

II/361 JEVIŠOVICE, MOST EV.Č. 361-008

DUSP

B – SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Zpracováno podle „Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací“, „TKP-D staveb pozemních komunikací“ a platných vyhlášek MD a MMR

OBSAH:

1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY	2
2. CELKOVÝ POPIS STAVBY	8
3. PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	20
4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	20
5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	21
6. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	22
7. OCHRANA OBYVATELSTVA	23
8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	23
9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	31

1. **POPIS ÚZEMÍ STAVBY**

a) Charakteristika stavebního pozemku

Na stavebních pozemcích stojí stávající mostní objekt. Nachází se zde komunikace II. třídy, vodoteč, před a za mostem chodník pro pěší, v okolí komunikace je keřový a stromový porost, kamenitý svah, vedle mostu pak obytné budovy (jedna vpravo, dvě vlevo). V ploše staveniště jsou vedeny inženýrské sítě. Stavbou dojde k opravě stávajícího mostního objektu se zachováním stávající spodní stavby i nosné konstrukce. Bude provedena rozšiřující železobetonová deska s konzolami, nový mostní svršek včetně nové izolace mostu. Stávající kamenné zábradlí bude rozebráno a nahrazeno ocelovým trubkovým zábradlím se svislou výplní s žulovými sloupky. Nebude měněn charakter mostu, kamenné zdivo spodní stavby bude očištěno a přespárováno, vlevo bude provedeno dobetonávka křídla, rozšíření s kamenným obkladem, co nejvíce podobným původnímu zdivu.

b) Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací města Jevišovice z května 2016 včetně navazujících změn.

Pozemky parc.č. 64/1, 64/2 (katastr Jevišovice) ve vlastnictví Jihomoravského kraje – dotčené obytné budovy vedle mostu určené k demolici jsou v územním plánu vedeny jako plocha k bydlení, historická struktura. Způsob využití části pozemků zůstane zachován, bude nabídnut k odprodeji, část pozemku bude převeden na plochy dopravní infrastruktury, případně ponechán. Způsob využití pozemku je v katastru nemovitostí uveden jako zastavěná plocha, nádvoří.

Pozemek parc.č. 1048/2 (katastr Jevišovice) ve vlastnictví Rothová Alena a Urban Tomáš MUDr. – dotčená část silnice II/361 a chodník je v územním plánu veden jako plocha k bydlení, historická struktura. V současné době se na části pozemku nachází stávající silnice a chodník. Způsob využití pozemků zůstane zachován, u části pozemku dotčeným trvalým zábořem (současnou komunikací) bude způsob využití pozemku zachován, nebo převeden na dopravní plochy infrastruktury. Způsob využití pozemku je v katastru nemovitostí uveden jako zahrada.

Pozemek parc.č. 219/2 a 1057 (katastr Jevišovice) ve vlastnictví SJM Matula Jaroslav a Matulová Jitka – dotčené zpevněné plochy kolem mostu jsou v územním plánu vedeny jako plocha k bydlení, historická struktura. Způsob využití pozemků zůstane zachován. Způsob využití pozemku je v katastru nemovitostí uveden jako zastavěná plocha, nádvoří.

Pozemek parc.č. 1725/9 (katastr Jevišovice) ve vlastnictví Jihomoravského kraje – dotčená část komunikace II/361 je v územním plánu veden jako plochy dopravní infrastruktury – pozemní komunikace. Způsob využití pozemků zůstane zachován. Způsob využití pozemku je v katastru nemovitostí uveden jako silnice, způsob využití jako neplodná půda, silnice a ostatní komunikace.

Pozemek parc.č. 1061/1; 1062/4; 1759/10; 1759/11; 1759/48 (katastr Jevišovice) ve vlastnictví Města Jevišovice – dotčená část komunikace II/361, místní komunikace a svah je v územním plánu veden jako plochy veřejného prostranství – veřejná prostranství a veřejná zeleň. Způsob využití pozemků zůstane zachován. Způsob využití pozemku je v katastru nemovitostí uveden jako silnice, případně jako ostatní komunikace, neplodná půda.

Rekonstrukce mostu odpovídá hlavnímu, popřípadě přípustnému využití uvedených ploch.

c) Geologická a hydrogeologická charakteristika, zdroje nerostů a podzemních vod

Geologická charakteristika řešeného území je podrobně popsána v části „E.4 Inženýrskogeologický průzkum“.

Budou prováděny výkopové práce pouze nad klenbou mezi křídly, kvůli provedení nové železobetonové desky a zejména podél levostranného křídla kvůli založení dobetonávky křídla, výkopové práce budou max. do hloubky 4,0 m od stávajícího terénu.

V blízkosti mostu nejsou zdroje nerostů a podzemních vod.

Stavba se nenachází na poddolovaném území.

d) Výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů

Před zahájením projekčních prací byl proveden Inženýrsko-geologický a hydrogeologický průzkum – část E.4 pro zjištění geologických vlastností v okolí mostu v místě založení rozšíření křídla.

Dále byl proveden statický výpočet mostu 361-008.

e) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Místo stavby se nachází v městské památkové zóně Jevišovice.

Místo stavby se nenachází v oblasti, kterou prochází biokoridor. Vzhled i uspořádání, úprava dotčených ploch ve větší části nebude dotčena, při lokálním dotčení bude obnovena dle stávajícího stavu.

Mostní objekt ev.č. 361-008 není zapsán na státní seznam nemovitých památek.

V místě mostu se nacházejí následující inženýrské sítě:

Nadzemní silové vedení NN (E.ON Česká republika, s.r.o.): podél místní komunikace a pod mostem vede vzdušné silové vedení NN. Vedení nebude stavbou přímo dotčeno, bude však dotčeno ochranné pásmo sítě. V místě vedení kabelového vedení nesmí být umístěny skládky materiálů a kabelové vedení musí být ochráněno proti poškození.

Nadzemní silové vedení VO (město Jevišovice): podél místní komunikace a pod mostem vede vzdušné silové vedení VO. Vedení nebude stavbou přímo dotčeno, bude však dotčeno ochranné pásmo sítě. V místě vedení kabelového vedení nesmí být umístěny skládky materiálů a kabelové vedení musí být ochráněno proti poškození.

Vodovod (Vodárenská akciová společnost, a.s.) podél místní komunikace a pod mostem se nachází podzemní vedení vodovodu (litina DN 100). Samotné vedení nebude stavbou přímo dotčeno, bude však dotčeno ochranné pásmo sítě. V místě vedení vodovodu nesmí být umístěny skládky materiálů. Jsou zřízeny soukromé přípojky vodovodu k obytným budovám.

Metalický telekomunikační podzemní a nadzemní kabel (CETIN): podél místní komunikace a pod mostem se nachází podzemní metalické telekomunikační vedení, za mostem se pak nachází vzdušné metalické telekomunikační vedení. Telekomunikační vedení nebude stavbou přímo dotčeno. Stavbou bude dotčeno ochranné pásmo vzdušného i podzemního vedení.

Dešťová kanalizace (Obec Jevišovice): Kanalizace je vedena pod místní komunikací a pod mostem. Kanalizace bude dotčena výkopovými pracemi v místě rozšíření křídla, při obnažení kanalizace musí být zabezpečena dřevěným bedněním proti poškození. Bude dotčeno ochranné pásmo kanalizace.

Soukromá dešťová kanalizace (Matulovi): Kanalizace je vedena mezi křídlem mostu a obytným domem č.p. 174. Do kanalizace je napojena dešťová vpust' ve vjezdu k domu a silniční příkop vedle vjezdu. Kanalizace nebude přímo stavbou dotčena. Bude však stavbou dotčeno ochranné pásmo kanalizace.

Plynovod STL (RWE Jihomoravská plynárenská, a.s.): Plynovod je veden pod místní komunikací a pod mostem. Plynovod nebude stavbou přímo dotčen. Bude dotčeno jeho ochranné pásmo.

Před započítáním stavebních prací musí být sítě řádně vytýčeny a musí být dodrženo jejich ochranné pásmo, pokud ve vyjádření správců není uvedeno jinak. Je nutné postupovat v souladu s podmínkami správců inženýrských sítí a ostatních správců nebo vlastníků dotčených organizací nebo fyzických osob. Oznámit zahájení realizace opravy mostu dotčeným organizacím písemně s minimálně s týdenním předstihem (pokud ve vyjádření není stanovena jiná lhůta).

Ochranná pásma inženýrských sítí obecně:

Elektrické vedení

Pro vymezení ochranného pásma NN platí zákon č. 458/2000 Sb. §46. Ochranné pásmo nadzemního vedení je souvislý prostor, vymezený rovinami po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti, měřené kolmo na vedení.

Nadzemní vedení o napětí nad 1 kV a do 35 kV (pro zařízení zrealizovaná do 31.12.1994)

10,0 m- u venkovního vedení

10,0 m- u venkovní stožárové el.stanice s převodem napětí z úrovně 1 kV a menší než 52 kV

Nadzemní vedení o napětí nad 1 kV a do 35 kV (pro zařízení zrealizovaná od 1.1.1995)

7 m – vodiče bez izolace

2 m – vodiče s izolací

1 m – závěsná kabelová vedení

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

12 m – napětí od 35 kV do 110 kV

15 m – napětí od 110 kV do 220 kV

20 m – napětí od 220 kV do 400 kV

30 m – napětí nad 400 kV

Podzemní vedení

1 m – napětí do 110 kV

3 m – napětí nad 110 kV

Plynovodní zařízení

Plynovodní potrubí je chráněno ochranným pásmem dle zákona 458/2000 Sb §68. U staveb pod úrovní terénu je nutno dodržet tato ochranná pásma na obě strany vedení:

1 m – plynovod do 4 bar v obci

2 m – plynovod do 4 bar mimo obec

2 m – plynovod 4-40 bar

4 m – plynovod nad 40 bar

V případě použití těžké techniky v ochranném pásmu, musí být STL plynovod překryt silničními panely.

Telekomunikační vedení

Telekomunikační sítě jsou chráněny ochranným pásmem dle zákona 127/2005 Sb. §102. U staveb pod úrovní terénu je nutno dodržet ochranné pásmo 1,0 m.

Ochranná vodovodních řadů a kanalizačních stok

Vodovody a kanalizace jsou chráněny ochranným pásmem dle zákona 274/2001 Sb. §23. Ochranná pásma jsou vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu.

1,5 m – vodovody a kanalizace do Ø 500 mm

2,5 m – vodovody a kanalizace nad Ø 500 mm

U vodovodů nebo kanalizací Ø nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.

Ochranná pásma silnic

Ochranná pásma silnic, dálnic a místních komunikací jsou popsána zákonem č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 30, platí pro dálnice, silnice a místní komunikace; mimo souvislé zastavění obcí. Rozumí se tím prostor ohraničený svislými plochami do výšky 50 m a ve vzdálenosti 100 m / resp. 50 m / resp. 15 m od osy nebo přilehlého jízdního pásu - pro dálnice / silnice I. třídy a místní komunikace I. tř. / silnice II. a III. tř. a místní komunikace II. tř.

Ostatní ochranná pásma

V této zájmové oblasti nutno dodržovat **zásady obecné ochrany vod** podle §17, §18 zákona o vodách č. 254/2001 Sb.

V průběhu stavby budou dodržovány podmínky dané příslušným odborem ŽP.

Národní kulturní památky a jejich soubory nebudou stavbou dotčeny.

Kopie plného znění všech vyjádření a dokladů zde uvedených i neuvedených vztahujících se k této stavbě jsou přiloženy v příloze E.1. – Doklady a tímto tvoří nedílnou součást projektové dokumentace. Zhotovitel a všichni zúčastnění realizace jsou povinni se s nimi seznámit a řídit se jimi.

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

Most neleží v záplavovém území.

Poddolovaná území se v místě stavby nenachází.

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

Oprava mostního objektu bude mít vliv na okolní stavby a pozemky. Před zahájením samotné rekonstrukce mostu je nutno demolovat obytný dům č.p. 175 na parcele 64/1 a přilehnou stodolu, na parcele 64/2.

Niveleta komunikace kopíruje a sjednocuje stávající stav a vyhlazuje ho. Šířkové uspořádání bude zvětšeno ze stávající šířky mezi obrubami 5,0 m, na 6,0 m +1,50 m jednostranný chodník. Vzhled a prostorové uspořádání v předmostí bude zachováno. Stávající konstrukce mostu budou ponechány. Vybourají se parapetní zídky, vozovka a nadnásyp na mostě a mezi dlouhými křídly do

hloubky 700 mm, zřídí se mikropiloty, piloty po dvou v podélném směru á 1 m. Následně se provede betonáž železobetonové desky. Desku nutno opatřit celoplošnou izolací s měděnými okapnicemi, osadit nové vodotěsné kotvy římsy, vyarmovat a vybetonovat římsy nové. Povrch římsy bude tvořen striáží a hydrofobní impregnací. Zřídí se ochrana izolace z 40 mm MA 11 IV a obrusná vrstva z 50 mm ACO 11+. Římsy se opatří mostním trubkovým zábradlím (se svislou výplní) s kamennými sloupky. Klenba, spodní stavba a křídla se rozšíří, stávající se budou sanovat, provede se injektáž zdi a prostor za nimi, v rastru 1x1 m opěry a křídla a 0,5x0,5 m klenba, následně se provede hloubkové přespárování a sanace podhledu klenby. Odtokové poměry na komunikaci se zlepší vyrovnaním nivelety a sjednocením příčného sklonu. Území pod mostem a stávající koryto potoku bude ve větší míře ponechána bez úprav. Není nutná ochrana okolí stavby.

h) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Stávající silniční most je tvořen polokruhovou cihelnou klenbou tloušťky 0,45 m. Délka přemostění i kolmá světlost je 8,0 m. Nad klenbou jsou kamenné čelní zdi a navazují na ni kamenná rovnoběžná lehce skloněná křídla. Zádržný systém je tvořen cihelným zábradlím výšky 0,97 m, šířky 0,30 m. Volná šířka mezi zábradlím je 5,0 m, na mostě nejsou zvýšené obruby. Spodní stavbu tvoří dvě masivní kamenné opěry plynule navazující na klenbu. Mostní závěry u tohoto typu mostu nejsou.

Území pod mostem je tvořeno místní jednopruhovou komunikací a korytem místního potoka. Most byl postaven dle mostního listu v roce 1894.

Stávající mostní konstrukce je ve špatném stavu, parapetní zídky dokonce ve velmi špatném. Závady jsou patrné jak na nosné konstrukci, tak i spodní stavbě. Vlivem již nefunkční izolace dochází k zamáčení klenby a degradaci cihelného zdiva, ve zdivu opěr a křídel jsou místy trhliny, vypadlá malta ze spár. Z vnější strany parapetních zídek odpadlá omítka, cihelné zdivo se rozpadá, místy je vypadlé, ve spárách zdiva je uchycena vegetace. Parapetní zídka na pravé straně na začátku mostu je vykloněná, hrozí zřícení.

Kromě výše popsaných závad na nosné konstrukce a spodní stavby most dále nesplňuje normové požadavky ani ohledně zádržných systémů a šířkového uspořádání. Parapetní zdi nevyhovuje současným normám, šířka mezi obrubami jen 5,0 m (jednosměrný provoz), na mostě není chodník.

Kvůli rozšíření mostu bude nutno před zahájením samotné rekonstrukce mostu demolovat obytný dům č.p. 175 na parcele 64/1 a přilehnou stodolu, na parcele 64/2. Tato demolice je řešena v samostatném objektu SO 001 Demolice budovy č.p. 175 a stodoly.

Obytný dům č.p. 175 je půdorysných rozměrů 14,36x5,8 m s prosklenou verandou, nad objektem je sedlová střecha z pálených tašek. Obvodové zdi je provedena z cihelného/kamenného zdiva tl. 0,75 m. K domu je přivedena elektrická přípojka vzdušným vedením z přilehlého betonového sloupu s el. vedením, dále pak plynová přípojka, ukončená zděnou skříní s hlavním uzávěrem plynu. Obytná dům bude postupně zdemolována, základy odstraněny min. 0,4 m pod upravený terén. El. přípojka bude zrušena odpojením od betonového sloupu s el. vedením, plynová přípojka bude zrušena zaslepením. Terén po demolici bude zrekultivován, ohumusován a oset travním semenem.

Stodola je půdorysných rozměrů 9,6x5,4 m, s plechovými dvoukřídlými vraty a sedlovou střechou s pálenými taškami. Obvodové zdi jsou provedeny z cihelného zdiva tl. 0,7 m. Ke stodole je přivedena elektrická přípojka vzdušným vedením z přilehlého betonového sloupu s el. vedením. Stodola bude postupně zdemolována, základy odstraněny min. 0,4 m pod upravený terén. El. přípojka bude zrušena odpojením od betonového sloupu s el. vedením. Terén po demolici bude zrekultivován, ohumusován a oset travním semenem.

Kvůli provedení sanačních prací na křídlech bude nutno smýtit náletovou vegetaci obvodu kmene do 157 mm, keře do cca 10 m² a jednu švestku o obvodu kmene 0,31 m v okolí křídel. Kácení

bude provedeno na parcelách 1048/2; 64/1 a 64/2. Ostatní stromy budou ochráněny dřevěným bedněním proti poškození. Podrobný popis viz bod 5.

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

Nedojde k dotčení pozemků pod ochranou zemědělského půdního fondu.

Nedojde k dotčení pozemků určených k plnění funkce lesa, stavba však leží v ochranném pásmu lesa.

j) Územně technické podmínky

Napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu bude zachováno v plné míře. Stavba je navržena v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. Na mostě bude proveden jednostranný chodník, který za mostem bude napojen na stávající chodník, před mostem nebude pokračovat, bude zakončen rampovitým ukončením délky 2,0 m, provedený z betonu jako římsy. Max sklon rampovitého ukončení 8,3%, 1:12, ukončeno obrubou výšky 20 mm a varovným pásem šířky 0,4 m, výšky 0,08 m. Před mostem se nachází chodník na opačné straně komunikace. Nad samotným mostem bude převedena sil. II/361.

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

Před zahájením samotné rekonstrukce mostu je nutno demolovat obytný dům č.p. 175 na parcele 64/1 a přilehnou stodolu, na parcele 64/2 a provést odpojení přípojek plynu a silového vedení NN.

Jinak nejsou známy ostatní okolní stavby, které by souvisely se stavbou mostu. Při opravě mostu je nutno mít zachovanou průjezdnost na objízdných trasách.

Stavba nemá jiné vazby na okolní stavby, či vyvolané, nebo související investice.

l) Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje (podle KN)

Stavba již je a bude trvale umístěna na těchto pozemcích: st. 64/1; st. 64/2; 1725/9; st. 219/2; 1048/2; 1062/1; 1062/4; 1759/10; 1759/11.

m) Seznam pozemků, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo (podle KN)

Nejsou.

n) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Není.

o) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Dopravní napojení stavby bude možné ze stávající silnice II/361.

Napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě) v případě potřeby provede zhotovitel dle svých zvyklostí po dohodě s investorem. Není uvažováno se zřízením sdělovacího vedení, využití mobilního telefonu. Vzhledem k rozsahu stavby projekt neřeší napojení stavby na zdroj pitné vody. Tuto si zajistí zhotovitel dle svých zvyklostí.

2. CELKOVÝ POPIS STAVBY

2.1. Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby

Jedná se o celkovou rekonstrukci mostního objektu. Stávající most bude sanován, budou předbetonována křídla s kamenným obkladem, bude provedena rozšiřující žlb. monolitická deska, nový mostní svršek.

Mostní objekt se nachází na silnici II/361. Silnice je kategorií komunikace MO2 8/7/30.

Součástí stavby bude i výměna povrchu komunikace za mostem v délce 200 m.

Součástí stavby bude i odstranění obytné budovy č.p. 175 a stodoly

b) Účel užívání stavby

Jedná se o mostní objekt na silnici II třídy č.361 ve městě Jevišovice.

V místě odstranění budovy a stodoly se provede úprava terénu, která spočívá v uložení ornice, osazení travního porostu.

c) Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o trvalou stavbu.

d) Povolení výjimek z technických požadavků

Nejsou žádná povolení výjimek z technických požadavků na stavby, ani technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby, ani souhlas s odchýlným řešením z platných předpisů a norem.

e) Závazná stanoviska dotčených orgánů

Závazná stanoviska dotčených orgánů jsou uvedena v části „E.1 Doklady“. Podmínky závazných stanovisek jsou zohledněny ve všech částech dokumentace.

f) Celkový popis stavby, navrhované parametry stavby

Zastavěná plocha / obestavěný prostor – měřena půdorysná plocha mostního objektu = 407,89 m².

Užitná plocha = 377,24 m².

Silniční provoz zůstane zachován dle stávajícího rozsahu, provedením této stavby nedojde k výraznému ovlivnění intenzity provozu. Dle sčítání dopravy z roku 2016 na komunikaci v místě mostu je roční průměrná denní intenzita všech vozidel 1471 voz./den, těžkých nákladních vozidel pak 266 voz./den.

Základní technické parametry stavby:

Návrhová kategorie silnice MO2 8/7 /30

Návrhová rychlost – 30 km/h.

Šířkové uspořádání – volná šířka 8,0 m, šířka zpevnění 6,0 m, 1 x chodník 1,5 m

Intenzita dopravy – nízká, 266 TV/den

Technologie a zařízení – stavba nedisponuje žádnými technologiemi a zařízeními.

Nevzniknou žádná nová ochranná pásma a chráněná území.

Stávající kapacity odstraňované stavby (SO001):

1 - zastavěná plocha : $102,5 + 56,0 = 158,5 \text{ m}^2$

2 - obestavěný prostor : $501,9 + 240,1 = 742,0 \text{ m}^3$

3 - počet funkčních jednotek : 1

4 - počet a velikost zanikajícího domu : 1 + 1

5 - obytná plocha zanikajícího domu : $44,9 \text{ m}^2$

6 - užitná plocha zanikajícího domu : $102,9 \text{ m}^2$

7 - celková podlahová plocha budovy : $102,9 \text{ m}^2$

g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba není chráněná podle jiných právních předpisů.

h) Základní bilance stavby

Jedná se o mostní konstrukci, stavba nemá nároky na energie ani teplo a teplou vodu, ani na jiné druhy energií.

Dešťová voda z komunikace bude svedena příčným a podélným spádem do dvou uličních vpustí svedených na terén před křídla. V místě odstranění obytné budovy a stodoly bude dešťová voda volně vsakovat do terénu.

Opravou mostu nedojde ke změně intenzity dopravy.

Při provozu a údržbě stavby může vznikat tento odpadní materiál:

Uvedené druhy odpadů zařazené podle vyhlášky MŽP v platném znění, kterou se stanoví Katalog odpadů....., které mohou vznikat na komunikacích a přilehlých plochách.

Katalogové číslo	Název druhu odpadu	Kategorie	Způsob nakládání
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad – tráva	O	Oprávněná firma
20 03 03	Uliční smetky	O	Oprávněná firma
20 03 06	Odpad z čištění kanalizace	O	Oprávněná firma

i) Základní předpoklady výstavby

Investor předpokládá provedení stavby v roce 2023-24.

Rekonstrukce mostního objektu je nutno z technologického hlediska a vzhledem k šířkovému uspořádání provádět za plné uzavírky komunikace s převedením provozu na objízdnou trasu. Délka opravy mostu je odhadována na cca 7-8 měsíců. Po dobu úplné uzavírky mostu bude doprava vedena po objízdné trase. Přechodné dopravní značení na dobu stavby je řešeno ve stavebním objektu SO 181 – Dopravní inženýrské opatření. Dokončovací práce, úpravy pod mostem mohou být prováděny za obnoveného provozu na komunikaci. Po dokončení rekonstrukce mostu budou odstraněna všechna dočasná dopravní značení.

Odstranění budovy a stodoly bude prováděno bez omezení dopravy na místní komunikaci.

Z nutnosti provádění technologicky náročných prací v klimaticky příznivých obdobích doporučujeme období mezi měsíci březen až listopad.

Skutečný časový harmonogram stavby pak bude stanoven zhotovitelem dle jeho technologických možností. Harmonogram stavby bude odsouhlasen investorem.

Stavební realizace bude provedena bez věcné vazby na jinou akci v těchto předpokládaných termínech:

Projektová dokumentace:	DUSP 2022
Stavební povolení:	2022
Zahájení stavby:	2023-2024
Ukončení stavby:	za 8 měsíců od zahájení
Doba výstavby:	7-8 měsíců

Se stavbou nesouvisí jiné stavby v okolí, nesmí však přes most být vedena objízdná trasa z jiné stavby.

j) Základní požadavky na předčasné užívání a zkušební provoz

Dokončovací práce, úpravy pod mostním objektem mohou být prováděny za obnoveného provozu po mostě. Po dokončení rekonstrukce mostu budou odstraněna všechna dočasná dopravní značení.

k) Orientační náklady stavby

Náklady na stavbu jsou odhadovány na cca 25.000.000 Kč bez DPH.

2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) Urbanismus

Jelikož jde o rekonstrukce stávajícího mostu se sanací stávající nosné konstrukce i spodní stavby s provedením nového mostního svršku – nová vozovka, římsy a ocelové zábradlí s kamennými sloupky, bylo zkoumáno urbanistické hledisko s více variantami tvaru zábradlí, tak i rychlost výstavby a doba uzavírky komunikace. Plán rekonstrukce zapadá do urbanistických plánů města Jevišovice v této lokalitě. Rovněž bylo urbanistické hledisko konzultováno s Národním památkovým ústavem územní odborné pracoviště v Brně. Vzhled mostního objektu nebude výrazně měněn.

b) Architektonické řešení

Vzhled nosné konstrukce i spodní stavby bude zachován, bude provedena předsbetonávka křídel s kamenným obkladem podobným původnímu kamennému zdivu, bude provedena nová rozšiřující žlb. deska, nové římsy a zábradlí. Vzhledem k umístění, stavebnímu materiálu a typu mostního objektu bylo zvoleno odpovídající architektonické a výtvarné řešení tvaru a typu zábradlí. Zábradlí na římse bude ocelové se svislou výplní z trubek, sloupky budou kamenné. Kotvené přes ocelový trn do železobetonové římsy.

2.3. Celkové stavebně technické řešení

a) Celková koncepce

Stávající most je ve špatném technickém stavu, dochází k zamáčení nosné konstrukce i spodní stavby, šířkové uspořádání na mostě umožňuje pouze střídavý jednosměrný provoz vozidel, není zde chodník. Proto je plánováno provedení celkové rekonstrukce mostního objektu, stávající spodní stavba i nosná konstrukce bude sanována, bude proveden nový mostní svršek, který bude splňovat současné normové i materiálové požadavky a bude mít dostatečné parametry na převedení silniční dopravy i chodců.

V místě odstranění obytné budovy a stodoly bude provedena rekultivace a osetí travním semenem.

Objekt SO 001 – Demolice budovy č.p. 175 a stodoly – bude sloužit k odstranění stávajícího obytného domu č.p. 175 a přilehlé stodoly.

Objekt SO 101 – Komunikace II/361 – bude užívána jako trvalá komunikace druhé třídy.

Objekt SO 181 – Dopravní inženýrské opatření – bude používáno pouze po dobu stavby jako dočasné.

Objekt SO 201 – Most – bude používán jako trvalý mostní objekt na silnici druhé třídy.

b) Celková bilance energií, tepla, teplé vody

Stavba nemá nároky na energie ani teplo a teplou vodu.

c) Celková spotřeba vody

Stavba nemá nároky na vodu. Bude docházet pouze k čištění vozovek, bezpečnostního vybavení prostřednictvím čistících vozidel s cisternou.

d) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí

Při provozu stavby může vznikat tento odpadní materiál:

Uvedené druhy odpadů zařazené podle vyhlášky MŽP v platném znění, kterou se stanoví Katalog odpadů....., které mohou vznikat na komunikacích a přilehlých plochách.

Katalogové číslo	Název druhu odpadu	Kategorie	Způsob nakládání
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad – tráva	O	Oprávněná firma
20 03 03	Uliční smetky	O	Oprávněná firma
20 03 06	Odpad z čištění kanalizace	O	Oprávněná firma

e) Veřejné komunikační sítě

Stavba neřeší výstavbu nové veřejné sítě komunikačních vedení. Stávající komunikační sítě nebudou stavbou dotčeny.

2.4. Bezbariérové užívání stavby

Stavba splňuje podmínky vyplývající z vyhlášky 398/2009 Sb. o technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb v platném znění a souvisejících předpisů. Na mostním objektu bude proveden vlevo jednostranný chodník pro pěší šířky 1,50 m. Za mostem chodník navazuje na stávající chodník na opěrné zdi, před mostem bude chodník ukončen. Před mostem je

chodník proveden na druhé straně komunikace. Proto bude zde chodník na mostě ukončen rampovitým ukončením délky 2,0 m, provedený z betonu jako římsy. Max sklon rampovitého ukončení 8,3% (1:12), ukončeno obrubou výšky 20 mm a varovným pásem šířky 0,4 m, výšky 0,08 m.

2.5. Bezpečnost při užívání stavby

Bezpečnost vozidel na mostním objektu proti pádu do koryta je zajištěna v délce mostu záchytným zařízením – železobetonová monolitická obruba + zábradlí se svislou výplní.

2.6. Základní charakteristika objektů

a) Stávající stav

Stávající mostní objekt ve správě SUSJMK je o jednom poli, je tvořen polokruhovou cihelnou klenbou tloušťky 0,45 m. Délka přemostění i kolmá světlost je 8,0 m, šikmost mostu 100,0‰, jedná se o kolmý most. Volná šířka mostu je jen 5,0 m. Spodní stavbu tvoří dvě mohutné opěry z lomového kamene, jež plynule přechází v klenbu. Zádržný systém je tvořen parapetní cihelnou zídka tloušťky 300 mm, výšky 0,97 m, jež se rozpadá. Vysoká a dlouhá křídla jsou tvořena stejně jako spodní stavba lomovým kamenem na vápennou maltu. Křídla jsou lehce skloněná. Mostní závěry u tohoto typu mostu nejsou, jedná se o přespaný most, o klenbu.

Vozovka na mostě je v jednostranné proměnném příčném sklonu, nad klenbou cca 1,0 ‰, niveleta stoupá cca 1,1 ‰, půdorysně osa komunikace na mostě začíná v levotočivém obloukem o poloměru cca 46,7 m, který přechází v přímou délky 24,7 m, na tu pak navazuje pravotočivý oblouk o poloměru cca 68 m. Pod mostem se nachází místní komunikace, povrch tvořen asfaltobetonem, šířka místní komunikace 2,6-2,9 m, dále je pod mostem proveden místní potok, dno koryta potoku je přírodní, kamenitým mimo most částečně zatrubněno.

Mostní objekt byl postaven pravděpodobně v roce 1894.

Most je ve špatném stavu, parapetní zídka dokonce ve velmi špatném. Závady jsou patrné jak na nosné konstrukci, tak i spodní stavbě. Vlivem již nefunkční izolace dochází k zamáčení klenby a degradaci cihelného zdiva, ve zdivu opěr a křídel jsou místy trhliny, vypadlá malta ze spár. Z vnější strany parapetních zídek odpadá omítka, cihelné zdivo se rozpadá, místy je vypadlé, ve spárách zdiva je uchycena vegetace. Parapetní zídka na pravé straně na začátku mostu je vykloněná, hrozí zřícení.

Kromě výše popsaných závad na nosné konstrukce a spodní stavby most dále nesplňuje normové požadavky ani ohledně zádržných systémů a šířkového uspořádání. Parapetní zdi nevyhovuje současným normám, šířka mezi obrubami jen 5,0 m (jednosměrný provoz), na mostě není chodník.

b) Navrhované řešení

Vybourají se parapetní zídka, vozovka a nadnásyp na mostě a mezi dlouhými křídly do hloubky 700 mm, zřídí se mikropiloty \varnothing 89 mm po dvou v podélném směru á 1 m. Následně se provede betonáž železobetonové desky. Desku nutno opatřit celoplošnou izolací s měděnými okapnicemi, osadit nové vodotěsné kotvy římsy, vyarmovat a vybetonovat římsy nové. Povrch římsy bude tvořen striáží a hydrofobní impregnací. Zřídí se ochrana izolace z 40 mm MA 11 IV a obrusná vrstva z 50 mm ACO 11+. Římsy se opatří mostním trubkovým zábradlím (se svislou výplní) s kamennými sloupky. Klenba, spodní stavba a křídla se rozšíří, stávající se budou sanovat, provede

se injektáž zdí a prostor za nimi, v rastru 1x1 m opěry a křídla a 0,5x0,5 m klenba, následně se provede hloubkové přespárování a sanace podhledu klenby.

Šířkově komunikace bude rozšířena ze stávajících volné šířky 5,0 m mezi zábradlím (což je i šířka vozovky) na 6,0 m mezi obrubami + jednostranný chodník 1,5 m a 0,5 m bezpečnostní odstup, tedy volná šířka mezi zábradlím 8,0 m.

Koryto a místní komunikace pod mostem bude bez úprav.

1. Pozemní komunikace

Tento projekt předpokládá minimální úpravy vedení pozemní komunikace. Směrově bude zachováno stávající vedení. Osa komunikace je na mostě v levotočivém obloukem o poloměru cca 46,7 m, který přechází v přímou délky 24,7 m, na tu pak navazuje pravotočivý oblouk o poloměru cca 68 m. Vozovka na mostě bude překlápět z jednostranného příčného sklonu +5,0 % na -5,0%, v předmostí se vozovka plynule napojí na stávající vozovku. Nové vedení nivelety navazuje na tento stávající stav a zároveň se ho snaží sjednotit, vyhladit a napojit na přilehlé úseky. Do upravovaného úseku byla ve střední části mostu vložena přímá v podélném spádu 1,10%, na začátku a na konci mostu jsou pak vypuklý a vydutý zakružovací oblouk.

Na mostě bude provedena komunikace přibližně v šířkovém uspořádání, co je mimo most. Šířkové uspořádání příčného řezu na mostě je navrženo v kategorii MO2 8/7/30 (dva jízdní pruhy 2x2,75 m, vodící proužek 2x0,25 m, jednostranný chodník 1,50 a bezpečnostní odstup 0,50 m). V směrovém oblouku se komunikace rozšiřuje na obě strany. Základní příčný sklon vozovky v přímé je střešovitý 2,5 %, ten se ve směrových obloucích mění na jednostranný dostředný 5,0 %. Klopení příčného sklonu vozovky bude prováděno podle osy komunikace. Šířka zpevněné komunikace je po celé délce úpravy min 6,00 m. Na předmostích šířkové uspořádání komunikace napojuje na stávající stav. Odvodnění komunikace zde zajišťuje podélný a příčný spád komunikace do uličních vpustí.

Na začátku i konci úseku bude nový stav plynule navazovat na stávající úseky komunikace. Délka úpravy komunikace je 60,61 m. Podrobně je pak výškové vedení komunikace zpracováno v příloze Podélný profil.

V dotčeném úseku mimo železobetonovou desku bude provedena celoplošně celá skladba vozovky až na pláš. Návrh skladby vozovky vychází z návrhové úrovně porušení vozovky a třídy dopravního zatížení. Konstrukce vozovka byla navržena pro třídu dopravního zatížení III a návrhovou úroveň porušení D1 v souladu s TP 170 - Navrhování vozovek pozemních komunikací.

Vozovka bude nové skladby obrusná vrstva z ACO 11+ tl. 40 mm, ložná vrstva z ACL 16+ tl. 60 mm, podkladní vrstvy ACP 22+ tl. 90 mm, šterkodrt' ŠD_A min tl. 200 mm, šterkodrt' ŠD_A min tl. 150 mm. Celková tloušťka vozovky je 540 mm. Takto bude provedena konstrukce v celé délce upravovaného úseku v předmostí.

a) výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby,

Komunikace II. třídy

b) základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací:

- kategorie, třída, návrhová kategorie nebo funkční skupina a typ příčného uspořádání,
MO2 8/7/30

- parametry a zdůvodnění trasy,

Levotočivý oblouk, přímý úsek, pravotočivý oblouk.

- návrh zemního tělesa, použití druhotných materiálů, výsledky bilance zemních prací,

Zemní těleso ve výkopech bude provedeno ze zeminy vhodné do násypů. Jinak zemní těleso nebude upravováno.

- vstupní údaje a závěry posouzení návrhu zpevněných ploch.

Nebyl proveden posudek zpevněné plochy.

Mostní objekty

a) výčet objektů a zdí,

SO 201 – Most

b) základní charakteristiky jednotlivých objektů, zejména základní údaje - rozpětí, délky, šířky, průjezdní a průchozí prostory:

SO 201 – Most

Druh převáděné komunikace	silnice II/361
Překračovaná překážka	místní potok, místní komunikace
Počet mostních polí	1
Počet mostovkových podlaží	jednopodlažní most
Výšková poloha mostovky	horní mostovka
Měnitelnost základní polohy	nepohyblivý most
Doba trvání	trvalý most
Průběh trasy na mostě	směrově: 2 protisměrné oblouky výškově: lineární stoupání podélný spád 1,10 %
Situativní uspořádání	kolmý, 100,0 grad
Projektová zatížitelnost	normová A, ČSN 73 6203 / 86
Hmotná podstata	klenba z řádkového zdiva – cihelná klenba
Výchozí charakteristika	polokruhová cihelná klenba
Konstrukční uspořádání příč. řezu	otevřeně uspořádaný
Omezení volné výšky na mostě	volná výška neomezená
Délka přemostění:	8,00 m
Délka mostu:	47,155 m
Délka nosné konstrukce:	11,00 m
Rozpětí jednotlivých polí:	9,50 m
Šikmost mostu	šikmost 100,0 gradů, kolmý most
Volná šířka mostu:	8,0 m
Šířka průchozího prostoru:	1x 1,5 m
Šířka mostu mezi obrubami	6,0 m
Výška mostu:	7,44 m

Stavební výška:	1,03 m
Plocha nosné konstrukce mostu:	$11,0 \times 8,35 = 91,85 \text{ m}^2$
Zatížení mostu:	dle ČSN EN 1991-2/Z4, skupina 1
min. normální	min. 32 t
min. výhradní	min. 80 t
min. výjimečné	min. 196 t
min. na jednu nápravu	min. 12,0 t
Zatížitelnost mostu vzejde z výpočtu zatížitelnosti po dokončení mostu.	

- základní technické řešení a vybavení

Stávající mostní objekt je tvořen polokruhovou cihelnou klenbou tloušťky 0,45 m. Délka přemostění i kolmá světlost je 8,0 m. Nad klenbou jsou kamenné čelní zdi a navazují na ni kamenná rovnoběžná skloněná křídla. Zádržný systém je tvořen cihelnou zídou výšky 0,97 m, šířky 0,30 m. Volná šířka mezi zábradlím je 5,0 m, šířka komunikace rovněž 5,0 m, na mostě nejsou zvýšené obruby. Spodní stavbu tvoří dvě masivní kamenné opěry plynule navazující na klenbu. Mostní závěry u tohoto typu mostu nejsou.

Území pod mostem je tvořeno zpevněnou místní komunikací šířky 2,6-2,9 m a místním potokem, který má přírodní, kamenito-písčité dno, mimo most je potok částečně zatrubněn. Most byl postaven dle dochovalých dokumentů v roce 1894.

Stávající mostní konstrukce je špatném stavebním stavu, je porušená izolace, dochází k zamáčení klenby a degradaci cihelného zdiva, ve zdivu opěr a křídel jsou místy trhliny, vypadlá malta ze spár. Z vnější strany parapetních zídek odpadá omítka, cihelné zdivo se rozpadá, místy je vypadlé, ve spárách zdiva je uchycena vegetace. Parapetní zídka na pravé straně na začátku mostu je vykloněná, hrozí zřícení. Kromě výše popsaných závad na nosné konstrukce a spodní stavby most dále nesplňuje normové požadavky ani ohledně zádržných systémů a šířkového uspořádání. Parapetní zdi nevyhovují současným normám, šířka mezi obrubami jen 5,0 m (jednosměrný provoz), na mostě není chodník.

Proto bude silniční most včetně křídel sanován, bude provedena rozšiřující železobetonová deska s konzolami, nový mostní svršek včetně nové izolace mostu. Stávající kamenné zábradlí bude rozebráno a nahrazeno ocelovým trubkovým zábradlím se svislou výplní s žulovými sloupky. Nebude měněn charakter mostu, kamenné zdivo spodní stavby bude očištěno a přespárováno, vlevo bude provedeno dobetonávka křídla, rozšíření s kamenným obkladem, co nejvíce podobným původnímu zdivu. Vzhled a charakter komunikace bude zachován. Podrobnější popis viz bod. 2.6 - Základní charakteristika objekt, odstavce a) Stávající stav a b) Navrhované řešení.

- druhy konstrukcí a jejich zdůvodnění

Most je již ve špatném stavu, cihelná nosná konstrukce i kamenná spodní stavba bude sanována a rozšířena, bude provedena nová izolace, proveden nový mostní svršek.

- postup a technologie výstavby

Rekonstrukce by spočívala v provedení roznášecí žlb. desky, rozšíření křídel, provedení nové izolace mostu, injektáží a přespárování cihelného zdiva klenby, injektáže a přespárování kamenného zdiva opěr a křídel a provedení nového mostního svršku.

Provede se odbourání mostního svršku, vozovky a vrchu křídel do hloubky cca 0,5 m, poté se mezi křídly vyvrtají mikropiloty Ø 89 mm délky 6,0 m, kořen délky 3,5 m jedenkrát injektovaný,

podélně i příčně á 1,0 m, roznášecí ocelová deska 200/200/20 mm, přivařená koutovým svarem k ocelové trubce. Poté se vyarmuje a vybetonuje rozšiřující železobetonová deska. Železobetonová deska bude betonována na křídla, mezi křídla a nad klenbou bude deska separována polystyrenem tl. 50 mm. Na žlb. desku se provede nová pásová izolace a nová konstrukce vozovky. Po bocích se provedou nové římsy a ocelové trubkové zábradlí se svislou výplní s kamennými sloupky. Šířkové uspořádání na mostě by bylo přibližně zachováno dle stávajícího stavu.

Spodní stavba je tvořena kamennými opěrami tloušťky cca 1,5 m. Křídla jsou rovněž kamenná, rovnoběžná. Tloušťka křídel asi 1,0 – 1,5 m. Založení mostu je plošné, na základových pasech. Levostranné křídlo OP1 bude rozšířeno o cca 2,2 m. Do stávajících kamenných křídel se osadí trny R20 v rastru 1 x 1 m, při lící betonu se osadí KARI síť 100/100/8 a křídla se dobetonují. Líc křídel bude obložen lomovým kamenem podobného vzhledu, velikosti a skladby jako jsou původní křídla.

Sanace spodní stavby (opěr a ostatních křídel) bude spočívat ve vyškrabání spárování čelních zdí a křídel do hloubky cca 30 mm, očištění povrchu kamenného zdiva tlakovou vodou, spáry budou hloubkově zaspárovány cementovou maltou a zapraveny. Poté bude zdivo opěry zainjektováno cementovou aktivovanou směsí s přídavkem krystalizačního prostředku typu Xypex, uvažována 25% mezerovitost a injektáž do hloubky 700 mm za rub. Injektážní vrty budou provedeny do spár, ne do kamenů v rastru 0,5 x 0,5 m. Injektáž bude provedena cca 1,0 m pod úroveň stávajícího terénu. Nebude prováděna žádná výměna kamenů.

Nosnou konstrukci tvoří polokruhová kamenná klenba tl. 0,45 m. Světlost mostu i délka přemostění 8,0 m, šířka nosné konstrukce je 5,95 m. Nad mostem se provede rozšiřující žlb. deska. Sanace stávající klenby bude spočívat v očištění cihelného zdiva vodním paprskem, spáry budou vyškrabány cca do hloubky 30 mm a hloubkově zaspárovány cementovou maltou a zapraveny. Poté bude zdivo opěry zainjektováno cementovou aktivovanou směsí. Injektážní vrty budou provedeny do spár, ne do cihelného zdiva v rastru 0,45 x 0,45 m. Injektážní tlak 5-6 bar, injektáž do hloubky cca 0,7 m za rub klenby.

Nad klenbou v celé délce mostu se vybetonuje roznášecí železobetonová deska. Tloušťka desky 450 mm. Deska bude vyztužena v celé ploše sítěmi KARI 100/100/8 při každém povrchu. Nad klenbou a v konzolovém rozšíření budou příložky. Deska bude založena plošně na křídlech a na mikropilotách. Mezi křídla a nad klenbu se vloží separační vrstva z polystyrenu tl. 50 mm. Horní povrch proměnný pro vytvoření proměnného příčného sklonu -5 - + 5%.

Most bude rozšířen, nové šířkové uspořádání bude 6,0 m šířka mezi obrubami, což je 2x2,75 m jízdní pruhy, vodící proužky 0,25 m a levostranný chodník 1,50 m. Volná šířka 8,0 m.

Záchytný systém na mostě je tvořen obrubou výšky 200 mm, sklonem 5:1 a historickým ocelovým trubkovým zábradlím se svislou výplní výšky 1,10 m s kamennými sloupky.

Výškově bude nová niveleta kopírovat a sjednocovat stávající stav. Podélný spád na komunikaci v upravovaném úseku je proměnný, ve středu mostu stoupá 1,10 %.

Příčný sklon vozovky je na mostě rovněž proměnný, dochází k překlápění vozovky z jednostranného +5,0 %, na jednostranný -5,0%, v předmostí se plynule napojuje na stávající stav. Římsy jsou ve sklonu 2,0 % u chodníkové římsy a 4,0% u druhé římsy.

Římsy budou upraveny povrchovou striáží a opatřeny hydrofobní impregnací typu S1. Před pravostrannou římsou bude provedeno rampovité ukončení délky 2,0 m, provedené z betonu jako římsy. Max sklon rampovitého ukončení 8,3% (1:12), ukončeno obrubou výšky 20 mm a varovným pásem šířky 0,4 m, výšky 0,08 m. Levostranná římsa za mostem bude ukončena obrubou, ostatní římsy budou napojeny na stávající chodník.

Stávající koryto místního potoka je v přírodním stavu, kamenité dno. To bude urovnáno, jinak ponecháno bez úprav.

2. Odvodnění pozemní komunikace

Odvodnění komunikace je na mostě řešeno podélným a příčným spádem. Na mostním objektu bude osazena dvojice uličních vpustí 500/300 před obrubou vlevo na začátku mostu a vpravo na konci mostu. Uliční vpust' bude svedena svodem DN 150 skrz křídlo do koryta a na nezpevněný terén před křídlem. Na rubu klenby a křídel bude provedení odvodnění rubu drenážní trubkou DN 160, vyvedenou skrz křídla u klenby. Jedná se o přesýpaný most. Před a za mostem je voda svedena na nezpevněnou krajnici.

4. Tunely, podzemní stavby a galerie

Neobsazeno.

a) základní údaje (délka, příčné uspořádání, sklony),

Neobsazeno.

b) technické vybavení tunelu,

Neobsazeno.

c) navržená technologie výstavby,

Neobsazeno.

d) principy systémů provozních informací, řízení dopravy a požární bezpečnosti.

Neobsazeno.

5. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony

Neobsazeno.

- navržená zařízení, která jsou součástí pozemní komunikace a jejich umístění, rozsah a vybavení.

Únikové zóny, ani protihlukové clony nejsou a nebudou vytvářeny.

6. Vybavení pozemní komunikace

a) záchytná bezpečnostní zařízení

stávající cihelná parapetní zeď výšky cca 0,97 m bude odstraněna. Na mostě na nových železobetonových římsách bude oboustranně osazeno ocelové trubkové zábradlí se svislou výplní, sloupky zábradlí budou kamenné, čtvercového půdorysu, v patě 250/250 mm, ve vrcholu 200/200 mm. Kotvení sloupků bude pomocí ocelových trnů vlepených chemickou kotvou, výška sloupků 1,20 m, výška zábradlí (výplně) 1,10 m.

b) dopravní značky, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku

Na most nebude osazeno nové dopravní značení, v předmostí se osadí tabulka s evidenčním číslem mostu. Na komunikaci bude provedeno vodorovné dopravní značení – vodící čáry V4. Jiná zařízení na mostě nejsou.

c) veřejné osvětlení

Mostní konstrukce nebudou osazeny sloupy s veřejným osvětlením, komunikace v předmostí rovněž není osvětlena.

d) ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikace a umožnění jejich migrace přes komunikace

Jedná se o městskou komunikaci II. třídy, nebudou zřizovány nové zábrany proti vniku živočichů.

e) clony a sítě proti oslnění

Jedná se o městskou komunikaci II. třídy s nízkou intenzitou dopravy, nebudou zřizovány clony a sítě proti oslnění.

7. Objekty ostatních skupin objektů

Neobsazeno.

a) výčet objektů,

Neobsazeno.

b) základní charakteristiky,

Neobsazeno.

c) související zařízení a vybavení,

Neobsazeno.

d) technické řešení,

Neobsazeno.

e) postup a technologie výstavby.

Neobsazeno.

2.7. Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Součástí stavby nejsou žádné technologické objekty.

2.8. Zásady požárně bezpečnostního řešení

Mostní objekt bude proveden dle platných norem a předpisů – bude zajištěna plná obslužnost pro vozidla IZS. Stávající nástupní plochy požární techniky nebudou stavbou dotčeny. Součástí stavby nebudou žádná protipožární zařízení ani přístupové body s požární vodou.

Stavba je prováděna za úplné uzavírky. Po dobu provádění rekonstrukce bude zajištěn průjezd vozidel IZS po objízdné trase.

Požárně bezpečnostní řešení:

- Stávající přístupové komunikace mimo most mají šířku pruhu min. 3,00 m a vyhovují pojezdu vozidel HZS.
- Stávající nástupní plochy požární techniky nebudou stavbou dotčeny.

Otáčení požárních vozidel není stavbou nijak omezeno.

Obsah a rozsah požárně bezpečnostního řešení vychází ze zákona č. 133/1985 Sb. ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 246/2001 a požadavku zvláštních předpisů a normativních požadavků. Z hlediska požární bezpečnosti je posuzovaný stavební objekt bez požárního rizika.

Mostní objekt splňuje následující požadavky:

- Požadavky ČSN 73 0802 - Požární bezpečnost staveb - nevýrobní objekty.

Jedná se o kamenný klenbový most, druh stavby a použité stavební konstrukce vylučují, aby stavba podlehla požáru.

2.9. Úspora energie a tepelná ochrana

Jedná se o mostní objekt – nebudou spotřebovávány žádné energie při provozu, ani nebude zřizována tepelná ochrana.

2.10. Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Mostní objekt – nejsou kladeny žádné požadavky.

Revitalizace prostoru po vybouraném objektu bude mít jednoznačně kladný vliv na okolní prostředí.

2.11. Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Není zapotřebí budovat ochranu proti pronikání radonu z podloží.

b) Ochrana před bludnými proudy

Ochrana bude prováděna dle platné TP 124. Stavba je zařazena do stupně č. 3 ochranných opatření. Bude prováděna primární a sekundární ochrana a konstrukční opatření.

c) Ochrana před technickou seizmicitou

Všechny konstrukční části, zejména nosné, jsou navrženy na dynamické zatížení od silniční dopravy.

d) Ochrana před hlukem

Po provedení stavby bude hluková zátěž oproti stávajícímu stavu zmenšena – provoz bude plynulejší, povrch vozovky bude hladký.

V rámci projektu byla vypracována hluková studie na posouzení vlivu hluku, viz samostatná příloha dokladové části. V závěrech studie je konstatováno, že hluková zátěž splňuje, je nižší jak hlukové limity pro stávající komunikaci jak v denní, tak noční době.

Při provádění stavby dojde ke zvýšení hluku. Dodavatel stavebních prací je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu a jejich hlučnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení. Bude respektováno nařízení vlády č. 272/2011 a jeho změny uvedené v zákoně 217/2016 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Stavební práce budou probíhat pouze v rozmezí od 6 do 22 hodiny.

e) Protipovodňová opatření

Rekonstrukcí nebude měněn původní průtočný profil, nebyla zjišťována hladina Q100. Při rekonstrukci dojde k zachování průtoku vody, koryto nebude stavbou dotčeno.

Před provedením stavby zhotovitel vypracuje a nechá schválit přiměřený „Povodňový a havarijní plán“, jež bude stanovovat podmínky realizace stavby.

f) Ochrana před sesuvy půdy

Všechny svahy zemního tělesa jsou navrženy v takových sklonech, aby nedocházelo k sesuvům půdy. Nebude nutno provádět čerpání vody z výkopové jámy, výkopové práce budou prováděny nad nosnou konstrukcí a pro založení předbetonovaného křídla OP1 vlevo do hloubky cca 4,0 m pod upravený terén. Výkopové práce budou provedeny ve sklonu 1:1-1:1.5.

g) Ochrana před poddolováním

Nebude prováděna ochrana před vlivem poddolování.

h) Ochrana před ostatními účinky

Nebude prováděna žádná další ochrana proti jiným účinkům, např. vlivem poddolování, výskytu metanu apod.

3. PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

a) Napojovací místa technické infrastruktury

Nejsou nutné žádné napojení na technickou infrastrukturu.

Napojení na technickou infrastrukturu během provádění stavby provede zhotovitel dle svých zvyklostí po dohodě s investorem.

b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Na stavbě nejsou.

4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

a) Popis dopravního řešení

Při opravě mostu zůstane zachováno stávající dopravní řešení. Opravený most včetně úseku komunikace budou nadále sloužit jako komunikace II. třídy.

Stavba splňuje podmínky vyplývající z vyhlášky 398/2009 Sb. o technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb v platném znění a souvisejících předpisů. Provoz chodců veden po chodníku na mostě. **Před mostem bude zřízeno místo pro přecházení se sníženou obrubou.**

Vedení objízdných tras viz. Bod 8.1 n) *Řešení dopravy během výstavby.*

b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Na pojení zůstane zachováno jako ve stávajícím stavu.

Pozemky v místě demolice budovy nejsou napojeny sjezdem na dopravní infrastrukturu, s novým napojením prostoru na technickou infrastrukturu se neuvažuje.

c) Doprava v klidu

Na mostním objektu se neřeší doprava v klidu.

d) Pěší a cyklistické stezky

Na mostě bude proveden jednostranný chodník šířky 1,50 m, za mostem bude napojen na stávající chodník, před mostem bude rampovitě ukončen a provedeno místo pro přecházení na chodník na protější straně komunikace. Nebude zřízen pruh pro cyklisty, cyklistická stezka zřízena nebude. Pohyb cyklistů umožněn po kraji komunikace, na komunikaci nízká intenzita dopravy.

5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

a) Terénní úpravy

Vozovka v předmostí plynule navazuje na stávající stav. Území dotčené stavbou bude uvedeno do stávající podoby, bude urovnáno koryto. Dotčené nezpevněné plochy a plochy v místě demolice obytného domu budou zrekultivovány, ohumusovány a osety travním semenem. Na zpevněných plochách (komunikace, chodník) bude obnoven povrch.

Území dotčené stavbou musí být po jejím odstranění důsledně zbaveno všech stavebních materiálů a zemin. Povrch terénu musí být uveden do původního stavu. Původním stavem je myšleno odstranění všech navezených zemin a stavebních materiálů a obnovení původních povrchů dotčených pozemků, aby se po dokončení této stavby negativně nezměnily přírodní poměry VKP.

b) Vegetační prvky

Kvůli provedení sanačních prací na křídlech bude nutno smýtit náletovou vegetaci obvodu kmene do 157 mm, keře do cca 10 m² a jednu jabloň o obvodu kmene 0,31 m v okolí křídel. Kácení bude provedeno na parcelách 1048/2; 64/1 a 64/2. Ostatní stromy budou ochráněny dřevěným bedněním proti poškození.

Koryto pod mostem bude urovnáno, jinak ponecháno bez úprav.

Při provádění stavebních prací v blízkosti dřevin je nutno zajistit ochranu stávajících dřevin dle normy ČSN DIN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

c) Biotechnická, protierozní opatření

Bude provedeno rozprostření ornice v rozsahu zásahu stavebních prací na nezpevněném povrchu a zasetí travního semene.

6. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

a) Vliv na životní prostředí

Při provádění stavby dojde ke zhoršení životního prostředí zejména hlukem, prachem, dále bude ztížena dopravní situace na dotčené komunikaci. Je třeba dbát na to, aby nedošlo k dalšímu zhoršení životního prostředí např. únikem, ropných produktů. Při realizaci je nutné, aby dodavatel využíval veškeré zařízení jen pro ty účely, pro které jsou navržena, a dodržoval zásady určené v této části dokumentace. Při provádění stavebních prací je nutné dodržovat všechny bezpečnostní předpisy ve stavebnictví a respektovat zejména zákon 258/2000 Sb. v platném znění o ochraně veřejného zdraví a dále:

Ochranu proti hluku a vibracím. Dodavatel stavebních prací je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu a jejich hlučnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení. Bude respektováno nařízení vlády č. 272/2011 a jeho změny uvedené v zákoně 217/2016 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Stavební práce budou probíhat pouze v rozmezí od 6 do 22 hodiny.

Ochranu proti znečišťování ovzduší výfukovými plyny a prachem. Dodavatel je povinen zabezpečit provoz dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny v množství odpovídajícím vyhlášce č. 56/2001 Sb. zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích v platném znění.

Ochranu proti znečištění komunikací a nadměrné prašnosti. Vozidla vyjíždějící ze staveniště musí být řádně očištěna, aby nedocházelo ke znečišťování veřejné silniční sítě. Případné znečišťování musí být pravidelně odstraňováno.

Ochranu proti znečištění povrchových i podzemních vod. Po dobu výstavby je nutno při provádění stavebních prací a provozu zařízení staveniště vhodným způsobem zabezpečit, aby nemohlo dojít ke znečištění vodního toku. Jedná se zejména o vhodný způsob odvádění dešťových vod z provozních, výrobních a skladovacích ploch staveniště.

Ochrana půdy. Zhotovitel díla musí během stavebních prací zajistit kontrolu práce a údržby stavebních mechanismů s tím, že pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, je nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžit a uložit do nepropustné nádoby příp. kontejneru, vyvést na příslušnou skládku nebo do spalovny.

Vybraný zhotovitel stavby vypracuje program odpadového hospodářství, které předloží k odsouhlasení příslušnému odboru výstavby a životního prostředí před zahájením stavebních prací. Bilance odpadů viz bod 2.3 b) „Odpadové hospodářství“.

b) Vliv na přírodu a krajinu

Stavba nebude mít vliv na krajinu. Vliv na přírodu bude zajištěn ochranou zeleně a živočichů. Stavba zachová ekologické funkce a vazby v krajině. Řešení vegetace viz bod 5.

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba neleží v území Natura 2000.

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

Nevyžaduje se posouzení vlivů na životní prostředí EIA.

e) Způsob naplnění zákona o integrované prevenci

Stavební záměr nespadá do režimu zákona o integrované prevenci.

f) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma

Žádná ochranná a bezpečnostní pásma nebudou výstavbou zřizována.

7. OCHRANA OBYVATELSTVA

Mostní objekt – bez požadavků civilní ochrany. Závažným haváriím mostního objektu bude předcházeno pravidelnými mostními prohlídkami a důsledným dodržováním navržených údržbových prací na mostě a komunikaci. Zóny havarijního plánování nebudou stanoveny, protože se nejedná o objekt nebo zařízení, kde je umístěna nebezpečná látka.

8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

8.1. Technická zpráva

Staveniště se nachází v katastrálním území Jevišovice. Předmětem stavby je rekonstrukce mostu a komunikace II. třídy za mostem v délce 200 m. Součástí stavby je i demolice obytné budovy č.p. 175 a stodoly těsně vedle mostu. Komunikace na předpolích mostu včetně mostu leží v intravilánu. Komunikace i most jsou v majetku Jihomoravského kraje, ve správě Správy a údržby silnic Jihomoravského kraje, p.o.k.. Most přemostňuje místní potok a místní komunikaci.

Staveniště je vymezeno nezbytnou úpravou komunikace, včetně silničního tělesa. Bude proveden výkop pro založení rozšíření křídel, výkopy budou do hloubky max. 4,0 m. Výškové parametry jsou dány stávajícími sklony terénu a přilehlými pozemky.

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

Stavební hmoty budou dodávány na stavbu dle potřeby pro postupnou realizaci stavby. Jednotlivé spotřeby médií a hmot jsou odvislé na zhotoviteli. Staveništní plochy budou využity jako sklad materiálu. Materiál nesmí být skladován v místě vedení inženýrských sítí.

b) Odvodnění staveniště

Voda ze staveniště mimo výkop bude přirozeně odtékat na nezpevněné krajnice na okolní pozemky, na nezpevněném terénu bude volně vsakovat. Výkopová jáma pro založení rozšíření křídel je nad úrovní hladiny podzemní vody, není uvažováno s čerpáním vody. Bude zamezeno přítoku vody z komunikace do stavební jámy při dešťových srážkách.

Před provedením stavby zhotovitel vypracuje a nechá schválit přiměřený „Povodňový a havarijní plán“, jež bude stanovovat podmínky realizace stavby.

c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Příjezd na staveniště je možný po silnici II/361, či po místní komunikaci pod mostem. Pro zabránění neoprávněného vstupu a vjezdu bude staveniště vyznačeno zábranami.

Napojení na technickou infrastrukturu se neuvažuje. Napojení na technickou infrastrukturu během provádění stavby provede zhotovitel dle svých zvyklostí po dohodě s investorem.

d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Rekonstrukce mostu nemá vliv na okolní stavby, během rekonstrukce bude doprava převedena na objízdnou trasu, není možno vést objízdnou trasu z jiné stavby přes most.

Stavba se dotkne dočasným a trvalým zábořem okolních pozemků ve vlastnictví třetích osob. Přesná specifikace těchto pozemků a rozsahu záborů je pak stanovena v přílohách „Katastrální situační výkres“ a „Seznam dotčených parcel“.

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

Okolí staveniště si vyžádá ochranu z důvodů zajištění bezpečnosti silničního provozu a pohybu chodců. Během stavby bude zajištěn pohyb chodců po místní komunikaci pod mostem. V místě otevřené stavební jámy je nutno instalovat provizorní zábradlí, zábrany. Stavební jáma bude zabezpečena dočasným plotem.

Kvůli provedení sanačních prací na křídlech bude nutno smýtit náletovou vegetaci obvodu kmene do 157 mm, keře do cca 10 m² a jednu jabloň o obvodu kmene 0,31 m v okolí křídel. Ostatní stromy budou ochráněny dřevěným bedněním proti poškození. Podrobný popis viz bod 5.

Kvůli rozšíření mostu bude nutno před zahájením samotné rekonstrukce mostu demolovat obytný dům č.p. 175 na parcele 64/1 a přilehnou stodolu, na parcele 64/2. podrobněji viz. *l.h) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin* a v samostatné příloze SO 001 Demolice budovy č.p. 175 a stodoly.

f) Maximální zábory pro staveniště

Při provádění stavby dojde k dočasnému záboru pozemků do 1 roku v ploše 1951 m². Dočasný zábor těchto pozemků bude maximálně do 1 roku s podmínkou uvedení pozemků do původního stavu.

Stavba si vyžádá trvalý zábor bez výkupu v ploše 1518 m². Tento zábor je na pozemcích investora.

Stavba si rovněž vyžádá trvalý zábor s výkupem v ploše 467 m². Tento zábor je na pozemcích soukromých osob a města Jevišovice a tvoří jej převážně plochy již pod stávajícím mostem, nebo stávající komunikací, chodníkem.

g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Během rekonstrukce mostu bude most uzavřen pro veškerou dopravu, obchozí trasa povede po současné místní souběžné komunikaci, která vede pod mostem, místní komunikace je bezbariérová a je v současné době převážně užívána pěšími, protože na mostě není chodník a kolem komunikace v předmostí není zástavba.

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

Během opravy mostu vznikne při stavební činnosti množství odpadového materiálu. V souvislosti se vzrůstajícím významem ochrany životního prostředí je nutné se vzniklým odpadem nakládat dle níže uvedeného textu:

Nakládání s odpady musí odpovídat následujícím předpisům ve znění pozdějších předpisů:

- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě (část III – Přeprava nebezpečných věcí v silniční dopravě)
- Zákon č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizujícího záření (atomový zákon) a o změně a doplnění některých zákonů
- Zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů

- Zákon č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností
- Zákon č. 477/2001 Sb., o obalech
- Zákon č. 157/2009 Sb., o nakládání s těžebním odpadem a o změně některých zákonů
- Vyhláška č. 99/1992 Sb., o zřizování, provozu, zajištění a likvidaci zařízení pro ukládání odpadů v podzemních prostorech
- Vyhláška č. 08/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů
- Vyhláška č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady

Vzhledem k obecně platným prioritám udržitelného rozvoje společnosti je žádoucí, aby při stavebních činnostech byly používány postupy, které jsou plně v souladu zejména s zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech a změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) zaměřenými na předcházení vzniku odpadů a přednostní využívání odpadů.

Podle § 12 a výše uvedeného zákona je základní povinností každého stavebníka předcházet vzniku odpadů a omezovat jejich nebezpečné vlastnosti. V případě vzniku odpadu je pak nezbytné nakládat s odpadem dle uvedených předpisů. Ze zákona je povinná likvidovat odpad fyzická nebo právnická osoba, při jejíž činnosti odpad vzniká nebo odborná firma smluvně zavázaná k likvidaci odpadu. Veškerý stavební odpad bude předán oprávněné osobě v oblasti s nakládáním s odpady.

Přehled druhů odpadů, které se na stavbě vyskytnou, popřípadě mohou vyskytnout

vysvětlivky: O odpady, které nejsou uvedeny v Seznamu nebezpečných odpadů
 N odpady, které jsou uvedeny v Seznamu nebezpečných odpadů

(-prvé dvojčíslí označuje skupinu odpadů, - druhé dvojčíslí označuje podskupinu odpadů,
- třetí dvojčíslí označuje druh odpadu zařazeného do příslušné skupiny (podskupiny) odpadů)

katalog. druh odpadu šestimístný kód	kategorie odpadu	kód dle dodatku I a II Basilejské úmluvy
--	---------------------	--

17 STAVEBNÍ A DEMOLIČNÍ ODPADY

17 01 BETON, CIHLY, TAŠKY A KERAMIKA

17 01 01	Beton	O
17 01 02	Cihly	O
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06	O

17 02 DŘEVO, SKLO A PLASTY

17 02 01	Dřevo	O
----------	-------	---

17 03 ASFALTOVÉ SMĚSI, DEHET A VÝROBKY Z DEHTU

17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet	N
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O

17 04 KOVY (VČETNĚ JEJICH SLITIN)

17 04 05	Železo a ocel	O
17 04 07	Směsné kovy	O

17 05 ZEMINA, KAMENÍ A VYTĚŽENÁ HLUŠINA

17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O
17 05 06	Vytěžená hlušina neuvedená pod číslem 17 05 05	O

17 06 IZOLAČNÍ MATERIÁLY

17 06 03	Jiné izolační materiály, které jsou nebo obsahují nebezpečné látky	N
----------	--	---

02 ODPADY Z PRVOVÝROBY V ZEMĚDĚLSTVÍ, ZAHRADNICTVÍ, MYSLIVOSTI, RYBÁŘSTVÍ A Z VÝROBY A ZPRACOVÁNÍ POTRAVIN

02 01 ODPADY ZE ZEMĚDĚLSTVÍ, ZAHRADNICTVÍ, LESNICTVÍ, MYSLIVOSTI, RYBÁŘSTVÍ

02 01 07	Odpady z lesnictví	O
----------	--------------------	---

Případně další odpady, viz katalog odpadů.

Při stavebních pracích se mohou vyskytnout ještě další zde neuvedené odpady, které souvisí s technologií zhotovení stavby vybraným zhotovitelem prací. Ve smlouvě investora a zhotovitele na dodávku stavebních prací musí být zakotvena povinnost zhotovitele likvidovat odpady, vznikající jeho činností.

Zhotovitel díla musí během stavebních prací zajistit kontrolu práce a údržby stavebních mechanismů s tím, že pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, je nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžit a uložit do nepropustné nádoby příp. kontejneru, vyvést na příslušnou skládku nebo do spalovny. O vzniklých odpadech musí zhotovitel stavby vést evidenci, aby bylo možno při kolaudaci provést vyhodnocení.

Vybraný zhotovitel stavby vypracuje program odpadového hospodářství, které předloží k odsouhlasení příslušnému odboru výstavby a životního prostředí před zahájením stavebních prací.

Odhad bilance odpadů:

ZATŘÍDĚNÍ ODPADU		BILANCE	ZPŮSOB NAKLÁDÁNÍ	KATAST RÁLNÍ ÚZEMÍ	PARCELNÍ ČÍSLO	DRUH OCHRANY
SO 001 – Demolice budovy č.p. 175 a stodoly						
17 01 01	Beton	50 t	recyklace	Jevišovice	st. 64/1 st. 64/2	
17 01 02	Cihly	540 t	recyklace			
17 02 01	Dřevo	7 t	výkup			
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	80 t	skládka			

ZATŘÍDĚNÍ ODPADU		BILANCE	ZPŮSOB NAKLÁDÁNÍ	KATAST RÁLNÍ ÚZEMÍ	PARCELNÍ ČÍSLO	DRUH OCHRANY
17 04 05	Železo a ocel	1,0 t	výkup			
	SO 201 – Most					
17 01 01	Beton	10 t	recyklace	Jevišovice	st. 64/1	
17 01 02	Cihly	110 t	recyklace		st. 64/2 1725/9	
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	126 t	recyklace		st. 219/2 1048/2 1062/1	
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	280 t	skládka		1062/4 1759/10 1759/11	

h) Bilance zemních prací

Bilance zemních prací bude lehce kladná. Neprovádí se nová násypy nebo zářezy, bude však proveden výkop na založení rozšíření křídla a odstraněna konstrukce vozovky do hloubky cca 0,5 m a nahrazena železobetonovou monolitickou deskou. Nepředpokládáme budování větších deponií zeminy. Vytěžená zemina bude z větší části odvezena k uložení na vhodnou skládku a bude nahrazena vhodnou zeminou do silničních těles.

Rozsah zemních prací – celkem je navrženo vodorovné přemístění 250 m³ zeminy z výkopu a 40 m³ zeminy vhodné do zásypu.

Před dokončením stavby budou provedeny terénní úpravy nezpevněných částí, ohumusování a osetí travním semenem.

i) Ochrana životního prostředí při výstavbě

Vlivy vznikající při výstavbě je třeba eliminovat dodržováním všech předpisů a norem tak, aby stavbou nebyly narušeny přilehlé pozemky, zeleň a komunikace byla vždy očištěna. Podrobněji viz bod 6.

Práce na rekonstrukci mostu budou prováděny v souladu s normou ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

j) Stanovení podmínek při provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví, plán BOZP

Během realizace stavebních prací je třeba dodržovat všechny platné bezpečnostní předpisy, zejména zákon č. 309/2006 Sb. a nařízení vlády 361/2007 Sb. a podmínky uvedené ve stavebním povolení a v závazném posudku hygienika. Stavební práce budou prováděny v době od 6.00 do 22.00 hodin.

Před a při rekonstrukci mostu 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. Jde zejména o tyto práce a technologie:

- zvedání těžkých břemen pomocí jeřábů
- montáž pomocných konstrukcí a lešení
- práce ve výškách
- bednicí práce
- železářské a betonářské práce
- práce se stroji a strojními zařízeními
- práce s elektrickým zařízením

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.

Před výstavbou zhotovitel stavby zhotoví „Plán BOZP“.

k) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Výstavbou nebude narušeno bezbariérové užívání jiných staveb.

l) Zásady pro dopravní inženýrská opatření

Přechodné dopravní inženýrské opatření je řešeno v samostatném objektu SO 181 - Dopravní inženýrské opatření. Objízdné trasy vychází z technologických požadavků při stavbě mostu – charakter rekonstrukce a šířkové uspořádání mostu neumožňuje provádět přestavbu při zachování byť i částečného provozu. Jelikož to význam a dopravní zatížení silnice II/361 dovoluje, bylo rozhodnuto, že provoz bude zcela přerušen a doprava bude vedena po objízdné trase pro osobní dopravu, autobusy a IZS a pěší po místní komunikaci pod mostem a pro ostatní dopravu nad 3,5 t po „velké objízdné trase“.

Objízdná trasa:

Objízdná trasa pro vozidla do 3,5 t, autobusy a vozidla integrovaného záchranného systému bude vedena jednosměrně po místní komunikaci souběžně se silnicí II/361. Provoz bude řízen světelným signalizačním zařízením. Celková délka objízdné trasy bude 550 m.

Objízdná trasa pro vozidla nad 3,5 t bude vedena po silnici II/398 z Jevišovic na Boskovštejn, dále pak Jiřice u Mor. Budějovic, Hostim na silnici II/400 a Rozkoš. Odtud zpět do Střelice a Jevišovic.

Místo, způsob a průběh uzávěry silnice II/361 a objízdných tras je podrobně vyznačen dopravními značkami IS 11a,b,c – viz situace. Veškeré stávající svislé dopravní značky (směrové tabule) na křižovatkách před a za rekonstruovaným mostem, které směřují provoz na uzavřený úsek budou dočasně přelepeny oranžovou páskou.

Typy a umístění dopravních značek jsou zřejmé z přílohy SO 181 - Dopravní inženýrské opatření. Dopravní značení bude používáno pouze po dobu opravy mostu jako dočasné. Po dokončení stavby mostu budou všechna dočasná dopravní značení odstraněna.

Značení bylo navrženo dle TP 66. Takto bylo značení navrženo projektantem a posláno k odsouhlasení dopravnímu inspektorátu Policie ČR Znojmo a MěÚ Znojmo odbor dopravy.

Dokončovací práce, úpravy pod mostním objektem mohou být prováděny za obnoveného provozu na komunikaci.

m) Řešení dopravy během výstavby (přístupové trasy, uzavírky, objížd'ky), opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě

Rekonstrukce mostu bude z technologického hlediska prováděna za úplného vyloučení provozu na komunikaci. Přechodné dopravní značení na dobu stavby je řešeno ve stavebním objektu SO 181 – Dopravní inženýrské opatření.

Po dobu úplné uzavírky mostu bude doprava vedena po objízdné trase. Pěší provoz bude veden po souběžné místní komunikaci pod mostem.

Po dokončení rekonstrukce mostu budou všechna dočasná dopravní opatření zrušena. Doba dopravního omezení bude kratší než délky stavby. Přesná délka vyplyne z časového harmonogramu zhotovitele stavby. Je třeba mít na zřeteli, že dopravní omezení budou vyvolávat dopravní komplikace. Proto je třeba zkrátit dobu dopravních omezení na minimum. Předpokládaná doba výstavby je 7-8 měsíců.

n) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Rozsah a rozmístění ploch určených pro zařízení staveniště bude dohodnuto mezi zhotovitelem, investorem a případně majiteli pozemků v rámci přípravy pro výstavbu. Navržený prostor je na uzavřených částech komunikace. Staveniště bude předáno dodavateli 14 dní před zahájením stavebních prací. Staveništní plochy budou využity jako sklad materiálu a taktéž jako meziskládka pro vybouraný materiál. Vybouraná suť bude rovnoměrně nakládána a okamžitě odvážena na skládku s ekologickou recyklací. Při umístění zařízení staveniště je nutnou postupovat tak, aby nedošlo k zamezení ani omezení přístupu k objektům okolních inženýrských sítí. Dopravní napojení staveniště bude možné ze silnice II/361.

o) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

Investor předpokládá provedení stavby 2023-24.

Rekonstrukce mostu bude z technologického hlediska prováděna za plného vyloučení provozu. Doba trvání rekonstrukce je projektantem odhadována na 7-8 měsíců. Přechodné dopravní značení na dobu stavby je řešeno ve stavebním objektu SO 181 – Dopravní inženýrské opatření. Dokončovací práce, úpravy pod mostem a sanace křídel mohou být prováděny za obnoveného jednosměrného provozu po mostním objektu. Po dokončení rekonstrukce mostu budou odstraněna všechna dočasná dopravní značení. Doba dopravních omezení bude menší než samotná délka opravy. Je třeba mít na zřeteli, že dopravní omezení budou vyvolávat dopravní komplikace. Proto je třeba zkrátit dobu dopravních omezení na minimum. Z nutnosti provádění technologicky náročných prací v klimaticky příznivých obdobích doporučujeme stavbu provádět v období mezi měsíci březen až listopad. Skutečný časový harmonogram stavby pak bude stanoven zhotovitelem dle jeho technologických možností. Harmonogram opravy bude odsouhlasen investorem.

1. fáze - Příprava staveniště:

- vytyčení staveniště, vytyčení inženýrských sítí
- zařízení staveniště, hlavního stavebního dvora
- vyznačení přechodného dopravního značení na přesunutí dopravy mimo most

2. fáze - Bourací práce:

- frézování vozovky
- vybourání zpevněných ploch
- odbourání vybavení mostu a říms
- výkop nad nosnou konstrukcí a mezi křídly

3. fáze - Sanace mostu a křídel, rozšíření křídla:

- provedení rozšíření levostranného křídla OP1
- provedení mikropilot
- sanace křídel
- betonáž rozšiřující desky nad mostem
- izolace
- sanace cihelné klenby
- provedení římsy
- provedení vozovky
- osazení vybavení mostu – záchytný systém
- odstranění přechodného dopravního opatření, obnovení provozu

4. fáze – Práce pod mostem:

- očištění a urovnání terénu a koryta pod mostem

5. fáze - Dokončovací práce:

- zrušení zařízení staveniště, HSD
- finální úprava dotčených ploch

Tento postup není závazný pro dodavatele stavby, je ho možno upravit dle zvyklostí, možností a dostupných technologií.

Zhotovitel po dokončení stavby zabezpečí geodetické zaměření skutečného stavu stavby (souřadnicový systém JTSK, výškový systém B.p.v.). Tento podklad bude předen investorovi při předání dokončení stavby.

Termín zahájení stavby: Není znám

Termín dokončení stavby: Není znám

Vzhledem k rozsahu a náročnosti stavby jsou požadavky na plynulost a koordinovanost práce. Vše si zajistí zhotovitel dle svých zvyklostí. Požadované termíny a kontroly průběhu stavby budou stanoveny v zadávacích podmínkách investora. Staveniště bude řádně označeno informační tabulí dle zásad o provádění staveb.

8.2 Výkresy

Neobsazeno, jedná se o stavbu malého rozsahu.

8.3 Harmonogram výstavby

Neobsazeno. Skutečný časový harmonogram stavby pak bude stanoven zhotovitelem dle jeho technologických možností. Harmonogram opravy bude odsouhlasen investorem.

8.4 Schéma stavebních postupů

Neobsazeno, jedná se o stavbu malého rozsahu.

8.5 Bilance zemních hmot

Neobsazeno, nebudou prováděny násypy či zářezy.

9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Při rekonstrukci mostu dojde k dotčení průtočného profilu, nemění se nosná konstrukce, nebyl prováděn hydrotechnický výpočet. Koryto pod mostem bude pouze pročištěno, jinak nebude dotčeno.

Odvodnění komunikace je na mostě řešeno podélným a příčným spádem. Na mostním objektu bude osazena dvojice uličních vpustí 500/300 před obrubou vlevo na začátku mostu a vpravo na konci mostu. Uliční vpust' bude svedena svodem DN 150 skrz křídlo do koryta a na nebezpečný terén před křídlem. Na rubu klenby a křídel bude provedení odvodnění rubu drenážní trubkou DN 160, vyvedenou skrz křídla u klenby. Jedná se o přesýpaný most. Před a za mostem je voda svedena na nebezpečnou krajnici.

V Brně, leden 2022

Vypracoval: Ing. Zdeněk Dyk

