

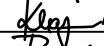
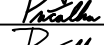

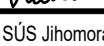


# DZVS



SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK  
VÝŠKOVÝ SYSTÉM: Bpv

VEDOUcí PROJEKTANT	Ing. Martin ŘEHULKA		 Projekční kancelář PRIS spol. s r.o. OSOVA 20, 625 00 BRNO tel. / fax 547 212 053, e-mail info@pris.cz		
ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. Dagmar KLAJMONOVÁ				
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. Radoslav PUČÁLKA				
VYPRACOVAL	Ing. Radoslav PUČÁLKA				
KONTROLOVAL	Ing. Jiří ŠRUBAŘ				
KRAJ	JIHOMORAVSKÝ	OBJEDNATEL DOKUMENTACE	SÚS Jihomoravského kraje	DATUM	12/2019
AKCE  II/373 Brno, ul. Bělohorská				FORMÁT	A4
				MĚŘITKO	
				STUPEŇ	PDPS
				ČÍS. ZAKÁZKY	19106
				ARCHIVNÍ ČÍS.	DZVS_1.1_ZÚ-PZ.doc
PŘÍLOHA	ZÁKLADNÍ ÚDAJE - PRŮVODNÍ ZPRÁVA			ČÍS. SOUPRAVY	ČÍS. VÝKRESU 1.1

DOKUMENTACE  
PDPS

# **II/373 Brno, ul. Bělohorská**

## **PRŮVODNÍ ZPRÁVA**

## OBSAH:

<b>1</b>	<b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ .....</b>	<b>5</b>
2.1	Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění.....	5
2.2	Předpokládaný průběh výstavby .....	5
2.3	Vazby na regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace a na územní rozhodnutí nebo územní souhlas včetně plnění jeho podmínek .....	5
2.4	Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití .....	6
2.5	Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí .....	6
2.6	Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření.....	6
	Vztahy na dosavadní využití území.....	6
	Vztahy na ostatní plánované stavby v zájmovém území .....	6
	Změny staveb dotčených navrhovanou stavbou .....	6
<b>3</b>	<b>Přehled výchozích podkladů a průzkumů .....</b>	<b>6</b>
3.1	Výčet podkladů a průzkumů použitých pro vypracování dokumentace .....	6
3.2	Podmínky orgánů státní správy vyplývající ze zvláštních předpisů a jejich plnění .....	7
<b>4</b>	<b>Členění stavby.....</b>	<b>7</b>
4.1	Způsob číslování a značení.....	7
4.2	Určení jednotlivých částí stavby .....	7
4.3	Členění stavby na části stavby, na stavební objekty a provozní soubory.....	7
<b>5</b>	<b>Podmínky realizace stavby .....</b>	<b>7</b>
5.1	Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků (investorů) .....	7
5.2	Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti.....	8
5.3	Zajištění přístupu na stavbu.....	8
5.4	Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy.....	8
<b>6</b>	<b>Přehled budoucích vlastníků .....</b>	<b>8</b>
6.1	Seznam známých nebo předpokládaných právnických a fyzických osob .....	8
6.2	Způsob užívání jednotlivých částí stavby .....	8
<b>7</b>	<b>Předávání částí stavby do užívání.....</b>	<b>9</b>
7.1	Možnosti (návrh) postupného předávání části stavby do užívání.....	9
7.2	Zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby .....	9
<b>8</b>	<b>Souhrnný technický popis stavby .....</b>	<b>9</b>
8.1	Stručný popis stavby.....	9
8.2	Technický popis .....	9
8.2.1	Pozemní komunikace.....	9
<b>8.2.2</b>	<b>Mostní objekty a zdi .....</b>	<b>10</b>
8.2.3	Odvodnění pozemní komunikace .....	12
8.2.4	Tunely, podzemní stavby a galerie.....	12
8.2.5	Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony .....	12
8.2.6	Vybavení pozemní komunikace .....	12
8.2.7	Objekty ostatních skupin objektů .....	12

<b>9</b>	<b>Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření.....</b>	<b>12</b>
<b>10</b>	<b>Dotčená ochranná pásma, chráněná a zátopová území a kulturní památky .....</b>	<b>14</b>
<b>11</b>	<b>Zásah stavby do území .....</b>	<b>14</b>
<b>12</b>	<b>Nároky stavby na zdroje a její potřeby .....</b>	<b>15</b>
<b>13</b>	<b>Vliv stavby a silničního provozu na zdraví a ŽP .....</b>	<b>16</b>
<b>14</b>	<b>Obecné požadavky na bezpečnost a užité vlastnosti .....</b>	<b>18</b>
<b>15</b>	<b>Další požadavky .....</b>	<b>18</b>

## 1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

**Stavba:** II/373 Brno, ul. Bělohorská  
**Staničení provozní:** km 74,464 – 75,241

**Objednatel dokumentace:** Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, p.o.  
Ořechovská 541/35  
619 00 Brno  
IČ: 709 32 581

**Zhotovitel dokumentace:** **Projekční kancelář PRIS, s.r.o.**  
Osová 20  
625 00 Brno  
IČO: 46974806

**Vedoucí projektant** Ing. Martin Řehulka  
AI: 1003412

**Zodpovědný projektant** Ing. Radoslav Pučálka  
AI: 1006692

**Okres:** Brno - město  
**Kraj:** Jihomoravský  
**Místo stavby:** V intravilánu města Brna  
**Souřadný systém:** S-JTSK, B.p.v.

## 2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

### 2.1 Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění

Stavba se nachází na silnici II/373 ve městě Brně a zajišťuje dopravní spojení mezi městskými částmi Židenice a Slatina.

Z hlediska šířkového uspořádání se jedná o směrově nerozdělenou obousměrnou komunikaci s dvěma jízdními pruhy v každém směru. Vozovka je v převážné délce ohraničena obrubníky s navazujícími chodníky případně na vozovku navazuje nebezpečná krajnice.

Na komunikaci II/373 dojde rekonstrukci krytu a podkladní vrstvy, která spočívá v odfrézování asfaltu v průměrné tloušťce 150mm a následné pokládce nových asfaltových vrstev ve stejné tloušťce.

Navržená úprava silnice umožní bezpečnější pohyb jak vozidel, tak chodců.

Součástí stavby je také rekonstrukce dvou mostů, které se nachází ve velmi špatném technickém stavu.

S ohledem na tuto skutečnost dojde u mostu ev.č. 373-023 přes vlečku ke kompletnímu odbourání stávajícího příslušenství, očištění ložisek, odbourání čel, přechodových desek, závěrných zídek a reinjektáží kabelových kanálků a provede se kompletně nové příslušenství včetně mostních závěrů.

U mostu ev.č. 373-024 přes tramvaj dojde k výměně nosné konstrukce, úložných prahů a osazení nových ložisek. Nová konstrukce je spojitá z tyčových prefabrikátů a spřažené desky. Příslušenství je kompletně nové.

Navrženou rekonstrukcí dojde ke zlepšení technického stavu silnice II/373, zkvalitnění povrchu komunikace a celkově tak k prodloužení životnosti vozovky. Nová konstrukce vozovky bude mít kladný vliv na průjezd městem, doprava bude plynulejší a méně hlučná, čímž se zlepší životní prostředí obyvatel města.

Projektová dokumentace řeší rekonstrukci úseku začínajícího u křižovatky ulic Bělohorská – Jedovnická v km 74,464 (údaj z geoportálu ŘSD) a končí před okružní křižovatkou s ulicí Olomoucká v km 75,241. Do stavby je zahrnuta také část úprav chodníků.

Tyto úpravy jsou řešeny jako samostatné stavební objekty.

Délka rekonstrukce vč. mostů je 777m.

### 2.2 Předpokládaný průběh výstavby

Předpoklad zahájení stavby je při zajištění její přípravy z legislativního a projekčního hlediska v roce 2020.

Stavbu bude nutné z důvodu rekonstrukce mostů rozdělit na 2 stavební sezony.

Výstavba mostů bude prováděna po polovinách vozovky. Doprava bude vedena vždy po volné polovině a bude usměrněna pomocí dopravního značení bez použití SSZ.

Rekonstrukce komunikace bude v oblasti křižovatek s komunikací I/50 prováděna za úplné uzavírky. Doprava bude vedena po objízdňích trasách.

I. Etapa – uzavření pravé poloviny komunikace před mostem ev.č. 373-023 až za most ev.č. 373-024. Provoz veden obousměrně v jednom jízdním pruhu na zbývající polovině.

II. Etapa – uzavření komunikace II/373 od křižovatky s ulicí Podstránská po konec úseku. Provoz veden po objízdňích trasách.

III. Etapa – uzavření levé poloviny komunikace před mostem ev.č. 373-023 až za most ev.č. 373-024. Provoz veden obousměrně v jednom jízdním pruhu na zbývající polovině.

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

Stavba se nachází na pozemcích katastrálního území Židenice a Slatina a řeší rekonstrukci stávající vozovky a stávajících mostů v nezměněné poloze.

Pro účely stavby je zpracován záborový elaborát.

Záměr je v souladu s územními plány dotčeného zájmového území.

## 2.4 Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití

Zájmové území leží v intravilánu města Brna, na rozhraní městských částí Židenice a Slatina. Okolí stavby tvoří především zatravněná plocha se stromovým porostem.

Území má mírně zvlněný charakter.

Trasa rekonstruované silnice byla zvolena tak, aby v maximální možné míře sledovala jak směrově, tak i výškově trasu stávající komunikace.

Pro výstavbu bude nutný dočasný zábor stávajících pozemků komunikace a pozemků přilehlých ke komunikaci.

Stavba bude probíhat na pozemcích ve vlastnictví ÚZSV, města Brna a několika soukromých pozemků.

## 2.5 Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí

Stavba ovlivňuje pouze krátkodobě životní prostředí ve své blízkosti, a to po dobu provádění stavby. Předpokládá se, že úprava přispěje ke snížení hladiny hluku a otřesů okolní zástavby odstraněním výtluků a nerovností vozovky.

Ke kácení stromů nedochází.

## 2.6 Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

### Vztahy na dosavadní využití území

Stavbou nedojde k trvalé změně využití dotčeného území.

Pro zařízení staveniště budou využity plochy stávajících uzavřených komunikací. Po dokončení stavby bude staveniště, využitě pro stavbu a zařízení stavby, vráceno do původního stavu.

### Vztahy na ostatní plánované stavby v zájmovém území

Na stavbu bude navazovat stavba města – osazení trolejového vedení a oprava chodníků (název akce „Manipulační trolejbusová trať Jedovnická + VO“).

Žádné další stavby nejsou v zájmovém území, jež by měly vazbu na provádění rekonstrukce silnice II/373, známy.

### Změny staveb dotčených navrhovanou stavbou

Ke změně využití dosavadních staveb nedochází.

# 3 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

## 3.1 Výčet podkladů a průzkumů použitých pro vypracování dokumentace

- Zaměření situace (ZK-Brno s.r.o., 06/2018)
- Diagnostika a návrh rekonstrukce vozovky (IMOS Brno, a.s., 17/2017)
- Hlavní prohlídka mostů (Ing. Jiří Šrubař, 09/2017)
- Diagnostika mostů (Mostní vývoj, 06/2018)
- Projekt MUK Holzova, Bělohorská (Patočka 08/2017)
- Kopie listu z KM a informace o parcelách (KÚ Židenice, Slatina, 07/2018)
- BMS - systém hospodaření s mosty

### 3.2 Podmínky orgánů státní správy vyplývající ze zvláštních předpisů a jejich plnění

Nejsou.

## 4 ČLENĚNÍ STAVBY

### 4.1 Způsob číslování a značení

Stavba je uvažována jako celek a je rozdělena na stavební objekty. Způsob číslování objektů vychází ze „Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací“.

### 4.2 Určení jednotlivých částí stavby

Stavba není dělena na části.

### 4.3 Členění stavby na části stavby, na stavební objekty a provozní soubory

Objekt č.	Název objektu	Majetkový správce
SO 101	Silnice II/373 – KM 0,087 – 0,777	SÚS JMK
SO 102	Silnice II/373 – KM 0,047 – 0,087	SÚS JMK
SO 103	Silnice II/373 – křižovatka Bělohorská – Jedovnická	SÚS JMK
SO 104	Úprava chodníku	město Brno
SO 182	Dopravně inženýrská opatření	-
SO 201	Most ev.č. 373-023 přes vlečku	SÚS JMK
SO 202	Most ev.č. 373-024 přes tramvaj	SÚS JMK

Objekt č.	Název objektu	Investor
SO 101	Silnice II/373 – KM 0,087 – 0,777	SÚS JMK
SO 102	Silnice II/373 – KM 0,047 – 0,087	SÚS JMK
SO 103	Silnice II/373 – křižovatka Bělohorská – Jedovnická	SÚS JMK
SO 104	Úprava chodníku	SÚS JMK
SO 182	Dopravně inženýrská opatření	-
SO 201	Most ev.č. 373-023 přes vlečku	SÚS JMK
SO 202	Most ev.č. 373-024 přes tramvaj	SÚS JMK

## 5 PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

### 5.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků (investorů)

Z důvodu očekávaného výrazného nárůstu dopravy po dobu realizace stavby „Zábrdovická“ zajišťované městem Brnem se počítá s realizací stavby „Bělohorská“ až po jejím ukončení – 2020.

Dalšími stavbami, které významně ovlivní dopravní zátěž ul. Bělohorské, jsou rekonstrukce mostů 374-048 B.1, B.2 na Černovické přes Olomouckou (investor SÚS JmK, ukončení 08/2019) a rekonstrukce mostů Otakara Ševčíka na VMO přes Ostravskou (ŘSD, probíhá stavební řízení).

Další související akcí je „Jedovnická“ – SÚS JmK.

Připravuje se také rekonstrukce mostu ev.č. 50-003..1,2 na ulici Ostravská přes Bělohorskou – ŘSD, předpoklad zahájení až po provedení této stavby.



## 5.2 Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Výstavba bude probíhat uceleně s návazností jednotlivých stavebních činností, které se mohou vzájemně překrývat pro urychlení doby výstavby. Blíže viz příloha POV.

Stavba bude probíhat ve třech etapách. První a třetí etapa (výstavba mostů) bude prováděna za částečné uzavírky silnice II/373, druhá etapa za uzavírky úplné.

Předpokládaný termín realizace – 2020-2021. V prvním roce stavby budou provedeny první dvě etapy, v dalším roce zbývající etapa.

## 5.3 Zajištění přístupu na stavbu

Přístup na stavbu je možný po stávající silnici II/373, ať už ze směru od Židenic nebo Vinohrad (ZÚ) či ve směru od Slatiny (KÚ).

K pohybu po stavbě je potřeba respektovat hranici stavby a přístupové trasy, aby nedošlo ke zbytečným škodám na cizím majetku. Po dobu stavby musí být zajištěn přístup k nemovitostem v prostoru stavby.

Stavba musí zajistit dostupnost území Hasičskému záchrannému sboru - přístup hasební technice v případě požáru i ostatním vozidlům integrovaného záchranného systému, což znamená neblokovat průjezd stavenišť například odstavenou stavební technikou. V případě vedení veřejné dopravy po objížďkách je nutná pravidelná kontrola osazení dočasného dopravního značení a jeho případné úpravy či doplnění.

## 5.4 Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy

Stavbu od začátku úseku po křižovatku s ulicí Podstránskou je navrženo provádět po polovinách vozovky za současného vedení veřejného provozu vozidel vždy po volné polovině komunikace. Zbývající část komunikace bude prováděna za úplné uzavírky s vedením dopravy po objížďných trasách.

Blíže viz SO 182 – Dopravně inženýrská opatření.

Z důvodu bezpečnosti dopravy bude pod mostem ev.č. 373-024 instalováno SSZ, první bude na ulici Černovičky a druhé na komunikaci vedoucí do areálu Dopravních staveb Brno. Omezení dopravy pod mostem bude pouze pro nezbytně dlouhou dobu (např. demolice a uložení nové nosné konstrukce).

# 6 PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ

## 6.1 Seznam známých nebo předpokládaných právnických a fyzických osob

SO 101	Silnice II/373 – KM 0,087 – 0,777	SÚS JMK
SO 102	Silnice II/373 – KM 0,047 – 0,087	SÚS JMK
SO 103	Silnice II/373 – křižovatka Bělohorská – Jedovnická	SÚS JMK
SO 104	Úprava chodníku	město Brno
SO 182	Dopravně inženýrská opatření	-
SO 201	Most ev.č. 373-023 přes vlečku	SÚS JMK
SO 202	Most ev.č. 373-024 přes tramvaj	SÚS JMK

## 6.2 Způsob užívání jednotlivých částí stavby

Způsob užívání jednotlivých částí stavby se nemění.

## 7 PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

### 7.1 Možnosti (návrh) postupného předávání části stavby do užívání

Stavba bude předávána do užívání postupně. Do užívání je možno samostatně předat komunikace a mosty.

### 7.2 Zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby

Důvodem je nutnost uvolnění staveniště pro další práce (přeložky sítí).

## 8 SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

### 8.1 Stručný popis stavby

Jedná se o rekonstrukci silnice II/373 ve městě Brně, na rozhraní městských částí Židenice a Slatina. Komunikace je navržena v kategorii MS4 18,5/15,5/50.

Celková délka rekonstruovaného úseku silnice II/373 je 777m.

Rekonstrukce bude provedena v souladu s diagnostikou vozovky, zpracovanou společností IMOS Brno v roce 2017.

Diagnostický průzkum navrhl toto provedení rekonstrukce:

- frézování do hloubky 150 mm a položení vrstev v tl. 150mm

Součástí stavby je rekonstrukce mostů ev.č. 373-023 a ev.č. 373-024.

Rekonstruovány budou také nebezpečné krajnice (odstranění nánosů, seříznutí krajnic do předepsaného sklonu, zpevnění jejich povrchu frézovaným materiálem). Obrubníky u chodníků budou vyměněny za nové a povrch chodníku bude uveden pouze do provizorní podoby.

### 8.2 Technický popis

#### 8.2.1 Pozemní komunikace

##### a) Výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby

##### **SO 101 – Silnice II/373 – KM 0,087 – 0,777:**

Stavbou bude dotčena pozemní komunikace II/373 v celkové délce 690m.

##### **SO 102 – Silnice II/373 – KM 0,047 – 0,087:**

Stavbou bude dotčena pozemní komunikace II/373 v celkové délce 40m.

##### **SO 103 – Silnice II/373 – křižovatka Bělohorská - Jedovnická:**

Stavbou bude dotčena křižovatka ulic Bělohorská – Jedovnická. Na ulici Bělohorská v délce 47m, na ulici Jedovnická v délce 23m.

##### **SO 104 – Úprava chodníku**

Úprava chodníku je vyvolána směrovou a výškovou úpravou silnice II/373.

##### **SO 182 – Dopravně inženýrská opatření**

##### b) Základní charakteristiky příslušných PK

### **SO 101 – Silnice II/373 – KM 0,087 – 0,777:**

Silnice je v zájmovém území vedena jako komunikace II/373.

Rekonstrukce bude provedena v souladu se zpracovanou diagnostikou vozovky (IMOS Brno) a bude provedena ve stávajících šířkách vozovky. Dojde pouze k homogenizaci trasy tak, aby šířka vozovky byla v co největší míře totožná.

Silnice bude provedena v kategorii MS4 18,5/15,5/50 dle ČSN 73 6110 (šířka vozovky 15,5m).

Příčný sklon vozovky bude v přímé střežovitý 2,5% a v obloucích dostředný.

V celé délce dojde k výměně stávajících ocelových svodidel, betonová svodidla budou během stavby demontována a po provedení rekonstrukce vozovky osazena zpět na původní místo.

Trasa silnice byla zvolena tak, aby v maximální možné míře sledovala jak směrově, tak i výškově trasu stávající komunikace.

Silnice II/373 je odvodněna podélným a příčným sklonem vozovky do stávající dešťové kanalizace.

### **SO 102 – Silnice II/373 – KM 0,047 – 0,087:**

Viz SO 101.

### **SO 103 – Silnice II/373 – křižovatka Bělohorská - Jedovnická:**

Viz SO 101.

### **SO 104 – Úprava chodníku:**

Na rozhraní komunikace a chodníku budou vyměněny stávající betonové obrubníky za nové. Pro jejich osazení je nutný zásah do chodníků. Tento bude proveden pouze v nezbytné šířce. Obrubníky budou nově osazeny tak, aby šířka komunikace byla v co největší míře v konstantních šířkách. Prostor mezi obrubníkem a chodníkem bude vyplněn vytěženým materiálem a povrch bude provizorně proveden z vyfrézovaného asfaltu. Opravu chodníku řeší město Brno samostatným projektem v rámci akce „Manipulační trolejbusová trať Jedovnická + VO“.

Výškové řešení je dáno výškovým vedením nivelety komunikace II/373. Zhlaví obrubníků bude 0,12m nad přilehlou hranou komunikace, na mostech 0,17m. V místech přechodů pro chodce bude zhlaví ve výšce 0,02m nad úrovní vozovky.

### **SO 182 – Dopravně inženýrská opatření:**

Objekt řeší dopravní opatření během výstavby. Jedná se o návrh omezení na II/373, návrh provizorních objízdnych a obchodích tras.

## **8.2.2 Mostní objekty a zdi**

### **a) Výčet objektů a zdí**

**SO 201 – Most ev.č. 373-023 most přes vlečku**

**SO 202 – Most ev.č. 373-024 most přes tramvaj**

### **b) Základní charakteristiky jednotlivých objektů základní charakteristiky jednotlivých objektů, zejména základní údaje (rozpětí, délky, šířky, průjezdní a průchozí prostory), základní technické řešení a vybavení, druhy konstrukcí a jejich zdůvodnění, postup a technologie výstavby.**

**SO 201 – Most ev.č. 373-023 most přes vlečku:**

#### **Stávající stav**

Stávající most převádí silnici II/373 přes vlečku do spalovny. Dle ML je rok postavení 1982.

Dle ML jsou opěry a křídla založeny na železobetonových ražených pilotách 350/350 mm

délky 12 m. Piloty jsou ve dvou řadách, piloty byly raženy šikmo. Pod jednou opěrou je provedeno 20ks pilot, pod křídlem 6ks pilot, celkem tedy na celý most  $2 \cdot 32 = 64$ ks.

Spodní stavbu tvoří 2 masivní betonové opěry tloušťky 1,75m, délky 19,50m a výšky 3,30m nasazené na piloty. V patě opěr přesahují před jejich líc ŽB základy. Úložné prahy jsou ŽB, na závěrných zídkách jsou kloubově uloženy přechodové desky. Křídla jsou betonová rovnoběžná nedilatovaná od opěr. Tloušťka křídel je 2,0 m, délka 6,50 m. Svahy pod opěrami jsou zpevněny, pod OP1 jsou vybetonované plochy, pod OP2 je betonová dlažba do betonového lože.

Most o 1 poli, kolmý, délka přemostění 21,50 m. Nosnou konstrukci tvoří předpjaté prefabrikované nosníky I-73 délky 24 m, výšky 1,10 m. V příčném řezu je umístěno 13 ks nosníků. Spáry mezi nosníky byly zmonolitněny betonem B 330. Ve spárách jsou odvodňující trubičky dutin mezi nosníky. V příčném směru je volná šířka 18,75 m, šířka mezi obrubami 15,50 m. Uložení NK na opěrách je na ocelových ložiscích, pevné uložení je na opěře 2, pohyblivé uložení na opěře 1. Mostní závěr nad opěrou 2 elastický šířky 300 mm, na okrajích mostu pod chodníkem a římsou jsou závěry podpovrchové, dilatační spára je zde opatřena zálivkou. Nad opěrou 1 je povrchový ocelový závěr typu GHH A-60.

Most převádí čtyřpruhovou silniční komunikaci a pravostranný chodník. Povrch chodníku z LA. Obruba betonová prefabrikovaná. Monolitická betonová římsa, navazuje na pochozí vrstvu chodníku a odrazného pruhu.

Pod mostem je vedena jednokolejná vlečka do Zetoru. Zemní kužely kolem křídel porostlé trávou, keři a stromy. Svahy pod mostem jsou zpevněné, u opěry 1 z monolitického betonu, u opěry 2 z betonové dlažby do betonu. Přístup pod most po chodníku či účelové komunikaci kolem násypového tělesa silnice II/373. Podél opěry 1 prochází pod mostem parovodní potrubí průměru 800 mm podepřené ocelovými rámy na betonových základech vybetonovaných ve svahu na okrajích mostu. Pod parovodním potrubím je zavěšeno 2. potrubí parovodní soustavy průměru 300 mm.

#### Nový stav

Rekonstrukce mostu je dle zadávacích podmínek navržena v rozsahu kompletního odbourání stávajícího příslušenství až na horní povrch nosníků. Odbourá se nutná část přechodových desek a závěrných zídek pro zpřístupnění čel a ložisek. Ložiska se očistí a povrchově zasanují, poškozené díly se vymění (bez zvedání). Odbourají se čela a provede se reinjektáž kabelových kanálků. Provede se nový kotvený vyrovnávací beton, celoplošná izolace a kompletně nové příslušenství včetně mostních závěrů. U opěr se provede kotvená sanace (není dostatečná přidržnost betonu).

### **SO 202 – Most ev.č. 373-024 most přes tramvaj:**

#### Stávající stav

Spodní stavbu tvoří 2 opěry OP1, OP3 a vnitřní pilíř P2. Opěry jsou masivní monolitické tloušťky 1,775 m, délky 19,61m a výšky 2,21 m až 2,45 m. Úložné prahy jsou ŽB výšky 0,70 m, provedeny ve střechovitém sklonu. Křídla jsou krátká rovnoběžná betonová s cementovou omítkou, nejsou dilatovaná od opěr.

Vnitřní pilíř P2 je monolitický ŽB členěný, tvořený rámem se 4 stojkami a příclí – úložným prahem. Délka podpory je 19,55 m a výška 8,56 m až 8,60 m.

Most o 2 prostých polích, šikmost levá 94,45g. Hlavní nosnou konstrukci tvoří v podélném směru prefabrikované předpjaté nosníky I-73 dl. 27,0 m, výšky 1,25 m, v příčném řezu celkem 13 ks nosníků. Spáry mezi nosníky byly zmonolitněny betonem B 330. Ve spárách jsou odvodňující trubičky dutin mezi nosníky. V příčném směru je volná šířka 18,75 m, šířka mezi obrubami 15,50 m. Délka přemostění je 51,66 m.

Na opěrách pevné uložení na dvouvrstevných elastomerových ložiscích s kotevními trny, na pilíři posuvné uložení na třívrstevných elastomerových ložiscích.

Mostní závěry na opěrách jsou elastické šířky 300 mm, na okrajích mostu pod chodníkem a římsou jsou závěry podpovrchové, dilatační spára je zde opatřena zálivkou. Nad pilířem je ocelový závěr typu GHH A-60.

Vpravo na mostě chodník š. 2,50 m, povrch z LA. Obruba betonová. Monolitická ŽB římsa navazuje na pochůzí vrstvu chodníků.

V 1. poli je vedena místní zpevněná komunikace a dvoukolejná tramvajová trať. V druhém

poli je vedena místní komunikace a chodník. Svahy u opěr jsou zpevněny monolitickým betonem, dilatace z dřevěných prken. Svah u opěry 1 ukončen betonovou opěrnou zdí. V patě svahu u opěry 3 žlab z betonových tvárnic. Přístup pod most z ul. Černovičky či po nezpevněných kuzelech kolem křídel.

#### Nový stav

Rekonstrukce mostu je dle zadávacích podmínek navržena v rozsahu výměny nosné konstrukce a úložných prahů. Na obou opěrách i na vnitřní podpěře se provedou nové úložné prahy. Ložiska se osadí nová.

Nová nosná konstrukce je spojitá z tyčových prefabrikátů a spřažené desky. Příslušenství bude kompletně nové. Velikost mostního otvoru, šířkové uspořádání i stavební výška zůstává shodné se stávajícím stavem.

### **8.2.3 Odvodnění pozemní komunikace**

Srážkové vody budou odváděny příčným a podélným sklonem vozovky do stávající dešťové kanalizace. Do kanalizací se voda dostane skrze nové uliční vpusti.

Všechny navržené uliční vpusti budou napojeny do stávajících kanalizací.

### **8.2.4 Tunely, podzemní stavby a galerie**

Nejsou.

### **8.2.5 Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony**

V předmětné stavbě se takové stavby nenacházejí.

### **8.2.6 Vybavení pozemní komunikace**

Součástí stavby jsou záchytná bezpečnostní zařízení – silniční ocelová svodidla a na mostech mostní svodidla.

V křižovatce s rampou silnice I/50 (sjezd ze směru Brno centrum, nájezd směr Olomouc) jsou jízdní pruhy odděleny betonovým svodidlem, stejně tak i před kruhovým objezdem. Tyto svodidla budou během stavby demontována a po provedení rekonstrukce vozovky vrácena na původní místo.

Stávající svislé dopravní značení, umístěné v místě staveniště bude před zahájením stavby v případě potřeby demontováno a po dokončení stavby budou značky nahrazeny novými.

Vozovka silnice II/373 bude po položení obrusné vrstvy opatřena vodorovným dopravním značením v podobě střední dělicí čáry š. 0,125 m či předběžných šípek. Vodorovné značení bude na vozovce vyznačeno nástřikem plastem bílé barvy.

### **8.2.7 Objekty ostatních skupin objektů**

Nejsou.

## **9 VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ**

Předmětem této projektové dokumentace je návrh rekonstrukce stávající silnice II/373. Jelikož se jedná vesměs pouze o povrchovou úpravu, nebylo nutné pro návrh projektu zpracovávat speciální průzkumy či studie, jako např. geotechnický či hydrogeologický průzkum apod.

Základním podkladem pro návrh rekonstrukce byl Diagnostický průzkum vozovky, jež byla zpracován v předstihu pro objednatele stavby

Souhrnný přehled zjištěných skutečností s vyhodnocením jejich vlivu na řešení stavby:

**Diagnostika a návrh rekonstrukce vozovky**

Vzhledem k dopravnímu významu (silnice II. třídy) je vozovka posuzované komunikace zařazena do návrhové úrovně porušení D1.

Při zadávání dopravního zatížení se postupuje podle technických podmínek TP87.

Dopravní zatížení je charakterizováno počtem těžkých nákladních vozidel (TNV) na základě výsledků ze sčítání dopravy v roce 2016. Na předmětném úseku silnice II/373 se nachází následující sčítací úseky:

Sčítací úsek č. 6-6120:

TNVO = 1808

=> třída dopravního zatížení II – těžké.

Sčítací úsek č. 6-4205:

TNVO = 1618

=> třída dopravního zatížení II – těžké.

Návrh rekonstrukce (uvedený návrh rekonstrukce uvažuje s následnou životností vozovky min. 25 let)

**Rekonstrukce vozovkových hutněných asfaltových vrstev, lokální úpravy po frézování (zachování stávající nivelety)**

Technologický postup:

- Frézování do hloubky 150 mm s odvozem materiálu pro jeho další využití;
- Očištění povrchu;
- Odborná kontrola stavu povrchu po frézování a upřesnění ploch k lokálním úpravám;
- Lokální úpravy trhlin podle TP115 a jiných poruch, max. výměna spodní podkladní vrstvy; rozsah lokálních úprav 20%;
- Pokládka podkladní vrstvy z asfaltového betonu pro podkladní vrstvy s modifikovaným asfaltem ACP 16 S tl. 50 mm podle ČSN EN 13108-5 a ČSN 73 6121 a TKP Kap. 7;
- Spojovací postřik z modifikované kationaktivní asfaltové emulze určené pro spojovací postřiky v množství zbytkového asfaltu 0,35 kg/m<sup>2</sup>;
- Pokládka ložní vrstvy z asfaltového betonu pro ložní vrstvy s modifikovaným asfaltem ACL 16 S tl. 60 mm podle ČSN EN 13108-5 a ČSN 73 6121 a TKP Kap. 7;
- Spojovací postřik z modifikované kationaktivní asfaltové emulze určené pro spojovací postřiky v množství zbytkového asfaltu 0,35 kg/m<sup>2</sup>;
- Pokládka obrusné vrstvy z asfaltového koberce mastixového s modifikovaným asfaltem SMA 11 S tl. 40 mm podle ČSN EN 13108-5 a ČSN 73 6121 a TKP Kap. 7.

**Zdůvodnění návrhu rekonstrukce**

Vozovka vykazuje dobrou únosnost, byla zjištěna dostatečná tloušťka hutněných asfaltových vrstev i celková tloušťka konstrukce vozovky, zesílení ve většině měřených míst není požadováno.

Při obnově části hutněných asfaltových vrstev bude frézováním odstraněna část starých a porušených vrstev včetně nespojení do hloubky 150 mm a po provedení lokálních úprav po frézování bude provedena pokládka tří nových hutněných asfaltových vrstev, které také zajistí zlepšení únosnosti konstrukce vozovky.

## 10 DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ A ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ A KULTURNÍ PAMÁTKY

### a) Rozsah dotčení

V prostoru dotčeném stavbou se vyskytují inženýrské sítě - viz bod 11 odstavec h).

### b) Podmínky pro zásah

Podmínky pro práce v ochranném pásmu inženýrských sítí jsou dány ve vyjádřeních dotčených správců těchto sítí.

### c) Způsob ochrany nebo úprav

Kromě jiného je třeba se vyvarovat úniku ropných látek a jiných zdraví škodlivých látek z mechanizace.

Na staveništi nebudou skladovány žádné takové látky.

### d) Vliv na stavebně technické řešení stavby

Navržený způsob rekonstrukce komunikace je běžným typem bez použití speciálních technologií, které by měly vliv na zvýšení rizika havárie s negativním dopadem na životní prostředí. Stejně tak i navržený typ přemostění je běžným typem konstrukce bez použití speciálních technologií. Současně i prakticky redukuje možnost poškození životního prostředí z titulu použitých stavebních materiálů.

Veškerý vybouraný materiál musí být okamžitě odstraněn ze stavby a odvezen na skládku.

## 11 ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

### a) Bourací práce

V rámci stavby dojde k odstranění vozovky v předepsaném rozsahu, k demolici příslušenství u mostu ev.č. 373-023 a demolici nosné konstrukce u mostu ev.č. 373-024 včetně příslušenství.

### b) Kácení mimolesní zeleně a jejich případná náhrada

V rámci stavby nebudou vykáceny žádné dřeviny.

Ke kácení lesních porostů ve stavbě nedochází, stejně jako nedochází k dotčení pozemků určených pro plnění funkce lesa (PUPFL).

Náhradní výsadba není v rámci stavby navržena.

### c) Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu

Zemní práce zde představuje prakticky pouze úprava stávajících nezpevněných krajnic, pročištění stávajících příkopů pod mosty, provedení nového zpevnění svahů pod mosty a případná úprava vodorovných zelených ploch.

Případné dotčené okolní plochy budou upraveny do původního stavu.

Nevhodná zemina z výkopů bude odvážena na příslušnou skládku.

Rekonstrukce silnice II/373 probíhá výhradně v trase stávající komunikace.

V rámci stavby nedojde k sejmutí humózních vrstev, předpokládá se maximálně pouze odstranění vrstvy ze stávajících silničních příkopů, resp. přilehlých svahů. Tato humózní vrstva však nebude vykazovat příliš velkou kvalitu. Dále může být sejmuta humózní vrstva např. z přilehlých zelených vodorovných ploch (např. z důvodu nezbytné výškové úpravy terénu). Sejmutá humózní vrstva bude později použita pro zpětné ohumusování těchto ploch či očištěných silničních příkopů.

Sejmutá humózní vrstva bude dočasně uložena na plochy, které si zajistí zhotovitel stavby,

případně v ploše trvalého záboru stavby (při okraji silničního pozemku). Využití sejmuté a deponované ornice bude provedeno nejpozději do termínu kolaudace stavby.

Nakládání s mezideponovanou humózní zeminou musí být prováděno podle příslušných předpisů.

Na všech humusovaných plochách se pro napojení horizontu ornice a spodních vrstev provede meliorační kypření pro umožnění vsakování z atmosférických srážek a pro vytvoření vzlínivosti.

d) Ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch

Zatravněné plochy dotčené stavbou budou zpětně ohumusovány a zatravněny.

Ostatní pracovní plochy dotčené stavbou budou uvedeny do původního stavu.

e) Zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace

V prostoru dočasného záboru se nenachází pozemky s ochranou ZPF.

f) Zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa

Stavbou nejsou zasaženy pozemky určené k plnění funkce lesa, ani se v její blízkosti takové pozemky nenacházejí.

g) Zásah do jiných pozemků

Ostatní pozemky, dotčené dočasným zábořem stavby, budou po dokončení stavby vráceny do původního stavu.

h) Vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravních a technické infrastruktury a vodních toků

Stavba jako celek nevyvolá žádné změny stávající dopravní a technické infrastruktury či vodních toků. Vlastní rekonstrukce silnice II/373 přinese pozitivní změnu v podobě nového povrchu.

V prostoru dotčeném stavbou k přeložkám inženýrských sítí nedojde.

V prostoru křižovatek řízených SSZ (4.41 / 4.17) se nachází indukční smyčky pro detekci vozidel. Tyto budou obnoveny – budou položeny před pokládkou nových asfaltových vrstev, aby nemusely být dodatečně řezány do nového asfaltového povrchu. Jedná se o indukčních 9 smyček. Stavebník má povinnost objednat si obnovu indukčních smyček u Brněnských komunikací.

Během rekonstrukce mostů ev.č. 373-023 a 373-024 budou do levých říms uloženy chráničky, ve kterých povedou dle požadavku Technických sítí Brno nové kabely (CYKY 4x16) veřejného osvětlení pro možnost propojení stávajících lamp. U lamp budou použity svorkovnice dle požadavků TS Brno. Tímto dojde k možnému propojení sloupů S010847 – S010848 a S0108051 – S0108053.

V rámci stavby bude provedena výměna všech stávajících uličních vpustí, ty jsou zaústěny do dešťové kanalizace. Vpusti osazené na mostech budou nově vyústěny rovněž do stávající dešťové kanalizace, kterou spravují brněnské vodovody a kanalizace.

Vzhledem k velkému množství sítí a složitosti uzlu lze předpokládat výskyt nezjištěných sítí.

Ostatní inženýrské sítě nebudou stavebními pracemi dotčeny, pouze procházejí prostorem stavby.

## 12 NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

a) Všechny druhy energií

Pro stavbu budou potřeba zdroje elektrické energie, tyto budou pokryty ze zdrojů zhotovitele.



b) Telekomunikace

Telekomunikační potřeby budou rovněž pokryty ze zdrojů zhotovitele.

c) Vodní hospodářství

Potřeba vody bude zajištěna ze zdrojů dodavatele.

d) Připojení na dopravní infrastrukturu a parkování

Přístup na staveniště je možný z obou stran silnice II/373. Zařízení staveniště bude zřízeno na dočasně uzavřené komunikaci. Případné použití dalších ploch je věcí zhotovitele stavby.

Staveniště bude minimálně na začátku a konci úseku jednotlivé etapy řádně oploceno.

e) Možnosti napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě)

Pro potřebu stavby budou využívány mobilní zdroje elektrické energie a vody, případný odběr z pevných zdrojů včetně projednání této možnosti je věcí zhotovitele stavby.

f) Druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby

Veškerý odpad vyprodukovaný stavbou (vybouraný materiál,...) musí být recyklován nebo odvezen na řízenou skládku. Zhotovitel stavby musí u navrženého způsobu zneškodnění uvést osobu oprávněnou k převzetí odpadu.

Při stavbě vzniknou následující odpady:

17 01 01 (O) Beton, kámen do betonu

17 03 02 (O) Asfaltové směsi

17 04 05 (O) Ocel

17 05 04 (O) Zemina a kamenivo

17 06 03 (N) Izolace

Nepředpokládá se, že by asfaltové vrstvy obsahovaly dehet. Pokud by byl obsah dehtu zjištěn, je nutno vybouranou suť z těchto vrstev jako nebezpečný odpad předat k likvidaci oprávněné firmě.

Vhodná část vytěžené zeminy může být použita pro zpětné zásypy.

## 13 VLIV STAVBY A SILNIČNÍHO PROVOZU NA ZDRAVÍ A ŽP

a) Ochranu krajiny a přírody

Stavba nezvyšuje dopad na krajinu a přírodu.

b) Hluk

Hluk bude zvýšen pouze v průběhu stavby, především během bouracích prací. Zvýšení hlukové zátěže odpovídá běžnému stavebnímu provozu. Jedná se o stavbu v intravilánu. Vzhledem k poloze stavby v intravilánu je nutno dodržovat hygienické předpisy pro práce v denních a nočních hodinách. Stavební práce mohou probíhat pouze v době mezi 7:00 a 21:00. Montáž nosníků u mostu ev.č. 373-024 bude vzhledem k omezování dopravy probíhat v nočních hodinách (1 noc pro polovinu mostu) – toto je jediná činnost při které budou práce probíhat mimo výše zmíněnou pracovní dobu.

Stavba bude probíhat za omezeného provozu na rekonstruovaném úseku silnice II/373.

Protože pohyb nákladních automobilů bude podle potřeb stavební činnosti a nepřesáhne intenzitu 10× za hodinu, není podle metodických pokynů doprava materiálu na staveniště a z něj relevantním zdrojem hluku.

Potřebné stavební materiály a hmoty budou na staveniště dováženy v hotovém, resp.

připraveném stavu. Na staveništi nebude vybudováno žádné výrobní zařízení.

Stavba bude prováděna s maximální ohleduplností k okolí, aby hluchnost a prašnost byla omezena na minimum.

Hlučné činnosti při zemních a bouracích pracích a budování nových stavebních konstrukcí budou krátkodobé, jejich průběh bude probíhat podle následujících opatření. Práce na stavbě mohou probíhat pouze v denní době od 7:00 do 21:00 (mimo výše uvedené montáže nosníků u mostu ev.č. 373-024) a ke snížení hluku ze stavební činnosti v okolí staveniště stavba zajistí následující protihluková opatření:

- udržování technologické kázně, pořádku na staveništi a dodržování všech norem ochrany životního prostředí se zvláštní pozorností na hluk

- omezení hlučných prací při případných prodloužených směnách

- v případě potřeby okolo nejhlučnějších zařízení či pracovišť umístit provizorní mobilní akustické zástěny (clony) výšky 2 až 3 m, které budou plnit funkci prvotní zábrany hluku ze stavební činnosti a budou na staveništi přesouvány podle potřeby (nejen z hlediska lepší ochrany před hlukem, ale i z hlediska dostatečného prostoru pro provádění stavebních prací). Zástěny budou zhotoveny z trapézového nebo vlnitého plechu anebo OSB desek na ocelové nebo dřevěné nosné konstrukci. Ze strany ke zdroji hluku je vhodné je opatřit zvuk pohlcujícím obložením, např. z minerální vlny. Budou zajištěné proti pádu a zatížení od větru.

- použití strojní mechanizace s garantovanou nižší vyzařovanou hluchností a zvukově izolačních krytů příslušného stroje,

- řádný technický stav použitých stavebních mechanismů, průběžné technické prohlídky a údržbu stavebních mechanismů,

- umístění hlučnějších strojů co nejdále od chráněných prostorů, a omezení jejich chodu naprázdno, při nakládání zeminy vypínat motor u čekajících automobilů apod.

Vliv na snížení hladin akustického tlaku v okolí mají i organizační opatření, která zajistí, aby nejhlučnější zařízení nebyla v provozu současně, a aby tato zařízení nebyla v provozu delší dobu, než je nezbytně nutné.

Nejhlučnější činnosti budou prováděny krátkodobě.

#### c) Emise z dopravy

Realizací záměru nedojde ke zvýšení emisí z dopravy.

#### d) Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje

Stavba se nenachází v blízkosti žádných vodních toků ani vodních zdrojů.

#### e) Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě

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

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

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

f) Nakládání s odpady  
Viz bod 12, odstavec f).

## 14 OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

a) Mechanická odolnost a stabilita

Stavba je navržena tak, aby splňovala běžné požadavky mechanické odolnosti a stability.

b) Požární bezpečnost

Stavba bude probíhat za omezeného silničního provozu v místě silnice II/373. Doprava bude vedena po neopravované polovině vozovky.

Do místa stavby je možnost příjezdu vozidel HZS/IZS z obou stran komunikace II/373 a z křižujících komunikací.

Dokončená stavba bude z hlediska požárně bezpečnostního řešení splňovat požadavky na průjezdné průřezy požárních vozidel, na poloměry směrových oblouků (všechny budou oproti stávajícímu stavu zvětšeny), na sklonové poměry pozemních i místních komunikací. Veškeré překládané a nově zřízené inženýrské sítě projdou revizemi.

Vzhledem k povaze stavby není vyžadováno stanovení technických podmínek požární ochrany pro navrhování, provádění a užívání stavby dle vyhlášky č. 23/2008 Sb., proto není požárně technické řešení stavby součástí dokumentace.

c) Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí

Stavba nezvyšuje dopad na zdraví a životní prostředí.

d) Ochrana proti hluku

Stavba nezvyšuje úroveň hluku.

e) Bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na PK)

Provoz na pozemních komunikacích je řešen silničním zákonem, zákonem o provozu na pozemních komunikacích a ostatními souvisejícími zákony. Účastníci silničního provozu jsou povinni dodržovat pravidla silničního provozu stanovená zákonem 361/2000 Sb. ve znění zákona 411/2005 Sb., zákona 76/2006 Sb. a pozdějších předpisů.

Součástí stavby jsou některá bezpečnostní (vesměs stávající) opatření, jako např. vodorovné či svislé dopravní značení, obrubníky, atd.

f) Úspora energie a ochrana tepla (hospodárnost provozu, úsporné technologie při výstavbě a údržbě apod.)

Stavba po svém dokončení nebude mít žádné nároky na tepelnou energii ani teplou užitkovou vodu.

## 15 DALŠÍ POŽADAVKY

a) Popis užitných vlastností stavby (dostatečná kapacita objektů, obecně technické požadavky na výstavbu a výroby, snadná údržba, životnost apod.)

Všechny stavební objekty zaručují dostatečnou kapacitu své konkrétní funkce, stejně jako splnění obecně technických požadavků na výstavbu, snadnou údržbu a životnost.

b) Zabezpečení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Upravované chodníky včetně přechodů pro chodce splňují podmínky pro užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Projektová dokumentace je vypracována v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb.,

- c) Popis z hlediska ochrany stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí (povodně, agresivní podzemní voda, bludné proudy, poddolování a povětrnostní vlivy)

Stavba se nenachází v záplavovém území. Pro most jsou navržena ochranná opatření pro omezení vlivu bludných proudů na konstrukci dle TP 124.

V Brně, listopad 2019

Ing. Radoslav Pučálka