

B

PDPS

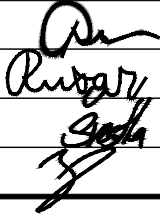

Souřadnicový systém: S - JTSK
Výškový systém: Bpv

Zhotovitel:

RD SÚS JmK - PK OSSENDORF+Linio Plan+Rušar mosty

Vedoucí konsorcia: PK OSSENDORF s.r.o.

Číslo smlouvy objednatele: 782/2018

Vedoucí projektant:	Ing. Jaromír RUŠAR		 Majdalenky 19, 638 00 Brno Tel., fax: 545 222 037 E-mail: info@rusar.cz	
Zodpovědný projektant:	Ing. Květoslav RUŠAR			
Vypracoval:	Miloslav ŠVESTKA			
Kontroloval:	Ing. Radoslav HOLÝ			
Kraj:	Jihomoravský kraj	Datum:		03 / 2024
Zadavatel:	Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, p.o. kraje	Formát:		A4
Název akce: III/4318 Kojátky, most 4318-1		Měřítko:		
		Účel:		PDPS
		Čís.zakáz.:		89 - 2022
		Archivní čís.:		89 - 2022
Název přílohy: SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA		Čís.soupravy:		Čís. přílohy: B

III/4318 KOJÁTKY, MOST 4318-1

PDPS

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	6
3. PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	12
4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	13
5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	13
6. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	14
7. OCHRANA OBYVATELSTVA	15
8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	15
9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	20

1. **POPIS ÚZEMÍ STAVBY**

a) Charakteristika stavebního pozemku

Na stavebních pozemcích stojí stávající silniční most, vodoteč a silnice III. třídy. Touto stavbou dojde k novostavbě silničního mostu a přeložkám inženýrských sítí.

b) Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací. Platná územně plánovací dokumentace obce Kojátky byla schválena v březnu 2015.

Dotčená část komunikace je v územním plánu vedena jako veřejné prostranství. Způsob využití pozemku je v katastru nemovitostí uveden jako silnice.

c) Povolení výjimek z obecných požadavků na využívání území

Nejsou.

d) Závazná stanoviska dotčených orgánů

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

e) Geologická charakteristika

Geologická charakteristika řešeného území je podrobně popsána v části „F.3 Inženýrskogeologický průzkum“.

f) Výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů

Byl prováděn inženýrskogeologický průzkum pro projekt protipovodňové ochrany – část F.3. Most i navazující opěrné zdi budou založeny hlubinně prostřednictvím vrtaných mikropilot.

g) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Místo stavby se nenachází v oblasti, jež by byla nějak chráněná.

Most ev.č. 4318-1 není zapsán na státním seznamu nemovitých památek.

V okolí mostu se nachází množství inženýrských sítí – Nadzemní vedení veřejného osvětlení (Obec Kojátky), nadzemní vedení kabelové televize (Obec Kojátky), nadzemní vedení rozhlasu (Obec Kojátky), nadzemní vedení silových kabelů nízkého napětí (EG.D, a.s.), podzemní vedení nízkého silového kabelu nízkého napětí (EG.D, a.s.), podzemní vedení středotlakého plynovodu (GasNet, s.r.o.), podzemní vedení vodovodu (Obec Kojátky), Podzemní vedení splaškové kanalizace (Obec Kojátky), podzemní vedení dešťové kanalizace (Obec Kojátky), podzemní vedení sdělovacího optického kabelu (VIVO Connection, s.r.o.) a podzemní vedení sdělovacího optického kabelu (INFOS LEAS, s.r.o.).

Veřejné osvětlení vede po zemi. vedení televize i rozhlasu vede vzdušně na sloupech VO v místě zeleného pásu na levé straně silnice. Nadzemní vedení NN vede podél linie domů na levé straně silnice, kde je napojeno na sloupy, jež jsou přikotveny k domům. Podzemní vedení NN vede na pravé straně silnice za obrubou a je zavedeno do přečerpávací stanice kanalizace. Plynovod vede na levé straně silnice cca 0,5 m od obruby v zeleném pásu, v místě mostu je též v zeleném pásu v násypu mostu. Vodovod vede v nezámrzné hloubce na levé straně silnice v zeleném pásu, v místě mostu je však převeden protlakem pod mostem. Splašková kanalizace vede v levém

jízdním pruhu silnice, před mostem však přechází na vpravo (vtokovou) stranu a je zde napojena na přečerpávací stanici, dále pak vede pod korytem potoka. Za mostem opět přechází na své původní místo do levého jízdního pruhu. Dešťová kanalizace vede před mostem na obou stranách silnice, před mostem je provedeny na obou stranách uliční vpusti a tyto jsou zaústěny pod mostem do toku. Za mostem vede dešťová kanalizace jen na levé straně silnice opět s uliční vpustí a zaústěním do koryta mostu. V místě zaústění dešťové kanalizace jsou pod mostem i další vyústění, zřejmě svody ze střech okolních domů.

VO, televize a rozhlas bude stavbou dotčená, bude provedeno posunutí dočasného sloupu VO dále od mostu, aby nezasahovalo do výkopové jámy, toto bude provedeno již před stavbou. Po stavbě se pak provede finální umístění sloupu VO a sítě budou na nově osazený sloup převěšeny, kabel televize již není využíván tudíž bude v místě stavby odstraněn. Vedení NN, jak podzemní, tak nadzemní nebude stavbou dotčeno, bude pouze dotčeno jeho ochranné pásmo. Plynovod bude stavbou dotčen, plynovod bude dočasně vyvěšen a osazen na dočasnou energolávku (dřevěnou konstrukci či štetovnici larsen) po dobu výstavby je nutné jeho zabezpečení, po výstavbě se zpětně uloží do zeleného pásu, plynovod je uložen v chráničce DN 90, tato bude zachována, po výstavbě mostu bude opět umístěn do zeleného pásu. Vodovod nebude stavbou dotčen, bude dotčeno však jeho ochranné pásmo, jelikož bude most založen na mikropilotách je nutné řádně vodovod vytýčit, aby nedošlo ke kolizi. Splašková kanalizace nebude stavbou dotčená, bude dotčeno pouze její ochranné pásmo, v místě pravého křídla OP1 se kanalizace k tomuto přimyká, proto bude křídlo provedeno jako zavěšené, aby nedošlo ke kolizi s vedením kanalizace. Dešťová kanalizace bude dotčena, před mostem budou provedeny nové uliční vpusti, které budou na pravé straně zaústěny do koryta toku skrze opěry a vlevo budou zřízeny nové šachty do kterých budou zavedeny jak uliční vpusti, stávající vedení dešťové kanalizace tak i svody z okolních střech, aby došlou k průniku skrze opěru jen v jednom místě. Oba optické sdělovací kabely budou obdobně jako plynovod po dobu stavby vyvěšeny a následně osazený zpět do zeleného pásu.

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.

Ochranná pásma drah

Ochranná pásma drah jsou popsána zákonem č.266/1994 Sb., o drahách, § 8. Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou:

- u dráhy celostátní a regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy
- u vlečky 30 m od osy krajní koleje
- u dráhy tramvajové a dráhy trolejbusové 30 m od osy krajní koleje nebo krajního trolejového drátu.

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. – Závazná stanoviska, rozhodnutí, vyjádření dotčených orgánů a tímto tvoří nedílnou součást projektové dokumentace. Zhotovitel a všichni zúčastnění realizace jsou povinni se s nimi seznámit a řídit se jimi.

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

Most leží v záplavovém území Kojáteckého potoka.

Poddolovaná území se v místě stavby nenachází.

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

Most bude mít vliv na okolní stavby a pozemky. Úpravou silnice dojde k mírnému rozšíření násypů. Odtokové poměry na území stavby se zlepší provedením odvodňovačů. Není nutná ochrana okolí stavby.

j) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Stávající silniční most bude odstraněn a nahrazen novým mostem a lávkou pro pěší, mezi lávkou a silnicí bude zachován zelený pás. Kácení dřevin obvodu nad 80 cm není nutné. Počítá se pouze s odstraněním náletových křovin a stromů do obvodu 80 cm. Podrobný popis viz bod 5.

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

Na stavbě se vyskytují pozemky pod ochranou zemědělského půdního fondu.

Nedojde k dotčení pozemků určených k plnění funkce lesa.

l) 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.

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

Stavba mostu nemá vazby na stavby jiných stavebníků.

Vyvolanými investicemi jsou přeložky inženýrských sítí – viz bod 2.6.

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

Stavba bude trvale umístěna na těchto pozemcích: 520/1, 44/21, 44/3, 524/3, 524/6, 44/12, 513/6, 515/2

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

520/1, 44/21, 44/3, 524/3, 524/6, 44/12, 513/6, 515/2

p) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Po výstavbě mostního objektu bude prováděno sledování přetvoření nosné konstrukce.

2. **CELKOVÝ POPIS STAVBY**

2.1. Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby

Jedná se o rekonstrukci mostního objektu. Stávající most je ve špatném technickém stavu a již nesplňuje požadavky na bezpečný a plynulý provoz.

Most se nachází na silnici III/4318. V daném úseku se jedná o kategorii komunikace MO2 7,5/6,5/50.

b) Účel užívání stavby

Jedná se o mostní objekt na silnici III/4318.

c) Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o trvalou stavbu. Pouze přechodné DIO – SO 181 je dočasná stavba.

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 odchylným 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) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba není chráněná podle jiných právních předpisů.

g) Navrhované parametry stavby

Zastavěná plocha / obestavěný prostor – měřeno šířkově 1,0 m za patu násypu či hranu zářezu nebo příkopu x délka úpravy – průměrná šířka 19 m x dl. 34,5 m = 656 m².

Užitná plocha – volná šířka x délka úpravy – 7,5 m x dl. 34,5 m = 259 m².

Silniční provoz zůstane zachován dle stávajícího rozsahu, provedením této stavby nedojde k výraznému ovlivnění intenzity provozu. Komunikace v tomto místě nemá data ze sčítání dopravy, dle sledování projektanta a skutečnosti že se jedná o slepou silnici je zde doprava velmi nízká. Výhledová intenzita dopravy není známa, avšak nepředpokládá se její zásadní zvýšení.

h) Základní technické parametry stavby

Návrhová rychlost – 50 km/h.

Šířkové uspořádání – volná šířka 7,5 m, šířka mezi obrubami 6,5 m, šířka chodníku samostatně stojícího 1,5 m.

Intenzita dopravy – viz předchozí bod g).

Technologie a zařízení – stavba nedisponuje žádnými technologiemi a zařízeními.

i) Základní předpoklady výstavby

Investor předpokládá provedení opravy v roce 2024.

Oprava mostu bude z technologického hlediska prováděna za úplného vyloučení provozu. Délka opravy mostu je odhadována na 4 měsíce. Úplná uzavírka bude trvat max. 3 měsíce. Po dobu úplné uzavírky mostu bude doprava vedena po objízdě trase. Přechodné dopravní značení na dobu stavby je řešeno ve stavebním objektu SO 101 – Dopravní inženýrské opatření. Dokončovací práce, úpravy pod mostem, sanace podhledu nosné konstrukce a spodní stavby mohou být prováděny za obnoveného provozu po mostě. Po dokončení opravy 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.

j) Základní požadavky na předčasné užívání a zkušební provoz

Dokončovací práce, úpravy pod mostem, sanace podhledu nosné konstrukce a spodní stavby mohou být prováděny za obnoveného provozu po mostě. Po dokončení opravy mostu budou odstraněna všechna dočasná dopravní značení.

2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) Urbanismus

Jelikož jde o novostavbu mostu, bylo zkoumáno urbanistické hledisko. Plán stavby nového mostu zapadá do urbanistických plánů obce Kojátky.

b) Architektonické řešení

Vzhledem k umístění mostu bylo zvoleno odpovídající architektonické a výtvarné řešení – jednoduchý mostní objekt v přirozených barvách použitého materiálu – betonu. Zábradlí na mostě bude ocelové mostního typu se svislou výplní. Barva zábradlí bude RAL 5017 – dopravní modrá.

2.3. Celkové stavebně technické řešení

a) Celková koncepce

Stávající most je ve špatném technickém stavu a již nesplňuje požadavky na bezpečný a plynulý provoz. Proto bude vybudován nový mostní objekt, jenž bude mít dostatečné parametry na převedení silniční i pěší dopravy.

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

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

Objekt SO 401 – Přeložka veřejného osvětlení – přeložení stávajícího sloupu VO mimo stavební jámu.

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, chodníků, bezpečnostního vybavení prostřednictvím čistících vozidel s cisternou.

d) Odpadové hospodářství

Při provozu stavby bude 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. Sklony a spády pochozích ploch jsou navrženy pro bezbariérové užívání a objekt je opatřen zábradlím dle normy.

2.5. Bezpečnost při užívání stavby

Bezpečnost chodců a vozidel na mostě proti pádu z mostu je zajištěna v délce mostu záchytným zařízením – železobetonová monolitická obruba + ocelové mostní zábradlí.

2.6. Základní technický popis stavebních objektů**Stávající stav**

Mostní objekt je jednopólový, krajní opěry i nosnou konstrukci tvoří železobetonové uzavřené rámy IZM 3/2. Stojky jsou tl. 250 mm a příčel pak tl. 300 mm. Mimo vozovku pak spodní stavbu tvoří masivní opěry z kamenného zdiva, nosnou konstrukci pak tvoří železobetonové stropní desky, případně dobetonované monolitické desky vyztužené betonářskou výztuží a ocelovými válcovanými nosníky. Mostní římsy na pravé straně jsou součástí čelních zdí, železobetonové monolitické. Na levé straně navazuje na vozovku zelený pás a lávka z monolitického betonu mezi dvojicí ocelových válcovaných nosníků. Vozovka na mostě je živičná, zábradlí vpravo mostní se svislou výplní, vlevo na lávce pro pěší je pak tvořeno trubkovými. Hlavní závadou je nefunkční izolace, degradace betonu a odhalení korodující výztuže spodní stavby i nosné konstrukce, nedostatečný záchytný systém, malá únosnost.

Objekt SO 181 – Přejížděcí dopravně inženýrské opatření

Bude používáno pouze po dobu stavby mostu jako dočasné. Stavba bude prováděna za úplné uzavírky a objízdné trasy po místních komunikacích, objízdná trasa bude před začátkem stavby zpevněna, aby vyhovovala provozu pro objízdnou trasu. Po dokončení stavby bude provedena její revize. Dále vede objízdná trasa po obecním mostě, před a po stavbě bude provedena prohlídka mostu a zaměření stávajícího stavu. V místě stavby bude osazena lávka pro pohyb pěších.

Objekt SO 201 - Most

Pozemní komunikace

Tento projekt předpokládá minimální úpravy vedení pozemní komunikace. Směrově bude zachováno přibližně stávající vedení. Osa komunikace je na mostě směrově v přímé a tato pokračuje i v předmostí.

Výškově bude niveleta na mostě snížena o cca 60 mm, tato bude výškově vyhlazena. Niveleta na začátku úpravy klesá 0,45% a na konci úpravy stoupá 0,42%. Lom výškového polygonu je zaoblen údolnicovým zakružovacím obloukem o poloměru $R=1200$ m.

Na mostě bude provedena komunikace v novém šířkovém uspořádání. Šířka mezi obrubami činí 6,5 m volná šířka pak činí 7,50 m. Toto odpovídá komunikaci MO2 7,5/6,5/50. Na předmostích šířkové uspořádání komunikace plynule přechází na stávající stav – cca 12 respektive 7,5 m za zádlahami tj. za rampovitými ukončeními. Stávající šířka zpevnění komunikace mimo plánovanou úpravu činí 6,4 m před mostem a 6,1 m za mostem. Vlevo bude zřízen zelený pás a vedle něj samostatná lávka pro pěší, povrch lávky z betonu opatřeného striáží, povrch mimo lávku z betonové dlažby, tato bude napojena na stávající chodníky z betonové dlažby. Před samotnou lávkou bude na chodnicích proveden hmatný pás š. 0,4 m v kontrastní barvě.

Příčný sklon na mostě konstantní střešovitý 2,5 %. Na předmostích se sklon plynule mění, před mostem na střešovitý 2,7-3,3%, za mostem na střešovitý 1,9-2,8 %.

Na začátku i konci úseku bude nový stav plynule navazovat na stávající úseky komunikace. Délka úpravy komunikace je 34,50 m. Podrobně je pak výškové vedení komunikace zpracováno v příloze Podélný profil komunikace.

Vozovka včetně násypového tělesa na předmostích bude mírně rozšířena. Vozovka bude nové skladby ohrubná vrstva z ACO 11 + tl. 40 mm, ložná vrstva z ACL 16 + tl. 60 mm, podkladní vrstva z ACP 16 + tl. 50 mm, ŠD tl. 150 mm, ŠD tl. 150 mm, celkem tedy 450 mm.

Odvodnění pozemní komunikace

Odvodnění komunikace je na mostě řešeno podélným spádem a příčným sklonem. Na okrajích komunikace při obrubě v blízkosti mostu budou zřízeny uliční vpusti. Vpusti vpravo budou zaústěny skrze opěry do toku. Vpusti vlevo pak do samostatných šachet, které budou až následně zaústěny do Kojáteckého potoka skrze opěry.

Mostní objekt

Oprava se týká mostu ev.č. 4318-1.

Na mostě bude nové šířkové uspořádání komunikace. Šířka mezi obrubami bude činit 6,5 m a volná šířka bude 7,5 m. Šířkové uspořádání komunikace odpovídá kategorii komunikace MO2 7,5/6,5/50. Šířka pruhů je 3,25 m. Podél vozovky je vpravo římsa a vlevo obruba o výšce nášlapu 150 mm, sklon 5:1. Na pravé římse bude instalováno odnímatelné ocelové zábradlí se

svislou výplní. Zábradlí bude tvořeno z válcovaných profilů a bude výšky 1,10 m. Na levé straně bude na obrubu navazovat zelený pás šířky 3,2 m ukončený římsou mostu. Vedle mostní římsy pak bude provedena samostatná železobetonová lávka založená na mikropilotách. Na její levé straně bude osazeno stejné zábradlí jako na mostě. Výškově bude niveleta na mostě snížena o cca 60 mm, tato bude výškově vyhlazena. Niveleta na začátku úpravy klesá 0,45% a na konci úpravy stoupá 0,42%. Lom výškového polygonu je zaoblen údolnicovým zakružovacím obloukem o poloměru $R=1200$ m. Příčný sklon na mostě konstantní střežovitý 2,5 %. Na lávce je příčný sklon dostředný 2,5 %.

Navržená oprava řeší demolici stávajícího mostu a jeho nahrazení novou konstrukcí – železobetonovým otevřeným rámem s rovnoběžnými křídly vpravo. Vlevo bude demolována a provedena nová železobetonová lávka pro pěší, tato bude založena na nízkých úložných prazích na mikropilotách za stávajícími opěrami, které budou sloužit jako plentovací zídky. Líc stojek rámu v blízkosti těchto plentovacích zídek bude proveden s kamenným obložením, které bude přes zborcenou plochu navazovat na stávající opěry/plentovací zídky. Rekonstrukce mostu bude obsahovat zřízení lokálního záporového pažení, výkopy, odstranění, demolice stávajícího mostu, zřízení podkladního betonu, mikropilot a základů. Dále pak vybetonování stojek a následně na nich nosné konstrukce – rámové příčle. Provedení lávky pro pěší. Následně bude zřízena drenáž rubu opěr a přechodové klíny. Zásyp výkopových jam bude proveden ze zeminy vhodné do násypu hutněné na $ID=0,85$. Na mostě bude zhotovena nová vozovka, jelikož se jedná o přesýpaný most bude provedena stejná vozovka jako na předmostích. Obrusná vrstva na mostě i mimo něj bude z ACO 11+. Vozovka mimo most bude vedena v obrubách. Na mostě vlevo bude provedena též obruba a vpravo její funkci bude tvořit římsa opatřená striáží. Na tuto budou navazovat rampovitá ukončení a obruby. Na mostě vpravo bude následně instalováno mostní zábradlí se svislou výplní. Na levé straně bude na obrubu navazovat zelený pás šířky 3,2 m ukončený římsou mostu. Vedle mostní římsy pak bude provedena samostatná železobetonová lávka. Na její levé straně bude osazeno stejné zábradlí jako na mostě. Dojde také ke zpevnění koryta Kojáteckého potoka kamennou dlažbou do betonu. Tvar opevnění bude proveden se snížením ve střední části pro převedení běžných průtoků. Na vyvýšených plochách u stojek je umožněn pohyb migrujícím živočichům. Povrch dlažby bude hrubý, spárovaný 20-30 mm pod horní hranu dlažby. Z hlediska průchodnosti nový most zlepšuje stav oproti stávajícímu mostu. Zpevnění bude provedeno z kamenné dlažby tl. 200 mm do betonu C 25/30-XF3 tl. 150 mm. Dotčené nábrežní zdi na výtoku budou dozděny a napojeny na stávající. Tyto zdi budou též přespárovány a bude provedena tlaková injektáž jejich zdiva.

Bezpečnostní zařízení

Obruba bude výšky 150 mm, sklon 5:1. Na pravé římse bude instalováno odnímatelné ocelové zábradlí se svislou výplní výšky 1,10 m, toto bude též osazeno na železobetonové lávce pro pěší.

Dopravní značky a zařízení

Po opravě nebude na vozovku provedeno vodorovné dopravní značení. Nebude osazováno nové svislé dopravní značení.

Most bude označen tabulkami s evidenčním číslem.

Most bude opatřen tabulkami s názvem přemostované vodoteče.

Po dobu opravy mostu bude osazeno dočasné dopravní značení.

Objekt SO 401 - Přeložka veřejného osvětlení

Stávající sloup VO se nachází v místě, kde bude proveden výkop pro nový most z toho důvodu bude vymístěn dále od mostu.

2.7. Základní popis technických a technologických objektů

Součástí stavby nejsou žádné technologické objekty.

2.8. Zásady požární bezpečnostního řešení

Obsah a rozsah požární bezpečnostního řešení vychází ze zákona č. 133/1985 Sb. ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 246/2001 Sb. a požadavku zvláštních předpisů a normativních požadavků.

Z hlediska požární bezpečnosti jsou posuzované stavební objekty bez požárního rizika. Navržené objekty budou splňovat následující požadavky:

- Projekt vychází z požadavků ČSN 73 0802 – Požární bezpečnost staveb – nevýrobní objekty.
- Konstrukce vozovek a šířkové uspořádání komunikací (min. šířka mezi obrubami = 3,00 m) jsou navrženy tak, aby vyhovovaly pojezdu vozidel HZS. Z hlediska požární bezpečnosti jsou tak posuzované stavební objekty bez požárního rizika.
- Druh stavby a použité stavební konstrukce vylučují, aby stavba podlehla požáru.

Stavba není významnou zásahovou cestou ani příjezdovou komunikací umožňující pohyb hasičské a záchranné techniky a také cestou evakuace.

Součástí stavby nebudou žádná protipožární zařízení ani přístupové body s požární vodou.

Po dobu provádění mostu bude zajištěn průjezd veškeré dopravy, tedy i vozidel HZS. (toto bude po objížděné trase).

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.

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.

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 Sb. 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

Mostní objekt je navržen na průtok velké vody – v mostním otvoru bude proveden Q100 s dostatečnou rezervou.

Před provedením stavby zhotovitel vypracuje a nechá schválit „Povodňový a havarijný 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. Při výkopech pro zřízení nové spodní stavby je místně navrženo záporové pažení.

g) Ochrana před poddolováním

Nebude prováděna ochrana před vlivem poddolování.

h) Ochrana před ostatními účinky

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

2.12. Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

i) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Není

3. PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

a) Napojovací místa technické infrastruktury

Nejsou nutné žádné napojení na technickou infrastrukturu. Budou pouze provedeny přeložky stávajících inženýrských sítí – viz bod 2.6 „Základní technický popis stavebních objektů“.

b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Na stavbě nejsou.

4. **DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ**

a) Popis dopravního řešení

Nový most upravuje průjezd silnici III/4318, po dobu stavby bude doprava vedena po objízdné trase. Podrobný popis viz bod 2.6., SO 181.

b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Napojení zůstane zachováno jako ve stávajícím stavu, tzv. ze silnice III/4318 či z objízdné trasy po místní komunikaci a silnici III/4317.

c) Doprava v klidu

Na mostě se neřeší doprava v klidu.

d) Pěší a cyklistické stezky

Na mostě nebude zřízen chodník. Tento bude zřízen za zeleným pásem vlevo kde bude navazovat na stávající chodník vedoucí podél linie domů a v místě toku Kojáteckého potoka bude chodník přemostěn samostatnou železobetonovou lávkou založené na mikropilotách. Cyklistická stezka zřízena nebude. Před napojením chodníku na lávku bude v místě napojení proveden hmatný pás v kontrastní barvě š. 0,4 m.

5. **ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV**

a) Kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada

Při provádění opravy, nedojde ke kácení vzrostlých dřevin

Dojde ke smýcení náletových keřů a travin v okolí křídel mostu. V případě nutnosti kácení tují před domem č.p. 69 budou tyto po stavbě nahrazeny novými. S touto eventualitou bude počítáno v rozpočtu stavby.

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

b) Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu

Vozovka na předmostích bude mírně rozšířena. Budou též mírně rozšířeny silniční násypy, jež budou následně ohumusovány a zatravněny. Dále dojde k dosypání náspů u křídel zeminou s jejím následným ohumusováním a zatravněním. Koryto potoka před a pod mostem bude zpevněno kamennou dlažbou do betonu, před mostem bude dále proveden betonový práh a přechod na stávající stav koryta bude proveden z těžkého kamenného záhozu.

6. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

a) Vliv na životní prostředí

Celkově lze hodnotit stavbu po dokončení jako pozitivní, 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.

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 Sb. 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. Balance 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.

Před započítáním stavby je nutné provést záchranný odlov a transfer ryb z řeky Kojáteckého potoka.

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba nebude mít vliv na 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**

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 materiálů.

b) Odvodnění staveniště

Voda ze staveniště bude přirozeně odtékat na okolní pozemky, kde bude vsakovat. Výkopová jáma musí být řádně odvodněna rýhami do studní, odkud bude čerpána a odvedena do koryta vodoteče na výtok. Samotná vodoteč bude za konci úpravy zahrázkována a převedena prostřednictvím PE trouby DN 800 mm.

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

c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Staveniště bude napojeno přímo na silnici III/4318 a místní komunikace. 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

Provádění stavby nebude mít vliv na jiné stavby v okolí.

Stavba se dotkne dočasným a trvalým zábořem okolních pozemků ve vlastnictví třetích osob. Přesná specifikace těchto pozemků a rozsahu zábořů 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. Stavební jáma bude zabezpečena dočasným plotem. Kácení – viz bod 5.

f) Maximální zábory pro staveniště

Stavba si vyžádá trvalý záboř v ploše 363 m². Tento záboř je na pozemcích investora a třetích stran. Bude řešen formou výkupů a věcného břemena.

Dočasné zábory budou nutné v ploše 329 m².

Trvalé zábory budou nutné v ploše 363 m².

g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Jedná se o novostavbu ve stávajícím umístění, po dobu stavby bude na vtoku osazena lávka pro pěší. Lávka je navržena dřevěná s nosnou konstrukcí z ocelových válcovaných nosníků, tyto by byly založeny na panelové rovině. Avšak finální řešení záleží na možnostech zhotovitele. Tato lávka bude po zřízení finální železobetonové lávky v místě stávajícího chodníku odstraněna a dotčené plochy budou uvedeny do původního stavu.

Případně lze dočasně ponechat stávající lávku, odříznout žlb. desku nosné konstrukce lávky od NK pod travnatým pásem, osadit dočasné zábradlí se svislou výplní výšky min. 1,10 m, doplněno o oplocení výšky 2,0 m, provést záporové pažení a následně demolici a výstavbu nového silničního mostu.

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. 30/2021 Sb., o provedení některých ustanovení zákona o obalech
- 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 požadavky

§ 10 a § 11 zákona 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 § 3 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. Státní správu v oblasti s nakládáním s odpady provádí dle výše citovaného zákona MěÚ Bučovice – odbor životního prostředí. Běžný stavební odpad bude odvážen na skládku například v Kozlancech u Vyškova (do 10 km), nebezpečný odpad bude odvážen na skládku například v Němčicích nad Hanou (do 40 km).

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 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 hlšina 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	KATAS TRÁLNÍ ÚZEMÍ	PARCELNÍ ČÍSLO	DRUH OCHRANY
	SO 201 – Most					
17 01 01	Beton	126 t	skládka	Kojátky	520/1; 44/21; 44/3; 524/3; 524/6; 44/12; 513/6; 515/2;	
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	74 t	skládka			
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	823 t	skládka			
17 04 05	Železo a ocel	1 t	skládka			

i) Bilance zemních prací

Bilance zemních prací bude nevyrovnaná – dochází k budování nových násypů. 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.

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

k) 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.

l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Výstavbou nebude narušeno bezbariérové užívání jiných staveb.

m) Zásady pro dopravní inženýrská opatření

Přechodné dopravní inženýrské opatření je řešeno v SO 181, viz bod 2.6.

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

Oprava mostu bude z technologického hlediska prováděna za úplného vyloučení provozu. 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.

o) 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 III/4318 a plochách kolem silničního násypu na předmostích. 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 III/4318.

p) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

Investor předpokládá provedení opravy v roce 2024.

Oprava mostu bude z technologického hlediska prováděna za úplného vyloučení provozu. Délka opravy mostu je odhadována na 4 měsíce. Úplná uzavírka bude trvat max. 3 měsíce. Po dobu úplné uzavírky mostu bude doprava vedena po objízdné trase. Přechodné dopravní značení na dobu stavby je řešeno ve stavebním objektu SO 181 – Přechodné dopravní inženýrské opatření. Dokončovací práce, úpravy pod mostem, sanace podhledu nosné konstrukce a spodní stavby mohou být prováděny za obnoveného provozu po mostě. Po dokončení opravy 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.

Uvažovaný průběh stavebních prací:

- Rozmístění dočasného dopravního značení a převedení dopravy na objízdnou trasu
- Demolice stávajícího mostu
- Výstavba nového železobetonového rámového mostu
- Budou provedeny stavební práce na vrchu mostu - mostní svršek, mostní vybavení a na komunikaci – rozšíření násypů, nová konstrukce vozovky
- Stavební práce na spodní stavbě, podhledu NK, pod mostem mohou probíhat zároveň s opravou na vrchu mostu
- Dokončovací práce, terénní úpravy, dosypání a zatravnění svahů u křídel, rekultivace území včetně uvedení stavbou dotčených pozemků do původního stavu
- Odstranění dočasného dopravního značení

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.

9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Odvodnění komunikace je na mostě řešeno podélným spádem a příčným sklonem. Na okrajích komunikace při obrubě v blízkosti mostu budou zřízeny uliční vpusti. Vpusti vpravo budou zaústěny skrze opěry do toku. Vpusti vlevo pak do samostatných šachet, které budou až následně zaústěny do Kojáteckého potoka skrze opěry.

V Brně, březen 2024

Vypracoval: Miloslav Švestka

