

## **Technická zpráva**

### **1. Identifikační údaje**

Stavba: II/152 Ivančice, most ev.č. 152-034  
Katastrální území: Kounické předměstí

Kraj: Jihomoravský

Objednatel: Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, oblast Brno  
příspěvková organizace kraje  
Ořechovská 35, Brno, 619 64  
IČ: 70932581

Správce komunikace: Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, oblast Brno  
příspěvková organizace kraje  
Ořechovská 35, Brno, 619 64  
IČ: 70932581

Generální projektant: Dosting spol. s r.o.  
Košínova 19, 612 00 Brno  
IČ: 49969234  
Ing. Vladimír Krejčík  
autorizovaný inženýr v oboru mosty a inženýrské konstrukce, č. 1000217

Stupeň dokumentace: DSP

Komunikace : II/152

Souřadnicový systém: S-JTSK

Výškový systém: B.p.v.

### **2. Základní informace o stavbě**

Předmětem stavby je rekonstrukce mostu ev.č. 152-034 a přilehlého úseku silnice II/152.

#### **Základní charakteristiky mostu :**

Jedná se o most pozemní komunikace přes potok Martálka, o jednom poli, trvalý, nepohyblivý, v prostorové přímé, kolmý a s neomezenou volnou výškou.

#### **Základní údaje o mostě :**

Délka mostu:	8,55 m
Délka přemostění:	2,50 m
Délka nosné konstrukce :	3,50 m
Rozpětí:	2,50 m
Označení šikmosti mostu:	šikmý
Volná šířka (mezi zábradlím):	8,82 m
Šířka mostu:	10,40 m
Šířka mezi obrubami:	7,82 m

Volná výška pod mostem: 0,85 m  
Stavební výška: 0,80 m  
Plocha nosné konstrukce mostu: 49,10 m<sup>2</sup>

#### **Základní charakteristiky pozemní komunikace:**

Kategorie komunikace:	S 6,5
Šířka komunikace:	6,7 m
Volná výška nad komunikací:	neomezená

### **3. Zdůvodnění stavby a její umístění**

#### **Návaznosti**

Most ev.č. 152-034 se nachází na silnici II/152 a převádí silniční komunikaci II/152 přes potok Martálka.

Rozsah prací je především vztažen na části mostní konstrukce, které jsou v nevyhovujícím stavebně technickém stavu. Jedná se o stávající římsy, bezpečnostní zařízení mostu, degradované části spodní stavby a nosné konstrukce a opevnění pod mostem. Současně s rekonstrukcí mostu bude provedena úprava cca 11,5 m dlouhého úseku silnice II/152 v prostoru před mostem a cca 2,5 m dlouhého úseku za mostem. V rámci akce dojde také k osazení evidenčního čísla mostu.

Nedílnou součástí projektu jsou Technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací (TKP) a Vzorové listy staveb pozemních komunikací, vše v platném znění.

#### **Podklady pro zpracování projektové dokumentace**

Bylo provedeno zaměření v místě stavby geodetickou kanceláří ZK Brno, s.r.o. (9/2012) v souřadnicovém systému S-JTSK a ve výškovém systému B.p.v.  
Projektant provedl obhlídku staveniště.

#### **Charakter komunikace**

##### **Hlavní trasa**

Komunikací je silnice II/152, dvoupruhová silniční komunikace, šířkově zařaditelná do kategorie S 6,5. Rekonstrukcí se nezmění šířkové uspořádání (šířka na mostě mezi římsami bude 7,10 m).

##### **Územní podmínky**

Komunikace i dotčený most se kompletně nacházejí v extravilánu na katastrálním území Ivančic. V uvažovaném úseku rekonstrukce se nenachází žádné nemovitosti ani žádná křížení s jinou pozemní komunikací.

##### **Geotechnické podmínky**

Vzhledem k rozsahu akce nebyl IG průzkum prováděn.

##### **Inženýrské sítě**

V bezprostředním prostoru stavby se nacházejí souběžné inženýrské sítě: Nadzemní vedení Telefonica, souběžně mezi mostem a železnicí vedou nadzemní potrubí DN 250 a DN 400 (vlevo od Ivančic).

**Popsané sítě se nacházejí v blízkosti stavby, avšak žádná z těchto sítí není stavbou přímo dotčena a proto není nutné provádět žádné přeložky sítí.**

**!!! POZOR !!! Všechny inženýrské sítě jsou ve výkresech zakresleny pouze informačně, dle informací získaných od správců sítí. Je proto nutné před započítím prací veškeré sítě fyzicky vytyčit, aby nedošlo k jejich poškození.**

#### **4. Technický popis řešení**

Geodetické zaměření stávajícího stavu i projektová dokumentace je vypracována v souřadném systému S-JTSK a ve výškovém systému Balt po vyrovnání.

##### **Uvolnění staveniště**

Rekonstrukce mostu i silnice bude probíhat na 2 etapy. Vždy bude průjezdná ½ komunikace v minimální šířce 2,75 m. Kvůli hustotě dopravy v místě stavby bude provoz v daném místě řízen pomocí světelného signalizačního zařízení. Tyto úpravy jsou popsány v příloze E – Zásady organizace výstavby. Průjezd stavbou bude označen stanovenou předností, snížením rychlosti a zákazem předjíždění. Délka rekonstruovaného úseku komunikace je pouze cca 20,0 m.

##### **Popis stávajícího mostu**

Z dostupných materiálů a místního šetření bylo zjištěno následující:

- spodní stavba je tvořena dvěma betonovými opěrami.
- nosná konstrukce mostu je ŽB deska o tloušťce 0,35 m, předpokládá se spádová betonová vrstva na nosné konstrukci, podhled desky a její boční strany jsou tvořeny degradovaným betonem s místy prosvítající či odhalenou korodující výztuží
- stávající římsy jsou ŽB, zábradlí je kombinované, trubkové s ocelovými sloupky
- opevnění svahů pod mostem je provedeno kamenem do betonu, dno je zanešeno vrstvou bahna a různých nečistot.
- povrch silnice II/152 je v dobrém technickém stavu, úpravou se vyrovnají jen drobné nerovnosti
- v bezprostřední blízkosti místa provádění se nacházejí inženýrské sítě dle rozsahu viz. odstavec 3.

##### **Bourání stávajících částí mostu a vozovkového souvrství**

Bourání mostního svršku nevyžaduje žádné speciální konstrukce a zařízení. Vzhledem k zamýšlenému rozsahu rekonstrukce bude nutné bourání stávajících konstrukcí v následujícím rozsahu:

- dojde k frézování asfaltových vrstev vozovky do hloubky 40 mm v celé ploše komunikace v délce cca 20,0 m (dle přílohy 02 – Půdorys), v rámci akce se dále počítá s vyrovnáním nerovností.
- následně bude kompletně vybouráno stávající zábradlí, římsy, podkladní vrstvy vozovky a spádový beton až na nosnou konstrukci
- v prostoru pod mostem bude provedeno pročištění dna vodoteče z důvodů zanešení koryta nečistotami a zarůstání dřevinami. Proveďte se i vyřezání náletové vegetace před mostem (po směru toku)

Spodní stavba mostu zůstane beze změn zachována.

Pozor !!! Dodavatel musí při bouracích pracích na mostě zajistit, aby nedocházelo k úniku ropných a jiných škodlivých látek do životního prostředí.

##### **Skrývka ornice**

Nebude provedena.

##### **Výkopy, zásypy, násypy**

Výkopy budou prováděny:

- pro úpravu kamenných skluzů, vytěžený materiál se použije pro zpětný zához.

Stupeň: **DSP**  
Datum: **11/2012**

## **Zakládání, ochrana proti spodní vodě**

### **Spodní stavba**

#### Opěry a křídla

Budou provedeny sanace viditelných betonových ploch spodní stavby mostu betonových opěr a jejich křídel. Povrch betonu se připraví tak, aby vznikl čistý, pevný a nosný podklad. Je nutné kompletně odstranit vrstvu nesoudržného a zkarbonatovaného betonu mechanicky a vysokotlakým vodním paprskem (cca 1000-1200 barů). Pokud se místy obnaží výztuž, tak se řádně očistí osekáním betonu a její povrch bude očištěn od koroze na stupeň SA 2½ (čistý kov).

Na řádně připravený a předvlhčený betonový podklad se provede reprofilace konstrukčních prvků do původního tvaru, resp. obnovení nebo zvětšení tloušťky krycí vrstvy nad výztuží. Je možné následující rozdělení dle tloušťky vrstvy:

- mezi 10-40 mm (na cca 1/3 povrchu):  
    jádro tl. 30 mm – hrubá sanační hmota,
- do 10 mm lokálně nebo celo plošně (na cca 2/3 povrchu)  
    povrch tl. 10 mm - jemná sanační hmota

Zpracování, nanášení a ošetřování správkových hmot se provede přesně podle pokynů výrobce uvedených v příslušných technologických předpisech.

Na všechny použité sanační (správkové) hmoty se musí provést příslušné zkoušky:

- kontrola stavu podkladu a antikorozně ošetřené výztuže před použitím správkových hmot
- kontrola soudržnosti jednotlivých vrstev správkových hmot s podkladem odtrhovou zkouškou. Současně se v rámci těchto kontrolních prací prověří i akustickým trasováním (poklepem), zda-li se v sanované oblasti nevyskytují místa s dutým ozvukem.
- kontrola soudržnosti povrchových ochranných systémů s podkladními správkovými hmotami a jejich tloušťkou.
- kontrola pevnosti v tahu za ohybu a v tlaku jednotlivých správkových hmot

Na provádění, kontrolu a zkušební postupy pro sanační práce je stanoven dokument „Technické podmínky pro sanace betonových konstrukcí - TP SSBK II“ autorů Drochytka, Dohnálek, Bydžovský a Pumpr.

#### Izolace, obklady, ochrana povrchu spodní stavby

Nebude provedena.

#### Odvodnění za opěrami

Nebude řešeno v rámci rekonstrukce.

#### Přechodová oblast

Nebude řešena v rámci rekonstrukce.

#### Úpravy terénu pod mostem a v okolí mostu

Bude provedeno pročištění dna potoka od bahna a nečistot a odstraní se náletové dřeviny cca 10 m před mostem a za mostem po kamennou zeď, která se nachází cca 2 m od mostu.

### **Nosná konstrukce a její součásti**

#### Nosná konstrukce

Stávající nosná konstrukce mostu zůstane zachována.

Budou provedeny sanace viditelných betonových ploch nosné konstrukce mostu. Povrch betonu se připraví tak, aby vznikl čistý, pevný a nosný podklad. Je nutné kompletně odstranit vrstvu nesoudržného a zkarbonatovaného betonu mechanicky a vysokotlakým vodním paprskem (cca 1000-

DOSTING spol. s r. o., Košanova 19, 612 00 Brno,  
TEL., FAX: 549 522 261-63, 549 210 501, E-MAIL : [projekce@dosting.cz](mailto:projekce@dosting.cz)

Stupeň: **DSP**  
Datum: **11/2012**

1200 barů). Pokud se místy obnaží výztuž, tak se řádně očistí osekáním betonu a její povrch bude očištěn od koroze na stupeň SA 2½ (čistý kov).

Na řádně připravený a předvlhčený betonový podklad se provede reprofilace konstrukčních prvků do původního tvaru, resp. obnovení nebo zvětšení tloušťky krycí vrstvy nad výztuží. Je možné následující rozdělení dle tloušťky vrstvy:

- mezi 10-40 mm (na cca 1/3 povrchu):  
    jádro tl. 30 mm – hrubá sanační hmota,
- do 10 mm lokálně nebo celo plošně (na cca 2/3 povrchu)  
    povrch tl. 10 mm - jemná sanační hmota

Zpracování, nanášení a ošetřování správkových hmot se provede přesně podle pokynů výrobce uvedených v příslušných technologických předpisech.

Na všechny použité sanační (správkové) hmoty se musí provést příslušné zkoušky:

- kontrola stavu podkladu a antikorozně ošetřené výztuže před použitím správkových hmot
- kontrola soudržnosti jednotlivých vrstev správkových hmot s podkladem odtrhovou zkouškou. Současně se v rámci těchto kontrolních prací prověří i akustickým trasováním (poklepem), zda-li se v sanované oblasti nevyskytují místa s dutým ozvukem.
- kontrola soudržnosti povrchových ochranných systémů s podkladními správkovými hmotami a jejich tloušťkou.
- kontrola pevnosti v tahu za ohybu a v tlaku jednotlivých správkových hmot

Na provádění, kontrolu a zkušební postupy pro sanační práce je stanoven dokument „Technické podmínky pro sanace betonových konstrukcí - TP SSBK II“ autorů Drochytka, Dohnálek, Bydžovský a Pumpr.

#### Ložiska

Nejsou. Přímé uložení desky na úložný práh.

#### Mostní závěry

Pravděpodobně nejsou.

#### Izolace a ochrana povrchu nosné konstrukce

V místech vybourání stávajících říms bude provedena nová izolace křídel natavovanou izolací z asfaltových modifikovaných pásů. Do nosné konstrukce budou na jejích okrajích přistřeleny měděné okapní plechy tl. 0,7 mm, š. 250 mm v celé délce říms.

#### **Mostní svršek a odvodnění**

##### Vozovka

Stávající komunikaci lze šířkově zařadit do návrhové kategorie S6,5. V rámci rekonstrukce bude provedena šířková úprav (rozšíření) mezi římsami.

Celková délka rekonstruovaného úseku pozemní komunikace je 14 m. V prostoru mimo most dochází vždy v určité vzdálenosti k šířkovému navázání na stávající vozovku silnice II/152. Navázání probíhá na stávající zpevněné plochy. Rozšíření komunikace mimo zpevnění stávající plochy bude nutné provést kompletní konstrukci vozovky. V místech nerovností vozovky dojde nejprve k jejich vyrovnaní asfaltovou směsí pro podkladní vrstvy ACP 16S a následně k položení obrusné vrstvy ACO 11S v prostoru celé rekonstruované části komunikace. Bude zachováno stávající výškové řešení komunikace jen s minimálním vyrovnaním. Příčný sklon komunikace je střechovitý se spádem 1,00% a 1,85%. Konstrukce silnice je odvodněna příčným a podélným spádem.

V celé oblasti rekonstrukce vozovky budou uplatňovány tři formy její rekonstrukce:  
Nad stávající komunikací bude provedeno vyrovnaní místních nerovností a položení obrusné vrstvy:

Lokální vyrovnávky:	Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16S	min 30 mm
Obrusná vrstva:	Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11S	40 mm

Stupeň: DSP  
Datum: 11/2012

Na rekonstruovaném mostě bude položen vyrovnávací beton XF1 C30/370 a potom se položí konstrukce vozovky:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11S	40 mm
Spojovací postřik kationaktivní asfaltovou emulzí		0,40 kg/m <sup>2</sup>
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16S	55 mm
Spojovací postřik kationaktivní asfaltovou emulzí		0,40 kg/m <sup>2</sup>
Ochranná izolace Litý asfalt	Ma11	35 mm
Celoplošná izolace z modifikovaných	NAIP	5 mm
-----		
Celkem		135 mm

V místě rozšíření vozovky mimo stávající zpevnění bude provedena kompletní konstrukce vozovky:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11S	40 mm
Spojovací postřik kationaktivní asfaltovou emulzí		0,40 kg/m <sup>2</sup>
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16S	80 mm
Infiltrační postřik kationaktivní asfaltovou emulzí		1,00 kg/m <sup>2</sup>
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	150 mm
Štěrkodrt'	ŠD	210 mm
Celkem		480 mm

Poznámka: Při výjezdu z obce nebude provedeno rozšíření vozovky vlevo z důvodů nově osazeného sloupu sdělovacího vedení.

#### Polohové a výškové řešení vozovky:

Vzhledem k rozsahu úpravy silnice II/152 bylo voleno lokální staničení úseku. Úsek je popisován ve směru od staničení ZÚ=0.

Příčný sklon silnice je střešovitý. Komunikace se nachází v přímé a podélném spádu.

V rámci rekonstrukce se provádí jen frézování obrusné vrstvy, vyrovnání lokálních nerovností a zpětné položení obrusné vrstvy, proto nebyl zpracován podélný profil komunikace. Výškové řešení komunikace zůstává zachováno.

Po položení obrusné vrstvy bude obnoveno vodorovné dopravní značení

**V2a** – Střední dělicí čára přerušovaná

#### Římsy

Mostní římsy jsou z monolitického železobetonu (s odrazným obrubníkem výšky 150 mm). Jsou do nosné konstrukce kotveny pomocí lepených kotev říms M24 typ A po 0,90 m ve vzdálenosti 250mm od kraje nosné konstrukce do předvrtaných otvorů ø 30 mm. Římsy na rovnoběžných křídlech budou navazovat na mostní římsy a budou ke křídlům kotveny opět pomocí kotev říms po 0,90 m (na krajích po 0,75 m) ve vzdálenosti 250 mm od kraje křídla do předvrtaných otvorů ø 30 mm.

Římsy budou opatřeny penetračním nátěrem odolným proti chloridům (nátěr S4 dle tabulky 5 TKP 31). Spád horního povrchu římsy je vždy k vozovce ve sklonu 4 %.

Římsy budou provedeny v šířce 790 mm. Délka levé římsy je 8,7 m a pravé římsy je 6,7 m. Všechny spáry vyplněné polystyrenem budou na vnějších (viditelných) stranách zatěsněny trvale pružným tmelem na hloubku minimálně 20 mm.

Povrchová úprava betonu bude provedena podle článku 18.3.6.7.9 kapitoly 18. TKP v kategorii Dd. Veškeré viditelné hrany budou zkoseny (min. 15/15 mm dle VL 4), horní povrch říms bude upraven příčnou stráží. Na okrajích spodních ploch říms budou na krajích provedeny okapní nosy (min. 25/25 mm).

Římsy jsou navrženy z betonu **XF4, XC4, XD3, C30/37** a použita betonářská ocel 10505(R), krytí 50 mm.

#### Mostní odvodňovače

Na mostě se nenachází odvodňovače a ani se nebudou žádné instalovat.

Stupeň: **DSP**  
Datum: **11/2012**

Sběrná potrubí a svody, odtokové žlaby  
Není.

### **Mostní vybavení**

#### Svodidla, zábradelní svodidla

Nově budou osazena zábradlí, se sloupky po 1.75 m do římsy přes patní plech ocelovými kotvami. Zábradlí bude kotveno do říms prostřednictvím patních plechů o rozměrech 230/230/15 mm a lepených kotev M10 4ks/sloupek.

#### Schodiště

Není.

#### Vstupy, poklopy, dveře

Na mostě nebudou.

#### Elektroinstalace

Není.

#### Ochrana proti bludným proudům

Nezřizuje se.

#### Ochrana dle ČSN 73 6223

ČSN 73 6223 - Ochrany proti nebezpečnému dotyku s živými částmi trakčního vedení. Není.

#### Inženýrské sítě

V okolí stavby se nacházejí ochranná pásma inženýrských sítí (viz. odstavec 3 – inženýrské sítě) avšak stavebními pracemi nedojde k dotčení žádné z nich. V bezprostřední blízkosti stavby se nacházejí následující sítě:

- Vzdušné vedení (Telefónica O2)
- Neznámé trubní vedení trasované podél levé opěry mostu

Při provádění prací v bezprostřední blízkosti těchto sítí je nutné dbát zvýšené opatrnosti a případně je náležitě ochránit !!

#### Protihlukové clony

Nejsou.

#### Revizní a měřicí zařízení

Nejsou.

#### Tabule s letopočtem

Nebude.

### **Materiály pro stavbu**

#### Materiál pro ocelové konstrukce

Dle TP 167/2008

#### Specifikace betonu

Beton jednotlivých konstrukčních částí: Beton typový dle ČSN EN 206.

Stupeň: **DSP**  
Datum: **11/2012**

	Minimální třída betonu	Agresivita prostředí	Min. krytí mm	Provzdušnění	Odolnost proti CHRL	Vodotěsnost	Vodní součinitel
Ukončovací betonový práh opevnění svahu	<b>C25/30</b>	<b>XF3, XC3, XA1</b>	<b>50</b>	<b>Ne</b>	<b>Ne</b>	<b>Ne</b>	<b>0.50</b>
Beton pod odláždění svahu	<b>C25/30</b>		<b>50</b>	<b>Ne</b>	<b>Ne</b>	<b>Ne</b>	<b>0.50</b>
Beton říms	<b>C30/37</b>	<b>XC4, XD3, XF4</b>	<b>50</b>	<b>Ne</b>	<b>Ano</b>	<b>Ne</b>	<b>0.50</b>

Sanační materiály

Popis sanačních prací viz výše.

Dilatační a pracovní spáry, těsnění

Úprava všech spár bude provedena v souladu s VL4.

Vozovka a výplňové materiály včetně zálivek

Vozovka je popsána v samostatném odstavci viz výše.

Asfaltové směsi vozovky a hotové vrstvy musí splňovat vlastnosti a parametry uvedené v ČSN 73 6121. Postup prací musí být v souladu s TKP. Mezi jednotlivými živými vrstvami se předepisuje provedení spojovacích postřiků z kationaktivní asfaltové emulze, viz skladba vozovky. Mezi všemi asfaltovými vrstvami musí být dosaženo dostatečné spojení, které je možné prokázat zkouškou stříhem.

**Statické posouzení**Zatěžovací třída, součinitele zatížení, mimořádná zatížení

Výpočet zatěžovací třídy mostu není součástí tohoto projektu.

Požadavky na sledování mostu

Most bude sledován běžnými prohlídkami správce mostu.

**5. Výstavba mostu**Postup a technologie stavby mostu

Jelikož je rekonstrukce provádět na dvě etapy, bude postup totožný pro obě etapy, jen dojde vždy ke změně pojezdové části komunikace.

- dojde k frézování asfaltových vrstev vozovky v celé ploše komunikace. V rámci akce se dále počítá s vyrovnáním nerovností.
- dojde k odstranění stávajících říms a podkladních vrstev vozovky v rozsahu dle výkresové dokumentace. Římsy i podkladní vrstvy vozovky budou odstraněny až na stávající nosnou konstrukci.
- následně bude provedena nová spádová vrstva na nosné konstrukce mostu a nová izolace. Poté budou vlepeny kotvy do předvrtaných otvorů a bude provedeno nastřelení okapního plechu.



- budou provedeny římsy mostu v daném rozsahu.
- následně bude prostor vzniklý při vybourání podkladních vrstev vozovky vyplněn až po frézovanou výšku vrstvou z asfaltového betonu pro podkladní vrstvy ACP 16S sklonu komunikace.
- provede se úprava komunikace, v prostoru mimo most dochází vždy v určité vzdálenosti k šířkovému navázání na stávající vozovku silnice II/152. Navázání probíhá na stávajících zpevněných plochách, včetně rozšíření komunikace mimo stávající plochy zpevnění a v tomto místě bude nutné provést kompletní konstrukci vozovky. V místech nerovností vozovky dojde k jejich vyrovnaní asfaltovou směsí ložné vrstvy a následně k položení ohrubné vrstvy
- bude zachováno stávající výškové řešení komunikace. Konstrukce silnice je odvozněna příčným a podélným spádem
- bude osazeno ocelové zábradlí
- bude provedena sanace nosné konstrukce mostu, sanace betonových opěr
- bude provedeno kompletní vyčištění dna,
- dojde také k osazení značky evidenčního čísla mostu.

#### Vztah k území

Předmětem rekonstrukce je most ev.č. 152-034, který se nachází v intravilánu a převádí silniční komunikaci II/152 přes potok Martálku. Rekonstrukce mostu nijak nezmění charakter stavby a nadále bude sloužit jako mostní objekt. Místo zřízení plochy pro zařízení staveniště bude stanoveno zhotovitelem. Pokud bude chtít zhotovitel využít pro tento účel okolní parcely v soukromém vlastnictví, bude nutné toto řešit individuální dohodou s majiteli těchto pozemků. Do okolí mostu nebude stavbou zasazeno, výstavba probíhá v prostoru stávajících konstrukcí.

V okolí se nenachází žádné objekty, které by mohly být stavbou dotčeny.

#### Stávající veřejné komunikace

Silnice II/152, jejíž část je předmětem rekonstrukce, bude v každé z etap výstavby částečně uzavřena, avšak vždy bude průjezdný 1 jízdní pruh v min. šířce 2,75 m. Doprava bude řízena provizorním dopravním značením, které bude zavedeno v místě stavby.

#### Ochranná pásma

Při stavebních pracích musí dodavatel stavby zajistit, aby při manipulaci s látkami nebezpečnými pro životní prostředí nedošlo k jejich úniku.

#### Možnosti připojení na napájecí a odpadní vedení a sítě

Vyřeší si dodavatel v přípravě stavby.

#### Zemníky a deponie a skládkové plochy

Zemníky a deponie si zajistí dodavatel v přípravě stavby.

#### Cizí zařízení v prostoru staveniště

V okolí stavby se nacházejí ochranná pásma inženýrských sítí (viz. odstavec 3 – inženýrské sítě) avšak stavebními pracemi nedojde k dotčení žádné z nich. V bezprostřední blízkosti stavby se nacházejí následující sítě:

- Nadzemní kabel (Telefónica O2)
- Neznámé trubní vedení trasované podél levé opěry

Při provádění prací v bezprostřední blízkosti těchto sítí je nutné dbát zvýšené opatrnosti a případně je náležitě ochránit !!

Poloha inženýrských sítí viz příloha - 02 Půdorys.

## **6. Vliv stavby na životní prostředí**

Stavbou nedojde ke změně vlivu stavby na životní prostředí. Dodavatel stavby je povinen při pracích na stavbě dodržovat taková opatření vyplývající z platných zákonů a vyhlášek, aby svou činností nepoškodil životní prostředí. Především musí dbát, aby nedošlo k úniku ropných nebo jiných závadných látek do životního prostředí.

## **7. Geodetické a mapové podklady**

Bylo provedeno geodetické zaměření zájmové oblasti v souřadnicovém systému S-JTSK a výškovém systému B.p.v. firmou ZK Brno, s.r.o. (01/2012).

## **8. Členění stavby**

Stavba není členěna na stavební objekty.

## **9. Vliv stavby na okolí**

Vliv stavby na okolní pozemky nebude žádný. Stavba bude probíhat jen na plochách stávajících konstrukcí. Pozemní komunikace i most se nacházejí na pozemcích, jejichž správce je zároveň jejich vlastníkem. V případě, že by chtěl zhotovitel využít okolní soukromé pozemky, bude nutná individuální dohoda s jejich vlastníky.

Částečně bude omezen pouze provoz na pozemní komunikaci II/152 z důvodu provádění stavby na dvě etapy. V obou etapách však bude průjezdný 1 jízdní pruh v min. šířce 2,75 m a doprava bude řízena provizorním dopravním značením pomocí SSZ, které bude v místě stavby zavedeno.

## **10. BOZ**

Při provádění všech prací je nutné dodržovat bezpečnost práce dle platných předpisů a vyhlášek:

**Nařízení vlády č. 591/2006 Sb.**, o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

**Nařízení vlády č. 362/2005 Sb.**, o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky

**Zákon č. 262/2006 Sb.**, zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů

**Zákon č. 309/2006 Sb.**, kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci)

**Nařízení vlády č. 378/2001 Sb.**, kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí

**Vyhláška č. 77/1965 Sb.**, o výcviku, způsobilosti a registraci obsluh stavebních strojů

**Nařízení vlády č. 168/2002 Sb.**, kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky

**Nařízení vlády č. 494/2001 Sb.**, kterým se stanoví způsob evidence, hlášení a zasílání záznamu o úrazu, vzor záznamu o úrazu a okruh orgánů a institucí, kterým se ohlašuje pracovní úraz a zasílá záznam o úrazu

**Nařízení vlády č. 495/2001 Sb.**, kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čisticích a dezinfekčních prostředků

**Zákon č. 251/2005 Sb.**, o inspekci práce, ve znění pozdějších předpisů

**Zákon č. 258/2000 Sb.**, o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů

**Zákon č. 133/1985 Sb.**, o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů

**Vyhláška č. 246/2001 Sb.**, o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci), ve znění pozdějších předpisů

## **11. INŽENÝRSKÉ OBJEKTY**

### Řešení dopravy

Rekonstrukce mostu i silnice bude probíhat na 2 etapy. Vždy bude průjezdná ½ komunikace v minimální šířce 2,75 m. Kvůli hustotě dopravy v místě stavby bude provoz v daném místě řízen pomocí světelného signalizačního zařízení. Tyto úpravy jsou popsány v příloze E01-03 - Dopravní opatření. Průjezd stavbou bude označen stanovenou předností, snížením rychlosti a zákazem předjíždění. Délka rekonstruovaného úseku komunikace je pouze cca 27,0 m.

### Povrchové úpravy okolí stavby

V případě, že bude rostlý terén zasažen stavbou, bude po skončení stavebních prací uveden do původního stavu (tzn. bude ohumusován, oset trávním semenem apod.).

V Brně 11/2012

vypracoval: Ing. Zdeněk Brym