

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK  
VÝŠKOVÝ SYSTÉM: BpV

ZMĚNA		DATUM		PROVEDL		PODPIS	
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	VYPRACOVAL	KONTROLOVAL	<b>PROKOP MOSTY s.r.o.</b> Slavičková 1a, 638 00 BRNO mobil: 602 557 857 IČO: 277 31 405 DIČ: CZ 277 31 405				
ING. PROKOP IVO	ING. PROKOP IVO	ING. PROKOP IVO					
							
INVESTOR	MĚSTO BOHUMÍN				STAVEBNÍ ÚŘAD	BOHUMÍN	
					DATUM	ČERVENEC 2025	
STAVBA	Most ev. č. 05-11-01 most přes potok Bajcůvka, Starý Bohumín				FORMÁT	A4	
					MĚŘÍTKO		
					STUPEŇ	DPZ+DPS	
					ČÍSLO ZAKÁZKY	PD/001/5	
OBSAH PŘÍLOHY	SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA				ČÍSLO PŘÍLOHY	B	

# **MOST EV. Č. 05-11-01 MOST PŘES POTOK BAJCŮVKA, STARÝ BOHUMÍN**

DPZ+DPS

## **B – SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA**

Zpracováno podle vyhl. č. 227/2024 Sb., příloha 1.

### **OBSAH:**

1. CELKOVÝ POPIS ÚZEMÍ A STAVBY	2
2. URBANISTICKÉ A ZÁKLADNÍ ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ URBANISMUS	10
3. ZÁKLADNÍ STAVEBNĚ TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ ŘEŠENÍ	10
4. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	16
5. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ A ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	16
6. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	17
7. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	17
8. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	18
9. OCHRANA OBYVATELSTVA	18
10. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	19

## 1. CELKOVÝ POPIS ÚZEMÍ A STAVBY

- a) Základní popis stavby; u změny staveb údaje o jejich současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené komunikaci, údaje o dotčené dráze nebo objektu - kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.

Stavba počítá s kompletní náhradou stávajícího mostu novým. V současné době je na místě stavby mostní objekt, který je součástí směrově nerozdělné místní komunikace č. 05-11 v majetku i ve správě města Bohumín. Místní komunikace 05-11 je ulicí Dlouhá a propojuje ulice Malá s ulicí Ostravská ve městě Bohumín. V dotčeném úseku ulice je komunikace křížena přírodní vodotečí Bajcůvka. Most byl postaven, dle reliéfního vyznačení letopočtu na boku pravého krajního trámu, v roce 1958, jeho stáří tedy je téměř 70 let. Přemostňuje výše zmiňovaný potok. Mosty se navrhuje na životnost 100 let. Na základě pravidelných hlavních či mimořádných prohlídek mostu je klasifikován stav spodní stavby jako VI – velmi špatný, nosné konstrukce jako VI – velmi špatný a použitelnost jako IV – omezeně použitelný. Zatížitelnost mostu je snížena na 3,5/3,5/- tuny. Obvyklá zatížitelnost mostů je min. 32/80/180/20 tun, kdežto současná zatížitelnost mostu ev. č. 05-11-01 stanovuje podmínku osazení dopravního značení B13 a E13 (limit pro osazení DZ je 26/48 tun).

Na základě těchto skutečností přistoupil majitel a správce mostu k zadání tohoto projektu rekonstrukce mostu. Po prohlídce mostu projektant doporučil rozsah a intenzitu budoucích oprav následovně, s ohledem na stav mostu, zejména stav nosné konstrukce, doporučuje provést rekonstrukci nejpozději do roku 2026 a to tak, že stávající most bude demolován a na jeho místě bude postaven most nový. Vizuální prohlídka stávajícího mostu prokázala zásadní statické poruchy nosné konstrukce mostu (trhliny, kaverny, odpad betonu, obnažená korodující nosná výztuž).

Rekonstrukcí mostu dojde ke zvýšení zatížitelnosti na zatížitelnost min. 32/80/196 tun. Most po rekonstrukci nebude nutné osadit dopravním značením B13 a E13 (most bude provozovaný bez omezení).

Realizace rekonstrukce mostu bude prováděna za úplné uzavírky. Provoz aut bude sveden na objízdnu trasu po místních komunikacích ulic Dlouhá, Malá a Ostravská a po krajské komunikaci II/471 (ulice Slezská). Doba prací je odhadnuta na 4 měsíce.

- b) Charakteristika území a stavebního pozemku, dosavadní využití a zastavěnost území, v případě vodních děl popis povodí, stávající soustavy vodních děl a propojení s dalšími vodními díly, poloha vzhledem k poddolovanému území, charakteristika horninového prostředí včetně hydrogeologických poměrů, poloha vzhledem k záplavovému území, řešení ochrany před povodní, způsob zajištění bezpečnosti vodního díla při povodních apod.

Na stavebních pozemcích stojí stávající silniční komunikace, silniční most, koryto vodoteče. Využití pozemků je pro silniční dopravu. Pozemky stavby leží v částečně zastavěné průmyslové části města. Jedná se o intravilán. V okolí stavby se nachází obytné a průmyslové jednopodlažní stavby, průmyslové areály a pole.

Území není poddolované. Horninové prostředí neobsahuje podzemní vody, plyny a neobnovitelné přírodní zdroje. Hydrogeologické poměry jsou dány vodotečí. Vrchní vrstvy podloží tvoří propustné štěrky, písky a hlíny.

Záplavové území pro  $Q_{100}$  není určeno. Ochrana stavby před povodní je zajištěna výpočtem průtoku  $Q_{100}$ , při provádění pak havarijním a povodňovým plánem.

c) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací a územními opatřeními nebo s cíli a úkoly územního plánování, a s požadavky na ochranu kulturně historických, architektonických, archeologických a urbanistických hodnot v území

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací a územními opatřeními nebo s cíli a úkoly územního plánování, a s požadavky na ochranu kulturně historických, architektonických, archeologických a urbanistických hodnot v území.

Platná územně plánovací dokumentace města Bohumín (Územní plán obce Bohumín Vydání OZV č. 3/2021 - Opatření obecné povahy města Bohumína – změna č. 1 Územního plánu Bohumín) byla schválena s účinností od 3. 7. 2021. Dotčená komunikace je v územním plánu vedena jako plocha silniční dopravy (DS) a veřejných prostranství (P). Způsob využití pozemků je v katastru nemovitostí uveden jako ostatní plocha, vodní plocha, orná půda a trvalý travní porost.

Majitelem těchto pozemků je vlastník komunikace Město Bohumín, Česká republika ve správě Státního pozemkového úřadu a soukromá firma.

d) Výčet a závěry průzkumů

Nebyl prováděn žádný průzkum mostu.

e) Informace o nutnosti povolení výjimky z požadavků na výstavbu

Není vyžadována výjimka z požadavků na výstavbu.

f) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika území, včetně ložisek a prognózních zdrojů nerostů a zdrojů podzemních vod, údaje o odtokových poměrech, poloze vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Zájmové území náleží dle geomorfologického členění ČR (geoportál ČÚZK) do systému Alpsko-himalájského, provincii Západní Karpaty, subprovincii Vněkarpatské sníženiny, oblasti Severní vněkarpatské sníženiny, celku a podcelku Ostravská pánev, okrsku Ostravská niva.

Ostravská niva leží ve východní a jižní části Ostravské pánve, je tvořena souvrstvími čtvrtohorních říčních sedimentů, zejména holocénními písčitohlinitými nánosy a pleistocénními štěrkopísky. Nižší stupeň holocénní údolní nivy je pokryt antropogenními návozy a haldami (Demek a kol. 1986).

Zájmový prostor leží na okraji zástavby Starého Bohumína, v nivě toku Odry. Nadmořská výška v místě mostu činí cca 199 m n. m.

Z regionálně geologického hlediska (dle geologické mapy ČR 1:500 000) leží lokalita v oblasti Západních Karpat, regionu Terciér Karpat, subregionu terciér Alpsko-karpatské předhlubně a vnitrohorských pánví, útvaru neogén, oddělení střední miocén (spodní bádén).

Dle geologické mapy 1:500 000 tvoří předkvartérní podloží zájmové lokality mořské vápnité jíly. Kvartérní pokryv je dle geologické mapy 1:50 000 tvořen nečleněnými fluvialními/glacifluviálními sedimenty (jíly, písky, štěrky), ale místy také antropogenními navážkami.

## HYDROGEOLOGICKÉ POMĚRY

Dle geoportálu heis.vuv.cz území spadá do povodí toku řeky Odry (povodí I. řádu) s číslem hydrologického pořadí 2. Dále do povodí 2. řádu Ostravice a Odry od Ostravice po Olši a Olše, do povodí 3. řádu Odry od Ostravice po Olši (2-03-02) a 4. řádu Odry (2-03-02-0110). Zájmový most vede přes tok Bajcůvka.

Podle stejných mapových podkladů náleží zájmová lokalita do hydrogeologického rajónu základní vrstvy „Ostravská pánev – ostravská část“ (ID 2261), kde jsou podzemní vody vázány v rámci nevymezeného kolektoru s průlinovou propustností ve štěrkopískových sedimentech. Hladina podzemní vody v tomto kolektoru je volná, s mineralizací  $\Rightarrow 1 \text{ g/l}$  a převažujícím chemismem  $\text{Ca-Na-HCO}_3\text{-SO}_4$ .

Kvartérní zvodnění je vázáno na fluviální a glacifluviální nivní sedimenty – štěrky, písky a písčité jíly.

Území se nenachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV), dle stejných podkladů se nenachází ani v ochranném pásmu vodních zdrojů.

Zájmové území se nachází v aktivním záplavovém území.

V rámci průzkumu byla podzemní voda (kvartérní zvodeň) zastižena ve vrstvě fluviálních jílu písčitých, resp. nad stropem fluviálních písků. Po ukončení vrtných prací se ustálila v úrovni 2,7 m p. t. (cca 195,3 m n. m.). Hladinu podzemní vody hodnotíme jako volnou až mírně napjatou.

## INŽENÝRSKOGEOLOGICKÉ POMĚRY

Provedenými průzkumnými pracemi byl v zájmovém území ověřen tento geologický profil:

### *Kulturní zeminy*

Sonda byla hloubena na okraji přilehlého pole, svrchní část horizontu je tedy do hloubky 0,2 m tvořena kulturními zeminami charakteru humózních hlín s nízkou plasticitou, pevné konzistence, které místy obsahují valouny štěrku.

Dle ČSN P 73 1005 řadíme navážky do tříd zemin F5 ML O. Dle stejné normy je řadíme do třídy těžitelnosti I (dle 73 3050 do třídy 3.) a vrtatelnosti I. S ohledem na hlubší zakládání mostu nepřisuzujeme této vrstvě geotechnické charakteristiky.

### *Fluviální jíly*

Pod kulturními zeminami byly zastiženy fluviální jíly. Do 1,3 m p. t. se jednalo o jíly s nízkou plasticitou, níže do 3,0 m p. t. o jíly písčité, dle laboratorních rozborů až s nízkou plasticitou. Konzistence jílu je shora pevná, od cca 2,3 m p. t. je vlivem nasycení podzemní vodou měkká. Barva jílu je světle hnědá s šedými smouhami. Lokálně mohou obsahovat příměs valounů štěrku.

Dle ČSN P 73 1005 řadíme tyto zeminy do tříd F6 CL – F4 CS, dále do třídy těžitelnosti I (dle ČSN 73 3050 do třídy 3.) a do třídy vrtatelnosti I. Níže uvádíme jejich geotechnické charakteristiky:

**Geotechnické charakteristiky fluvialních jíílů**

Fluviální jíly – F6 CL pevné konzistence (do 2,3 m p. t.)			
veličina	symbol	jednotka	hodnota
Modul deformace	$E_{\text{def}}$	(MPa)	3,0 – 5,0
Objemová tíha	$\gamma$	(kN.m <sup>-3</sup> )	21,0
Efektivní soudržnost	$c_{\text{ef}}$	(kPa)	12,0
Efektivní úhel vnitřního tření	$\Phi_{\text{ef}}$	(°)	20,0
Poissonovo číslo	$\nu$	-	0,40
Fluviální jíly – F6 CL – F4 CS měkké konzistence (2,3 – 3,0 m p. t.)			
veličina	symbol	jednotka	hodnota
Modul deformace	$E_{\text{def}}$	(MPa)	1,5
Objemová tíha	$\gamma$	(kN.m <sup>-3</sup> )	18,6*
Efektivní soudržnost	$c_{\text{ef}}$	(kPa)	8,0 – 10,0
Efektivní úhel vnitřního tření	$\Phi_{\text{ef}}$	(°)	18,0 – 22,0
Poissonovo číslo	$\nu$	-	0,35 – 0,40
* laboratorně zjištěné			

*Fluviální a glacifluviální pisky*

Pod vrstvou jíílů byla do hloubky 4,2 m p. t. zastižena vrstva fluvialních, od 4,0 m glacifluviálních písků. Jedná se o pisky s příměsí jemnozrnné zeminy, místy zajiřované, jsou středně ulehlé, jemně až střednězrnné. Vrstva písků je plně zvodněná. Barva zemin je světle až tmavě šedá.

Dle ČSN P 73 1005 je řadíme do třídy zeminy S3 S-F, dále do třídy těžitelnosti I (dle ČSN 73 3050 do třídy 4.) a s ohledem na zvodnění do II. třídy vrtatelnosti (Zvodnění písků bude komplikovat případné pilotážní práce – hrozí ztekucování). Pískům přiřazujeme následující geotechnické charakteristiky:

**Geotechnické charakteristiky fluvialních/glacifluviálních písků**

Fluviální / glacifluviální pisky – S3 S-F			
veličina	symbol	jednotka	hodnota
Modul deformace	$E_{\text{def}}$	(MPa)	2,0 – 8,0
Objemová tíha	$\gamma$	(kN.m <sup>-3</sup> )	17,5
Efektivní soudržnost	$c_{\text{ef}}$	(kPa)	0
Efektivní úhel vnitřního tření	$\Phi_{\text{ef}}$	(°)	28,0
Poissonovo číslo	$\nu$	-	0,30

*Glacifluviální šterky*

Od hloubky 4,2 m p. t. byly zastiženy glacifluviální šterky s příměsí jemnozrnné zeminy. Šterky jsou ulehlé a plně zvodněné, střední až hrubé. Jsou tvořené převážně zaoblenými valouny křemene a pískovce velikosti 1–3 cm, při bázi až 8 cm. Lokálně obsahují drobná ostrohranná eratika (nordické žuly). Mezerní hmota je písčítá.

Dle ČSN P 73 1005 tyto vrstvy řadíme do třídy G3 G-F. Šterky dále řadíme do třídy těžitelnosti I (dle ČSN 73 3050 do třídy 3. – 4., hrubé 4.) a do třídy vrtatelnosti I – II, v případě výskytu hrubších valounů II. Níže uvádíme jejich geotechnické charakteristiky:

**Geotechnické charakteristiky fluvialních štěrků**

Fluviální štěrky – G3 G-F			
veličina	symbol	jednotka	hodnota
Modul deformace	$E_{\text{def}}$	(MPa)	80,0
Objemová tíha	$\gamma$	(kN.m <sup>-3</sup> )	19,0
Efektivní soudržnost	$c_{\text{ef}}$	(kPa)	0,0
Efektivní úhel vnitřního tření	$\Phi_{\text{ef}}$	(°)	30,0 – 35,0
Poissonovo číslo	$\nu$	-	0,25

**PODZEMNÍ VODA**

Podzemní voda je vázána v průlinovém kolektoru na granulometricky propustné vrstvy fluvialních sedimentů – písčité jíly, písky a štěrky. Hladina podzemní vody je volná. Naražená hladina podzemní vody nebyla zcela zřejmá (od 2,3 m p. t. měkké, vodou nasycené jíly), po ukončení vrtných prací se ustálila v úrovni 2,7 m p. t.

Pro posouzení agresivity podzemní vody na základové konstrukce byl ze sondy odebrán vzorek podzemní vody. Z provedených rozborů vyplývá, že se jedná o vodu velmi tvrdou ( $T_{\text{celk.}} = 4,61 \text{ mmol/l}$ ) a slabě zásaditou ( $\text{pH} = 8,2$ ).

Z hlediska agresivních účinků na základové konstrukce hodnotíme podzemní vodu dle ČSN 03 8375 („Ochrana kovových potrubí uložených v půdě nebo ve vodě proti korozi“) jako velmi vysoce agresivní vlivem konduktivity ( $149 \text{ mS/m}$ ) a  $\text{SO}_3+\text{Cl}$  ( $306 \text{ mg/l}$ ).

Ve smyslu ČSN EN 206+A1 voda není agresivní na beton. Hodnota pH je vyšší než hodnoty uváděné normou. Hodnoty parametrů  $\text{NH}_4^+$ ,  $\text{CO}_2$  agres. dle Heyera,  $\text{SO}_4^{2-}$  a  $\text{Mg}^{2+}$  jsou nižší než hodnoty uváděné normou.

**VYHODNOCENÍ A DOPORUČENÍ**

Z hlediska ČSN P 73 1005 hodnotíme budoucí stavbu mostu jako konstrukci náročnou (nestanoví-li projektant jinak), inženýrskogeologické poměry jako složité s ohledem na přítomnost podzemní vody, která může negativně ovlivňovat zakládání.

Při návrhu základů doporučujeme postupovat dle zásad 3. geotechnické kategorie.

V rámci průzkumu byla na levém břehu Bajcůvky proveden jádrový vrt JV-1, který byl realizován do hloubky 8,0 m p. t. Místo vrtu muselo být oproti původnímu návrhu upraveno s ohledem na přístup pro vrtnou soupravu.

V případě plošného zakládání by dno výkopu tvořily měkké fluviální jíly F4 CS – F6 CL (uvažováno 1,0 m pod stávající dno toku). Plošné zakládání by bylo komplikováno přítokem podzemní vody a vody z toku. Jámu by proto bylo nutné hloubit pod ochranným pažením a počítat s možným čerpáním podzemní vody ze stavební jámy. Výkopové práce by probíhaly v zeminách I. třídy těžitelnosti (dle ČSN 73 3050 tříd 3.). Dále by bylo nutné provést dočasné zajímkování potoka a přečerpávání vody po dobu prací.

Jako vhodnější varianta se nám jeví zakládání hlubinné na pilotách vetknutých do vrstvy štěrků třídy G3 G-F, které byly zastiženy od hloubky 4,2 m p. t. (cca 193,8 m n. m.).

Pilotážní práce by probíhaly v zeminách I. až II. třídy vrtatelnosti. Do II. třídy vrtatelnosti spadají písky, které jsou zvodněné a budou hrozit ztekucováním, dále také štěrky, které byly směrem k bázi vrtu hrubé, tvořené četnými valouny křemene.

Rozměry a finální hloubku vetknutí/opření pilot je nutné určit statickým výpočtem.

Při pilotáži je třeba brát v potaz zvodnění (od 2,7 m p. t.) a z toho vyplývající potřebu pažení. Hladina podzemní vody je volná, voda není agresivní na beton, ale je velmi vysoce agresivní na ocelové konstrukce.

Pro ověření zemin/hornin odpovídající třídy kvality doporučujeme pilotáž provádět pod odborným dozorem.

*g) Stávající ochrana území a staveb podle jiných právních předpisů, včetně rozsahu omezení a podmínek pro ochranu*

Most se nenachází v městské památkové rezervaci, památkové zóně, zvláště chráněném území, záplavovém území apod. Stávající ochranná a bezpečnostní pásma se týkají ochranného pásma místní komunikace a ochranná pásma inženýrských sítí. Rozsah omezení a podmínky ochrany stanoví vyjádření správců dotčených sítí, silnic a dráhy. V místě stavby se nachází nadzemní a podzemní vedení VN (ČEZ DISTRIBUCE a.s.) a nadzemní vedení NN (ŘSD s.p.).

Ochranná pásma inženýrských sítí obecně:

Elektrické vedení

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

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

10,0 m – u venkovního vedení

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

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

7 m – vodiče bez izolace

2 m – vodiče s izolací

1 m – závěsná kabelová vedení

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

12 m – napětí od 35 kV do 110 kV

15 m – napětí od 110 kV do 220 kV

20 m – napětí od 220 kV do 400 kV

30 m – napětí nad 400 kV

Podzemní vedení

1 m – napětí do 110 kV

3 m – napětí nad 110 kV

Plynovodní zařízení

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



- 1 m – plynovod do 4 bar v obci
- 2 m – plynovod do 4 bar mimo obec
- 2 m – plynovod 4-40 bar
- 4 m – plynovod nad 40 bar

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

Telekomunikační 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, 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.

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 samostatné příloze „DOKLADY“ a tímto tvoří nedílnou součást projektové dokumentace. Zhotovitel a všichni zúčastnění realizace jsou povinni se s nimi seznámit a řídit se jimi.

#### h) Vliv staveb na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv staveb na odtokové poměry v území, požadavky na asanace, odstraňování staveb a kácení dřevin

Oprava mostu nebude mít vliv na okolní stavby a pozemky. Odtokové poměry na území stavby se nezmění. Není nutná ochrana okolí stavby.

Stavba nového mostu vyvolá demolici stávajícího mostu.

Tato stavba vyvolá nutnost kácení 1 ks stromu javoru s obvodem kmene 103 cm a dále kácení dřevin do obvodu 80 cm, které bude nutné z důvodu opevnění koryta vodoteče a provedení výkopových a násypových prací. Mýcená plocha keřů je do 10 m<sup>2</sup> a kácení 10 ks menších stromů je do obvodu 30-79 cm.

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

Na stavbě se vyskytují pozemky pod ochranou zemědělského půdního fondu (dále jen ZPF). Nedojde k dotčení pozemků určených k plnění funkce lesa (dále jen PUPFL).

ZPF bude dotčeno jak dočasně, tak trvale.

j) Navrhovaná a vznikající ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů, včetně seznamu pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých ochranné nebo bezpečnostní pásmo vznikne, bezpečnostní vzdálenost muničního skladiště s rizikem střepinového účinku určena podle jiného právního předpisu

Na stavbě se nenavrhují vznik nových ochranných a bezpečnostních pásem.

k) Požadavky na monitoring a sledování přetvoření

Na stavbě se nenavrhují sledování průhybů nosné konstrukce.

l) Navrhované parametry záměru podle jednotlivých druhů staveb

Kategorie:	MO2 6/6/30
Návrhová rychlost:	30 km/h
Šírkové uspořádání:	směrově nerozdělená silnice, 2 pruhy
Délka hlavní trasy:	42,08 m
Dopravní kapacity:	neurčeno
Sčítání dopravy:	neprovedeno
Technologie a zařízení:	-

m) Informace o vydaných rozhodnutích o souhlasu s odchylným řešením oproti řešení vyplývajícím z právních předpisů a technických norem nebo technických dokumentů, případně souhlasu s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení

Neobsazeno.

n) Limitní bilance staveb

Potřeby a spotřeby médií a hmot: Most a silnice nemají potřeby a spotřeby médií a hmot.

Hospodaření se srážkovou vodou: Srážková voda bude povrchově svedena do vodoteče.

Celkové produkované množství, druhy a kategorie odpadů a emisí: Most a silnice neprodukují odpady.

Bilance vodní nádrže, zajištění minimálního zůstatkového průtoku, definování neškodného odtoku, stanovení kapacity koryt, definování požadavků na zásobování vodou, množství odpadních vod apod.: Nejsou předmětem tohoto projektu.

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

Nejsou kladeny žádné požadavky na kapacity těchto vedení a sítí.

*p) Základní předpoklady výstavby*

Časové údaje o realizaci staveb: Realizace bude prováděna v jedné stavební sezóně.

Členění na etapy: Stavba nebude členěna na etapy.

Věcné a časové vazby staveb: Vazby na jiné stavby nejsou.

Podmiňující, vyvolané a související investice: Žádné tyto další investice nejsou.

*q) Základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby*

Dopředu nelze stanovit potřebu předčasného užívání stavby. Ale je pravděpodobné, že to bude nutné vzhledem k co nejkratšímu uvedení do provozu s ohledem na dopravní omezení na dotčených silnicích.

*r) Seznam výsledků zeměměřických činností podle jiného právního předpisu, pokud mají podle projektu výsledků zeměměřických činností vzniknout v souvislosti s povolením stavby*

Nejsou předepsány žádné zeměměřické činnosti v souvislosti s povolením stavby.

## **2. URBANISTICKÉ A ZÁKLADNÍ ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ URBANISMUS**

(kompozice prostorového řešení a základní architektonické řešení)

Jelikož jde o opravu mostu formou kompletní výměny mostu, které nejsou pohledově exponované nebo architektonicky významné, nebylo zkoumáno architektonické a výtvarné hledisko stavby. Vzhledem k umístění mostu v intravilánu bylo projektantem zvoleno odpovídající architektonické a výtvarné řešení – jednoduchý mostní objekt v přirozených barvách použitého materiálu – betonu a kamene. Zábradlí na mostě bude tvořeno ocelové mostního typu jako nyní.

Plán opravy stávajícího mostu zapadá do urbanistických plánů v této lokalitě.

## **3. ZÁKLADNÍ STAVEBNĚ TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ ŘEŠENÍ**

### 3.1. Celková koncepce stavebně technického a technologického řešení

a) Popis celkové koncepce stavebně technického, technologického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech

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

Objekt SO 001 – Demolice – řeší odstranění stávajícího mostu.

Objekt SO 101 – Dopravně inženýrská opatření – určuje objízdné trasy po dobu stavby.

Objekt SO 201 – Most – je hlavní stavební objekt pro tuto stavbu.

b) Celková balance nároků všech druhů energií

Při provozu stavby nebude vznikat potřeba odběrů energií.

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

Při provozu stavby nebude vznikat odpadní materiál.

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

Stavba neřeší veřejné sítě komunikačních vedení nebo jejich zařízení.

e) Parametry technologie

Žádné technologie nebudou při provozu stavby používány.

### 3.2. Celkové řešení podmínek přístupnosti

a) Celkové řešení přístupnosti, se specifikací jednotlivých částí, které podléhají požadavkům na přístupnost, včetně dopadů předčasného užívání a zkušebního provozu a vlivu na okolí,

Předmětem je změna dokončené stavby dopravní infrastruktury, která leží v intravilánu, tj. uvnitř zastavěného území. Řešení podmínek přístupnosti proto není na této stavbě nutné řešit.

b) Popis navržených opatření - zejména přístup ke stavbě, prostory stavby a systémy určené pro užívání veřejností, zejména informační a orientační systém stavby,

Dtto odstavec a).

c) Popis dopadů na přístupnost z hlediska uplatnění závažných územně technických nebo stavebně technických důvodů nebo jiných veřejných zájmů

Dtto odstavec a).

### 3.3. Zásady bezpečnosti při užívání stavby

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

### 3.4. Základní technický popis stavebních objektů

Po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech se uvede jejich výčet, označení a základní charakteristiky.

#### *a) Popis stávajícího stavu*

Mostní objekt je o jednom poli. Jedná se ŽB monolitický trámový most. Most je kolmý. Délka NK mostu je cca 6,50 m, kolmá světlost a v tomto případě i délka přemostění je cca 5,35 m. Nosnou konstrukci tvoří 7 ks ŽB monolitických trámů 300/300 mm s ŽB monolitickou deskou mostovky tloušťky cca 150 mm. Stavební i úložná výška mostu je 0,830 m, šířka NK je cca 6,20 m, celková šířka mostu je cca 6,30 m.

Spodní stavbu tvoří dvě masivní opěry. Opěry i kolmá krátká křídla jsou z monolitického betonu. Délka opěr je cca 6,00 m, výška cca 2,50 m, tloušťka cca 0,80 až 1,00 m. Založení je plošné.

Mostní římsy jsou monolitické betonové 200/400 mm zcela přesypané nezpevněnou krajnicí vozovky. Chodník na mostě není. Vozovka je asfaltová šířky cca 3,60 m a tloušťky cca 0,10 m. Zábradlí vlevo i vpravo je ocelové celkové výšky 0,80 m s vodorovnou výplní. Typově jde o nenormové mostní zábradlí s nenormovou výškou. Příčný sklon vozovky na mostě je jednostranný cca 1,4 %. Podélný spád komunikace na mostě je cca 0,0 až 0,5 % od OP1 k OP2. Výška obruby je 0 cm, krajnice vozovky je přesypaná přes výškovou úroveň říms.

Odvodnění mostu je přes okraje mostu volně do vodoteče. Odvodňovače nejsou.

V předpolích mostu je osazeno svislé dopravní značení (SDZ) B13 - 3,5 t omezující zatížitelnost mostu.

Most je šířkově dvoupruhový, ale komunikace na něm je jednopruhá bez osazeného SDZ P7 a P8.

#### *b) Popis navrženého stavebně technického a konstrukčního řešení*

##### **Objekt SO 001 – Demolice mostu**

Objekt řeší demolici stávajícího mostu.

##### **Objekt SO 101 – Dopravně inženýrská opatření**

Bude používáno pouze po dobu stavby mostu jako dočasné. Stavba bude prováděna za uzavírky mostu. Doprava bude vedena po objízdné trase.

##### **Objekt SO 201 – Most**

Navrhuje stavbu nového mostu.

#### Pozemní komunikace

Tento projekt předpokládá minimální úpravy vedení pozemní komunikace. Směrově bude zachováno stávající vedení. Osa komunikace je na mostě směrově v přímé.

Výškově bude niveleta na mostě mírně upravena, ale v zásadě bude kopírovat stávající podélný spád silnice. Niveleta v předpolí mostu a na něm je ve spádu +0,70 %, poté se lomí do spádu -1,23 % a poté přechází do spádu +0,56 %.

Na mostě bude provedena komunikace s mírným rozšířením v přímé. Základní šířka jízdního pruhu je 2,50 m. Základní šířka zpevnění dvoupruhové komunikace tak je 5,00 m. Šířka

mezi obrubami včetně vodících proužků činí 5,50 m. Volná šířka na mostě tak poté bude 6,00 m, most bude bez chodníku. Toto odpovídá komunikaci MO2 6/6/30. Na předmostích šířkové uspořádání komunikace plynule přechází na stávající stav, která je cca 4 m zpevnění.

Příčný sklon na mostě je konstantní, střechovitý 2,5 % k oběma římsám. V předpolích mostu se sklon plynule mění a napojuje se na stávající stav.

Na začátku i konci úseku bude nový stav plynule navazovat na stávající úseky komunikace. Délka úpravy komunikace je 42,08 m. Podrobně je výškové, směrové a sklonové vedení komunikace zpracováno v příloze Podélný profil komunikace.

Vozovka v předpolích mostu bude nové skladby obrusná vrstva z asfaltového betonu ACO 11+ tl. 50 mm, ložná vrstva z asfaltového betonu ACP 16+ tl. 70 mm a podkladní vrstvy ze ŠD tl.  $2 \times 150 = 300$  mm, celkem tedy 420 mm. Vozovka navržena dle TP 170 pro TDZ VI a D1.

#### Odvodnění pozemní komunikace

Odvodnění komunikace je na mostě řešeno příčným sklonem a podélným spádem mimo těleso mostu. Mostní odvodňovače na mostě nebudou. Voda z celého mostu bude svedena v předpolích OP1 mostu povrchovými skluzy do koryta vodoteče. Odvodnění izolace bude do předpolí OP1 mostu drenážním polymerbetonem v úžlabí mostovky NK.

#### Mostní objekt

Oprava se týká mostu ev. č. 05-11-01. Most bude postaven nový.

Na mostě bude rozšířeno šířkové uspořádání komunikace. Šířka mezi obrubami bude činit 5,50 m. Šířka jízdních pruhů  $2 \times 2,50$  m bez rozšíření v přímé. Na mostě nebude zřízen žádný chodník. Obruby budou výšky 150 mm. Římsy budou monolitické kotvené do nosné konstrukce vodotěsnými kotvami. Výškově bude niveleta na mostě zachována. Niveleta na mostě je v jednotném podélném spádu 0,70 % k OP1. Příčný sklon je konstantní, střechovitý 2,5 % k oběma římsám.

Nosná konstrukce bude monolitický rám z železobetonu C 30/37 XF2. Mostovka (příčel) bude mít výškově proměnnou tloušťku od 360 mm do 560 mm. Rozpětí rámu bude 5,60 m. Délka přemostění bude a v tomto případě i kolmá světlost je 5,00 m. Most je kolmý 100,0 g. Šířka mostovky bude činit 6,20 m.

Založení nových opěr bude na plošných základech s podporou mikropilot (vetknutí). Základy budou vetknuty do mikropilot. Tloušťka základů je 0,60 m, šířka 2,10 m, tloušťka dříků opěr (stojek) bude 600 mm. Vše bude provedeno ze železobetonu C30/37 XF2. Staticky půjde o vetknutý rám, integrovaný most. Most nebude osazen mostními závěry.

Vozovka na mostě bude dvouvrstvá tl. 95 mm. Izolace celoplošná z natavovaných asfaltových pásů tl. 5,00 mm na pečetici vrstvu. Ochrana izolace MA 16 IV tl. 45 mm. Obrusná vrstva ACO 11+ tl. 50 mm. Přechodová oblast bude tvořena drenážním betonem a štěrkem. Odvodnění rubu opěr bude provedeno drenáží s vývodem přes levá mostní křídla do koryta vodoteče ve svahovém opevnění.

Most bude doplněn rovnoběžnými mostními křídly délky 2,50 m.

#### Bezpečnostní zařízení

Obruby budou výšky min. 150 mm. Na římsách bude ocelové zábradlí výšky min. 1,1 m. Bude to mostní zábradlí se svislou výplní.

#### Dopravní značky a zařízení

Po opravě nebude na vozovku provedeno žádné vodorovné dopravní značení. Stávající značky B13 budou odstraněny, protože se předpokládá zvýšení zatížitelnosti min. na 26/48 tun.

Most bude označen tabulkami s jeho evidenčním číslem. Na vnější straně pravé mostní římsy bude uprostřed rozpětí reliéfně vyznačen rok výstavby. Po dobu opravy mostu bude osazeno dočasné dopravní značení.

- c) Popis navrženého řešení vodního díla s ohledem na jeho charakter a účel, návrhová kapacita, kategorizace vodního díla pro potřeby technickobezpečnostního dohledu apod.

Neobsazeno.

### 3.5. **Technologické řešení - základní popis technických a technologických objektů a zařízení**

- a) Popis stávajícího stavu

Ve stávajícím stavu není na mostě žádné technologické zařízení.

- b) Popis navrženého řešení

Projekt nenavrhuje na most žádné technologické zařízení.

- c) Energetické výpočty

Nebyly prováděny energetické výpočty.

- d) U staveb technické infrastruktury - popis navrženého řešení zařízení, potřeby a spotřeby rozhodujících médií

Neobsazeno.

### 3.6. **Zásady požární bezpečnosti**

Charakteristiky a kritéria pro stanovení kategorie stavby podle požadavků jiného právního předpisu.

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

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

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

Stavba je významnou zásahovou cestou a příjezdovou komunikací umožňující pohyb hasičské a záchranářské techniky a také cestou evakuační.

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

Po dobu provádění opravy mostu nebude umožněn průjezd dopravy, tedy ani vozidel HZS.

- a) Výška stavby, zastavěná plocha, počet podlaží, počet osob, pro který je stavba určena, nebo jiný parametr stavby, zejména světlá výška podlaží nebo délka tunelu apod.

Neobsazeno.

- b) Kritéria - třída využití, přítomnost nebezpečných látek nebo jiných rizikových faktorů, prohlášení stavby za kulturní památku

Neobsazeno.

### **3.7. Úspora energie a tepelná ochrana budov**

Zohlednění plnění požadavků na energetickou náročnost, úsporu energie a tepelnou ochranu budov.

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

### **3.8. Hygienické požadavky na stavbu, požadavky na pracovní a komunální prostředí**

Zásady řešení parametrů stavby (větrání, vytápění, osvětlení, proslunění, stínění, zásobování vodou, odpadů apod.) a vlivu stavby na okolí (vibrace, hluk, zastínění, prašnost apod.)

Mostní objekt mohou mít negativní vliv na své okolí. Po opravě mostu bude zlepšen povrch komunikace a tím snížen hluk a vibrace od projíždějících aut. Most po opravě zlepší pracovní a komunální prostředí.

### **3.9. Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí**

- a) Protipovodňová opatření

Mostní objekty neovlivní stávající průtok  $Q_{100}$ .

- b) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Není zapotřebí budovat ochranu proti pronikání radonu z podloží.

- c) 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.

- d) Ochrana před technickou a přírodní seizmicitou

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

- e) Ochrana před agresivní a tlakovou podzemní vodou

Ochrana před agresivní vodou bude provedena zhotovením betonových konstrukcí z betonů vhodných pro dané prostředí a dále hydroizolacemi a nátěry. Není nutná ochrana před podzemní vodou.



*f) Ochrana před hlukem*

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

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

*g) Ochrana před ostatními účinky*

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

## **4. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU**

*Napojovací místa technické infrastruktury, přeložky, křížení se stavbami technické a dopravní infrastruktury a souběhy s nimi v případě, kdy je stavba umístěna v ochranném pásmu stavby technické nebo dopravní infrastruktury, nebo je-li ohrožena bezpečnost, připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky.*

Napojení na technickou infrastrukturu si vyžádá nutné přeložky, křížení nebo souběhy se stavbami technické a dopravní infrastruktury. Nebude ohrožena bezpečnost. Při provádění opravy mostu bude nutné všechny přeložky a opatření projednat se správcí sítí pro zajištění bezpečnosti i během provádění stavby.

## **5. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ A ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE**

*a) Popis dopravního řešení, u staveb drah včetně traťové a staniční dopravní technologie počátečního a cílového stavu, orientační návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření pro zajištění železniční dopravy po dobu stavby, požadavky na náhradní dopravu, dosažené zásadní dopravní parametry stavby (dynamický průběh rychlosti, propustnosti, linkové vedení, systémové jízdní doby apod.).*

Nový most upravuje křížení vodoteče se silnicí. Vodoteč se nebude při této stavbě upravovat. Pouze se provede opevnění koryta vodoteče kamenem do betonu pod mostem a v jeho obou předpolích. Provizorním opatření po dobu stavby bude řešeno objízdnou trasou. Stavba se nedotkne žádné železniční tratě.

b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu, přeložky, včetně pěších a cyklistických stezek a doprava v klidu

Napojení zůstane zachováno jako ve stávajícím stavu, tzv. z místní komunikace 05-11. Na mostě se neřeší doprava v klidu. Na mostě nebude zřízen chodník. Cyklistická stezka zřízena nebude.

c) Řešení přístupnosti a bezbariérového užívání

Most je intravilánu, takže je nutné řešit přístupnost a bezbariérovost. To bude splněna použitím výškových ramp ze zámkové dlažby, které umožní přechod ze silnice na mostní římsy.

## **6. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV**

Při provádění opravy dojde k nezbytnému kácení vzrostlých dřevin. 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.

Stávající zeleň v okolí mostu bude, pokud možno, zachována.

## **7. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA**

a) Vliv na životní prostředí a opatření vedoucí k minimalizaci negativních vlivů - zejména příroda a krajina, Natura 2000, omezení nežádoucích účinků venkovního osvětlení, přítomnost azbestu, hluk, vibrace, voda, odpady, půda, vliv na klima a ovzduší, včetně zařazení stacionárních zdrojů a zhodnocení souladu s opatřeními uvedenými v příslušném programu zlepšování kvality ovzduší podle jiného právního předpisu

Celkově lze hodnotit stavbu po dokončení jako pozitivní. Stavba nebude mít negativní vliv na přírodu a krajinu. Stavba nebude mít vliv na území Natura 2000. Trvalé venkovní osvětlení na stavbě bude zachováno. Na stavbě není přítomný azbest. Hluk a vibrace budou po dokončení opravy nižší. Vliv na vodu, půdu, klima a ovzduší nebude negativní. Odpady budou na stavbě prakticky nulové.

b) Způsob plnění podmínek závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí, je-li podkladem

Nevyžaduje se posouzení vlivů na životní prostředí EIA.

c) Popis souladu záměru s oznámením záměru podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, bylo-li zjišťovací řízení ukončeno se závěrem, že záměr nepodléhá dalšímu posuzování podle tohoto zákona

Dtto bod b).

- d) 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.

## 8. **CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ**

Zejména zásobování stavby vodou, způsob zneškodňování odpadních vod, využití a nakládání se srážkovými vodami, vodohospodářské řešení vodního díla a s ohledem na charakter interakce dopravní stavby s hydrogeologickým a hydrologickým režimem celého území apod.

Zásobování stavby vodou není potřeba. Odpadní vody se na stavbě nevyskytnou. Odvodnění komunikace je na mostě řešeno povrchovými svody do vodoteče.

## 9. **OCHRANA OBYVATELSTVA**

Splnění základních požadavků z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva.

- a) Způsob zajištění varování a informování obyvatelstva před hrozcí nebo nastalou mimořádnou událostí,

Mostní objekt – bez požadavků civilní ochrany.

- b) Způsob zajištění ukrytí obyvatelstva

Není nutné zajištění ukrytí obyvatelstva na této stavbě.

- c) Způsob zajištění ochrany před nebezpečnými účinky nebezpečných látek u staveb v zónách havarijního plánování

Není nutné zajistit tuto ochranu v rámci této stavby.

- d) Způsob zajištění ochrany před povodněmi

Není nutné zajištění před povodněmi.

- e) Způsob zajištění soběstačnosti stavby pro případ výpadku elektrické energie u staveb občanského vybavení

Není nutné zajištění před případnými výpadky elektrické energie na této stavbě.

- f) Způsob zajištění ochrany stávajících staveb civilní ochrany v území dotčeném stavbou nebo stavenišťem, jejich výčet, umístění a popis možného dotčení jejich funkce a provozuschopnosti

V dotčené oblasti nejsou stavby civilní ochrany.

## 10. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

- a) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, včetně zhodnocení potřeby návrhu dopravně inženýrských opatření

Staveniště bude napojeno přímo na dotčenou komunikaci. Napojení na technickou infrastrukturu během provádění stavby provede zhotovitel dle svých zvyklostí po dohodě s investorem. Před zahájením prací bude nutné aktualizovat předběžný návrh dopravně inženýrských opatření v SO 101.

- b) Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, odstraňování staveb a kácení dřevin atd.

Okolí staveniště si vyžádá ochranu z důvodů zajištění bezpečnosti silničního provozu. Stavební jáma bude zabezpečena dočasným plotem. Dojde k asanacím, odstraňování staveb a kácení dřevin.

- c) Vstup a vjezd na stavbu, přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy, včetně požadavků na obchozí trasy pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace a způsob zajištění bezpečnosti provozu

Vstup a vjezd na stavbu bude přímo z dotčené komunikace. Není nutné zřídit náhradní obchozí trasu, pohyb pěších osob v okolí stavby je prakticky nulový. Nebude navržena ani varianta obchozí trasy pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace, pohyb takových osob v okolí stavby je prakticky nulový.

- d) Popis zásad odvodnění staveniště

Voda ze staveniště bude přirozeně odtékat do vodoteče.

- e) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,

Stavba si vyžádá dočasný zábor pro staveniště. Tento zábor je na pozemcích investora a třetích stran. Dočasné zábory budou nutné v předpokládané ploše 300 m<sup>2</sup>. Trvalé zábory v předpokládané ploše 293 m<sup>2</sup> budou řešeny až po stavbě na základě geometrického plánu. Také věcná břemena budou zřízena až po dokončení stavby.

- f) Požadavky na ochranu životního prostředí při výstavbě – zejména opatření k minimalizaci dopadů při provádění stavby na životní prostředí, předcházení vzniku odpadů, třídění materiálů pro recyklaci za účelem materiálového využití včetně popisu opatření proti kontaminaci těchto materiálů, opatření při nakládání s azbestem, opatření na snížení hluku ze stavební činnosti a opatření proti prašnosti a nežádoucím účinkům venkovního osvětlení v noční době

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.

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.

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 platné legislativy. Většina odpadů bude přednostně použita zpětně na stavbě při recyklaci. V případě, že to nebude možné, budou odpady roztrženy a uloženy na příslušnou

skládku. Druhotné suroviny jako ocel apod. budou odvezeny do sběrný (kovošrotu). Nebezpečný odpad ve formě azbestu se na stavbě nevyskytne.

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

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

Ochrana 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.

Ochrana 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.

Ochrana 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 vod. 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.

Nežádoucím účinky venkovního osvětlení v noční době budou eliminovány na minimum.

#### g) 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. Součástí projektové dokumentace je „Plán BOZP“.

#### h) Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin, využitelnost zemin a hornin, plán na přemístění ornice a podornicových vrstev a plán rekultivace

Bilance zemních prací bude vyrovnaná – nedochází k budování nových násypů. Vytěžená zemina bude z větší části odvezena k uložení na vhodnou skládku a bude nahrazena vhodnou zeminou do silničních těles. Ornice a podornicové vrstvy budou vhodně skryty a uloženy. Humusní vrstvy budou na stavbě použity k rekultivaci.

#### i) Limity pro užití výškové mechanizace

Limit pro užití výškové mechanizace je nadzemní vedení VN v předpolí levé strany mostu.

- j) U stavby drah návrh optimálního postupu výstavby (časový plán, harmonogramy, zdůvodnění počtu etap, výluky apod.)

Neobsazeno.

- k) Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání), požadavky na průběh a způsob přípravy a realizace výstavby a další specifické požadavky

Stavba bude uvedena do provozu po dokončení mostního svršku.

- l) Stanovení podmínek pro provádění staveb z hlediska bezpečnosti leteckého provozu, provozních opatření na letišti, provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.

Stavba neovlivní letecký provoz. Nejsou stanoveny žádné podmínky pro provádění z tohoto hlediska.

- m) Návrh fází výstavby za účelem provedení kontrolních prohlídek

Kontrolní prohlídky budou prováděny min. v těchto krocích:

- 1) Po demolici stávajícího mostu
- 2) Po provedení mikropilot
- 3) Po osazení betonářské výztuže základů
- 4) Po osazení betonářské výztuže opěr
- 5) Po osazení betonářské výztuže nosné konstrukce
- 6) Po osazení betonářské výztuže říms
- 7) Po položení vozovkových vrstev a osazení bezpečnostního zařízení

- n) Dočasné objekty - jejich popis, včetně uvedení doby jejich trvání

Dočasný objekt bude objekt SO 101 pro dočasné dopravní značení. Objekt převede dopravu na objízdnu trasu. Doba trvání tohoto objektu závisí na harmonogramu stavby. Odhadovaná doba je cca 4 měsíce.

- o) Objízdne a náhradní trasy - požadavky a provedení

Objízdna a náhradní trasa bude vyznačena po okolních místních komunikacích a krajské komunikaci. Obchozí trasa i objízdna trasa pro cyklisty bude shodná s trasou pro auta.

- p) Zvláštní podmínky a požadavky na provádění stavby, organizaci staveniště a provádění prací na něm, vyplývající zejména z druhu stavebních prací, z ochranných nebo bezpečnostních pásem, vlastností staveniště, provádění za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.

Nejsou známy žádné zvláštní podmínky a požadavky na provádění.

V Brně, červenec 2025

Vypracoval: Ing. Ivo Prokop

