

III/23916 ZLONICE, MOST EV.Č. 23916-2 PŘES DŘÍNOVSKÝ POTOK

PDPS

B – SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

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

OBSAH:

1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY	1
2. CELKOVÝ POPIS STAVBY	5
3. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	12
4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	12
5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	13
6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	13
7. OCHRANA OBYVATELSTVA	15
8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	15
9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	20

1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY

- a) Charakteristika území a stavebního pozemk, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území

Na stavebních pozemcích stojí stávající most, vodoteč a silniční komunikace. Touto stavbou dojde k rekonstrukci silničního mostu 23916-2 a přilehlé části silnice III/23916 v intravilánu. Jde z části o zastavěné území. Dosavadní využití bylo dopravní stavbě mostu.

b) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací. Vydaná územně plánovací dokumentace je Územní plán městyse Zlonice z 20. 7. 2021 a Strategický plán městyse Zlonice ze 17. 2. 2023.

c) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

Zájmové území se nachází v mírném terénu. Geneze fluvialní nečlenené + sedimenty vodních nádrží. Horninový typ sediment nepevněný. Hornina nivní sediment. Soustava Český masiv - pokryvné útvary a postvariské magmatity. Oblast kvartér. Zrnitost horniny hlína, písek, štěrk nebo spraš a sprašová hlína. Hydrogeologický rajon Kladenská pánev v hlavním povodí Labe a povodí Dolní Vltava v sedimentech permokarbonu.

Podzemní voda byla odebrána na vrtu JZL1 z hloubky 5,9 m. Podzemní vodu hodnotíme dle agresivity na beton podle ČSN EN 206 stupněm XA2. Agresivita podzemní vody na ocel je velmi vysoká stupně IV podle ČSN 03 8375, a to pro zvýšenou vodivost vody, ukazateli síranů a chloridů a uhličitánů.

Skalní podloží mostu je tvořeno svrchno karbonskými limnickými sedimenty kladenské pánve. Karbonské horniny jsou zde zcela zvětralé jílovce, které mají charakter zemin. Popisujeme je zde jako jíly s nízkou plasticitou a dosahují pevnostní třídy R6. Pevnější hornina nebyla vrtem hlubokým 10 m zachycena. Podle archivního vrtu VHJ-2 předpokládáme, hloubku pevnějších hornin třídy R5 od hloubky 12,5 m pod terénem. V rámci horninového vrstevního sledu jílovců jsou polohy s větší písčitou příměsí. Skalní rozhraní je v hloubce 6,5 m pod terénem, tj. na úrovni cca 232,0 m n. m.

Kvarterní pokryv dosahuje na lokalitě mocnosti 6,5 m a tvoří ho fluvialní sedimenty Dřínovského potoka a smíšené fluviodeluviální sedimenty. Fluvialní sedimenty jsou jíly a hlíny písčité převážně tuhé konzistence, mohou být slabě organické. Fluvialní sedimenty byly v zachyceném vrtu ve vrstvě 2,1 – 5,4 m. Fluviodeluviální sedimenty jsou přechodem mezi fluvialními sedimenty a podložní zvětralou horninou. Jedná se o jíly s nízkou a střední plasticitou s písčitou příměsí a pevné konzistence. Fluviodeluviální sedimenty jsou v provedené sondě ve vrstvě 5,4 – 6,5 m pod terénem.

Svrchní vrstva geologického sledu je tvořena antropogenními uloženinami charakteru písku s příměsí jemnozrnné zeminy a písku hlinitého. Jedná se o konstrukci násypového tělesa – přechodové zóny mostu. Dno výkopu stavební jámy bude v prostředí zemin, které mají charakter hlíny a jílu písčitého, tuhé až pevné konzistence. Tabulková výpočtová únosnost tohoto prostředí $R_{dt} = 200 \text{ kPa}$.

Při pažení stavební jámy za pomoci beraněných prvků bude nutné pro dosažení těsnosti vetknout beraněné prvky do zcela zvětralých hornin, tj. do hloubky více jak 7,0 m (232 m n. m.) od úrovně komunikace. Dle dokumentace průzkumného vrtu bude možné beranit do hloubky > 10,0 m.

Do stavební jámy by mohlo při výrazných srážkových úhrnech, od hloubky 3,0 m pod terénem (tj. úroveň 235,9 m n. m.), docházet k přítoku podzemní vody.

Most ev. č. 23916-2 přes Dřínovský potok ve Zlonicích je navržen k rekonstrukci. Rekonstrukce spočívá ve výstavbě nového mostu. Při posuzování inženýrskogeologických poměrů staveniště

vycházíme z ustanovení platných předpisů, tj. zejména ČSN P 73 1005 „Inženýrskogeologický průzkum“. V tomto smyslu lze při geotechnickém návrhu postupovat podle zásad 2. geotechnické kategorie, která zahrnuje náročné konstrukce v jednoduchých inženýrskogeologických poměrech.

Mostní objekt bude zřejmě založen hlubině. Kdyby bylo uvažováno plošné založení, tak bude nutné provést úpravu základové spáry = zvýšení únosnosti.

Před započítáním rekonstrukce mostu je nutné provést pasportizaci vedlejší studny u č. p. 507 v ulici K Vypichu.

d) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření - geotechnický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, geotechnický průzkum materiálových nalezišť (zemníků), stavebně historický průzkum apod.

Nebyly prováděny průzkumy.

e) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Místo stavby se nenachází v oblasti, jež by byla nějak chráněná (ÚSES, CHKO, NATURA 2000). Okolí mostu je pouze přirozeným VKP vodního toku a údolní nivy)

Most není zapsán na státním seznamu nemovitých památek.

V okolí mostu se nachází inženýrské sítě. Je nutné postupovat v souladu s podmínkami vlastníků dotčených organizací nebo fyzických osob. Oznámit zahájení realizace rekonstrukce mostu dotčeným organizacím písemně s minimálně s týdenním předstihem (pokud ve vyjádření není stanovena jiná lhůta).

Vlevo vedle mostu vede vzdušně ocelová chránička kabelu NN a podzemně vodovod. Vodovod bude zachován ve své poloze. Při provádění prací je nutné jej ručně odkopat a zajistit. Nebudou nutná přeložka vodovodu. Kabel NN bude přeložen na pravou stranu pod dno vodoteče. Přeložka je obsahem samostatného projektové dokumentace, kterou zajistí vlastníci sítě ČEZ Distribuce, a.s.

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

V průběhu stavby budou dodržovány podmínky dané příslušným odborem ŽP.

Národní kulturní památky a jejich soubory nebudou stavbou dotčeny.

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

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

Most neleží v záplavovém území.

Poddolovaná území se v místě stavby nenachází.

Most leží v dosud netěženém ložisku černého uhlí.

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

Most nebude mít vliv na okolní stavby a pozemky. Odtokové poměry na území stavby se zlepší rekonstrukcí stávajícího silničního mostu. Není nutná ochrana okolí stavby.

h) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Stávající silniční most bude přestavěn tj. zdemolován a nahrazen novým.

Bude nutné kácení jednoho stromu obvodu nad 80 cm. Jasan na hranici pozemků 726/3 a 1034/2. V obvodu stavby ještě mohou vyskytnout nálety nebo výmladky, které tvoří souvislý porost zeleně. Ty budou vzhledem k možné budoucí kolizi s konstrukcí mostu odstraněny. Jejich souvislá plocha není větší než 40 m².

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

Na stavbě se nevyskytují pozemky pod ochranou zemědělského půdního fondu.

Nedojde k dotčení pozemků určených k plnění funkce lesa.

Stavba nebude probíhat v blízkosti lesa tj. do 50 m od lesa.

j) Územně technické podmínky - zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu bude zachováno v plné míře. Stavba je navržena v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb.

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

Rekonstrukce mostu nemá vazbu na další investice.

l) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí

Stavba je trvale umístěna na těchto pozemcích: 726/3 na k.ú. Zlonice a 1034/2 na k.ú. Dřínov u Zlonic.

m) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Neobsazeno.

n) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Bez požadavku.

o) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Stavba bude napojena na silnici III/23916.

2. **CELKOVÝ POPIS STAVBY**

2.1. **Celková koncepce řešení stavby**

- a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejích současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí; údaje o dotčené komunikaci

Jedná se o rekonstrukci mostního objektu tj. demolici stávajícího mostu a stavby nového mostu. Stávající most je ve špatném technickém stavu. Zatížitelnost je nulová. Most je uzavřen.

- b) Účel užívání stavby

Most se nachází na silnici III/23916. Jde o veřejný silniční most.

- c) Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o trvalou stavbu. Pouze osazení provizorního značení – SO 102 je dočasná stavba.

- d) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem

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

- e) Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

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

- f) Celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby - návrhová rychlost, provozní staničení, šířkové uspořádání, intenzity dopravy, technologie a zařízení, nová ochranná pásma a chráněná území apod

Zastavěná plocha / obestavěný prostor – měreno šířkově 1,0 m za patu násypu či hranu zářezu nebo příkopu x délka úpravy – průměrná šířka 11,0 m x dl. 84,0 m = 924 m².

Užitná plocha – volná šířka x délka úpravy – 8,0 m x dl. 84,0 m = 672 m².

Výhledová intenzita dopravy není známa.

Návrhová rychlost – 50 km/h.

Šířkové uspořádání – volná šířka 8,0 m, šířka mezi obruhami 6,0 m.

Intenzita dopravy – viz předchozí bod g).

Technologie a zařízení – stavba nedisponuje žádnými technologiemi a zařízeními.

- g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba není chráněná podle jiných právních předpisů.

- h) Základní bilance stavby - potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.

Stavba nemá nároky na energie ani teplo a teplou vodu. Dešťová voda bude zaústěná do vodoteče. Při provozu stavby bude vznikat běžný odpadní materiál.

- i) Základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

Investor předpokládá provedení rekonstrukce v roce 2024 či 2025.

Rekonstrukce mostu bude možné provádět jen za úplné uzavírky provozu. Délka rekonstrukce mostu je odhadována na 4 měsíce. Přechodné dopravní značení na dobu rekonstrukce mostu je řešeno ve stavebním objektu SO 102 – Dopravně inženýrské opatření. Po dokončení rekonstrukce mostu budou odstraněna všechna dočasná dopravní značení.

Doba dopravních omezení bude menší než samotná délka rekonstrukce. Přesná délka vyplyne z časového harmonogramu zhotovitele rekonstrukce. Je třeba mít na zřeteli, že dopravní omezení budou vyvolávat dopravní komplikace. Proto je třeba zkrátit dobu dopravních omezení na minimum.

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

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

- j) Základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby (údaje o postupném předávání částí stavby do užívání, které budou samostatně uváděny do zkušebního provozu)

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

- k) Orientační náklady stavby

10.000,- tis. Kč bez DPH, tj. 12.100,- tis. Kč s DPH 21%

2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení

- a) Urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení

Jelikož jde o rekonstrukci mostu, bylo zkoumáno urbanistické hledisko. Plán rekonstrukce nového mostu zapadá do urbanistických plánů obce v této lokalitě.

- b) Architektonické řešení - kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení

Vzhledem k umístění mostu bylo zvoleno odpovídající architektonické a výtvarné řešení – jednoduchý mostní objekt v přirozených barvách použitého materiálu – betonu. Zábradlí na mostě bude ocelové se svislou výplní.

2.3. Celkové technické řešení

- a) Popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby návrhové

zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části nebo nepřípustné přetvoření

Objekt SO 001 – Demolice mostu – bude pojednávat o demolici mostu. Objekt převezme dodavatel stavby

Objekt SO 101 – Silnice – bude používán jako trvalý úsek silnice III/23916. Objekt řeší úpravu úseku silnice v předpolích mostu včetně úpravy sjezdů. Objekt 101 - převezme investor stavby.

Objekt SO 102 – Dopravně inženýrské opatření – bude pouze po dobu rekonstrukce jako dočasné. Objekt řeší rozmístění přechodného dopravního značení na komunikaci v souvislosti s převedením dopravy na objízdnou trasu. Objekt převezme dodavatel stavby.

Objekt SO 201 – Most – bude používán jako trvalý mostní objekt na silnici III/23916. Objekt řeší rekonstrukci mostu včetně vytvoření chodníku na mostě a úpravy vodoteče pod mostem. Most je navržen tak, aby návrhové zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části nebo nepřípustné přetvoření. Dále řeší odvodnění mostu a komunikace. Objekt SO 201 - převezme investor stavby.

b) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody (podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima)

Stavba nemá nároky na energie ani teplo a teplou vodu.

c) Celková spotřeba vody

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

d) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

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

e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

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

2.4. Bezbariérové užívání stavby

Stavba splňuje podmínky vyplývající z vyhlášky 398/2009 Sb. o technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb v platném znění a souvisejících předpisů.

2.5. Bezpečnost při užívání stavby

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

2.6. Základní charakteristika objektů

a) Popis současného stavu

Stávající most je jednopolový, klenbový. Nosná konstrukce: je tvořena přesýpanou segmentovou klenbou z pískovcových kvádrů. Opěry původní konstrukce jsou masivní, z pískovcových kvádrů, Křídla jsou šikmá, také z pískovcových kvádrů, Založení mostu je pravděpodobně plošné. Římsy nad čelními zdmi jsou Betonové, monolitické. Zádržný systém tvoří ocelové dvoumadlové trubkové zábradlí. Vozovka na mostě je asfaltobetonová s jednostranným příčným spádem. Délka přemostění 2,85 m, celková šířka 6,30 m, Most byl postaven v roce 1930,

Současný stav mostu je havarijní a most je uzavřen pro automobilovou dopravu. Zdivo opěr je poškozené, má narušené spáry rozpadající se kameny v úrovni hladiny potoka. Na NK klenby je vypadaná výplň spár, ve vrcholu klenby je hloubková degradace kamene vč. poklesu klenáků. Vozovka je převrstvená nad římsy. Izolační systém je nefunkční. Zádržný systém neodpovídá ČSN. Na mostě jsou napříč osazena betonová svodidla výšky 1000 mm zabráňující přejezdu vozidel. Zatížitelnost je omezena -normální $V_n = 0$ t, výhradní $V_r = 0$ t.

b) Popis navrženého řešení

1. Pozemní komunikace

Objekt SO 101 – Silnice

a) výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby

V rámci rekonstrukce mostu dojde k úpravě úseku silnice III/23916.

b) základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací:

- kategorie, třída, návrhová kategorie nebo funkční skupina a typ příčného uspořádání,

Jde o průtah silnice III. třídy, v extravilánu to je silnice S 6,5/50, zde v intravilánu se jedná spolu s levostranným chodníkem o místní komunikaci funkční skupiny C, typ MO2k (mimo most s nezpevněnou krajnicí), na mostě ovšem s chodníkem typ MO2 8/67/50.

- parametry a zdůvodnění trasy,

Úsek úpravy silnice je dlouhý 84 m, zpočátku je přímý a od staničení 0,053 97 je trasa v pravotočivém směrovém oblouku o $R = 63,179$ m, ve staničení 0,077 53 oblouk končí a pokračuje přímý úsek, směrový oblouk je navržen bez přechodnice a bez rozšíření, příčný sklon je v přímé střežovitý +/- 2,5 %, ve směrovém oblouku bude jednostranný dostředný o velikosti 3 %.

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

Zemní těleso nebude nutné rozšiřovat o nové materiály. Bilance zemních prací bude vyrovnaná. Dojde pouze k vytvoření nové skladby vozovky.

- vstupní údaje a závěry posouzení návrhu zpevněných ploch

K posouzení návrhu zpevněných ploch nebyly k dispozici žádné vstupní údaje. Skladba vozovky byla navržena třídu zatížení IV (100-500 TNV) a podloží PIII – Edef2 = 45 MPa.

Objekt SO 102 – Dopravně inženýrské opatření

Objekt řeší rozmístění přechodného dopravního značení na komunikaci před, za rekonstruovaným mostem. Bude používáno pouze po dobu rekonstrukce mostu jako dočasné. Stavba bude prováděna za vyloučení provozu na dotčené části komunikaci. Provoz bude veden po objízdné trase. Stávající most je už také uzavřen, tak to nebude pro dopravní situaci žádná změna. Objekt SO 101 – převezme dodavatel stavby.

2. Mostní objekty a zdi

Objekt SO 201

Tento hlavní stavební objekt řeší přestavbu stávajícího mostu o jednom poli. Objekt SO 201 - převezme správce komunikace.

Technické řešení mostu musí vyřešit zvýšení zatížitelnosti na požadovanou třídu „1 – skupiny PK“ a zlepšení silničního řešení. Dále je požadavky na převedení n-letých vod vyhovují normě ČSN 736201 (1. návrhová kategorie, 1,0 m nad KNH=Q100, 0,5 m nad KH=1,25Q100). Nový most je navržen na zatížení dle platné ČSN EN 1991.

Stavební stav stávajícího mostního objektu je hodnocený jako havarijní. Nosná konstrukce kamenné klenby ztratila svoji nosnost. Nejeví se efektivní ten stav jakkoliv sanovat. Projekt stavby mostu bude řešit tuto úlohu odstraněním kamenné klenby a náhradou novou železobetonovou konstrukcí typu otevřeného rámu tzv. polorámu o jednom poli. Nový most bude založen dle požadovaného IG průzkumu. Protože je most v obci, bude dle zadání na mostě zřízen chodník provedením levé chodníkové římsy. Zábradlí bude ocelové, dle VL4. Součástí stavby bude rovněž úprava koryta pod mostem a v jeho blízkosti.

Novou nosnou konstrukci mostu bude tvořit rám o světlosti 5,936 m. Konstrukce bude založena hlubinně na mikropilotách. Most bude kolmý, šikmost (100,0 gradů). Šířkově bude most převádět silniční kategorii MO2 8/7/50, tj. volná šířka bude 8,000 m. Na mostě budou monolitické železobetonové římsy šířky 1800 mm vlevo a 800 mm vpravo. Ty budou dodatečně kotvené pomocí lepených vodotěsných kotev k nosné konstrukci mostu nebo k mostním křídlům. Sklon říms je 2,5% vlevo a 4% vpravo, oba směrem k vozovce. Sklon vozovky +/-2,5%. Rozpětí mostu je 6,436 m. Výška mostu 3,054 m. Délka mostu 9,953 m. Délka NK je 6,936 m. Šířka NK je 8,100 m. Šířka mostu je 8,600 m. Na most bude osazeno mostní ocelové zábradlí výšky 1,100 m se svislou výplní. Skladba vozovky na mostě bude 2-vrstvá pro tř. zatížení IV, tl. 100 mm i s izolačními asfaltovými pásy na pečetící vrstvě.

Silniční řešení je navrženo tak aby navazovalo na současný stav a současně splnilo požadavky silniční české normy ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací. Úkolem stavby je vyřešit špatný technický stav mostu a rovněž dotčený úsek komunikace v rámci možností délky úpravy. Na mostě bude zřízen nový chodník. Silniční těleso bude zachováno, respektive mírně rozšířeno na nutnou míru, která vychází z nutné úpravy šířky mostu. Svahy budou ohumusovány a osety travním semenem, břehy a dno toku před mostem budou zpevněny. Pod mostem bude kamenná dlažba do betonu. Prahy v toku budou betonové. Přejít na původní dno bude měkký z kamenného záhozu. Začátek a konec úpravy toku bude nezpevněný. Pouze se vyčistí a rozšíří koryto. Délka úpravy toku je cca 26 m. V rámci stavby nového mostního objektu bude nutné pokácet jeden vzrostlý strom. Jde o jasan na pravém břehu toku na výtoku.

Komunikace bude upravena na kategorii MO2k 8/7/50 v délce cca 84 metrů. V délce úpravy komunikace budou patřičně upraveny sklony komunikace tak, aby odpovídaly požadavkům ČSN a aby bylo zajištěno odvodnění povrchu komunikace. Všechny nové povrchy vozovek jsou navrženy jako živičné, netuhé. Návrh skladby vozovky vychází z návrhové úrovně porušení

vozovky a třídy dopravního zatížení. Konstrukce vozovky byla navržena v souladu s katalogem vozovek pozemních komunikací TP 170 pro třídu dopravního zatížení VI a návrhovou úroveň porušení D 1. V celém úseku stavby dojde k výměně celé konstrukce vozovky. Stavba mostního objektu je řešena v rámci stavebního objektu SO 201 – Most. Úprava pozemní komunikace je minimální a je řešena v rámci stavebního objektu SO 101.

Zažitelnost nového mostu bude min. 32/80/180/13,3 tun. Takže nebude průjezd omezen žádnou značkou (B13 nebo B14).

3. Odvodnění pozemní komunikace

Odvodnění bude zajištěno skluzy, které budou v nejnižším místě nivelety silnice.

4. Tunely, podzemní stavby a galerie

Kapitola neobsazena.

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

Kapitola neobsazena.

6. Vybavení pozemní komunikace

a) záchytná bezpečnostní zařízení,

Na mostě bude osazeno oboustranně mostní ocelové zábradlí výšky 1,1 m se svislou výplní s mezerami mezi výplní max. 12 cm. Jako bezpečnostní prvek při dovolení rychlosti 50 km/h bude sloužit i zvýšená obruba říms na mostě. Výška obruby bude 15 cm.

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

Na upravovaném úseku silnice nebudou osazeny žádné dopravní značky apod.

c) veřejné osvětlení,

Místo stavby se nachází v intravilánu, kde je ve stávajícím stavu veřejné osvětlení při levé straně komunikace. Touto stavbou nebude veřejné osvětlení dotčeno nebo technicky měněno.

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

Není a nebude zde osazen tento typ ochrany.

e) clony a sítě proti oslnění

Není a nebudou zde osazeny clony nebo sítě proti oslnění.

7. Objekty ostatních skupin objektů

Objekt SO 001 – Demolice mostu

Nejprve budou sejmuty svislé dopravní značky B13 (21t) a upáleno ocelové dvoumadlové zábradlí. Po té budou vybourány betonové římsy, odstraněna vozovka. Stávající kamenná klenba bude rozebrána. Při demoličních pracích je nutné dbát zvýšené opatrnosti, protože zatížitelnost kamenné klenby je dle poslední hlavní prohlídky **nulová! Není tedy bezpečné klenbu pojíždět jakýmkoliv vozidlem nebo mechanismem.** Při demolici je na zváženu i kam až se může demoliční bagr postavit, aby při destrukci klenby nebyla ohrožena i jeho stabilita.

2.7. Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Součástí stavby nejsou žádné technologické objekty.

2.8. Zásady požární bezpečnostního řešení

Obsah a rozsah požární bezpečnostního řešení vychází ze zákona č. 133/1985 Sb. ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 246/2001 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 záchranářské techniky a také cestou evakuací.

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

Po dobu provádění rekonstrukce bude zajištěn stálý průjezd dopravy přes most.

V obvodu stavby nejsou hydranty.

2.9. Úspora energie a tepelná ochrana

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

2.10. Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí

Mostní objekt – nejsou kladeny žádné požadavky.

2.11. Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Není zapotřebí budovat ochranu proti pronikání radonu z podloží.

b) Ochrana před bludnými proudy

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

c) Ochrana před technickou seizmicitou

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

d) Ochrana před hlukem

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

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

e) Protipovodňová opatření

Stávající silniční klenbový mostek převede průtok Q100 se zahlceným vtokem, není zde zajištěna předepsaná rezerva 0,5 m pro proplutí případného splávní. Stávající most bude demolován celý. Nový most po rekonstrukci bude vyhovovat požadavku na převedení stoleté vody s odstupem hladiny vody od nosné konstrukce. Dle ČSN 73 6201 bude rezerva min. 0,5 m. Úprava vodního toku pod mostem bude provedena v délce cca 16 m zpevněním dna a břehů kamenem, tak aby byly chráněny opěry mostu.

Před provedením rekonstrukce zhotovitel vypracuje a nechá schválit „Povodňový a havarijný plán“, jež bude stanovovat podmínky realizace stavby. Voda v korytě bude po dobu stavby převedena vhodným potrubím zajišťujícím průtok Q180d (odhadem se jedná o 0,5 m³/s tj. je zapotřebí osadit potrubí DN 500). Při hlášeném větším stavu vody budou stavební práce přerušeny a všechny překážky v průtočném profilu odstraněny.

f) Ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu apod.

Všechny svahy zemního tělesa jsou navrženy v takových sklonech, aby nedocházelo k sesuvům půdy. Nebude prováděna ochrana před vlivem poddolování. Nebude prováděna žádná další ochrana proti jiným účinkům, např. výskytu metanu apod.

3. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

a) Napojovací místa technické infrastruktury

Nejsou nutné žádné napojení na technickou infrastrukturu.

b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Na stavbě nejsou.

4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

a) Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace

Nový most zachovává současné dopravní řešení. Po dobu rekonstrukce bude zachován přístup na veškeré dotčené pozemky. Tento přístup bude pouze omezen z důvodu provádění výkopů, rekonstrukce mostu a rekonstrukce komunikací. Při provádění rekonstrukce mostu bude doprava vedena po objízdné trase, tak jak to je už v současném stavu. Chodcům a cyklistům nebude umožněn průchod přes staveniště.

Stavba splňuje podmínky vyplývající z vyhlášky 398/2009 Sb. o technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb v platném znění a souvisejících předpisů.

b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Napojení zůstane zachováno jako ve stávajícím stavu.

c) Doprava v klidu

Na mostě se neřeší doprava v klidu.

d) Pěší a cyklistické stezky

Na mostě bude zřízen nový chodník pro pěší. Cyklistická stezka bude zřízena.

5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

a) Terénní úpravy

Při provádění rekonstrukce, dojde ke kácení vzrostlých dřevin. Jasan průměru kmene 40 cm na pravém břehu výtokové strany mostu. Stojí na hranici pozemků 726/3 a 1034/2.

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

b) Použité vegetační prvky

Budou rozšířeny silniční násypy, jež budou následně ohumusovány a zatravněny.

c) Biotechnická, protierozní opatření

Prostor u křídel a dno pod mostem bude zpevněno kamennou dlažbou do betonu.

6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

a) Vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda

Celkově lze hodnotit rekonstrukci po dokončení jako pozitivní, vlivy vznikající při rekonstrukci je třeba eliminovat dodržováním všech předpisů a norem tak, aby stavbou nebyly narušeny přilehlé pozemky, zeleň a komunikace byla vždy očištěna.

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

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

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

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

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

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

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

b) Vliv na přírodu a krajinu - ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.

Stavba nebude mít zásadní vliv na krajinu. Vliv na přírodu bude zajištěn ochranou zeleně a živočichů. Stavba zachová ekologické funkce a vazby v krajině.

Stavba minimálně zasahuje do kořenové zóny dřevin. Ta je definována jako kolmý průmět koruny zvětšený o 1,5 m. Stavba zasáhne do kořenové zóny stromů na povodní straně mostu, kde bude provedeno zpevnění dna toku kamennou dlažbou. Výkop zde prováděný bude proveden ručně a ohleduplně ke kořenovému systému. Pokud nebude možné provést výkop pro výskyt kořenů, bude na stavbě rozhodnuto o změně umístění hranice zpevnění dlažbou. Při výkopech bude nutný odborný dozor nad dodržováním normy ČSN 83 9061 a standardu pro ochranu stromů SPPK A01 002:2017. Zásyp kořenů bude proveden do 5 dnů od provedení výkopu (obnažení kořenů) a to čistou vykopanou zeminou bez kamenů. Nebo se provedou příslušná opatření (např. zabezpečení kořenů proti vysychání). V souvislosti s prováděním prací nedojde ke zvýšení nebo snížení stávající výšky terénu v ochranném pásmu. Při realizaci stavby, bude dostupnými technickými prostředky zabráněno poškození okolních stromů a porostů. Nejpozději do kolaudace stavby bude terén v okolí uveden do původního stavu včetně zpětného ohumusování, pokud bude prováděno zatravnění, travní porost bude založen travním semenem místního druhového složení, v souvislosti se stavbou nesmí dojít k zavlečení a rozšíření geograficky nepůvodních druhů rostlin.

Před započítáním rekonstrukce je nutné provést záchranný odlov a transfer ryb z toku.

Opevnění toku pod mostem a v jeho okolí je nutné vzhledem k možným povodňovým škodám na mostní konstrukce. Zvolený způsob opevnění je zvolen nanejvýš přírodní z kamene. Je jasné, že časem opevnění zaroste vegetací, bude přirozeně zaneseno vodními splaveninami a

splyne tak s krajinou. Zásah do ÚSES a VKP bude po několika měsících od provedení stavby neznatelný.

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Rekonstrukce nebude mít vliv na území Natura 2000.

d) Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem

Nevyžaduje se posouzení vlivů na životní prostředí EIA.

e) V případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno

Stavební záměr nespadá do režimu zákona o integrované prevenci.

f) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpis

Žádná ochranná a bezpečnostní pásma nebudou rekonstrukcí zřizována.

7. OCHRANA OBYVATELSTVA

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

8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

8.1. Technická zpráva

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

Potřeby a spotřeby médií a hmot provede zhotovitel dle svých zvyklostí.

b) Odvodnění staveniště

Vodní tok bude po dobu stavby mostu tj. maximálně na dobu 4 měsíců zahrazen na vtok a výtok a voda bude převedena potrubím dimenzovaným na běžný denní průtok vody v potoce tj. min. DN 500. Voda ze zbytku staveniště bude přirozeně odtékat na okolní pozemky, kde bude vsakovat. Výkopová jáma musí být řádně odvodněna rýhami do studní, odkud bude čerpána a odvedena do koryta vodoteče na výtoku za hrázkou.

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

c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Staveniště bude napojeno přímo na dopravní infrastrukturu. Napojení na technickou infrastrukturu během provádění rekonstrukce provede zhotovitel dle svých zvyklostí po dohodě s investorem.

d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Provádění rekonstrukce nebude mít vliv na jiné stavby v okolí.

Rekonstrukce se nedotkne zábořem okolních pozemků ve vlastnictví třetích osob. Přesná specifikace rozsahu záborů je stanovena v přílohách „Katastrální situační výkres“ a „Seznam dotčených parcel“.

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

Okolí staveniště si vyžádá ochranu z důvodů zajištění bezpečnosti silničního provozu. Stavební jáma bude zabezpečena.

f) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Rekonstrukce si vyžádá jen zábor na pozemcích investora stavby tj. majitele.

g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Není možné zřizovat náhradní bezbariérovou obchozí trasu.

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

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

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

- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě (část III – Přeprava nebezpečných věcí v silniční dopravě)
- Zákon č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizujícího záření (atomový zákon) a o změně a doplnění některých zákonů
- Zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů
- Zákon č. 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. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů
- Vyhláška č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady
- Vyhláška č. 30/2021 Sb., o provedení některých ustanovení zákona o obalech

Vzhledem k obecně platným prioritám udržitelného rozvoje společnosti je žádoucí, aby při stavebních činnostech byly používány postupy, které jsou plně v souladu zejména s požadavky § 10 a § 11 zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech a změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) zaměřenými na předcházení vzniku odpadů a přednostní využívání odpadů.

Podle § 3 a výše uvedeného zákona je základní povinností každého stavebníka předcházet vzniku odpadů a omezovat jejich nebezpečné vlastnosti. V případě vzniku odpadu je pak nezbytné

nakládat s odpadem dle uvedených předpisů. Ze zákona je povinna 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 příslušného MěÚ – odbor životního prostředí. Běžný stavební odpad bude odvážen na skládku (do 20 km – např. Uhly), nebezpečný odpad bude odvážen na speciální skládku (do 30 km – Kralupy nad Vltavou.). Přednostně bude odpad využit k recyklaci na stavbě nebo v recyklačním místě.

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

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

N odpady, které jsou uvedeny v Seznamu nebezpečných odpadů

(-prvé dvojčíslí označuje skupinu odpadů, - druhé dvojčíslí označuje podskupinu odpadů,

- třetí dvojčíslí označuje druh odpadu zařazeného do příslušné skupiny (podskupiny) odpadů)

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

17 STAVEBNÍ A DEMOLIČNÍ ODPADY

17 01 BETON, CIHLY, TAŠKY A KERAMIKA

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

17 02 DŘEVO, SKLO A PLASTY

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

17 03 ASFALTOVÉ SMĚSI, DEHET A VÝROBKY Z DEHTU

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

17 04 KOVY (VČETNĚ JEJICH SLITIN)

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

17 05 ZEMINA, KAMENÍ A VYTĚŽENÁ HLUŠINA

17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O
17 05 06	Vytěžená 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 rekonstrukce 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 opravy stavebních mechanismů s tím, že pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, je nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžit a uložit do nepropustné nádoby příp. kontejneru, vyvést na příslušnou skládku nebo do spalovny. O vzniklých odpadech musí zhotovitel stavby vést evidenci, aby bylo možno při kolaudaci provést vyhodnocení.

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

Odhad bilance odpadů:

ZATŘÍDĚNÍ ODPADU		BILANCE	ZPŮSOB NAKLÁDÁNÍ	KATAS TRÁLNÍ ÚZEMÍ	PARCELNÍ ČÍSLO	DRUH OCHRANY
	SO 201 – Most					
17 01 01	Beton	100 t	Skládka	Zlonice, Dřínov u Zlonic	726/3 1034/2	
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	200 t	skládka			
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	700 t	skládka			
17 04 05	Železo a ocel	1 t	recyklace			

i) Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemín

Bilance zemních bude vyrovnaná – nedochází k budování výrazných nových násypů. Nepředpokládáme budování větších deponií zeminy. Vytěžená zemina bude z větší části odvezena k uložení na vhodnou skládku a bude nahrazena vhodnou zeminou do silničních těles.

j) Ochrana životního prostředí při výstavbě

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

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

k) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

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

l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Rekonstrukcí nebude narušeno bezbariérové užívání jiných staveb.

m) Zásady pro dopravní inženýrská opatření

Přechodné dopravní inženýrské opatření je řešeno v SO 102, viz bod 2.6.

n) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - řešení dopravy během výstavby, například přepravní a přístupové trasy, zvláštní užívání pozemní komunikace, uzavírky, objízďky a výluky; opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.

Rekonstrukce mostu bude prováděna za uzavírky provozu. Most a část silnice budou uzavřeny značkou B 1 a zábranou Z 2 se 3 světly. Vjezd do úseku stavby bude povolen jen na výjimku od stavby. Před tímto uzavřeným úsekem bude značka A 15. Nebude nutné vyznačení objízdné trasy, protože stávající most už teď není průjezdný, a objízdná trasa už teď vede z Dřínova po silnicích III/23915 a III/23732. Přechodné dopravní značení na dobu rekonstrukce je řešeno ve stavebním objektu SO 101 – Dopravně inženýrské opatření.

o) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Rozsah a rozmístění ploch určených pro zařízení staveniště bude dohodnuto mezi zhotovitelem, investorem a případně majiteli pozemků v rámci přípravy pro rekonstrukci. Navržený prostor je na uzavřených částech komunikace a plochách kolem silničního mostu. 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.

p) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

Investor předpokládá provedení rekonstrukce v roce 2025 či 2026.

Celková délka rekonstrukce mostu je odhadována na 4 měsíce. Přechodné dopravní značení na dobu rekonstrukce je řešeno ve stavebním objektu SO 101 – Dopravně inženýrské opatření. Dokončovací práce, úpravy pod mostem, mohou být prováděny po obnovení úplného provozu po mostě. Po dokončení rekonstrukce mostu budou odstraněna všechna dočasná dopravní značení. Doba dopravních omezení bude menší než samotná délka rekonstrukce. Je třeba mít na zřeteli, že dopravní omezení budou vyvolávat dopravní komplikace. Proto je třeba zkrátit dobu dopravních omezení na minimum. Z nutnosti provádění technologicky náročných prací v klimaticky příznivých obdobích doporučujeme rekonstrukci provádět v období mezi měsíci březen až listopad. Skutečný časový harmonogram rekonstrukce pak bude stanoven zhotovitelem dle jeho technologických možností. Harmonogram rekonstrukce bude odsouhlasen investorem.

Uvažovaný průběh stavebních prací:

- Rozmístění dočasného dopravního značení
- Zajištění výkopu pažením

- Demolice mostu
- Stavební práce na novém mostě
- Odstranění pažení
- Práce na komunikaci
- Dokončovací práce, terénní úpravy, dosypání a zatravnění svahů u křídel, rekultivace území včetně uvedení stavbou dotčených pozemků do původního stavu
- Odstranění dočasného dopravního značení

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

8.2. Výkresy

a) přehledná situace v měřítku 1 : 5000 nebo 1:10000 s vyznačením stavby, se zákresem širších vztahů v dotčeném území, obvody staveniště, účelových ploch, přístupů na staveniště, napojovacích míst zdrojů a dopravních tras,

Neobsazeno

b) situace stavby na podkladu koordinační situace, kde se zohlední vzájemné vazby jednotlivých částí stavby (objektů) z hlediska provádění, umístění dočasných objektů (přístupové cesty a přemostění, montážní zařízení apod.), vazby na výrobní části zařízení staveniště a další údaje podle bodů technické zprávy.

Neobsazeno

8.3. Harmonogram výstavby

Neobsazeno

9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Odvodnění komunikace je na mostě řešeno podélným spádem a příčným sklonem. Vpravo a vlevo za mostem bude zřízen skluz, jenž bude vyveden do vodoteče. Na mostě nebudou zřízeny mostní odvodňovače.

Most převede návrhový průtok Q100 s větší rezervou než je předepsaná v ČSN.

V Brně, červenec 2024

Vypracoval: Ing. Tomáš Knobloch