

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Baťův kanál Spytihněv, rekonstrukce mostu a přístupové komunikace

A – Průvodní zpráva

PDPS

OBSAH ZPRÁVY

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	3
2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	3
2.1 Popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění	3
2.2 Předpokládaný průběh stavby	5
2.2.1 Zahájení stavby	5
2.2.2 Etapizace a uvádění do provozu	5
2.2.3 Dokončení stavby.....	5
2.3 Vazby na regulační plány, územní plán, územní rozhodnutí nebo územní souhlas včetně plnění jeho podmínek	5
2.4 Charakteristika území a jeho dosavadní využití	6
2.5 Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí.....	6
2.6 Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření	6
2.6.1 Vztahy na ostatní plánované stavby v zájmovém území	6
2.6.2 Změny dosavadních využití území	6
2.6.3 Změny dosavadních staveb dotčených projektovanou stavbou	6
2.6.4 Ostatní	6
3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ.....	6
3.1 Výčet podkladů a průzkumů pro vypracování projektu.....	6
3.2 Podmínky orgánů státní správy vyplývající ze zvláštních předpisů a jejich plnění	7
4. ČLENĚNÍ STAVBY.....	7
4.1 Způsob číslování a značení.....	7
4.2 Určení jednotlivých částí stavby	7
5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY	8
5.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků.....	8
5.2 Uvažovaný průběh výstavby a zajištění plynulosti a koordinovanosti	8
5.3 Zajištění přístupu na stavbu.....	9
5.4 Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy	9
6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ).....	9
6.1 Seznam známých nebo předpokládaných právnických nebo fyzických osob, které převezmou jednotlivé stavební objekty a provozní soubory po jejich dokončení do vlastnictví nebo je budou spravovat	9
6.2 Způsob užívání jednotlivých částí stavby.....	9
7. PŘEDÁNÍ ČASTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ.....	9
7.1 Možnosti postupného předávání částí stavby do užívání.....	9
7.2 Zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby	9
8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY	10
8.1 Pozemní komunikace	10
8.2 Mostní objekty a zdi.....	10
8.2.1 Výčet objektů a zdi.....	10
8.2.2 Základní charakteristiky jednotlivých objektů	10
8.3 Odvodnění úseku pozemní komunikace.....	11
8.4 Tunely, podzemní stavby a galerie.....	11

8.5	Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony	11
8.6	Vybavení pozemní komunikace	11
8.6.1	Záchytná bezpečnostní zařízení	11
8.6.2	Dopravní značení, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku	12
8.6.3	Světelné signály	12
8.6.4	Veřejné osvětlení	12
8.6.5	Ochrana proti vniku volně žijících živočichů na komunikaci a umožnění jejich migrace přes komunikaci	12
8.6.6	Clony a sítě proti oslnění	12
9.	VÝSLEDKY A ZÁVĚRY PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ	12
9.1	Inženýrské sítě	12
9.2	Geologický průzkum	13
9.3	Geodetické zaměření	13
9.4	Územní podmínky	13
10.	DOTČENÁ A OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY	13
10.1	Rozsah dotčení	13
10.1.1	Ochranná pásma silnic	13
10.1.2	Ostatní ochranná pásma	13
10.1.3	Zátopová území	14
10.1.4	Kulturní památky	14
10.2	Podmínky pro zásah	14
10.3	Způsob ochrany nebo úprav	14
10.4	Vliv na stavebně technické řešení stavby	14
11.	ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ	14
11.1	Bourací práce	14
11.2	Kácení mimolesní zeleně a její náhrada	14
11.3	Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu	14
11.4	Ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch	14
11.5	Zásah do zemědělského půdního fondu a rekultivace	14
11.6	Zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa	15
11.7	Zásah do jiných pozemků	15
11.8	Vyvolané přeložky a úpravy sítí technického vybavení, PK, drah, vodních toků apod.	15
12.	NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY	15
12.1	Všechny druhy energií	15
12.2	Telekomunikace	15
12.3	Vodní hospodářství	15
12.4	Připojení na dopravní infrastrukturu a parkování	15
12.5	Připojení na technickou infrastrukturu	15
12.6	Druh a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby	15
13.	VLIV STAVBY A PROVOZU NA PK NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	17
13.1	Ochrana krajiny a přírody	17
13.2	Ochrana proti hluku	18
13.3	Ochrana proti emisím z dopravy	18
13.4	Ochrana proti znečištění povrchových i podzemních vod	18
13.5	Nakládání s odpady	18
14.	OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI	19
14.1	Mechanická odolnost a stabilita	19
14.2	Požární bezpečnost	19
14.3	Ochrana zdraví, zdravotních podmínek a životního prostředí	19
14.4	Ochrana proti hluku	19
14.5	Bezpečnost při užívání	19
14.6	Úspora energie a ochrana tepla	19
15.	DALŠÍ POŽADAVKY	20
15.1	Užitné vlastnosti stavby	20
15.2	Zabezpečení přístupu a podmínek pro užívání stavby – veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	20
15.3	Ochrana stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí	20

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Stavba:	Bařův kanál Spytihněv, rekonstrukce mostu a přístupové komunikace
Katastrální území:	Spytihněv
Kraj:	Zlínský
Okres:	Uherské Hradiště
Číslo pozemní komunikace:	účelová komunikace
Evidenční číslo mostu:	-
Stupeň dokumentace:	PDPS
Objednatel:	Povodí Moravy, s.p. Dřevařská 11, 602 00 Brno
Zastoupen:	MVDr. Václav Gargulák, generální ředitel
Pověřený podpisem:	Ing. Pavel Cenek, ředitel závodu Střední Morava
IČ:	708 90 013
DIČ:	CZ 708 90 013
Zhotovitel projektové dokumentace:	Rušar mosty, s.r.o. Majdalenky 19, 638 00 Brno
Jednající:	Ing. Jaromír Rušar
IČ:	29362393
DIČ:	CZ29362393
Registrace:	Organizace zapsána u Krajského soudu v Brně, oddíl C, vložka 75395
Správce mostu:	Povodí Moravy, s.p. závod Střední Morava Moravní náměstí 766, 686 11 Uherské Hradiště
Pozemní komunikace:	veřejná účelová komunikace
Bod křížení:	X = 1173969.974, Y = 534012.292 49.1355006N, 17.5015503E
Staničení na úseku:	-
Liniové staničení:	-
Úhel křížení:	100,0 g
Volná výška:	neomezeno

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

2.1 Popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění

Předmětem projektové dokumentace je rekonstrukce mostu na obslužné komunikaci přes Bařův kanál u jezu Spytihněv a přístupové komunikace. Most se nachází na účelová komunikace, která spojuje obec Spytihněv s Topolnou. Uvažované staničení v projektu je ve směru od Spytihněvy k Topolné. Komunikace i mostovka jsou v majetku České republiky. Správu majetku provádí Povodí Moravy, s.p. Most přemostňuje Bařův kanál, který je také ve

správě Povodí Moravy, s.p. Na začátku úpravy směrem na Spytihněv je komunikace v majetku a správě společnosti obce Spytihněv.

Přístupová komunikace a mostní konstrukce byly vybudovány v 30-tých letech 19. st. v rámci budování Baťova plavebního kanálu. Za 80 let provozu jsou konstrukce poškozeny a na hranici životnosti. Původně byla komunikace určena výhradně pro zajištění provozu jezu. Postupem času však došlo při rozvoji území na levém břehu Moravy k nárůstu zatížení dopravou, takže se komunikace stala důležitým komunikačním propojením mezi oběma břehy Moravy, aniž by pro takové zatížení byla dimenzována. To se projevuje zvýšeným opotřebením konstrukce mostu. Mostní konstrukce je staticky narušena, je bez izolačních vrstev a je prosáklá vodou. Beton nosné konstrukce je zkarbonatovaný, to znamená, už netvoří chemicky ochranu před korozi betonářské výztuže a ta vlivem koroze nabývá na objemu a odráží krycí vrstvy betonu. Most byl již v minulosti několikrát neodborně rozšiřován. Mostní zábradlí je zkorodované, uvolněné z podkladu a zcela nevyhovuje současným požadavkům na bezpečný pohyb chodců po mostě. Most nemá stavebně oddělený a ani nijak vyznačený dopravní pruh pro chodce. Přístupová vozovka ze žulových kostek je plošně deformovaná a vlivem propadu podloží s příčnými nerovnostmi až 100 mm. Vlivem vzrůstající dopravy po mostní konstrukci je značně poškozeno mostní i přilehlé bezpečnostní zábradlí. S narůstajícím provozem na Baťově plavebním kanálu a v plavební komoře Spytihněv most slouží také jako „vyhlídkové místo“ turistů do plavební komory. Na mostním objektu byla v roce 2011 vykonávána mimořádná mostní prohlídka, jejíž závěry jsou zaznamenány v protokolu o mostní prohlídce. Současný stavební stav dle MMP z roku 2011 je uspokojivý. Životnost konstrukce významně ovlivňuje funkčnost izolačního systému, který je porušen a následně postupně degraduje i ŽB deska. Zatížitelnost mostu stanovená přepočtem zatížitelnosti z roku 2011 je normální 4,4 tuny, výhradní 6,8 tun a na jednu nápravu 2,7 tuny. Před mostem je dopravní značka B13 (5t). Tato zatížitelnost je vzhledem k provozu obsluhy jezu nedostatečná.

Z tohoto důvodu tento projekt navrhuje kompletní rekonstrukci NK, která spočívá v odstranění vybavení mostu (vozovka, římsy, zábradlí), betonové mostovky včetně betonových trámů. Návrh uvažuje s provedením nové nosné konstrukce včetně obnovení izolačního systému, mostního svršku a osazení normového zábradlí. Nový nosný systém bude ze železobetonové desky. Deska bude osazena na stávající opěry. Most bude bez mostních ložisek a závěrů.

Opěry i křídla jsou pravděpodobně z prostého betonu. Křídla jsou na povodní straně rovnoběžná a na návodní straně kolmá, obě pravděpodobně z prostého betonu navazující na těleso násypu silnice. Kolmá světlost mostního otvorů je 5,34 m, most je kolmý. Na povodní straně jsou v opěrách dvě svislé drážky pro hrazení kanálu. Nosnou konstrukci současného jednopolevého mostu tvoří tři hlavní podélné nosníky o délce 7,6 m, šířce 0,24 m a výšce 0,32 m jsou vetknuty do koncového příčnicku a prostě uloženy na opěry. Trámy jsou podélně umístěny rovnoběžně s osou komunikace. Ze statického hlediska se jedná o prosté. Mezi trámy je vybetonována žb. deska tl asi 150 mm. Šířka betonové mostovky je 4,10 m. Mostovka byla rozšířena dvojicí štětovic, na které je navařeno ocelové zábradlí. Most je pravděpodobně bez dilatací. Mostovka je přesypána cca 400 mm silnou konstrukcí vozovky. Pojízdnu tvoří žulová dlažba. Celková šířka mostu je 4,96 m, volná šířka na mostě je 5,2 m. Izolační systém nebyl odhalen, předpokládá se vanový. Na mostě nejsou chodníky. Římsy jsou tvořeny náběhem z žb. desky NK (přesypány). Na obou stranách je ocelové dvoumadlové zábradlí. Na mostě jsou osazeny dopravní značky B13 (5t) a B20a (10km). Most je bez ochranných, revizních zařízení a odvodňovačů. Překážkou je Baťův kanál. Charakter proudění pod mostem je říční (v těsné blízkosti plavební komory), dno je nepřístupné (hloubka vody cca 1,5 m). Volná výška pod mostem je cca. 3,2 m. Na návodní straně je z boku osazena lištová chránička kabelů. Na povodní straně pak izolované potrubí vodovodu a kabel pro osvětlení plavební komory vč. svítidla. Na povodní straně na opěry navazují oboustranně dvojice svodidel tvořenými štětovicemi. Nad

mostem je vzdušné vedení telekomunikačních kabelů, které je uloženo na dřevěné sloupy v blízkosti mostu (vč. svítidla veřejného osvětlení).

Rekonstrukce mostu bude prováděna po etapách při uzavřeném provozu na mostě. Etapy budou prováděny z důvodu zajištění přeložek inženýrských sítí, položení zatímní lávky na dobu stavby, demolice stávající NK a provedení nové NK.

Předpokládaná doba opravy je max. 3 měsíce v závislosti na zvolené technologii. Z nutnosti provádění technologicky náročných prací v klimaticky příznivých obdobích doporučujeme období mezi měsíci březen až listopad. Je třeba respektovat sezónu plavební komory (1.5.÷30.9.).

Zábory pozemků jsou dočasné. V obvodu staveniště jsou vedeny podzemní inženýrské sítě, které bude nutné překládat. Před stavbou se zajistí vytyčení a ochrana IS po dobu stavby. Stavba není v CHKO. Dotčené pozemky nejsou v PUPFL a ZPF. Kácení stromů se neuvažuje.

2.2 Předpokládaný průběh stavby

2.2.1 Zahájení stavby

Zahájení a dokončení stavby je dáno smluvním ujednáním mezi investorem a dodavatelem stavby. Předpokládané zahájení stavby je závislé od finančních prostředků investora. Nejblyžší termín je podzim 2019.

2.2.2 Etapizace a uvádění do provozu

Vzhledem k charakteru rekonstrukce a možnosti vyznačení objízdny trasy se bude most opravovat za vyloučeného provozu aut. Most bude po dobu opravy uzavřen. Doprava bude odkloněna na objízdnu trasu po státních a krajských silnicích bez vyznačení objízdny. Dočasné dopravní značení je řešeno ve stavebním objektu SO 101 - Přechodné dopravní značení. Dočasné dopravní značení bude odsouhlasen příslušným dopravním inspektorátem Policie ČR a příslušným úřadem na odboru dopravy.

Chodcům a cyklistům vedoucím kolo bude umožněn po dobu stavby přechod přes jez po zatímní lávce (SO 202) umístěné na stávající spodní stavbu mostu. Z důvodu zajištění bezpečnosti práce nebude možné zaručit 24 hodinový provoz zatímní lávky. Po dobu „nebezpečných“ prací na mostě bude lávka dočasně mimo provoz.

Po dokončení opravy mostu budou všechna dočasná dopravní opatření zrušena. Doba dopravního omezení bude shodná s délkou opravy. Přesná délka vyplyne z časového harmonogramu zhotovitele opravy. Je třeba mít na zřeteli, že dopravní omezení budou vyvolávat dopravní komplikace. Proto je třeba zkrátit dobu dopravních omezení na minimum.

2.2.3 Dokončení stavby

Doba trvání opravy je projektantem odhadována na 3 měsíce. Z nutnosti provádění technologicky náročných prací v klimaticky příznivých obdobích doporučujeme období mezi měsíci březen až listopad. Harmonogram opravy bude odsouhlasen investorem.

2.3 Vazby na regulační plány, územní plán, územní rozhodnutí nebo územní souhlas včetně plnění jeho podmínek

Jelikož se jedná o opravu stávajícího mostu se zachováním jeho prostorového uspořádání, není stavba v rozporu s územně plánovací dokumentací.

2.4 Charakteristika území a jeho dosavadní využití

Stavba se nachází v intravilánu na katastrálním území Spytihněv. Po obou stranách mostu se nachází pozemky vodního toku. Komunikace je na parcelách typu zastavěná plocha a nádvoří a ostatní plocha. Dotčené pozemky nejsou zařazeny do zemědělského půdního fondu (ZPF). Dotčené pozemky nejsou lesní pozemky (PUPFL) a ani neleží 50 m od lesa.

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

Úkolem této projektované rozsáhlé opravy je:

- odstranit stávající závady, které mohou vést k nevratným poškozením mostu
- uvést stávající most do takového stavu, aby mohl bezproblémově plnit svoji úlohu i v následujících letech bez dalších dodatečných zásahů
- uvést mostní vybavení do stavu odpovídajícímu stávajícím platným normovým požadavkům.

Lze tedy předpokládat že, vyjma nutného dočasného zhoršení stavu životního prostředí po dobu opravy, nebude z dlouhodobého hlediska nijak dotčena krajina, zdraví a životní prostředí.

Při provádění opravy nebude nutné kácení vzrostlých stromů či keřů.

2.6 Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

2.6.1 Vztahy na ostatní plánované stavby v zájmovém území

Jelikož se jedná o opravu stávajícího mostu bez větších zásahů do okolního území, nebudou nijak dotčeny plánované stavby v zájmovém území.

2.6.2 Změny dosavadních využití území

Vlivem této stavby nedojde ke změně využití dotčených území. Přístup na všechny pozemky zůstane zachován.

2.6.3 Změny dosavadních staveb dotčených projektovanou stavbou

Stavbou bude dotčen most a komunikace v okolí mostu. Při opravě se provede povrchová sanace spodní stavby, bude vyměněna mostovka, izolace, mostní svršek a vybavení. Most bude také doplněn některými konstrukcemi a detaily tak aby odpovídal dnešnímu dopravnímu zatížení a požadavkům na mostní konstrukce.

2.6.4 Ostatní

Celkový dopad stavby do dotčeného území bude z krátkodobého hlediska znamenat komplikace v dopravě, dočasné zhoršení životního prostředí vlivem provádění stavebních prací. Z dlouhodobého hlediska pak dojde k zlepšení jízdního komfortu po mostě a vzhled mostu a okolí bude opraveno.

3 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

3.1 Výčet podkladů a průzkumů pro vypracování projektu

- Objednávka a smlouva o dílo
- Diagnostický průzkum – Ing. David Sedláček, prosinec 2011
- Mimořádná mostní prohlídka – Ing. Filip Struhár, prosinec 2011
- Přepočet zatížitelnosti – Dopravoprojekt Ostrava, s.r.o., Ing. Lucie Pacáková, prosinec 2011

- Investiční záměr – Povodí Moravy, s.p., Ing. Miroslav Jahoda, leden 2018
- Zaměření polohopisu a výškopisu – Ing. Jan Dvořák, říjen 2015
- Podrobná prohlídka mostu a diagnostika stavu jednotlivých částí projektantem
- Vyjádření správců sítí a průzkum inženýrských sítí na místě stavby
- Fotodokumentace stávajícího stavu
- Katastrální mapa území stavby

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

Ke stavbě se nevztahují žádné podmínky orgánů státní správy vyplývající ze zvláštních předpisů a jejich plnění.

4 ČLENĚNÍ STAVBY

4.1 Způsob číslování a značení

Způsob členění a číslování stavby se provádí dle „Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací“ a její přílohy 5.

Stavby pozemních komunikací se člení podle těchto zásad:

- a) odděleně se uvažují ucelené stavebně technické části a technologické vybavení, tj. stavební objekty a provozní soubory
- b) stavební objekty a provozní soubory se označují názvem a číslem
- c) stavební objekty a provozní soubory se sdružují do skupin označených číselnou řadou podle jejich charakteru, způsobu a druhu projednání dokumentace a účelu při realizaci stavby
- d) podle povahy stavby je možné vytvořit samostatnou skupinu stavebních objektů a samostatnou skupinu provozních souborů nebo přiřadit provozní soubory k příslušným stavebním objektům

Pro řazení a číslování se použije následující základní členění:

Číselná řada	Skupina objektů
000	Objekty přípravy staveniště
100	Objekty pozemních komunikací (včetně propustků)
200	Mostní objekty, zdi a konstrukce
300	Vodohospodářské objekty
400	Elektro a sdělovací objekty
500	Objekty trubních vedení
600	Objekty podzemních drah
650	Objekty drah
700	Objekty pozemních staveb
800	Objekty úpravy území
900	Volná řada objektů

4.2 Určení jednotlivých částí stavby

Pro opravu mostu nebude dle rozsahu prací stavby navrženo dělení na dílčí objekty.

SO 101 Přístupová komunikace

SO 181 Přejížděcí dopravní značení

SO 201 Most

SO 202 Zatímní lávka

SO 431 Veřejné osvětlení
SO 801 Oplocení

5 PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

5.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

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

Projektová dokumentace:	DSP – prosinec 2018, PDPS – leden 2019
Stavební povolení:	2019
Projektová dokumentace:	RDS - 2019
Zahájení stavby:	2019
Ukončení stavby:	2019

Další stavba nám není známa, která by mohla být ve věcné nebo časové souvislosti s popisovanou stavbou.

5.2 Uvažovaný průběh výstavby a zajištění plynulosti a koordinovanosti

Předběžný návrh výstavby ve sledu jednotlivých fázích stavební činnosti:

1. fáze - Příprava staveniště:

- vytyčení staveniště, vytyčení inženýrských sítí (IS)
- zařízení staveniště (ZS), hlavní stavební dvůr (HSD)
- osazení přechodného dopravního značení SO 101 (DIO)
- osazení zatímní lávky SO 202
- přeložky IS

2. fáze - Bourací práce:

- odbourání mostního svršku mostu a vybavení mostu
- vybourání mostovky
- vybourání části opěr

3. fáze - Rekonstrukce mostovky:

- bednění a betonáž úložných prahů
- bednění a betonáž železobetonové mostovky

4. fáze - Rekonstrukce mostních křídel:

- výkopy pro nová mostní křídla
- provedení mostních křídel

5. fáze - Mostní svršek:

- izolace mostu
- osazení mostního svršku, osazení vybavení mostu
- provedení konstrukce vozovky na předmostí

4. fáze - Dokončovací práce:

- zrušení zatímní lávky a DIO, obnovení provozu
- rekultivace terénu
- oplocení

-zrušení ZS a HSD

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

5.3 Zajištění přístupu na stavbu

Příjezd ke staveništi bude umožněn po silnicích I/55 a III/49724 a také po účelových komunikacích v obci Spytihněv. Pokud by stavba potřebovala příjezd od Topolné, tak je to možné po mostě na jezu. Ten má zatížitelnost dle 22 tun normální a 44 tun výhradní.

5.4 Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy

Stavba bude prováděna při úplné uzavírcce komunikace přes Bařův kanál u jezu Spytihněv. Všechny sjezdy na okolní pozemky budou zachovány průjezdné po celou dobu stavby.

6 PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)

6.1 Seznam známých nebo předpokládaných právnických nebo fyzických osob, které převezmou jednotlivé stavební objekty a provozní soubory po jejich dokončení do vlastnictví nebo je budou spravovat

- | | |
|---------------------|--|
| - Komunikace: | Vlastnické právo: Česká republika |
| Správce komunikace: | Povodí Moravy, s.p.,
Dřevařská 932/11, Veveří, 60200 Brno |
| - Most: | Vlastnické právo: Česká republika |
| Správce mostu: | Povodí Moravy, s.p.,
Dřevařská 932/11, Veveří, 60200 Brno |
| - Území pod mostem: | Vlastnické právo: Česká republika |
| Správce toku: | Povodí Moravy, s.p.,
Dřevařská 932/11, Veveří, 60200 Brno |

6.2 Způsob užívání jednotlivých částí stavby

Most bude používán jako trvalý mostní objekt na místní komunikaci.

7 PŘEDÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

7.1 Možnosti postupného předávání části stavby do užívání

Vzhledem k rozsahu stavby se neuvažuje s postupným předáváním stavby.

7.2 Zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby

Doprava bude v plné šířce umožněna po dokončení opravy mostu. Dokončovací práce v okolí a pod mostem lze provádět za provozu na mostě.

8 SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

8.1 Pozemní komunikace

Tento projekt předpokládá minimální úpravy vedení pozemní komunikace. Výškově i směrově bude zachováno stávající vedení, budou vyhlazeny pouze lokální imperfekce. Délka úpravy komunikace je cca 50 m.

Komunikace na mostě bude upravena na šířku 3,8 m mezi obrubami, s příčným sklonem do osy komunikace 2,5 % v rozsahu délky mostu. V celé délce úpravy komunikace bude příčný sklon konstantní. Příčný sklon a šířka vozovky před a za mostem bude plynule navazovat na sklon na začátku a konci úpravy komunikace. Niveleta komunikace v rozsahu stavby je ve sklonu 2,08 až max. 8,33 %.

V celém dotčeném úseku bude provedena výměna všech vrstev vozovky.

8.2 Mostní objekty a zdi

8.2.1 Výčet objektů a zdí SO 201 - Most

8.2.2 Základní charakteristiky jednotlivých objektů

Základní údaje

Druh převáděné komunikace:	účelová komunikace v intravilánu
Překračovaná překážka:	Baťův kanál
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:	v přímé
výškově:	přímá podélný sklon 2,08 %
Prostorové uspořádání:	100,00 gradů, kolmá šikmost
Projektová zatížitelnost:	dle tab. 4.1 ČSN 73 6222 $V_n=22t$, $V_r=40t$
Hmotná podstata:	železobetonová deska
Výchozí charakteristika:	rozpěrně uložená deska
Konstrukční uspořádání příč. řezu:	otevřeně uspořádaný
Omezení volné výšky na mostě:	volná výška neomezená
Délka přemostění:	5,34 m
Délka mostu:	21,15 m
Délka nosné konstrukce:	7,55 m
Rozpětí pole:	6,15 m
Šikmost mostu:	100,00 gradů, kolmá šikmost
Šířka mezi zábradlím:	4,80 m
Volná šířka mostu:	4,80 m
Šířka průchozího prostoru:	- m
Šířka mostu mezi obrubami:	3,80 m
Výška mostu:	6,14 m
Stavební výška:	0,46 m

Plocha nosné konstrukce mostu: $7,55 \times 4,90 = 37,00 \text{ m}^2$
Zatížení mostu: dle EN 1991-2 skupina PK 2.
Důležitá upozornění: podjezdová výška Baťova kanálu je 4,0 m

Základní technické řešení a vybavení

Most je o jednom prostém poli. Nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska. Délka desky je 7,554 m, délka přemostění je 5,34 m. Deska bude uložena na stávající železobetonové úložné prahy opěr. Spodní stavbu tvoří dvě stávající opěry, které jsou masivní betonové, křídla kolmá masivní betonová. Mostní závěry nad opěrami nebudou provedeny.

Navržená rekonstrukce řeší opravu mostovky a nosné konstrukce. Budou odstraněny všechny části mostního svršku, vybavení a mostovky až na dolní povrch betonových nosníků. Na úložné prahy budou provedeny nové koncové příčníky a železobetonová deska jako podklad pro novou izolaci. Na opěrách budou příčníky upevněny pevně (kloubově kotveny betonářskou výztuží).

Most bude zaizolován celoplošnou izolací s pečetivou vrstvou. Izolace bude odvodněna příčným sklonem do úžlabí, kde bude podélná drenáž vyvedená za most do rubu opěry 1. Na mostě nebudou osazeny mostní odvodňovače. Rub opěr bude odvodněn drenáží $\varnothing 160 \text{ SN8}$. Na mostě nebudou mostní závěry. Dilatační schopnost mostu $\pm 4 \text{ mm}$ přenesou pružná zálivka ve vozovce. Izolace mostu bude ukončena v rubu opěry v hloubce 500 mm pod úložný prahem. V rubu opěry bude provedena železobetonová plenta. Povrch opěr a křídel bude sanován do úrovně hladiny vody v Baťově kanálu.

Stávající římsy budou nahrazeny novými monolitickými římsami ze železobetonu s hydrofobní impregnací. Na římsách bude osazeno mostní zábradlí se svislou výplní. Na předpolích mostu se provede nová skladba vozovky tak, aby se plynule napojila na stávající úseky. Povrch římsy mostu bude na předmostí ukončen bezbariérovými přechodovými rampami z betonové dlažby určené pro pojezd vozidel. Dotčené inženýrské sítě budou překládány dle projektů přeložek, které zpracují správci sítí, proto návrh není součástí této PD.

8.3 Odvodnění úseku pozemní komunikace

Povrchová voda je z komunikace odvodněna příčným sklonem do osy komunikace. Podélný sklon nivelety na mostě je 2,08 %. Na mostě nebudou osazeny mostní odvodňovače. V předmostí je podél komunikace vpravo i vlevo silniční obruba na zádlážbových rampách. Před zádlážbou není zřízen skluz, voda bude stékat po silničním svahu bez usměrnění. Odvodnění dotčené pláně úseku komunikace je provedeno příčným a podélným sklonem pláně.

8.4 Tunely, podzemní stavby a galerie

Nejsou.

8.5 Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony

Nejsou.

8.6 Vybavení pozemní komunikace

8.6.1 Záchytná bezpečnostní zařízení

V tomto úseku je silnice v intravilánu obce se sníženou dovolenou rychlostí na 10 km/h. Z tohoto důvodu není na mostě nutné z bezpečnostního hlediska osadit svodidla. Na mostě bude osazeno odnímatelné ocelové zábradlí mostního typu (výška min. 1,1 m, svislá výplň s mezerami

max. 120 mm). Zábradlí bude z uzavřených profilů a protikorozi ochranou (PKO) žárovým zinkem bez nátěru. Případný nátěr si zajistí investor v horizontu 5 let po vyvržení Zn povrchu.

8.6.2 Dopravní značení, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku

Po opravě nebude na vozovku provedeno vodorovné dopravní značení. Před mostem budou vyměněny stávající svislé dopravní značky, omezujících zatížitelnost mostu na 5 tun (s výjimkou pro obsluhu jezu) a dovolenou rychlost na 10 km/h. Nově budou osazeny značky P 7 a P 8 (šířka komunikace na mostě 3,8 m umožní jen střídavý obousměrný provoz jedním pruhem na délce cca 100 m). Most nebude označen evidenčním číslem. Po dobu opravy mostu bude osazeno dočasné dopravní značení viz. SO 181. Fyzické omezení vjezdu nákladních vozidel na most se nebude provádět. Před mostem ve směru od obce Spytihněv bude proveden trvalý zpomalovací polštář 3,5×1,5 m. Polštář v. 0,1 m bude proveden zvýšené z kamenných kostek. Na zpomalovací polštář bude upozorněno dopravním značením A 7b. Mezi polštářem a obrubami budou mezery min. 0,5 m pro průjezd cyklistů a odvodnění.

8.6.3 Světelné signály Nebudou.

8.6.4 Veřejné osvětlení

Na mostě a v předpolí jsou osazeny objekty veřejného osvětlení. Stavbou se svítidlo umístěné na dřevěný sloup CETIN u mostu umístí na nový samostatný sloup. Vzdušné vedení se v tomto úseku přeloží do země. Pod komunikací bude v chrániče.

8.6.5 Ochrana proti vniku volně žijících živočichů na komunikaci a umožnění jejich migrace přes komunikaci

V okolí stavby a na mostě nejsou osazeny ochranné prostředky pro umožnění volné migrace živočichů.

8.6.6 Clony a sítě proti oslnění Nejsou

9 VÝSLEDKY A ZÁVĚRY PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

Výsledky všech diagnostických průzkumů, prohlídek a měření (viz. bod 3.1) směřují k jednoznačnému závěru. Stávající stav mostu je ovlivněn zejména stářím konstrukce, dobově poplatným stavebním detailům. Jeho stav je nevyhovující a je třeba provést projektovanou opravu k zamezení dalšího chátrání.

9.1 Inženýrské sítě

Dle vyjádření správců inženýrských sítí je zakresleno vedení sítí do koordinační situace stavby. Inženýrské sítě v obvod staveniště budou před stavbou vytyčeny a ochrana, křížení či souběhy s nimi budou předem projednány a odsouhlaseny jejich vlastníky a správci. Stavbou dochází k dotčení některých inženýrských sítí. Dojde k přeložkám sítí. Přeložky si zajistí převážně správcové dotčených sítí. Přeložky sítí kromě VO nejsou součástí tohoto projektu.

Soukromá přípojka vodovodu umístěná podél mostu bude v délce úpravy rekonstruována. Stávající potrubí bude vyměněno za nové. Potrubí bude umístěno pod komunikací. Na mostě bude umístěno na konzoly vpravo. Rekonstrukci přípojky realizuje vlastník přípojky.

Vedení telekomunikací CETIN bude odstraněno z dřevěných sloupů, které budou také odstraněny. Vedení bude uloženo do země. Na mostě bude vedení uloženo do chrániček.

Vedení přípojky NN E.on bude z betonového sloupu, který bude odstraněn přeloženo do země pod komunikaci.

Vedení veřejného osvětlení obce bude přeloženo na nový sloup VO umístěný v křižovatce místních komunikací. Vedení se ze vzduchu přemístí do země.

Vedení osvětlení plavební komory a elektroinstalace Povodí Moravy bude přeloženo na nový most do chrániček.

Další sítě (plynovod a jiné) nebudou dotčeny.

9.2 Geologický průzkum

Není proveden.

9.3 Geodetické zaměření

Zaměření provedeno v souřadném systému JTSK a ve výškovém systému Bpv.

9.4 Územní podmínky

Výpisy údajů z katastru nemovitostí a katastrální mapa území byly podkladem ke zhotovení záborového elaborátu – F - Doklady.

10 DOTČENÁ A OCHRANNÁ PÁSMÁ, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY

10.1 Rozsah dotčení

- V okolí staveniště se nachází podzemní i nadzemní soukromý vodovod.
- Staveništěm prochází nadzemní a podzemní vedení sítě elektronické komunikace.
- Na mostě se nachází elektrické vedení sloužící obsluze plavební komory.
- V místě stavby nebudou dotčeny žádným záborem pozemky ZPF.
- V místě stavby nebudou dotčeny žádným záborem pozemky PUPFL.
- Most převádí komunikaci přes vodoteč, v majetku ČR, ve správě Povodí Moravy, s.p.
- Most není zapsán na státním seznamu nemovitých památek.
- Lokalita stavby se nenachází v chráněné krajinné oblasti.
- Nejsou dotčeny body státní nivelace nebo jiné chráněné body státní geodetické sítě

10.1.1 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 50 m /resp. 15 m/ od osy nebo přilehlého jízdního pásu - pro komunikace I. třídy /pro místní komunikace/.

10.1.2 Ostatní ochranná pásma

a) Lokalita stavby se nenachází ve vodohospodářsky významné oblasti vodárenského toku, přesto je nutno dodržovat zásady obecné ochrany vod podle §17 (1), (2), §18 (1), (2) a §25 (1-4) zákona o vodách č. 254/2001 Sb.

b) Stavba se nenachází v CHKO.

c) Národní kulturní památky a jejich soubory nebudou stavbou dotčeny.

V průběhu stavby budou dodržovány podmínky dané ochránci přírody a odborem ŽP příslušného úřadu. Podmínky jsou součástí vyjádření v dokladech projektové dokumentace.

10.1.3 Zátopová území

Most se nachází v zátopném území přemost'ované vodoteče. Dno toku nebude upraveno.

10.1.4 Kulturní památky

Národní kulturní památky a jejich soubory nebudou stavbou dotčeny.

10.2 Podmínky pro zásah

Respektovat polohu podzemních a nadzemních inženýrských sítí.

10.3 Způsob ochrany nebo úprav

Nejsou stanoveny žádné zvláštní způsoby ochrany a úprav.

10.4 Vliv na stavebně technické řešení stavby

Není.

11 ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

11.1 Bourací práce

Bourací práce souvisí s odstraněním stávajícího mostního svršku a vybavení. Před samotnou demolicí je nutno zajistit veškeré přípravné práce. Vybouraný materiál bude odvezen na skládku bez meziskládek.

11.2 Kácení mimolesní zeleně a její náhrada

Nebude provedeno kácení vrostlé zeleně.

11.3 Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu

Tento projekt nepředpokládá provádění zemních prací ve větším rozsahu. Rozsah zemních prací souvisí s úpravou přechodové oblasti. Výkopy budou provedeny v minimálním rozsahu. Vytěžená zemina bude odvezena na skládku. Výkopový materiál odstraní zhotovitel stavby. Zásyp stavebních jam bude proveden zeminou vhodnou do zásypu. Zásypy budou provedeny v souladu s postupem stavby mostu.

11.4 Ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch

Dotčené plochy v okolí mostu a komunikace budou ohumusovány a zatravněny.

11.5 Zásah do zemědělského půdního fondu a rekultivace

Nedojde k zásahu do zemědělského půdního fondu. Nebude nutné provádět rekultivace.

11.6 Zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa

Nedojde k zásahu do pozemků určených k plnění funkce lesa.

11.7 Zásah do jiných pozemků

Stavba se dotkne dočasným zábořem pozemků ve vlastnictví třetích osob. Přesná specifikace těchto pozemků a rozsahu zábořů je pak stanoven v příloze F – Doklady, F2 Zábořový elaborát.

11.8 Vyvolané přeložky a úpravy sítí technického vybavení, PK, drah, vodních toků apod.

Nejsou.

12 NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

12.1 Všechny druhy energií

Vzhledem k rozsahu stavby projekt neřeší napojení stavby na zdroje energií. Ty si zajistí zhotovitel dle svých zvyklostí.

12.2 Telekomunikace

Není uvažováno se zřízením telefonní přípojky, využití mobilního telefonu.

12.3 Vodní hospodářství

Napojení na zdroj pitné vody bude dohodnuto mezi zhotovitelem stavby a investorem.

12.4 Připojení na dopravní infrastrukturu a parkování

Dopravní napojení bude možné ze silnic I/55 a III/49724 a také účelové komunikace. Rozsah a rozmístění ploch určených pro zařízení staveniště bude dohodnuto mezi zhotovitelem, investorem a majiteli pozemků v rámci přípravy pro výstavbu. Navržený prostor je na uzavřených částech komunikace. Tyto plochy budou využity jako sklad materiálu.

12.5 Připojení na technickou infrastrukturu

Napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě) v případě potřeby provede zhotovitel dle svých zvyklostí po dohodě s investorem.

12.6 Druh a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby

Během stavby vznikne při stavební činnosti množství odpadového materiálu. V souvislosti s ochranou životního prostředí je nutné se vzniklým odpadem nakládat dle níže uvedeného textu.

Nakládání s odpady musí odpovídat následujícím předpisům:

zákon č.185/2001 Sb., Zákon o odpadech

vyhláška č.294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadu na skládky

vyhláška 381/2001 Sb., kterou se stanoví katalog odpadů
vyhláška 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady
zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebního řádu

Přehled druhů odpadů, které se na stavbě vyskytnou

- | | |
|---|---|
| - demolice a demontáž ocelových konstrukcí | O |
| - vybourání stávajících betonů | O |
| - odstranění živičných vrstev vozovky | O |
| - odstranění živičných vrstev vozovky s obsahem dehtu | N |
| - výkopy a odstranění zeminy | O |

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

Při stavebních pracích se mohou vyskytnout ještě další zde neuvedené odpady, které souvisí s technologií zhotovení stavby vybraným zhotovitelem prací.

1/ Odpady, které jsou považovány za stavební a demoliční odpady vhodné k úpravě (recyklaci):

- | | |
|----------|--|
| 17 01 01 | Beton |
| 17 01 07 | Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků
neuvedené pod číslem 17 01 06 |
| 17 03 02 | Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01 |
| 17 04 05 | Železo a ocel |
| 17 05 04 | Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03 |
| 17 09 04 | Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a
17 09 03 |

2/ Odpady, které jsou podmíněně vyloučeny z úpravy (recyklace):

Podmíněně vyloučeny z recyklace jsou odpady obsahující nebezpečné látky (složky).

Jejich přijetí do zařízení je možné pouze v případě, že součástí jejich úpravy v zařízení je i oddělení a odstranění nebezpečných látek (složek) z těchto odpadů, které budou následně předány oprávněné osobě podle zákona o odpadech k využití nebo odstranění.

- | | |
|-----------|---|
| 17 01 06* | Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků
obsahující nebezpečné látky |
| 17 02 04* | Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami
znečištěné |
| 17 03 01* | Asfaltové směsi obsahující dehet |
| 17 05 03* | Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky |
| 17 06 03* | Jiné izolační materiály, které jsou nebo obsahují nebezpečné látky |
| 17 09 01* | Stavební a demoliční odpady obsahující rtuť |
| 17 09 02* | Stavební a demoliční odpady obsahující PCB |
| 17 09 03* | Jiné stavební a demoliční odpady (včetně směsných stavebních a demoličních
odpadů) obsahující nebezpečné látky |

3/ Odpady, které jsou vyloučeny z přijímání do zařízení k úpravě (recyklaci):

- | | |
|-----------|--------------------------------------|
| 17 06 01* | Izolační materiál s obsahem azbestu |
| 17 06 05* | Stavební materiály obsahující azbest |

Nároky na likvidaci odpadů

Ve smlouvě investora a zhotovitele na dodávku stavebních prací musí být zakotvena povinnost zhotovitele likvidovat odpady, vznikající jeho činností. Stavební odpad (stavební suť, zemina,

vyfrézovaný živičný kryt bez příměsí dehtu...) je možno uložit na skládku odpadu do 10 km (např. Kvítkovice u Otrokovic). Nebezpečný odpad (živičný odpad a izolace s příměsí dehtu, ...) je možno uložit na skládku nebezpečného odpadu do 50 km (např. Němčice nad Hanou, Hradčany na Moravě). Dopředu není známo, zda byly při stavbě původního mostu použity izolace s příměsí dehtu.

V případě vybouraného materiálu se jedná o stavební odpad, kde je povinnost předání do vlastnictví oprávněné osobě podle § 12 odst. 3 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozd. předpisů (dále jen „zákon o odpadech“). Každý je povinen zjistit, zda osoba, která předává do vlastnictví odpady, zda je jejich převzetí podle § 12 odst. 3 zákona o odpadech oprávněna. V případě, že se tato osoba oprávnění neprokáže, nesmí jí být odpad předán.

Bourací práce souvisí s odstraněním stávajícího mostního svršku. Před samotnou demolicí je nutno zajistit veškeré přípravné práce. Vybouraný materiál bude ihned zhotovitelem odvezen na skládku, projektant nepředpokládá využití meziskládek.

Rozsah zemních prací souvisí s demolicí mostního svršku stávajícího mostu. Vytěžená zemina ze stavebních jam bude odvezena na skládku.

Na stavbě nebudou použity stavební materiály z recyklace odpadů.

Bilance odpadů:

ZATŘÍDĚNÍ ODPADU		BILANCE	ZPŮSOB NAKLÁDÁNÍ	KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ	PARCELNÍ ČÍSLO	DRUH OCHRANY
17 01 01	Beton	30 m ³	skládka	Spytihněv	1367	ostatní plocha
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	1 m ³	skládka		1366/4 1368/10 1365/1	vodní plocha vodní plocha ostatní plocha
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	10 m ³	skládka		1366/5 1446 1367	zas. pl. a nád. ostatní plocha ostatní plocha
17 06 04	Izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03	1 m ³	skládka			
17 04 05	Železo a ocel	1 t	výkup od.			

13 VLIV STAVBY A PROVOZU NA PK NA ZDRAVÍ A 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.

13.1 Ochrana krajiny a přírody

Při provádění stavby dojde k mírnému zhoršení životního prostředí zejména hlukem a prachem. 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. Při provádění stavebních prací je nutné dodržovat všechny bezpečnostní předpisy ve stavebnictví a respektovat zejména zákon č. 258/2000 Sb. v platném znění o ochraně veřejného zdraví.

Provoz na PK se po opravě nezmění. Rekonstrukce mostu nebude mít vliv na krajinu a přírodu. Bude-li to požadavek ochrany přírody, tak dojde k odbornému odlovu živočichů ve vodním toku v místě mostu.

13.2 Ochrana proti hluku

Při opravě mostu dojde ke krátkodobému zvýšení hladiny hluku v denní dobu. Práce v nočních hodinách se nepředpokládají. Stavební práce budou prováděny v době od 6.00 do 22.00 hodin. Během realizace stavebních prací je třeba dodržovat všechny platné bezpečnostní předpisy (vyhláška 601/2006 Sb.) a podmínky uvedené ve stavebním povolení a v závazném posudku hygienika. Dodavatel stavebních prací je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu a jejich hlučnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení. Dodržováno bude ustanovení §12 odst. 6 nař. NV č.272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění.

Po dokončení stavby bude hladina hluku z dopravy nejhůře na stejné úrovni jako před opravou. Dá se očekávat naopak mírné snížení hladiny hluku vlivem zlepšení povrchu vozovky v délce opravy mostu.

13.3 Ochrana proti emisím z dopravy

Dodavatel je povinen zabezpečit provoz dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny v množství zákona č.56/2001 Sb. v platném znění O podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Vozidla vyjíždějící ze staveniště musí být řádně očištěna, aby nedocházelo ke znečišťování veřejné silniční sítě. Případné znečišťování musí být pravidelně odstraňováno.

Provoz na PK se po opravě nezmění. Rekonstrukce mostu nebude mít vliv na emise z dopravy.

13.4 Ochrana proti znečištění povrchových i podzemních vod

Po dobu stavby je nutno při provádění stavebních prací a provozu zařízení staveniště vhodným způsobem zabezpečit, aby nemohlo dojít ke znečištění podzemní vody. Jedná se zejména o vhodný způsob odvádění dešťových vod z provozních, výrobních a skladovacích ploch staveniště. Na stavbě budou k dispozici přiměřené protihavarijní prostředky pro likvidaci případné ropné havárie. Po dobu sanací mostu bude lešení oplachtováno, aby nebyl znečištěn vodní tok.

Stávající svedení povrchových s podzemních vod do kanalizační sítě se nemění.

13.5 Nakládání s odpady

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

14 OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

14.1 Mechanická odolnost a stabilita

Statickým výpočtem jsou ověřeny průřezy mostní konstrukce, užívání mostu nebude mít za následek

- a) zřícení mostu nebo její části,
- b) nepřípustné přetvoření
- c) poškození jiných částí mostu nebo vybavení v důsledku přetvoření nosné konstrukce

14.2 Požární bezpečnost

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 jsou posuzované stavební objekty bez požárního rizika. Navržené objekty budou splňovat následující požadavky:

- Projekt vychází z požadavků ČSN 73 08 02 – 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 evakuační.
- V případě dokončení stavby bude průjezd hasičské a záchranné techniky plně umožněn.

14.3 Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí

Ze stavby se nepředpokládá uvolňování emisí nebezpečných záření a nepředpokládají se nepříznivé účinky elektromagnetického záření.

14.4 Ochrana proti hluku

Realizací stavby nedojde ke zhoršení stávající hlučnosti. Nejsou navržena žádná opatření snižující zatížení okolí hlukem. Měření před a po realizaci stavby nebude provedeno.

14.5 Bezpečnost při užívání

Zvýšení bezpečnosti provozu na mostě osazením zádržného systému s požadující úrovní zadržení.

14.6 Úspora energie a ochrana tepla

Nevýznamný vliv, při rekonstrukci mostu využít možnosti úsporné technologie při výstavbě a údržbě.

15 DALŠÍ POŽADAVKY

15.1 Užité vlastnosti stavby

Jedná se zejména o zákony a vyhlášky 501/2006 Sb. Obecné požadavky na umístění stavby stanoví, Zákon 22/1997 Sb. Obecné technické požadavky na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, Vyhl. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, Vyhl. 137/1998 Sb. O obecných technických požadavcích na výstavbu.

15.2 Zabezpečení přístupu a podmínek pro užívání stavby – veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Návrh mostní konstrukce vychází z umístění v intravilánu, kde ale není požadováno provedení chodníku. Mostní konstrukce je navržena pro silniční provoz a pěší provoz. Vozovka na mostě je navržena v souladu s vyhláškou pro užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Příčný sklon vozovky na mostě je max. 2,5%. V předmostí mostu je chodník ten bude ukončen přechodovými rampami. Přechodové rampy budou v podélném sklonu max. 8,3%.

15.3 Ochrana stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí

Mostní konstrukce se nachází v blízkosti vodního toku, je zde nebezpečí omezení provozu při povodních a poté následná opatření. Zhotovitel vypracuje povodňový a havarijný plán stavby. Vliv poddolování se u této stavby nevyskytuje. Působení agresivních podzemních vod neuvažujeme, nepředpokládáme agresivní působení vody vůči betonu. Proti povětrnostním vlivům uvažujeme odolnost betonu, jehož provedení bude v souladu s požadavky TKP a TP. Mostní konstrukce je opatřena stávající pasívní ochranou proti bludným proudům.



Brno, září 2019

Vypracoval : Ing. Tomáš Knobloch