

I/47 BĚLOTÍN – OPRAVA MOSTU 47-046 – ZPRACOVÁNÍ PD

PDPS

A0. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Zpracováno podle „Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací“, „TKP-D staveb pozemních komunikací“ a „přílohy 8 vyhlášky 146/2008 Sb.“

OBSAH:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ.....	4
3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ	7
4. ČLENĚNÍ STAVBY.....	8
5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY	9
6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ).....	10
7. PŘEDÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ.....	10
8. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY	10
9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ.....	13
10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ A KULTURNÍ PAMÁTKY	14
11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ	16
12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY	17
13. VLIV STAVBY A PROVOZU NA PK NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	20
14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI	22
15. DALŠÍ POŽADAVKY	23

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Údaje o stavbě

Název stavby: I/47 Běloutín – oprava mostu 47-046 – zpracování PD
Parcelní čísla: 691/2, 704/1, 707/1, 707/2, 1386/26, 1386/33, 1387/1, 1387/3, 1395/4, 1395/12, 1401/12, 1401/28, 1401/29, 1401/30
Katastrální území: Běloutín
Kraj: Olomoucký
Okres: Přerov
Evidenční číslo mostu: 47-046

1.2 Údaje o žadateli

Objednatel: Ředitelství silnic a dálnic ČR
Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4
Odpovědní zástupci: Ing. Jan Kroupa – generální ředitel
Ing. Martin Smolka, MBA – ve věcech smluvních
Ing. Pavel Študent – ve věcech technických
IČO: 65993390 DIČ: CZ65993390

1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

Zhotovitel projektové dokumentace: Rušar mosty, s.r.o.,
Majdalenky 19, 638 00 Brno
tel./fax: 545 222 037, info@rusar.cz
IČO: 29362393 DIČ: CZ29362393
Registrace: Organizace zapsána u Krajského soudu v Brně, oddíl C, vložka 75395
Hlavní projektant: Ing. Jaromír Rušar
Autorizace: 1000264 obor IM00 – mosty a inženýrské konstrukce
Pozemní komunikace: místní komunikace
Bod křížení: x: 1 126 237,71; y: 507 815,57
Staničení na úseku: 0,571 km
Liniové staničení: 65,774 km
Úhel křížení: 84,44 g

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

2.1. Stručný popis návrhu stavby, její umístění a význam

Tento projekt řeší opravu stávajícího mostu skládající se ze sanace spodní stavby a části nosné konstrukce, nahrazení části nosné konstrukce novou monolitickou deskou, zřízení spřažené železobetonové desky, vytvoření nových železobetonových monolitických říms včetně vybavení a položení nových vozovek. Stavba se nachází v katastrálním území Bělotín. Komunikace je před mostem, na mostě a za mostem v majetku ŘSD ČR. Stávající most leží z části na pozemcích ŘSD ČR, Obce Bělotín a Povodí Odry.

Most přemostňuje Bělotínský potok ve správě Povodí Odry.

Stávající most byl v 70. letech podroben rekonstrukci, při které došlo k rozšíření mostu o jeden odbočovací pruh. Opěry jsou u původní i rozšiřované části masivní železobetonové tl. 1,45 m založené na dvou řadách ražených betonových pilot délky 4,5 m. Křídla jsou krátká betonová rovnoběžná. Nosná konstrukce původní části je tvořena předpjatými železobetonovými prefabrikáty MPD-7 dl. 8,0 m v počtu 23 ks, celková šířka 11,51 m. NK rozšiřované části je tvořena železobetonovými prefabrikáty ŽMP 62 dl. 7,5 m v počtu 5 ks, šířka rozšíření je v polovině rozpětí 2,52 m (nosníky jsou uloženy mírně vějířově). Celková šířka NK celého mostu je v polovině rozpětí 14,02 m. Římsy jsou monolitické železobetonové. Obruby jsou kamenné, povrch chodníku tvořen betonovou dlažbou. Na obou stranách je umístěno ocelové univerzální mostní zábradlí zabetonované přímo do říms. Na mostě je živičná vozovka, povrch asfaltový beton, šířka mezi obrubami 11,13 m.

V místě rozšířené části mostu dochází k silnému zatékání, inkrustace a tvorba krápníků – izolace je zde takřka nefunkční. Nosníky ŽMP jsou silně zamáčené, beton je hloubkově degradovaný, povrch prostoupen velkým množstvím podélných trhlin s korozivními výluhy, spáry mezi nosníky se drolí. Beton opěr povrchově koroduje, lic lokálně potečený z uložení, z povrchu se odlupuje cementový pačok. Koryto pod mostem je zaneseno, dláždění břehů podél opěr je rozpadlé, lokálně jsou odhaleny části pilot přes kaverny v patě opěr.

Z výše uvedených důvodů přistoupil investor Ředitelství silnic a dálnic ČR k zadání tohoto projektu. Vzhledem ke stavu krajních opěr a způsobu založení, bylo rozhodnuto o jejich zachování. Větší část nosné konstrukce tvořené nosníky MPD bude vzhledem k uspokojivému stavu zachována. Zbytek nosné konstrukce tvořené nosníky ŽMP bude kompletně ubourán. Mostní svršek bude celkově odstraněn až na horní povrch nosníků, stávající závěrné zídky budou ubourány.

Povrch opěr a křídel bude otryskán vysokotlakým vodním paprskem, následně bude provedena kotvená sanace povrchu, finální sěrka a sjednocující barevně tónovaný nátěr. Stávající ponechaná část nosné konstrukce bude taktéž otryskána vysokotlakým vodním paprskem, na levé straně mostu bude vybetonována monolitická železobetonová deska z betonu C 30/37-XC4, XD1, XF2 a nad stávající nosnou konstrukcí tvořenou nosníky MPD bude vybetonována spřažená železobetonová deska s koncovými příčníky taktéž z betonu C 30/37-XC4, XD1, XF2. Celá tato monolitická část bude vzájemně provázána. Na povrchu spřažené desky bude zřízena hydroizolace, na pravé straně bude zřízen protispád, v úžlabí budou osazeny odvodňovače izolace. V podélném směru bude izolace přetažena za rubem opěr cca 200 mm pod úroveň úložných prahů. Za rubem opěr bude provedena drenáž vyústěna ve zpevněných svazích na výtoku. Na obou stranách mostu budou provedeny železobetonové římsy z betonu C 30/37-XC4, XD3, XF4, vlevo šířky 2,00 m, vpravo šířky 1,80 m, výška obruby 150 mm, na mostě bude provedena třívrstvá živičná vozovka, v místě za konci NK bude proříznuta příčná spára s asf. zálivkou. Na obou stranách mostu bude

osazeno ocelové mostní zábradlí se svislou výplní. Koryto pod mostem bude nově vydlážděno kamennou dlažbou do betonu. Dlažba bude provedena i 4,5 m před mostem a 7,5 m za mostem. Opevnění dna bude zakončeno příčnými betonovými prahy, za kterými bude proveden kamenný zához. Celková délka úpravy koryta je 31, 79 m.

V rámci opravy mostu budou dotčeny sítě vedené podél líce opěry 2. Nevyužívaná vedení budou odstraněna bez náhrady, provozované vedení, pravděpodobně komunikační metalické kabely společnosti CETIN, bude z mostního otvoru vymístěno a přeloženo protlakem pod komunikaci do předmostí za opěrou 2.

Stavba uvažuje s částečnou uzávěrou silnice I/47 – most se bude opravovat po polovinách. S ohledem na bezprostřední blízkost křižovatky bude nutno dopravu správně koordinovat. Vzhledem k tomu že se bude most opravovat po polovinách, nebude pěší dostupnost obou břehů stavbou omezena.

2.2. Předpokládaný průběh výstavby

Zahájení

Investor předpokládá provedení rekonstrukce v roce 2019.

Etapizace a uvádění do provozu

Most bude opravován v několika etapách v tomto sledu: osazení dočasného dopravního značení včetně světelné signalizace, uzavření poloviny mostu, zahrazení a zatrubnění vodoteče, demolice stávajícího mostního svršku vč. vybavení na levé polovině mostu, demolice levé části nosné konstrukce tvořené nosníky ŽMP, zřízení nové železobetonové monolitické desky včetně části spřažené desky, zřízení hydroizolace, rubové drenáže, zřízení přechodových klínů, provedení říms, pokládka trojvrstvého vozovkového souvrství a montáž zábradlí. Následně se doprava převede na nově opravenou polovinu mostu. Pravá polovina mostu bude uzavřena, demolice stávajícího mostního svršku vč. vybavení na pravé polovině mostu, zřízení nové spřažené železobetonové desky, zřízení hydroizolace s odvodněním izolace v úžlabí, rubové drenáže, zřízení přechodových klínů, provedení říms, pokládka trojvrstvého vozovkového souvrství a montáž zábradlí. Po dokončení těchto prací může být provoz převeden zpět na celý most. Nezávisle na těchto pracích bude probíhat tryskání spodní stavby a NK vysokotlakým vodním paprskem a následná sanace povrchů veškerých betonových ploch původního mostu. Dále bude nezávisle na opravě nosné konstrukce a svršku probíhat úprava koryta sestávající z vyčištění a předláždění koryta v předepsané délce úpravy, na koncích zřízeny betonové příčné prahy a kamenné záhozy. Přeložka kabelů CETIN bude provedena protlakem pod vozovkou s min. hloubkou krytí 130 cm. Přeložka může být provedena nezávisle na stavbě. Přeložku je vhodné provést na počátku stavebních prací, aby bylo možné odstranit stávající vedení z mostním otvorem vedené po lici OP2.

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.

Dokončení stavby

Doba trvání rekonstrukce je projektantem odhadována na 6 měsíců. Z nutnosti provádění technologicky náročných prací v klimaticky příznivých obdobích doporučujeme období mezi měsíci duben až říjen.

Skutečný časový harmonogram stavby pak bude stanoven zhotovitelem dle jeho technologických možností. Harmonogram rekonstrukce 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 pouze s drobnými úpravami jeho prostorového uspořádání, není stavba v rozporu s územně plánovací dokumentací.

2.4. Přehled správců a uživatelů

Majitel a správce místní komunikace – Ředitelství silnic a dálnic ČR, Čerčanská 2023/12, Krč, 14000 Praha 2

Majitel a správce mostu – Ředitelství silnic a dálnic ČR, Čerčanská 2023/12, Krč, 14000 Praha 2

Správce Bělotínského potoku – Povodí Odry, státní podnik, Varenská 3101/49, 70126 Ostrava

Majitelé pozemků dotčených dočasným a trvalým zábořem:

- Obec Bělotín, č.p. 151, 75364 Bělotín
- Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, Rašínovo nábřeží 390/42, Nové Město, 12800 Praha 2

Dotčené inženýrské sítě:

- komunikační metalické vedení – CETIN a.s.

2.5. Stručná charakteristika území a jeho dosavadního využití

Stavba se nachází v intravilánu obce Bělotín v katastrálním území Bělotín. Komunikace je před a za mostem vedena na mírném násypu.

Most se nachází v těsné blízkosti křižovatky odbočení na Odry, Nový Jičín a k železniční stanici Bělotín. Na obou stranách mostu jsou umístěny chodníky. Na silnici I/47 je poměrně vysoká intenzita automobilové dopravy.

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

Úkolem této projektované přestavby je:

- odstranit mostní svršek a část stávající nosné konstrukce
- sanace spodní stavby, nové zřízení části nosné konstrukce a sprážené desky, zřízení nového mostního svršku s dostatečnými směrovými, výškovými a sklonovými parametry komunikace a normovým zachytným zařízením, nové opevnění části koryta

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 nedojde k žádnému kácení vzrostlých dřevin. Dojde pouze k drobnému kosení vzrostlých travin v okolí mostu. Součástí stavby je lokální dosypání zemních kuželů v blízkosti křídel s jejich následným ohumusováním a zatravněním.

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

2.7. Celkový dopad stavby do dotčeného území a navrhovaná opatření

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.

Změny dosavadních využití území

Vlivem této stavby dojde ke změně využití některých pozemků. Přístup na všechny pozemky zůstane zachován dle stávajícího stavu.

Změny dosavadních staveb dotčených projektovanou stavbou

Stavbou bude dotčen pouze most ev.č. 47-046 a přilehlé části místní komunikace, chodníků a koryta. Bude opraven původní mostní objekt (nová část nosné konstrukce a spřažená deska) a přilehlé části komunikace ve stávající trase s dostatečnými směrovými, výškovými a sklonovými parametry komunikace a normovým zachytným zařízením, kapacita mostního otvoru nebude opravou změněna.

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 ke zlepšení jízdního komfortu po mostě a komunikaci a vzhledu mostu. Bezprostřední okolí mostu bude zrekultivováno.

3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

3.1. Výčet podkladů a průzkumů pro vypracování projektu

- Objednávka a smlouva o dílo
- Zaměření polohopisu a výškopisu – Ing. Dvořák, GEO 2010
- Projekt rozšíření mostu z roku 1970 – Dopravoprojekt
- Podrobná prohlídka mostu a stavu jednotlivých částí provedená projektantem
- Podrobné oměření jednotlivých částí mostu provedené projektantem pomocí metrů, pásem, laserů apod.
- Tvrdoměrná zkouška betonů spodní stavby a nosné konstrukce
- Hydrologické údaje povrchových vod – Český hydrometeorologický ústav
- Vyjádření správců sítí
- 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.

K projektové dokumentaci jsme si vyžádali vyjádření správců sítí, majitele a správce mostu, místní komunikace, Bělotínského potoku, vybraných orgánů státní správy a majitelů dotčených pozemků – viz příloha F. Doklady.

4. ČLENĚNÍ STAVBY

4.1. Způsob číslování a značení

Způsob členění a číslování stavby se provádí dle „Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací“, Část II, čl. 4.2.3, bod A.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 přičlenit 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

Při opravě mostu ev.č. 47-046 bylo přistoupeno k rozdělení stavby na objekty tak, aby vytvořily samostatné provozně stavební části.

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

Akce „I/47 Bělotín – oprava mostu 47-046 – zpracování PD“ je rozčleněna na tyto objekty:

SO 181 – Přechodné dopravně inženýrské opatření

SO 201 – Most

SO 401 – Přeložka kabelu CETIN

5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

5.1. Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

S touto stavbou nesouvisí žádné stavby jiných stavebníků.

5.2. Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Uvažovaný průběh stavebních prací:

- Osazení dočasného dopravního značení, částečné uzavření komunikace (SO 181)
- Přeložka kabelu CETIN (SO 401)
- Demolice stávajícího mostního svršku na polovině mostu a demolice části nosné konstrukce (SO 201)
- Betonáž nové části nosné konstrukce a spřažené desky, zřízení nového mostního svršku vč. izolace (SO 201)
- Převedení dopravy na opravenou polovinu mostu, uzavření druhé poloviny mostu (SO 181)
- Demolice stávajícího mostního svršku na druhé polovině mostu (SO 201)
- Betonáž nové spřažené desky, zřízení nového mostního svršku vč. izolace (SO 201)
- Odstranění dočasného dopravního značení (SO 181)
- Sanace spodní stavby a nosné konstrukce, zřízení nového opevnění koryta (SO 201)
- Dokončovací práce, terénní úpravy, rekultivace území (SO 201)

Během 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.

5.3. Zajištění přístupu na stavbu

Příjezd ke staveništi bude umožněn po silnici I/47.

5.4. Dopravní omezení, objížděky a výluky dopravy

Oprava mostu bude prováděna při částečné uzavírcce – po polovinách. Provoz na mostě bude jednosměrný. Druhý směr bude veden po objízděné trase. Podrobně je dopravní opatření popsáno v SO 181 – Přechodné dopravně inženýrské opatření.

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

Objekt SO 181 – dočasné dopravní značení bude v majetku a správě zhotovitele stavby

Objekt SO 201 – převezme do majetku a správy investor – Ředitelství silnic a dálnic ČR

Objekt SO 401 – přeložku převezme do majetku a správy společnost CETIN a.s.

6.2. Způsob užívání jednotlivých částí stavby

SO 181 – jedná se o přechodné dopravní značení, bude využíváno pouze po dobu stavby

SO 201 – most bude používán jako trvalý mostní objekt na silnici první třídy

SO 401 – přeložka bude využívána trvale

7. PŘEDÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

7.1. Možnosti postupného předávání částí stavby (úsek, objekt) do užívání

Vzhledem k etapizování stavby se uvažuje s postupným předáním stavby po dokončení objektu SO 201 bez sanace spodní stavby a nosné konstrukce, terénních úprav, zpevnění koryta vodoteče, rekultivace území a ostatních dokončovacích prací, jenž je možné provádět již za plného provozu na mostě.

7.2. Zdůvodnění potřeb užívání části staveb před dokončením celé stavby

Po zřízení nového mostního svršku lze sanace spodní stavby a nosné konstrukce, terénní úpravy, zpevnění koryta vodoteče, rekultivaci území a ostatní dokončovací práce provádět při obnoveném provozu na mostě. Z důvodu umístění stavby je záhodno redukovat dobu dopravních omezení na minimum.

8. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

8.1. Pozemní komunikace

Tento projekt předpokládá minimální úpravy vedení místní komunikace tak, aby bylo zajištěno plynulé napojení na stávající stav. Směrově bude zachováno přibližně stávající vedení. Osa komunikace je v celé délce úpravy, a tedy i na mostě v mírném pravostranném oblouku o poloměru $R=320$ m.

Výškově bude niveleta v délce úpravy přibližně kopírovat stávající niveletu. V celé délce úpravy niveleta stoupá v proměnném spádu 3,04 - 1,82 %. Lom výškového polygonu je zaoblen vrcholovým zakružovacím obloukem o poloměru $R=1000$ m.

Komunikace bude provedena ve stejném šířkovém uspořádání, tedy trojice pruhů – dva směr Odry a Hranice, jeden směr Nový Jičín. Jelikož je most v těsné blízkosti křižovatky, šířka mezi obrubami je na mostě proměnná v závislosti na rozšiřujícím se odbočovacím pruhu křižovatky. Šířka mezi obrubami je od 10,91 do 11,59 m, zpevněné krajnice 2x 0,5 m s vodíci proužky, dvojice pruhů šířky 3,5 m a jeden odbočovací pruh proměnné šířky. Volná šířka je od 14,13 m do 14,84 m. Na předmostích je šířkové uspořádání komunikace plynule navázáno na stávající stav.

Příčný sklon je pravostranný 3,3 %. V navázání na stávající stav bude plynule napojen.

Na začátku i konci úseku bude nový stav plynule navazovat na stávající úseky komunikace. Délka úpravy komunikace je 30,00 m.

Stávající vozovkové souvrství bude na předmostích odfrézováno a nahrazeno – rozsah frézování dle stavu stávajícího vozovkového souvrství, výměna obrusné vrstvy z SMA 11 S 40 mm, popř. i ložné vrstvy z ACL 22 S 80 mm. Obrus bude proveden průběžně na celé délce úpravy dl. 30,0 m.

Podrobně je pak směrové a výškové vedení komunikace zpracováno v příloze Koordinační situace a Podélný profil.

8.2. Odvodnění pozemních komunikací

Odvodnění komunikace je na mostě řešeno podélným spádem a příčným sklonem. Voda volně odtéká podél obruby do přilehlých uličních vpustí.

8.3. Mostní objekty

Oprava se týká mostu ev.č. 47-046.

Vzhledem ke stavu krajních opěr a způsobu založení, bylo rozhodnuto o jejich zachování. Část nosné konstrukce, tvořené nosníky MPD, bude vzhledem k uspokojivému stavu zachována. Část nosné konstrukce tvořené nosníky ŽMP (levá strana mostu) bude kompletně ubourána. Mostní svršek bude celkově odstraněn až na horní povrch nosníků, stávající závěrné zídky budou ubourány.

Povrch opěr a křídel bude otryskán vysokotlakým vodním paprskem, následně bude provedena kotvená sanace povrchu, finální stěrka a sjednocující barevně tónovaný nátěr. Stávající ponechaná část nosné konstrukce bude taktéž otryskána vysokotlakým vodním paprskem, na levé straně mostu bude vybetonována monolitická železobetonová deska z betonu C 30/37-XC4, XD1,

XF2, nad stávající nosnou konstrukcí tvořenou nosníky MPD bude vybetonována spřažená železobetonová deska s koncovými příčnicí taktéž z betonu C 30/37-XC4, XD1, XF2. Celá tato monolitická část bude vzájemně provázána. Na povrchu spřažené desky bude zřízena hydroizolace, na pravé straně bude zřízen protispád, v úžlabí budou osazeny odvodňovače izolace. V podélném směru bude izolace přetažena za rubem opěr cca 200 mm pod úroveň úložných prahů. Za rubem opěr bude provedena drenáž vyústěná ve zpevněných svazích na výtok a přechodové klíny z mezerovitěho betonu C 12/15-X0. Na obou stranách mostu budou provedeny železobetonové římsy z betonu C 30/37-XC4, XD3, XF4, vlevo šířky 2,00 m, vpravo šířky 1,80 m, výška obruby 150 mm, na mostě bude provedena třívrstvá živichná vozovka, v místě za konci NK bude proříznuta příčná spára s asf. zálivkou. Na obou stranách mostu bude osazeno ocelové mostní zábradlí se svislou výplní. Koryto pod mostem bude nově vydlážděno kamennou dlažbou do betonu. Dlažba bude provedena 4,5 m na vtoku a 7,5 m na výtoku. Opevnění dna bude zakončeno příčnými betonovými prahy, za kterými bude proveden kamenný zához. Celkové délka úpravy koryta je 31,79 m.

Směrové, výškové, šířkové i sklonové uspořádání vozovky viz. výše.

8.4. Tunely

Nejsou.

8.5. Obslužná zařízení

Nejsou.

8.6. Vybavení a příslušenství pozemních komunikací

Bezpečnostní zařízení

Na obou stranách vozovky jsou zvýšené obruby výšky 150 mm. Na kraji říms je na obou stranách mostu osazeno odnímatelné ocelové mostní zábradlí se svislou výplní výšky 1,10 m.

Dopravní značky a zařízení

Trvalé značky nejsou.

Po opravě bude na vozovce obnoveno vodorovné dopravní značení – vodící a dělicí čáry, směrové šipky.

Most bude označen tabulkami s evidenčním číslem.

Most bude opatřen tabulkami s názvem přemostované vodoteče.

Po dobu opravy mostu bude osazeno dočasné dopravní značení.

Světelné signalizační zařízení

Bude dočasně zřízeno v rámci dočasného dopravního značení.

Zpomalovací prahy

Nejsou.

Ochrana proti vniknutí zvěře

Není.

Clony proti oslnění

Nejsou.

Záchytná zařízení ve skalních zářezech

Nejsou.

Únikové zóny

Nejsou.

Zařízení SOS

Nejsou.

Telefony, kabely apod.

Nejsou.

8.7. Objekty ostatních skupin objektů

Objekt dočasného dopravního značení řeší dopravní opatření po dobu stavby, kdy bude most opravován po polovinách za jednosměrného provozu a bude nutno vyznačit objízdnou trasu pro druhý směr.

Objekt přeložky CETIN řeší přeložku metalického komunikačního kabelu, který je ve stávajícím stavu nevhodně veden podél líce opěry 2 v mostním otvoru. Kabel bude přeložen pod vozovku za rub opěry 2.

9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ. PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

Výsledky všech prohlídek a měření (viz. bod 3.1.) směřují k jednoznačnému závěru. Vzhledem k intenzivnímu zatékání v místě rozšířené části mostu (nosníky ŽMP), avšak uspokojivému stavu zbylé části nosné konstrukce (nosníky MPD) a dostatečně kvalitnímu způsobu založení masivních opěr se jeví oprava mostu se zachováním spodní stavby a částí nosné konstrukce jako nejvhodnější. Uvažuje se se sanací spodní stavby a ponechané části nosné konstrukce, betonáží desky části nosné konstrukce a spřažené desky, zřízení nové celoplošné izolace a nového mostního svršku včetně normového vybavení.

10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMO, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ A KULTURNÍ PAMÁTKY

Rozsah dotčení

Podél lince opěry 2 jsou vedeny sítě, nevyužívaná vedení budou odstraněna bez náhrady, provozovaná vedení, pravděpodobně komunikační metalické kabely společnosti CETIN, budou z mostního otvoru vymístěna a přeložena pod komunikaci za rubem opěry 2. Před započítáním stavebních prací musí být kabel řádně vytýčen a musí být dodrženo jeho ochranné pásmo.

Most ev.č. 47-046 není zapsán na státním seznamu nemovitých památek.

Místo stavby se nenachází v žádné chráněné krajinné oblasti apod.

Most převádí silnici první třídy přes Běloušský potok.

Před započítáním stavby je v Běloušském potoce nutno provést záchranný odlov a transfer ryb.

Podmínky pro zásah

V průběhu stavby budou dodržována ochranná pásma okolo dotčených inženýrských sítí. Je nutné postupovat v souladu s podmínkami správců inženýrských sítí a ostatních správců nebo vlastníků dotčených organizací nebo fyzických osob. Oznámit zahájení realizace opravy mostu dotčeným organizacím písemně s minimálně s týdenním předstihem (pokud ve vyjádření není stanovena jiná lhůta).

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 F. – Doklady a tímto tvoří nedílnou součást projektové dokumentace. Zhotovitel a všichni zúčastnění realizace jsou povinni se s nimi seznámit a řídit se jimi.

Způsob ochrany nebo úprav

Nejsou stanoveny žádné zvláštní způsoby ochrany a úprav.

Vliv na stavebně technické řešení stavby

Podmínky správců dotčených sítí byly zpracovány do projektu.

11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

Bourací práce

Dojde pouze k demolici mostního svršku, závěrných zdí a levé části nosné konstrukce tvořené nosníky ŽMP. Před samotnou demolicí je nutno zajistit veškeré přípravné práce. Vybouraný materiál bude odvezen na skládku.

Kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada

Při provádění opravy nedojde k žádnému kácení vzrostlých dřevin. Dojde pouze k drobnému smýcení náletových keřů a travin v okolí mostu.

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.

Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu

Součástí stavby je lokální dosypání svahů v blízkosti křídel s jejich následným ohumusováním a zatravněním.

Ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch

Svahy silničního tělesa budou ohumusovány a zatravněny. Zemní kužely u křídel budou zpevněny přídlažbou z kamenné dlažby do betonu.

Koryto bude v celé délce úpravy zpevněno kamennou dlažbou do betonu, zakončeno příčnými betonovými prahy a kamenným zaklínovaným záhozem, balvany fr. 63-200 mm s proštěrkováním.

Zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace

Dojde k dočasnému a trvalému záboru pozemku vedeného v zemědělském půdním fondu. Jedná se o pozemek 704/1 v majetku Obce Běloutín, č.p. 151, 75364 Běloutín.

Zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa

Nedojde k dočasnému ani trvalému záboru žádných pozemků určených k plnění funkce lesa.

Zásah do jiných pozemků

Stavba se dotkne dočasným a trvalým zábořem okolních pozemků ve vlastnictví třetích osob. Přesná specifikace těchto pozemků a rozsahu záborů je pak stanovena v příloze G.1 - Záborový elaborát.

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

Bude přeloženo vedení elektronických komunikací společnosti CETIN, metalické kabely budou přeloženy protlakem pod vozovkou s min. hloubkou krytí 130 cm v PE chrániče ø125 mm v předmostí za opěry 2, veškeré detaily jsou popsány v objektu SO 401 – Přeložka kabelu CETIN.

12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

Všechny druhy energií

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

Telekomunikace

Není uvažováno se zřízením sdělovacího vedení, využití mobilního telefonu.

Vodní hospodářství

Vzhledem k rozsahu stavby projekt neřeší napojení stavby na zdroj pitné vody. Tuto si zajistí zhotovitel dle svých zvyklostí.

Připojení na dopravní infrastrukturu a parkování

Dopravní napojení bude možné ze silnice I/47.

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 I/47, nebo na parcele č. 1386/33. 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.

Připojení na technickou infrastrukturu

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

Druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby

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. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů
- 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. 93/2016 Sb., o Katalogu odpadů
- Vyhláška č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady
- Vyhláška č. 641/2004 Sb., o rozsahu a způsobu vedení evidence obalů a ohlašování údajů z této evidence
- Vyhláška č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady
- Vyhláška č. 352/2005 Sb., o podrobnostech nakládání s elektrozařízeními a elektroodpady a o bližších podmínkách financování nakládání s nimi
- Vyhláška č. 94/2016 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů

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. 185/2001 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 Vlašim – odbor životního prostředí. Běžný stavební odpad bude odvážen na skládku v Trhovém Štěpánově (do 20 km), nebezpečný odpad bude odvážen na skládku v Čáslavi (do 70 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

(- první 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 hlušina neuvedená pod číslem 17 05 05	O

17 06 IZOLAČNÍ MATERIÁLY

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

02 ODPADY Z PRVOVÝROBY V ZEMĚDĚLSTVÍ, ZAHRADNICTVÍ, MYSLIVOSTI, RYBÁŘSTVÍ A Z VÝROBY A ZPRACOVÁNÍ POTRAVIN**02 01 ODPADY ZE ZEMĚDĚLSTVÍ, ZAHRADNICTVÍ, LESNICTVÍ, MYSLIVOSTI, RYBÁŘSTVÍ**

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

Případně další odpady, viz katalog odpadů.

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

Zhotovitel díla musí během stavebních prací zajistit kontrolu práce a údržby stavebních mechanismů s tím, že pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, je nutné kontaminovanou

zeminu ihned vytěžit a uložit do nepropustné nádoby příp. kontejneru, vyvést na příslušnou skládku nebo do spalovny. O vzniklých odpadech musí zhotovitel stavby vést evidenci, aby bylo možno při kolaudaci provést vyhodnocení.

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

Bilance odpadů:

ZATŘÍDĚNÍ ODPADU		BILANCE	ZPŮSOB NAKLÁDÁNÍ	KATAST RÁLNÍ ÚZEMÍ	PARCELNÍ ČÍSLO	DRUH OCHRANY
	SO 201 – Most					
17 01 01	Beton	100 t	recyklace	Běloutín	691/2	ZPF
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	80 t	recyklace		704/1	
					707/1	
					707/2	
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	5 t	skládka		1386/26	
					1386/33	
					1387/1	
					1387/3	
17 04 05	Železo a ocel	1,5 t	recyklace		1395/4	
					1395/12	
					1401/12	
					1401/28	
					1401/29	
					1401/30	

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.

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, které by mělo katastrofální následky. 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 č. 258/2000 Sb. v platném znění o ochraně veřejného zdraví. Provoz na PK se po rekonstrukci nezmění. Rekonstrukce mostu nebude mít vliv na krajinu a přírodu. Stavební práce budou prováděny v souladu s normou ČSN 83 9061 – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

Ochrana proti hluku

Při rekonstrukci 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 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 Nařízení vlády 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 rekonstrukcí. Dá se očekávat naopak mírné snížení hladiny hluku vlivem zlepšení povrchu vozovky v délce rekonstrukce mostu.

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 rekonstrukci nezmění. Rekonstrukce mostu nebude mít vliv na emise z dopravy.

Ochrana proti znečištění povrchových i podzemních vod

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 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.

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

Mechanická odolnost a stabilita

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

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

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 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 evakuační.

V případě dokončení stavby bude průjezd hasičské a záchranné techniky plně umožněn.

Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí

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

Ochrana proti hluku

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

Bezpečnost při užívání

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

Úspora energie a ochrana tepla

Nevýznamný vliv. Při stavbě a údržbě lze využít úsporných technologií.

15. **DALŠÍ POŽADAVKY**

Užitné vlastnosti stavby

Dodavatel stavby bude dodržovat „Technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací“ (TKP) schválené Ministerstvem dopravy a spojů, odborem pozemních komunikací. Dodavatel stavby bude postupovat při provádění jednotlivých objektů uvedenými směrnici a normami ČSN uvedenými u jednotlivých objektů.

Dodavatel stavby bude projektanta průběžně informovat o postupu jednotlivých prací tak, aby projektant mohl zajišťovat autorský dozor na stavbě. V případě jakýchkoli nejasností, které se vyskytnou během provádění stavby, se bude dodavatel bezodkladně obracet v rámci autorského dozoru na projektanta.

Vypracování ZTKP není nutné. Rozsah opravy nepožaduje jiné práce než práce obsažené v kapitolách TKP. Charakter staveniště se neodchyluje od charakteru předpokládaného v TKP. Nejedná se o výjimečné technické řešení stavby.

Zhotovitel zpracuje na celou stavbu Kontrolní a zkušební plán (KZP), který předloží k odsouhlasení investorovi.

Dále budou ctěny zákony a vyhlášky: Vyhl. 501/2006 Sb. Obecné požadavky na využívání území, Zákon 22/1997 Sb. Obecné technické požadavky na výrobky, Vyhl. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, Vyhl. 137/1998 Sb. O obecných technických požadavcích na výstavbu.

Zajištění přístupu a užívání stavby – veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Návrh mostní konstrukce vychází z umístění v intravilánu, kde je požadováno provedení veřejného chodníku. Most splňuje podmínky vyplývající z vyhlášky 398/2009 Sb. o technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb v platném znění a souvisejících předpisů. Před mostem a za mostem chodník plynule navazuje na stávající stav.

Ochrana stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí

Mostní konstrukce se nachází v blízkosti vodního toku, je zde nebezpečí omezení provozu při povodních s následnými opatřeními. 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 pasivní ochranou proti bludným proudům.

Požadavky na bezpečnost

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.

Související právní předpisy, technické normy, ostatní související předpisy

Všechny související právní předpisy, jež je nutné ctít, jsou uvedeny ve „Směrnici pro dokumentaci staveb pozemních komunikací“, Příloha 5. Platí znění ve smyslu údajů na <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>.

Všechny technické normy, jež je nutné ctít, jsou uvedeny ve „Směrnici pro dokumentaci staveb pozemních komunikací“, Příloha 6. Platí znění ve smyslu údajů na <http://seznamcsn.unmz.cz/>.

Všechny ostatní související předpisy, jež je nutné ctít, pokud není specifikováno jinak, jsou uvedeny ve „Směrnici pro dokumentaci staveb pozemních komunikací“, Příloha 7. Případně je zde uveden odkaz na internetové stránky, kde lze tyto předpisy vyhledat v aktuálním znění, např. www.pjpk.cz či www.rsd.cz.

**TATO DOKUMENTACE NEJÍ URČENA K PROVÁDĚNÍ STAVBY.
JE NUTNO VYPRACOVAT REALIZAČNÍ DOKUMENTACI STAVBY.**

V Brně, květen 2019

Vypracoval: Ing. Kryštof Poukar

