržených nájezdů na korunu hráze se jedná především o násypy.

V rovinaté ploše pod násypem je nutné předpokládat zhoršené základové podmínky pro založení tělesa násypu. V těchto místech bude po sejmutí ornice zhotovena sanační vrstva z kameniva fr.63/125 položená na separační geotextilii dle TP 97 ($CBR > 3$ kN, odolnost proti proražení 10 mm, tažnost $> 50\%$).

Dosypávky krajnic budou provedeny dovezeným materiálem min. podmíněčně vhodným dle ČSN 73 6133, hutnění 100% PS.

Zemní práce (násypy, úpravy podloží pod násypy atd.) musí odpovídat ČSN 73 6133, ČSN 72 1006 a TKP.

e) KONSTRUKCE VOZOVKY

Konstrukce cyklostezky resp. nájezdu na hráz pro mechanizaci bude s povrchem z asfaltového betonu střednězrnného o celkové tloušťce 250 mm. Tato konstrukce odpovídá technickým požadavkům státního podniku Povodí Moravy na dostatečnou nepropustnost pro srážkovou vodu a pro občasný pojezd vozidly o hmotnosti 25 t.

Lávka přes řeku Moravu včetně přístupové komunikace v archeologickém parku
Mikulčice - Kopčany

f) UPOZORNĚNÍ

V navazujících úsecích se předpokládá provedení stavebních prací v rámci úpravy hráze. Stavba zkontroluje výšky koruny hráze a navrhovanou komunikaci směrově a výškově připojí na upravenou korunu hráze.

SO 103 Úprava ľavostrannej hrádze v hrádzovom km 94,681 až 95,220

a) SITUACNÉ RIEŠENIE

Smerové vedenie trasy vyplýva z požiadavkov objednávateľa a sú v ňom zohľadnené nájazdy na hrádzu. Nájazdy na hrádzu boli zrealizované jednou osou 103. Minimálny polomer použitý v mieste predpolia lávky je o hodnote $R=35,25$ m. Nájazdové hranové polomery sú navrhnuté o hodnotách $R=6,75$ m a spoločne s predpolím lávky vytvárajú dostatočný priestor pre nájazd mechanizácie na lávku a späť.

Situačné riešenie je patrné zo situácie – viď príloha č. B2.2

b) VÝŠKOVÉ RIEŠENIE

Výškové vedenie nájazdov je prízpôsobené na osadenie lávky cez rieku Moravu, ktorá zohľadňuje plavebný priestor a hladinu storočnej vody. Maximálny pozdĺžny sklon je 4,0 %.

Odvodnenie cyklostezky a obslužnej komunikácie je zabezpečené predovšetkým pozdĺžnym a následne priečnym spádom. Základný priečny spád je jednostranný smerom von od novo navrhutej lávky o hodnote 2,0 %. S ohľadom na charakter komunikácie a z dôvodu lepšieho naviazania na predpolie lávky a rýchlejšie odvedenie vody z povrchu komunikácie nebolo použité dostredné klopenie v oblouku na predpolí lávky.

Svahy násypového telesa budú v sklone 1:2.

c) PRIEČNE USPORIADANIE

Základné šírkové usporiadanie:

- šírka dvoch jazdných pruhov $2 \times 1,50$ m	3,00 m
- základná šírka nezpevnenej krajnice $2 \times 0,50$ m	1,00 m

Celková šírka zpevnenia cyklotrasy je v súlade so stávajúcim stavom tj. 3,00 m. Základný priečny sklon vozovky je navrhnutý jednostranný 2,0 %. V miestach napojenia na stávajúcu komunikáciu prechádza priečny sklon na jestvujúci

Priečny sklon konštrukčnej pláne je minimálne 3 % v rovnakom smere sklonu ako niveleta vozovky.

d) ZEMNÉ PRÁCE

Zemné práce v rámci tohoto stavebného objektu vyplývajú zo smerového a výškového vedenia cyklotrasy. Nepredstavujú veľké objemy prác. Jedná sa predovšetkým o výkop pre novú konštrukciu vozovky a o prehutnenie pláne, a v miestach novo navrhnutých nájazdov na korunu hrádze sa jedná predovšetkým o násyp.

V rovinatej ploche pod násypom je nutné predpokladať zhoršené základové podmienky pre založenie telesa násypu. V týchto miestach bude po odstránení ornice zhotovená sanačná vrstva z kameniva fr.63/125 položená na separačnú geotextiliu ($CBR > 3$ kN, odolnosť proti prerazeniu 10 mm, ťažnosť $> 50\%$). Na úseku km 0,026-0,054

Lávka přes řeku Moravu včetně přístupové komunikace v archeologickém parku Mikulčice - Kopčany

bude v místě strmého svahu násyp vystužený dvojsoou geosiet'ou z polypropylénu (min. pevnost' v tahu 22 kN/m priečne i pozdĺžne). Vrstvy geosiete budú položené po vrstvách 0,5 m.

Dosypávky krajnic budú realizované dovezeným materiálom min. málo vhodným, hutnenie 100% PS.

Zemné práce (násypy, úpravy podložia pod násypmi atd.) musia odpovedať STN 72 1006 a TKP.

e) KONŠTRUKCIA VOZOVKY

Konštrukcia cyklotrasy resp. nájazdu na hrádzu pre mechanizáciu bude s povrchom z asfaltového betónu strednezrnného o celkovej hrúbke 250 mm. Táto konštrukcia odpovedá technickým požiadavkom štátneho podniku Povodia Moravy na dostatočnú nepriepustnosť pre zrážkovú vodu a pre občasný pojazd vozidlami o hmotnosti 25 t.

f) UPOZORNENIE

V nadväzujúcich úsekoch sa predpokladá realizácia stavebných prác v rámci úpravy hrádze. Stavba skontroluje výšky koruny hrádze a navrhovanú komunikáciu smerovo a výškovo pripojí na upravenú korunu hrádze.

SO 111 Mobiliár

Mobiliár Lávky přes řeku Moravu včetně přístupové komunikace v archeologickém parku Mikulčice – Kopčany bude tvořit vybavení nezbytné pro správné fungování stavby. Půjde o 2 ks odpadkových košů, které budou umístěny u nájezdu na lávku přes Moravu na pravém břehu, po jednom na každé straně lávky.

Navržen je hranatý koš z púlené dřevěné palisády, o objemu minimálně 200 l, do venkovního prostředí. Vnitřek koše bude z vyměnitelných plastových pytlů. Smrkové dřevo bude ošetřeno lazurovacím lakem. Kotvení bude provedeno tak, aby byl koš vyměnitelný. Doporučuje se kotvení pomocí dřevěných kůlů, zapuštěných do terénu, ke kterým bude koš připevněn pomocí vrutů z nerez oceli se zápusťou hlavou. Kotvení je součástí dodávky koše.

V průběhu cesty budou doplněny směrové tabulky z polyuretanu rozměrů 400 x 140 mm včetně šipky v počtu 15 ks. Tabulky budou včetně upevňovacích objímk a šroubů. Na obou březích lávky budou umístěny ocelové sloupky, které budou ukotveny do terénu. Směrové tabulky rozmístí provozovatel turistického značení v této lokalitě Lesy ČR, Polesí Židlochovice. Tyto budou rozmístěny podle návrhu provozovatele Archeoparku Mikulčice, kterým je Masarykovo muzeum v Hodoníně.

Objekt lávky bude vybaven ozdobnými deskami s historickými znaky Velkomoravské říše (viz příloha technické zprávy části C5). U vjezdů na lávku budou na české i slovenské straně po pravé straně umístěné informační tabule z bronzu s textem, rozměr, prezentovaný text a loga budou v souladu s podmínkami „Operačního programu cezhraničnej spolupráce Slovenská republika – Česká republika 2014 – 2020“. Tabule nesmí zasahovat do průchozího prostoru lávky.

SO 201 Lávka přes řeku Moravu

a) POPIS MOSTNÍHO OBJEKTU

Lávka je navržena jako subtilní ocelová konstrukce s ocelobetonovou spřaženou podlahou mostovky. Jedná se o Langerův trám tvořený dvojicí příhradových parapetních trámů vždy zesílených ocelovým obloukem s ocelovými závěsy. Lávka je uzavřeně uspořádaná s dolní mostovkou. Zábradlí je tvořeno hlavními nosníky a má výšku 1300 mm.

Založený bude hlubinně. Na pilotách budou vybetonovány základy, pilíře a opěry. Mostní svršek a vybavení budou navrženy v souladu s TKP staveb pozemních komunikací, platnými normami a VL4. Předpokládaná doba výstavby mostního objektu bude asi 6 měsíců.

b) VZTAH K ÚZEMÍ A DOTČENÝM OBJEKTŮM STAVBY

Lávka je situována mimo intravilán na území archeoparku Mikulčice - Kopčany.

Lávka se nachází v záplavovém území řeky Moravy. Lávka odpovídá požadavku na průtok 100-leté vody, uložení nosné konstrukce je umístěno 0,5m nad úrovní hladiny 100-leté vody.

c) PODMIŇUJÍCÍ PŘEDPOKLADY

Veškeré stavební práce musí probíhat způsobem, který zminimalizuje zásahy do okolní přírody. Pro celou stavbu platí omezení, uvedená ve stavebním povolení a přiložených vyjádření a stanoviskách. Provádění zemních prací je omezeno na období od 15.8. do 1.1., mechanizace se nesmí pohybovat v lese v období od 15.3. do 15.7.

Pro stavbu je předepsán záchranný archeologický výzkum, jehož součástí bude:

- detektorový + geofyzikální průzkum (detektorový průzkum + magnetometrie v celém koridoru 260 x 20 m, geoelektrické odporové a plošné georadarové měření v prostoru fortifikace, georadarové profily k vyhledání zaniklých říčních ramen v celkové délce cca 500 m)
- archeologický výzkum povrchové vrstvy v trase nové cesty (plocha 260 x 4,5 m = 1170 m²)
- řádný archeologický výzkum fortifikace předhradí (plocha 12 x 5 m, hloubka 150 cm = 90 m³)
- výzkum zaniklého říčního koryta (objem 450 m³)

Doba potřebná pro provedení záchranného archeologického průzkumu je minimálně 6 měsíců v období mezi dubnem a říjnem.

Zpracovatele záchranného archeologického průzkumu určí Masarykovo muzeum v Hodoníně.

d) POPIS ODVEDENÍ ODPADNÍCH VOD Z MOSTNÍHO OBJEKTU

Splaškové vody na lávce nebudou. Dešťové vody budou svedeny do vodoteče.

e) PŘEDPOKLÁDANÁ TECHNOLOGIE VÝSTAVBY

Oblouk lávky bude montovaný vyvěšováním přes pomocné pylony, kotvené do opěr. Po smontování oblouku a závěsů se předpokládá letmá montáž pomocí autojeřábů z prostoru opěr mostu a z pontonů ukotvených v řece. Po dokončení ocelové konstrukce budou ukládány filigránové desky, které budou postupně zabetonovávány.

Lávka přes řeku Moravu včetně přístupové komunikace v archeologickém parku Mikulčice - Kopčany

f) OCHRANA PROTI KOROZI

Ocelové konstrukce budou chráněny předepsaným nátěrovým systémem. Doporučujeme kvalitní nátěrový systém se záruční dobou min. 5 let na otryskaný povrch stupeň Sa 3. Betonové konstrukce je nutno chránit proti abrazivitě a pronikání vlhkosti do betonu. Betonový povrch mostovky v pochozí části bude chráněn pochozí hydroizolací, odolnou proti chloridům.

Nátěr musí být vyhovující po celou dobu záruky a v neporušeném stavu v době předání. V opačném případě je zhotovitel povinen nátěr celoplošně obnovit na vlastní náklady.

g) STÁLÉ ZAŘÍZENÍ

Na základě „Věstníku MO ČR, ročník 2006, částka 8“ a „Věstníku MD ČR, č.11 ze dne 24.5.2006“ se od 1.7.2006 ruší povinnost projednávat a zřizovat stálé zařízení na mostech.

h) REKULTIVACE PLOCH DOČASNÉHO ZÁBORU

Po skončení stavebních prací na objektech, pro které byly zřízeny dočasné plochy zařízení stavenišť a manipulační plochy, budou tyto plochy uvedeny do původního stavu. Rekultivace zahrnuje pouze urovnání terénu a následné osetí travní směsí.

Vegetační úpravy kolem komunikací plní řadu funkcí. Nejdůležitější je zapojení stavby do okolní krajiny, zpevnění svahů zatravněním apod. Osázení svahů hrází keří není dovoleno.

Při realizaci je nutno dodržet Technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací, kapitola 13 – vegetační úpravy a všechny další závazné předpisy. Zeleň nesmí zakrývat informační tabule a dopravní značky. Musí být zachovány rozhledové poměry dle ČSN 73 61 01 – Projektování silnic a dálnic.

2.4. Nároky stavby na zdroje a její potřeby

2.4.1. Připojení stavby na inženýrské sítě

Staveniště nebude připojeno na vodovodní a elektrickou síť. Voda bude dovážena. Připojení na kanalizační síť nebude, použito bude chemické WC. Dešťové vody se odvedou do vodoteče, znečištěné vody nesmí být do vodoteče vypouštěny. Stavba nebude připojena k elektrické síti, bude použito dieselaagregátů. Připojení na telekomunikační síť není, budou používány mobilní telefony.

U řeky Moravy není možné připojení na žádné zdroje. Hlavní zařízení staveniště se předpokládá u archeologického centra u Mikulčic. Návštěvnické centrum je napojené na zdroje elektrické energie i vody. Možnost využití těchto zdrojů bude ponechána na dohodě zhotovitele se správcem zařízení.

2.4.2. Připojení stavby na silniční síť

Stavba se nachází v prostoru, kam je možný příjezd na staveniště a to po obou březích po nezpevněných lesních, resp. účelových komunikacích.

Příjezd k archeologickému centru je po asfaltové komunikaci. Odtud k místu stavby na pravém břehu řeky vede od kraje lesa lesní cesta, která je až k Anglické aleji zpevněná. Stávající most přes vodoteč nemá dostatečnou únosnost pro těžká vozidla stavby a bude nutné

Lávka přes řeku Moravu včetně přístupové komunikace v archeologickém parku Mikulčice - Kopčany

ho přemostit mostním provizoriem s provedením nájezdů k provizoriu. Pokračování lesní cesty již není zpevněné, je však na většině délky použitelné při občasné úpravě cesty a případném zpevnění. Na této trase se nachází úsek délky asi 200 m, který vede podmáčenou oblastí, kde dochází k propadání cesty do podloží. Cestu zde bude nutné zpevnit geotextilií, na kterou budou položeny vrstvy šterkopísku tl. 50 mm, šterkodrti tl. 150 mm a mechanicky zpevněného kameniva tl. 100 mm.

Tato cesta bude použitelná s výjimkou krátkodobých uzávěr délky jednotlivých akcí do dvou dnů pro potřeby Lesů ČR. Zahájení využívání této cesty oznámí zhotovitel Lesnímu závodu v Židlochovicích v dostatečném předstihu, poté bude včas informován o připravovaných uzávěrách lesa.

Asfaltová cesta od Moravské Nové Vsi kolem šterkovny prochází I. ochranným pásmem vodního zdroje a její použití bude možné jen po předchozí dohodě se správcem vodního zdroje VaK Hodonín. Používání této cesty bude velmi omezené. Dále proti proudu řeky je příjezd možný po hrázi mezi zvýšenou částí a řekou. Na hrázi existují přejezdy, kde bude na posledním možný přejezd na zadní stranu hráze. Zahájení prací bude nutné nahlásit na Povodí Moravy, s.p.

Příjezd na staveniště na levém břehu řeky bude obcí Kopčany a dále po polní cestou k řece, odtud po hrázi na staveniště. Pro staveništní dopravu nesmí být používána asfaltová cesta na koruně hráze. Příjezd bude po hrázi (mezi zvýšenou částí a řekou), vyježděné koleje budou opakovaně srovnávány. Také zde platí povinnost stavby ohlásit předem používání této příjezdové komunikace Slovenskému vodohospodářskému podniku, š.p.

Na místě stavby lávky bude vybudován nájezd na korunu hráze a sjezd na druhou stranu. Toto je možné zbudovat jen v místě stavby. Příjezd na zadní (vzdušnou) stranu hráze v celé délce po této straně hráze je od Slovenského vodohospodářského podniku zakázán.

Vzhledem k tomu, že v letech 2014 až 2015 bude na obou březích řeky Moravy realizována oprava koruny hráze, financovaná z dotačního programu, jehož podmínkou je zachování udržitelnosti této stavby. Z tohoto důvodu nesmí stavba využívat korunu hráze s výjimkou úseku dotčeného stavbou akce „Lávka přes řeku Moravu včetně přístupové komunikace v archeologickém parku Mikulčice – Kopčany“ pro těžkou mechanizaci a další manipulaci, při které by mohlo dojít k poškození koruny hráze.

2.4.3. Nakládání s odpady

Na stavbě vzniknou následující druhy odpadů:

- výkopový materiál – v případě vhodnosti bude použit pro zpětné zásypy
- asfalt z odstranění cesty na koruně hráze na levém břehu – bude recyklován

3. **PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK**

Kontrolní prohlídky jsou stanoveny pro následující činnosti:

- po provedení založení lávky
- po vybudování spodní stavby
- po montáži nosné konstrukce
- po betonáži mostovky
- před uvedením celé stavby do provozu

Ostatní činnosti bude kontrolovat technický dozor investora. Stavba bude sledována pravidelně zúčastněnými stranami na kontrolních dnech stavby.

4. ZÁSADY ZAJIŠTĚNÍ POŽÁRNÍ OCHRANY STAVBY

Stavba neobsahuje objekty a zařízení vyžadující požární ochranu. Možnosti požárů vznikají v okolní přírodě, při práci lesní techniky a při některých stavebních činnostech a budou řešeny výjezdy příslušných Hasičských záchranných sborů resp. Integrovaného záchranného systému.

Přístupová cesta pro pohyb požární techniky vede po hrázi řeky podél toku v celé předmětné oblasti. Příjezd na hráz je možný od Moravské Nové Vsi podél štěrkovny k řece. Pohyb požární techniky je možný též přímo po budované cyklotrase od archeologického centra u Mikulčic. Tato cyklotrasa bude vedená po lesních cestách a sjízdná v případě nutnosti pro nutnou techniku.

Na levém břehu řeky bude přístup k lávce pro vozidla IZS z obce Kopčany k řece a dále po hrázi proti proudu až k lávce.

Případná evakuace osob z ohroženého území spočívá ve vyklizení prostoru požáru směrem k návštěvnickému centru na obou stranách řeky nebo k řece Moravě.

Samotná lávka přes řeku Moravu je navržena pro nezbytný přejezd vozidla IZS do hmotnosti 20t.

5. ZÁVĚR

DPS vychází z platných norem a TKP pro mosty a pozemní komunikace.

Zhotovitelem zajištěná dokumentace RDS a VTD objektu lávky přes Moravu musí být zkontrolována autorizovanou osobou zpracovatele DSP a opatřena jeho autorizačním razítkem.

Zhotovitel je povinen oznámit zahájení stavby všem příslušným stavebním úřadům.

Zhotovitel zajistí schválení aktualizovaného havarijního a povodňového plánu.

prosinec 2012

Ing. David Ladman