

III/3456 GOLČŮV JENÍKOV – MOST EV. Č. 3456-1

STAVEBNÍK:

Kraj Vysočina

Žižkova 1882/57, 587 33 Jihlava

INVESTOR:

Krajská správa a údržba silnic Vysočiny,

příspěvková organizace

Kosovská 1122/16, 586 01 Jihlava

GENERÁLNÍ PROJEKTANT:

Ing. Petr Šedivý

Bukovanská 393/15, 779 00 Olomouc - Droždín

PDPS

B

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK

VÝŠKOVÝ SYSTÉM: Bpv

HLAVNÍ PROJEKTANT	ING. PETR ŠEDIVÝ		Ing. Petr ŠEDIVÝ projektování mostů a inženýrských staveb Bukovanská 393/15 779 00 Olomouc - Droždín IČO 07912463, DIČ CZ8404155364	
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	ING. PETR ŠEDIVÝ			
VYPRACOVAL	ING. PETR ŠEDIVÝ			
KONTROLOVAL	ING. JAN ŠEDIVÝ			
KRAJ VYSOČINA	OBEC GOLČŮV JENÍKOV	K.Ú. GOLČŮV JENÍKOV	DATUM	06/2024
ČÁST: <h2>SOUHRNNÉ ŘEŠENÍ STAVBY</h2>			FORMÁT	
			MĚŘÍTKO	
			ÚČEL	PDPS
			ČÍS. ZAKÁZKY	1920
			ARCHIVNÍ ČÍS.	1920
PŘÍLOHA: <h2>SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA</h2>			ČÍS. SOUPRAVY	PŘÍLOHA <h2>B.1</h2>

III/3456 GOLČŮV JENÍKOV – MOST EV. Č. 3456-1

**STUPEŇ PROJEKTU:
PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY
(PDPS)**

**Část B
SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA**

OBSAH

0.	ÚVOD	6
1.	POPIS ÚZEMÍ STAVBY	6
1.1.	CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU, ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ A NEZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ, SOULAD NAVRHOVANÉ STAVBY S CHARAKTEREM ÚZEMÍ, DOSAVADNÍ VYUŽITÍ A ZASTAVĚNOST ÚZEMÍ	6
1.2.	ÚDAJE O SOULADU S ÚZEMNÍM ROZHODNUTÍM, VEŘEJNOPRÁVNÍ SMLOUVOU O UMÍSTĚNÍ STAVBY, ÚZEMNÍM SOUHLASEM	6
1.3.	ÚDAJE O SOULADU S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ, S CÍLI A ÚKOLY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ, VČETNĚ INFORMACE O VYDANÉ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACI	7
1.4.	GEOLOGICKÁ, GEOMORFOLOGICKÁ A HYDROGEOLOGICKÁ CHARAKTERISTIKA, VČETNĚ ZDROJŮ NEROSTŮ A PODZEMNÍCH VOD	7
1.4.1.	Geomorfologická charakteristika	7
1.4.2.	Geologická charakteristika	7
1.4.3.	Hydrogeologická charakteristika	7
1.4.4.	Klimatická regionalizace	7
1.5.	VÝČET A ZÁVĚRY PROVEDENÝCH PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ	8
1.5.1.	Výčet provedených průzkumů	8
1.5.2.	Závěry diagnostického průzkumu	8
1.5.2.1.	Pevnost zdiva	8
1.5.2.2.	Zkoušky betonu	8
1.5.2.3.	Kontrola předpínací výztuže nosníků KA-61	9
1.5.2.4.	Skladba vrstev na mostě	9
1.5.2.5.	Stav mostu	10
1.5.2.6.	Zatížitelnost mostu	10
1.5.3.	Závěry geotechnického průzkumu	10
1.5.3.1.	Vyhodnocení mechanických vlastností	10
1.5.3.2.	Závěr a doporučení	11
1.6.	OCHRANA ÚZEMÍ PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ	11
1.6.1.	Kulturní památky, památkové rezervace, památkové zóny	11
1.6.2.	Chráněná území	11
1.7.	POLOHA VZHEDEM K ZÁPLAVOVÉMU ÚZEMÍ, PODOLOVANÉMU ÚZEMÍ APOD.	11
1.8.	VLIV STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY, OCHRANA OKOLÍ, VLIV STAVBY NA ODTOKOVÉ POMĚRY V ÚZEMÍ	12
1.9.	POŽADAVKY NA ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN	12
1.9.1.	Asanace	12
1.9.2.	Demolice	12
1.9.3.	Kácení dřevin	12
1.10.	POŽADAVKY NA MAXIMÁLNÍ DOČASNÉ A TRVALÉ ZÁBORY ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU NEBO POZEMKŮ URČENÝCH K PLNĚNÍ FUNKCE LESA	12
1.10.1.	Zemědělský půdní fond	12
1.10.2.	Pozemky určené k plnění funkce lesa	13
1.11.	ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY - ZEJMÉNA MOŽNOST NAPOJENÍ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU, MOŽNOST BEZBARIÉROVÉHO PŘÍSTUPU K NAVRHOVANÉ STAVBĚ	13
1.12.	VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY STAVBY, PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ, SOUVISEJÍCÍ INVESTICE	13
1.13.	SEZNAM POZEMKŮ PODLE KATASTRU NEMOVITOSTÍ, NA KTERÝCH SE STAVBA UMÍSŤUJE A PROVÁDÍ ..	14

1.14.	SEZNAM POZEMKŮ PODLE KATASTRU NEMOVITOSTÍ, NA KTERÝCH VZNIKNE OCHRANNÉ NEBO BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO	14
1.15.	POŽADAVKY NA MONITORINGY A SLEDOVÁNÍ PŘETVOŘENÍ.....	14
1.16.	MOŽNOSTI NAPOJENÍ STAVBY NA VEŘEJNOU DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	14
2.	CELKOVÝ POPIS STAVBY	15
2.1.	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍHO UŽÍVÁNÍ.....	15
2.1.1.	<i>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</i>	<i>15</i>
2.1.2.	<i>Účel užívání stavby.....</i>	<i>15</i>
2.1.3.	<i>Trvalá nebo dočasná stavba.....</i>	<i>15</i>
2.1.4.	<i>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</i>	<i>16</i>
2.1.5.	<i>Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů</i>	<i>16</i>
2.1.6.	<i>Údaje o vydaném rozhodnutí stavebního úřadu</i>	<i>16</i>
2.1.7.	<i>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.</i>	<i>16</i>
2.1.8.	<i>Ochrana stavby podle jiných právních předpisů</i>	<i>17</i>
2.1.9.	<i>Základní bilance stavby</i>	<i>17</i>
2.1.9.1.	<i>Potřeby a spotřeby médií a hmot</i>	<i>17</i>
2.1.9.2.	<i>Hospodaření s dešťovou vodou</i>	<i>17</i>
2.1.9.3.	<i>Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí</i>	<i>17</i>
2.1.9.4.	<i>Třída energetické náročnosti budov.....</i>	<i>17</i>
2.1.10.	<i>Základní předpoklady výstavby - etapizace výstavby, časové údaje o zahájení, realizaci, dokončení stavby a předání stavby do užívání,</i>	<i>17</i>
2.1.11.	<i>Základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby.....</i>	<i>17</i>
2.1.12.	<i>Orientační náklady stavby.</i>	<i>18</i>
2.2.	CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ	18
2.2.1.	<i>Urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení</i>	<i>18</i>
2.2.2.	<i>Architektonické řešení - kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení.....</i>	<i>18</i>
2.3.	CELKOVÉ STAVEBNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....	18
2.3.1.	<i>Popis celkové koncepce stavebně technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech.....</i>	<i>18</i>
2.3.2.	<i>Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody (podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima)</i>	<i>18</i>
2.3.3.	<i>Celková spotřeba vody</i>	<i>18</i>
2.3.4.	<i>Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem</i>	<i>18</i>
2.3.5.	<i>Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě</i>	<i>19</i>
2.4.	BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY.....	19
2.5.	BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY	19
2.6.	ZÁKLADNÍ TECHNICKÝ POPIS STAVEBNÍCH OBJEKTŮ	19
2.6.1.	<i>Objekty přípravy staveniště</i>	<i>19</i>
2.6.1.1.	<i>SO 001 Demolice stávajícího mostu.....</i>	<i>19</i>

2.6.2.	<i>Objekty pozemních komunikací a jejich součástí</i>	20
2.6.2.1.	SO 110 Dopravně inženýrská opatření	20
2.6.3.	<i>Mostní objekty a zdi</i>	20
2.6.3.1.	SO 201 Most ev. č. 3456-1	20
2.6.4.	<i>Vodohospodářské objekty</i>	24
2.6.4.1.	SO 301 Přeložka kanalizace	24
2.6.5.	<i>Elektro a sdělovací objekty</i>	25
2.6.5.1.	SO 401 Přeložka veřejného osvětlení	25
2.6.5.2.	SO 402 Přeložka vedení ČEZ Distribuce	25
2.6.5.3.	SO 403 Přeložka vedení CETIN	26
2.7.	ZÁKLADNÍ POPIS TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ	26
2.8.	ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ	27
2.9.	ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA	27
2.10.	HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ	27
2.11.	ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ	27
2.11.1.	<i>Ochrana před pronikáním radonu z podloží</i>	27
2.11.2.	<i>Ochrana před bludnými proudy</i>	27
2.11.3.	<i>Ochrana před technickou seizmicitou</i>	27
2.11.4.	<i>Ochrana před hlukem</i>	27
2.11.5.	<i>Protipovodňová opatření</i>	27
2.11.6.	<i>Ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu apod.</i>	27
3.	PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	28
3.1.	NAPOJOVACÍ MÍSTA TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY	28
3.2.	PŘIPOJOVACÍ ROZMĚRY, VÝKONOVÉ KAPACITY A DÉLKY	28
4.	DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	28
4.1.	POPIS DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ VČETNĚ BEZBARIÉROVÝCH OPATŘENÍ PRO PŘÍSTUPNOST A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE	28
4.2.	NAPOJENÍ ÚZEMÍ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU	28
4.3.	DOPRAVA V KLIDU	28
4.4.	PĚŠÍ A CYKLISTICKÉ STEZKY	28
5.	ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	28
5.1.	TERÉNNÍ ÚPRAVY	28
5.2.	POUŽITÉ VEGETAČNÍ PRVKY	29
5.3.	BIOTECHNICKÁ, PROTIEROZNÍ OPATŘENÍ	29
6.	POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	29
6.1.	VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ - OVZDUŠÍ, HLUK, VODA, ODPADY A PŮDA	29
6.2.	VLIV NA PŘÍRODU A KRAJINU - OCHRANA DŘEVIN, OCHRANA PAMÁTNÝCH STROMŮ, OCHRANA ROSTLIN A ŽIVOČICHŮ, ZACHOVÁNÍ EKOLOGICKÝCH FUNKCÍ A VAZEB V KRAJINĚ APOD.	29
6.3.	VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000	29
6.4.	ZPŮSOB ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZÁVAZNÉHO STANOVISKA POSOUZENÍ VLIVU ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, JE-LI PODKLADEM	29
6.5.	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	29
6.6.	NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA, ROZSAH OMEZENÍ A PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ	30
7.	OCHRANA OBYVATELSTVA	30

8.	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY.....	30
8.1.	TECHNICKÁ ZPRÁVA.....	30
8.1.1.	<i>Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění.....</i>	30
8.1.2.	<i>Odvodnění staveniště</i>	30
8.1.3.	<i>Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu</i>	30
8.1.4.	<i>Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky</i>	30
8.1.5.	<i>Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin ..</i>	32
8.1.5.1.	Asanace.....	32
8.1.5.2.	Demolice.....	32
8.1.5.3.	Kácení dřevin.....	33
8.1.5.4.	Zábradlí a zeď před mostem vlevo	33
8.1.5.5.	Pasportizace okolí	33
8.1.6.	<i>Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště</i>	34
8.1.7.	<i>Požadavky na bezbariérové obchozí trasy</i>	34
8.1.8.	<i>Produkované druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace</i>	34
8.1.9.	<i>Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin</i>	35
8.1.10.	<i>Ochrana životního prostředí při výstavbě</i>	35
8.1.11.	<i>Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví, plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi.....</i>	36
8.1.12.	<i>Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb</i>	36
8.1.13.	<i>Zásady pro dopravní inženýrská opatření</i>	36
8.1.14.	<i>Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby.....</i>	37
8.1.15.	<i>Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu</i>	37
8.1.16.	<i>Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny</i>	38
8.2.	VÝKRESY	39
8.3.	HARMONOGRAM VÝSTAVBY	39
8.4.	SCHÉMA STAVEBNÍCH POSTUPŮ	39
8.5.	BILANCE ZEMNÍCH HMOT	39
9.	CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	39

0. ÚVOD

Tato dokumentace je vypracována v podrobnostech dokumentace pro provádění stavby dle aktuálních závazných vyhlášek a předpisů.

Zhotovitel stavby je povinen vypracovat realizační dokumentaci stavby (RDS), která dořeší detailně projekt stavby v návaznosti na tuto dokumentaci ve stupni PDPS v závislosti na konkrétní technologii zhotovitele a použitých výrobcích. Tato realizační dokumentace stavby musí být předložena ke schválení investorovi a projektantovi DSP a PDPS.

1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY

1.1. CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU, ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ A NEZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ, SOULAD NAVRHOVANÉ STAVBY S CHARAKTEREM ÚZEMÍ, DOSAVADNÍ VYUŽITÍ A ZASTAVĚNOST ÚZEMÍ

Řešené území leží v katastrálním území Golčův Jeníkov. Golčův je město v okrese Havlíčkův Brod v Kraji Vysočina, 25 km severozápadně od Havlíčkova Brodu. Žije zde přibližně 2 700 obyvatel. Městem protékají potoky Váhanka a Výrovka, které jsou levostrannými přítoky říčky Hostačovky.

Předmětný most se nachází na silnici III/3456 vedoucí z Golčova Jeníkova do obce Kněžice, kterou převádí přes vodní tok Váhanka (Vohančický potok). Most leží v intravilánu města na ulici 5. května mezi okolní městskou zástavbou. Most se nachází v nadmořské výšce cca 380 m n. m.

Předmětem stavby je demolice nevyhovujícího starého mostu a výstavba nového mostu na stejném místě. Součástí stavby je také úprava koryta toku pod mostem, stavební úprava vozovky v předmostí a přeložky stávajících inženýrských sítí vedoucích po stávajícím mostě (veřejné osvětlení, podzemní vedení nízkého napětí, podzemní vedení sítě elektronických komunikací) a pod stávajícím mostem (kanalizace) vyvolané výstavbou nového mostu. Výstavbou nového mostu dojde ke zlepšení průtokových poměrů pod mostem. Dosavadní využití území se stavbou nemění.

1.2. ÚDAJE O SOULADU S ÚZEMNÍM ROZHODNUTÍM, VEŘEJNOPRÁVNÍ SMLOUVOU O UMÍSTĚNÍ STAVBY, ÚZEMNÍM SOUHLASEM

Stavba je v souladu s územním rozhodnutím o umístění stavby vydaným Městským úřadem v Golčově Jeníkově dne 6. 11. 2023, č.j. stú/68/23/HRE-3, které nabylo právní moci dne 6. 12. 2023

1.3. ÚDAJE O SOULADU S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ, S CÍLI A ÚKOLY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ, VČETNĚ INFORMACE O VYDANÉ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACI

Předmětem stavby je demolice nevyhovujícího starého mostu a výstavba nového mostu na stejném místě. Součástí stavby je také úprava koryta toku pod mostem, stavební úprava vozovky v předmostí a přeložky stávajících inženýrských sítí vedoucích po stávajícím mostě (veřejné osvětlení, podzemní vedení nízkého napětí, podzemní vedení sítě elektronických komunikací) a pod stávajícím mostem (kanalizace) vyvolané výstavbou nového mostu.

Stavba se dle aktuálního znění územně plánovací dokumentace – **Územní plán sídelního útvaru Golčův Jeníkov, vydalo Zastupitelstvo města Golčův Jeníkov, vyhlášeno vyhláškou dne 3. 4. 1996**, nachází na ploše pro dopravu (stávající pozemní komunikace).

Stavba je tedy s ohledem na předchozí v souladu s aktuální územně plánovací dokumentací města Golčův Jeníkov. Využití území se stavbou nového mostu nemění.

1.4. GEOLOGICKÁ, GEOMORFOLOGICKÁ A HYDROGEOLOGICKÁ CHARAKTERISTIKA, VČETNĚ ZDROJŮ NEROSTŮ A PODZEMNÍCH VOD

1.4.1. Geomorfologická charakteristika

Zkoumaná lokalita spadá podle geomorfologického členění do oblasti Česko-moravská subprovincie, celku Hornosázavská pahorkatina. Konkrétněji pak leží v okrsku Golčojeníkovská pahorkatina, který je součástí podcelku Kutnohorská plošina. Jedná se o členitou pahorkatinu se zbytky křídových a neogenních usazenin na krystaliniku, které potom tvoří roviny nebo mírné svahy. Reliéf pahorkatiny se sklání k severu.

1.4.2. Geologická charakteristika

Z regionálně geologického hlediska oblast spadá do moldanubika. Jedná se o krystalinikum a prevariské paleozoikum Českého masívu. Horniny spadají stářím na přelom proterozoika a paleozoika. V zájmové oblasti jsou zastoupeny zejména pararulami. Z mladších platformních pokryv se v okolí vyskytují křídové a neogenní mořské sedimenty, které přímo na zkoumaných pozemcích nejsou přítomny. Ruly jsou na zájmovém území překryty kvarterními fluvialními sedimenty a sedimenty vodních nádrží (hlína, písek a štěrk). Na fluvialních sedimentech se dále vyskytuje antropogenní navážka (úlomky cihel, betonu-okolí je zastavěno).

1.4.3. Hydrogeologická charakteristika

Území je součástí hydrogeologického rajónu základní vrstvy 6531 Kutnohorské krystalinikum. Zájmová oblast je odvodňována na sever do Labe (říčkou Váhankou).

1.4.4. Klimatická regionalizace

V rámci klimatické regionalizace (Quitt, 1971) leží oblast v mírně teplé oblasti MT9, která je charakterizována následujícím popisem: dlouhé léto, teplé, suché až mírně suché, přechodné období krátké, s mírným až mírně teplým jarem a mírně teplým podzimem, krátká zima, mírná, suchá, krátkým trváním sněhové pokrývky. Další klimatické charakteristiky uvádí následující tabulka.

Charakteristika	MT9
Počet letních dnů	40-50
Počet dnů s průměrnou teplotou 10 °C a více	140-160
Počet mrazových dnů	110-130
Počet ledových dnů	30-40
Průměrná teplota v lednu	-3-(-4)
Průměrná teplota v červenci	17-18
Průměrný počet dnů se srážkami 1 mm a více	100-120
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	60-80

1.5. VÝČET A ZÁVĚRY PROVEDENÝCH PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

1.5.1. Výčet provedených průzkumů

- Diagnostický průzkum mostu ev.č. 3456-1 Golčův Jeníkov, Diagnostika stavebních konstrukcí s.r.o., 05/2019
- Geotechnický průzkum, III/3456 Golčův Jeníkov – most ev. č. 3456-1, Projekce iGEO, s.r.o., RNDr. Mgr. Ivan Poul, Ph.D., 04/2020

1.5.2. Závěry diagnostického průzkumu

Diagnostický průzkum mostu ev.č. 3456-1 byl proveden v květnu 2019 firmou Diagnostika stavebních konstrukcí s.r.o. a závěrečná zpráva byla poskytnuta projektantovi investorem jako podklad pro vypracování tohoto projektu. Níže jsou uvedeny závěry tohoto průzkumu.

1.5.2.1. Pevnost zdiva

Pro zdivo kamenné klenby při vyhodnocení dle ČSN EN 1996-1-1 a ČSN 73 0038 (2014) vycházejí ze zkoušek na zkušebních místech hodnoty návrhové pevnosti zdiva v tlaku $f_d = 1,7 \text{ MPa}$.

1.5.2.2. Zkoušky betonu

Výztuž a karbonatace betonu

Rozšíření v levé části mostu je provedeno ze tří nosníků KA-61 šířky 980 mm a délky 10600 mm.

Hloubka karbonatace byla pro nosníky KA-61 zjištěna do 2 mm. Z toho vyplývá, že předpínací výztuž nosníků je bezpečně chráněna betonem před korozi. Ke korozi výztuže nosníků dochází pouze lokálně pro rozdělovací výztuž uloženou prakticky s nulovým krytím.

Pro monolitickou konstrukci konzoly na pravé straně mostu byla zjištěna karbonatace do 3 mm. Hloubka uložení výztuže konzoly byla zjištěna všude větší. Výztuž konzoly je tedy betonem chráněna proti karbonataci.

Výztuž desky železobetonové konzoly byla zjištěna jako Ø 8 hladký ve vzdálenostech 130mm. Uložení výztuže konzoly bylo zjištěno s krytím od spodního líce konzoly min. 43 mm. Jedná se o nesprávné uložení výztuže konstrukce konzoly, která v místě měření uložení v desce vykazuje tloušťku cca 100mm Výztuž konzoly tedy není uložena úplně při horním povrchu, spíše uprostřed tloušťky desky konzoly. Konzola však nevykazuje známky statických poruch daných tímto

uložením výztuže. Byly zjištěny 3 trhliny v desce konzoly vedoucí ve směru výztuže konzoly. Jsou dány patrně nedostatečným množstvím rozdělovací výztuže desky konzoly.

Obsah chloridů v konstrukcích mostu

Z výsledků zkoušek pro beton nosníků KA-61, injektážní maltu v kanálcích předpínací výztuže nosníku, dobetonování mezi nosníky KA-61 i monolitické železobetonové konstrukce konzoly je patrné, že beton konstrukce rozšíření z nosníků KA-61 je silně kontaminován chloridovými ionty z důvodu zatékání na styku klenby a nosníků KA-61 a protékání ve spárách mezi nosníky. Bylo zjištěno výrazné překročení i přípustných hodnot obsahu chloridů uvedených v ČSN EN 206 (732403) v článku 5.2.8. a tabulce č. 15.

Ve vzorku injektážní malty odebrané z kabelového kanálku chloridové ionty nebyly zjištěny.

Pro betonovou konstrukci konzoly bylo zjištěno překročení mírnějších kritérií v místě trhliny v konstrukci s průběhem odpovídajícím protékání z chodníku konzoly.

Pevnost betonu nosníků KA-61 a konzoly v tlaku

Na základě nedestruktivních zkoušek pevnosti betonu v tlaku Schmidovým sklerometrem typu "N" byla zjištěna pevnost v tlaku betonu prefabrikovaných nosníků KA 61 odpovídající betonu **C40/45 (B500, B50)**. Beton konzoly vykazoval rovněž vysokou pevnost v tlaku a byl na základě nedestruktivních zkoušek pevnosti zařazen jako beton **C30/37 (B400, B35)**.

Pevnost betonu v tahu povrchových vrstev

Odtrhovými zkouškami provedenými na nosnících KA-61 a železobetonové monolitické konstrukci konzoly byly zjištěny hodnoty pevnosti v tahu povrchových vrstev.

Pro beton nosníků KA-61 rozšíření mostu byly zjištěny hodnoty pevnosti betonu v tahu povrchových vrstev umožňující použití běžných sanačních hmot a postupů. Všechny zjištěné hodnoty přesahovaly 1,5 MPa a průměr z provedených zkušebních míst byl zjištěn 5,6 MPa.

Pro konzolu na pravé straně mostu je třeba při rekonstrukci počítat s odstraněním slabé vrstvy torkretu, která ve dvou z pěti zkoušek neměla dostatečnou přídržnou k betonu konzoly. Samotný beton konzoly je pro použití běžných sanačních postupů a hmot vyhovující.

1.5.2.3. Kontrola předpínací výztuže nosníků KA-61

Při kontrole předpínací výztuže v kabelových kanálcích bylo zjištěno ve třech ze čtyřech sond úplné zainjektování kanálků a předpínací výztuž bez koroze a v jednom případě bylo zjištěno neúplné zainjektování kabelového kanálku s předpínací výztuží bez koroze.

1.5.2.4. Skladba vrstev na mostě

Sondami byly zjištěny skladby na mostě v obou polích klenby a v prostoru nosníků KA-61.

V sondách v polích 1 a 2 klenby nebyla zastižena žádná funkční hydroizolační vrstva. Bylo zjištěno, že pod živичnou vrstvou tloušťky 100 mm se na klenbě nachází prakticky pouze vrstva škvárobetonu.

V prostoru nosníků KA-61 na levé straně mostu bylo zjištěno, že na nosnících KA-61 je provedeno betonové vyrovnání v tl. cca 20 mm a na tomto vyrovnání je hydroizolace z asfaltových natavitelných pásů.

1.5.2.5. Stav mostu

Pro nosnou konstrukci kleneb byly zjištěny známky průsaků v ploše kleneb. V místech průsaků dochází k rozrušení spárové malty. Klenba v poli 1 je na podhledu i na bocích opatřena vrstvou torkretu s výztužnou sítí. Výztužná síť torkretu lokálně koroduje. Pod vrstvou torkretu je zadržována vlhkost, která způsobuje degradaci malty konstrukce klenby.

Konstrukce rozšíření mostu nosníky KA 61 na levé straně mostu v prostoru pod chodníkem vykazuje známky silného protékání ve spárách mezi nosníky a na styku s konstrukcí klenby

Při stanovení "klasifikačního stupně stavu" podle ČSN 736221 (r. 2018) je na základě provedených prací a výše uvedených zjištění možné konstatovat, že **stav nosné konstrukce** mostu odpovídá klasifikačnímu stupni **V - špatný stav** s hodnotou součinitele stavu konstrukce **alfa=0,6**.

Stavební **stav spodní stavby** mostu odpovídá klasifikačnímu stupni **V - špatný stav** s hodnotou součinitele stavu konstrukce **alfa=0,6**.

1.5.2.6. Zatížitelnost mostu

Na základě zjištění diagnostického průzkumu byl proveden přepočet zatížitelnosti mostu. Přepočtem byly zjištěny hodnoty zatížitelnosti. Hodnoty zatížitelnosti se zohledněním stavebního stavu jsou následující:

- | | |
|---|---------------|
| • normální zatížitelnost | 15 t |
| • výhradní zatížitelnost | 120 t |
| • výjimečná zatížitelnost | 180 t |
| • zatížitelnost na jednu nápravu | 11,4 t |

1.5.3. Závěry geotechnického průzkumu

V dubnu 2020 byl proveden geotechnický průzkum, zodpovědný řešitel RNDr. Mgr. Ivan Poul, Ph.D.

V rámci geotechnického průzkumu byly realizovány 2 střední dynamické penetrace DPM2 a DPM3. Sondy byly ukončeny na rozhraní zcela zvětralé skalní horniny a navětralé horniny podle ČSN 73 6133 hodnocené jako R6/R5. Sondu DPM1 nebylo možné realizovat, pozemek byl příliš měkký a došlo by k poškození penetrační soupravy.

1.5.3.1. Vyhodnocení mechanických vlastností

V rámci provedeného inženýrskogeologického a hydrogeologického průzkumu byly realizovány celkem 2 sondy. Při klasifikaci zemin z těchto sond bylo postupováno dle normy ČSN EN ISO 14688-1. Součástí výsledů inženýrskogeologického průzkumu je interpretace středních dynamických penetrací jsou součástí přílohy a doporučené mechanické vlastnosti základové půdy.

Navážka – kusy cihel a betonu z přiléhající zástavby a pozůstatky po výstavbě stávajícího mostu. V místě potoka, kde proběhl průzkum, zřejmě nejsou přítomné, nebo se jedná o součásti fluvialního sedimentu.

Štěrk písčité – jedná se o středně ulehlý štěrk, klasty jsou polozaoblené. Dle ČSN 73 6133 jsou to zřejmě zemina G3 G-F. Převažuje křemen. Geneze je fluvialní. Štěrk se zastupuje s jílovitým pískem, který je přítomen zejména na povrchu celého geologického sledu a potom jako vložky

mezi středně ulehkým štěrkem. Toto je dobře patrné poklesem počtu úderů střední dynamické penetrace.

Skalní podloží – sondy DPM2 a DPM3 byly ukončeny na vrstvě, která svým charakterem odporu na hrotu koresponduje se skalním podložím. Dle archivních dat se jedná o pararuly, které jsou na kontaktu s nadložním štěrkem. Svrchní vrstva je zvětřalá a lze ji označit za eluvium podle ČSN 73 6133 R6. Hlouběji pevnost horniny narůstá na R5 až na R2 odhadem v hloubce 3-4 m pod povrchem.

Hladina podzemní vody

Sonda DPM2 byla prováděna přímo z potoka a sonda DPM3, která byla realizována ze břehu měla hladinu podzemní vody, která odpovídá hladině potoka (ke dni průzkumu asi 0,1 m pod zhlavím sondy). Z archivních podkladů, které jsou uvedeny na portálu České geologické služby, **netvoří voda v potoce agresivní prostředí vůči betonu** (ČSN EN 206+A1).

Těžitelnost zemina a hornin

Součástí geologických průzkumů bývá stanovení těžitelnosti zemin. Jediná platná česká norma pro stanovení těžitelnosti je ČSN 73 6133 (pro dopravní stavby). Dle této normy, lze všechny zastižené zeminy kategorizovat do I. třídy těžitelnosti. Skalní podloží R6 do I až II. třídy. Dle zrušené normy ČSN 73 3050 jsou zeminy klasifikovány do 2. a případně 3. třídy těžitelnosti. Pararula do 4. až 5. třídy podle míry zvětřání.

1.5.3.2. Závěr a doporučení

Na základě provedeného průzkumu bylo zjištěno, že pod přibližně 2,5 m mocnou vrstvou jílovitého písku a písčitého štěrku je **skalní podloží. Pevnost je dle ČSN 73 6133 hodnocena jako R6 a směrem do hloubky rychle narůstá.** Hladina podzemní vody přímo koresponduje s vodními stavy v potoce. Dle archivních podkladů a normy **ČSN EN 206+A1 nepředstavuje agresivní prostředí vůči betonu. Založení mostu je možné jak plošné** na základových pasech v úrovni povrchu skalní horniny, tak **i použití mikropilot.** V případě budování suché stavební jámy bude zarážení štětovic do zvětřalé skalní horniny problematické.

1.6. OCHRANA ÚZEMÍ PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

1.6.1. Kulturní památky, památkové rezervace, památkové zóny

Stavba není kulturní památkou ani neleží v památkové rezervaci či zóně.

1.6.2. Chráněná území

V místě stavby se žádné chráněné území nenachází.

1.7. POLOHA VZHLEDEM K ZÁPLAVOVÉMU ÚZEMÍ, PODDOLOVANÉMU ÚZEMÍ APOD.

Místo stavby se dle údajů uvedených informačním systémem veřejné správy POVIS nenachází v záplavovém území.

Lokalita není podle databází ČGS vedena jako poddolované území, ani území ohrožené svahovými nestabilitami.

1.8. VLIV STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY, OCHRANA OKOLÍ, VLIV STAVBY NA ODTOKOVÉ POMĚRY V ÚZEMÍ

Předmětem stavby je demolice nevyhovujícího starého mostu a výstavba nového mostu na stejném místě. Součástí stavby je také úprava koryta toku pod mostem, stavební úprava vozovky v předmostí a přeložky stávajících inženýrských sítí vedoucích po stávajícím mostě (veřejné osvětlení, podzemní vedení nízkého napětí, podzemní vedení sítě elektronických komunikací) a pod stávajícím mostem (kanalizace) vyvolané výstavbou nového mostu. Výstavbou nového mostu se vliv stavby na okolní stavby a pozemky nezmění. Výstavbou nového mostu dojde ke zlepšení průtokových poměrů pod mostem.

1.9. POŽADAVKY NA ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN

1.9.1. Asanace

Součástí stavby není žádná asanace.

1.9.2. Demolice

Součástí stavby je demolice nevyhovujícího stávajícího mostu ev. č. 3456-1, která tvoří samostatný stavební objekt SO 001.

1.9.3. Kácení dřevin

V rámci realizace stavby nebudou káceny žádné stromy.

Bude provedeno vykácení náletových dřevin v nejnutnějším rozsahu (maximálně v rozsahu dočasného záboru). Tyto náletové dřeviny se nacházejí především na pravém břehu vodního toku za mostem (na povodň straně). Jiné než náletové dřeviny nesmí být pokáceny.

Dále bude provedeno odstranění pařezu umístěného na levém břehu vodního toku před mostem (návodní strana).

Pro kácení dřevin jsou stanoveny následující podmínky:

Při kácení dřevin rostoucích mimo les bude postupováno dle § 8 zákona (příslušným orgánem ochrany přírody je Obecní úřad Golčův Jeníkov); ostatní dřeviny v blízkosti stavby, budou ochráněny před poškozením dle článku 4.6 Ochrana stromů před mechanickým poškozením, 4.8 Ochrana kořenové zóny při navážce a 4.10 Ochrana kořenového prostoru při výkopech rýh nebo stavebních jam, normy ČSN 83 9061 - Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

1.10. POŽADAVKY NA MAXIMÁLNÍ DOČASNÉ A TRVALÉ ZÁBORY ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU NEBO POZEMKŮ URČENÝCH K PLNĚNÍ FUNKCE LESA

1.10.1. Zemědělský půdní fond

Stavba trvalým zábořem zasahuje na pozemky chráněné jako součást zemědělského půdního fondu. Velikost trvalého záboru je **0,7 m²**. Jedná se o část pozemku vpravo před mostem (směr Havlíčkův Brod), nad který zasahuje spodní stavba mostu a mostní římsa. Pozemek se nachází v zastavěném území. **Vzhledem k ustanovení zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu v platném znění, není dle § 9, odst. 2) písm. a) v tomto**

případě potřeba Souhlas s trvalým odnětím ze ZPF (celková výměra zpevněných ploch v zastavěném území nepřesáhne výměru 25 m²).

Dále budou z důvodů výstavby v minimálním rozsahu nutné také **dočasné záборы částí přilehlých pozemků chráněných jako součást zemědělského půdního fondu**. Velikost dočasného záboru takto chráněných pozemků je minimalizována a činí **38,6 m²**. Pozemky budou k nezemědělským účelům využívány po dobu méně než jeden rok, dle zákona č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu není u těchto pozemků potřebný souhlas k odnětí zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu, **ale termín zahájení nezemědělského využívání zemědělské půdy musí být nejméně 15 dní předem písemně oznámen orgánu ochrany zemědělského půdního fondu**.

Dotčené pozemky jsou tabulkově uvedeny v kapitolách 1.13 a 8.1.6 a ve výkresové příloze C.2 Katastrální situační výkres.

1.10.2. Pozemky určené k plnění funkce lesa

Stavba trvalým ani dočasným zábořem nezasahuje na žádné pozemky určené k plnění funkce lesa.

1.11. ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY - ZEJMÉNA MOŽNOST NAPOJENÍ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU, MOŽNOST BEZBARIÉROVÉHO PŘÍSTUPU K NAVRHOVANÉ STAVBĚ

Stavba je součástí dopravní infrastruktury (jedná se o most na pozemní komunikaci).

Vlastní stavba žádné napojení na technickou infrastrukturu nevyžaduje.

Návrh nové konstrukce mostu pro zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby – veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace byl proveden dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb.

1.12. VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY STAVBY, PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ, SOUVISEJÍCÍ INVESTICE

Výstavba nového mostu vyvolá přeložky stávajících inženýrských sítí vedoucích po stávajícím mostě (veřejné osvětlení, podzemní vedení nízkého napětí, podzemní vedení sítě elektronických komunikací) a pod stávajícím mostem (kanalizace). Tyto přeložkou jsou součástí stavby a tvoří stavební objekty SO 301, SO 401, SO 402 a SO 403.

Přeložky kanalizace SO 301 a veřejného osvětlení SO 401 bude realizovat zhotovitel mostu.

Přeložky vedení ČEZ Distribuce SO 402 a vedení CETIN SO 403 bude realizovat příslušný správce sítě (respektive jím pověřená firma), a to jak provizorní, tak i finální přeložku. Proto je nutné s dostatečným předstihem před zahájením stavebních prací oslovit správce těchto sítí a domluvit termíny provedení přeložek v návaznosti na harmonogram výstavby mostu.

1.13. SEZNAM POZEMKŮ PODLE KATASTRU NEMOVITOSTÍ, NA KTERÝCH SE STAVBA UMÍSŤUJE A PROVÁDÍ

Číslo LV	Parcelní číslo	Vlastnické právo	Příslušnost hospodařit s majetkem státu / kraje	Druh pozemku	Způsob využití	Způsob ochrany	Výměra [m ²]	Dočasný zábor [m ²]	Trvalý zábor [m ²]
Katastrální území: Golčův Jeníkov [635481]									
40	2185/1	Kraj Vysočina Žižkova 1882/57 58601 Jihlava	Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, příspěvková organizace Kosovská 1122/16 58601 Jihlava	ostatní plocha	silnice	-	15 020	-	-
	2229/4	(pozemky ve vlastnictví stavebníka)		ostatní plocha	silnice	-	3 662	-	-
600	9	Strachota Jan Mgr. 5. května 146 58282 Golčův Jeníkov	-	zahrada	-	ZPF	212	2.6	-
1484	2232/1	Česká republika	Povodí Labe, státní podnik, Víta Nejedlého 951/8, Slezské Předměstí, 50003 Hradec Králové	vodní plocha	koryto vodního toku přirozené nebo upravené	-	909	100	-
1609	st. 207	Marková Marta č. p. 201 28912 Kostelní Lhota	-	zastavěná plocha a nádvoří	-	-	1 129	12	0.4
10001	st. 104	Město Golčův Jeníkov Nám. T. G. Masaryka 110 58282 Golčův Jeníkov	-	zastavěná plocha a nádvoří	-	-	374	3.3	-
	2162/3			ostatní plocha	ostatní komunikace	-	3 928	24	20
	2164			ostatní plocha	ostatní komunikace	-	1 454	9.6	1.2
	2167			ostatní plocha	ostatní komunikace	-	1 842	19	3
	2232/2			vodní plocha	koryto vodního toku přirozené nebo upravené	-	1 959	114	12
	2665			zahrada	-	ZPF	37	36	0.7

Vysvětlivky

ZPF - zemědělský půdní fond

1.14. SEZNAM POZEMKŮ PODLE KATASTRU NEMOVITOSTÍ, NA KTERÝCH VZNIKNE OCHRANNÉ NEBO BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO

Předmětem stavby je demolice nevyhovujícího starého mostu a výstavba nového mostu na stejném místě. Nové ochranné pásmo ani bezpečnostní pásmo nevzniká.

1.15. POŽADAVKY NA MONITORINGY A SLEDOVÁNÍ PŘETVOŘENÍ

S ohledem na rozměry a charakter stavby nejsou při provozu mostu stanoveny žádné požadavky na monitoring a sledování přetvoření.

1.16. MOŽNOSTI NAPOJENÍ STAVBY NA VEŘEJNOU DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

Stavba je součástí dopravní infrastruktury (jedná se o most na pozemní komunikaci).

Vlastní stavba žádné napojení na technickou infrastrukturu nevyžaduje.

2. CELKOVÝ POPIS STAVBY

2.1. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍHO UŽÍVÁNÍ

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

Předmětem stavby je demolice nevyhovujícího starého mostu a výstavba nového mostu na stejném místě. Součástí stavby je také úprava koryta toku pod mostem, stavební úprava vozovky v předmostí a přeložky stávajících inženýrských sítí vedoucích po stávajícím mostě (veřejné osvětlení, podzemní vedení nízkého napětí, podzemní vedení sítě elektronických komunikací) a pod stávajícím mostem (kanalizace) vyvolané výstavbou nového mostu.

Dotčenou (převáděnou) komunikací je silnice III/3456, která se odpojuje na kruhovém objezdu v Golčově Jeníkově ze silnice II/345 a vede do obce Kněžice. V úseku mostu se jedná o dvoupruhovou směrově nerozdělenou komunikaci se živičnou vozovkou šířky cca 6,0 m lemovanou na obou stranách proužky dlážděnými z žulových kostek šířky cca 0,5 m a betonovým obrubníkem. Šířka mezi obrubami je tedy cca 7,0 m. Silnice mimo most vede mezi okolní městskou zástavbou.

2.1.2. Účel užívání stavby

SO 001 Demolice stávajícího mostu	není stavba - objekt přípravy staveniště
SO 110 Dopravně inženýrská opatření	není stavba - provizorní dopravní značení pro vyznačení objízdných tras
SO 201 Most ev. č. 3456-1	trvalý most na pozemní komunikaci přes vodní tok (způsob užívání se po ukončení stavebních prací nezmění)
SO 301 Přeložka kanalizace	splašková kanalizace
SO 401 Přeložka veřejného osvětlení	podzemní vedení veřejného osvětlení
SO 402 Přeložka vedení ČEZ Distribuce	podzemní vedení nízkého napětí
SO 403 Přeložka vedení CETIN	podzemní vedení sítě elektronických komunikací

2.1.3. Trvalá nebo dočasná stavba

SO 001 Demolice stávajícího mostu	není stavba - objekt přípravy staveniště
SO 110 Dopravně inženýrská opatření	není stavba - provizorní dopravní značení pro vyznačení objízdných tras
SO 201 Most ev. č. 3456-1	trvalá stavba
SO 301 Přeložka kanalizace	trvalá stavba
SO 401 Přeložka veřejného osvětlení	trvalá stavba
SO 402 Přeložka vedení ČEZ Distribuce	trvalá stavba
SO 403 Přeložka vedení CETIN	trvalá stavba

2.1.4. 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

Projekt neobsahuje.

2.1.5. Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Při vypracování této dokumentace byly respektovány a **při realizaci a provozu stavby musí být striktně dodržovány podmínky a požadavky uvedené v závazných stanoviskách dotčených orgánů státní správy, ve vyjádření správce vodního toku a správce povodí Povodí Labe, státní podnik, a ve správních rozhodnutích týkajících se předmětné stavby** (viz Dokladovou část této dokumentace). Podmínky uvedené v těchto dokladech byly zapracovávány do projektové dokumentace, především pak do příslušných kapitol této Souhrnné technické zprávy technické zprávy.

2.1.6. Údaje o vydaném rozhodnutí stavebního úřadu

Pro předmětnou stavbu byly vydána dvě stavební povolení:

- Stavební povolení pro SO 201 Most ev. č. 3456-1 vydané Městským úřadem Havlíčkův Brod dne 10.9.2024, **č.j. MHB_ST/861/2024/Ha**, které nabylo právní moci dne 4. 10. 2024
- Stavební povolení pro SO 301 Přeložka kanalizace vydané Městským úřadem Havlíčkův Brod dne 27.11.2024, **č.j. MHB_OZP/2310/2024/Os**, které nabylo právní moci dne 1. 1. 2025

Při provádění stavby musí být dodrženy podmínky stanovené v těchto rozhodnutích – viz Dokladovou část F.2 Dokumentace.

2.1.7. 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.

Předmětem stavby je demolice nevyhovujícího starého mostu ev. č. 3456-1 a výstavba nového mostu na stejném místě.

Předmětný most se nachází na silnici III/3456, která se odpojuje na kruhovém objezdu v Golčově Jeníkově ze silnice II/345 a vede do obce Kněžice. V předmětném úseku prochází silnice intravilánem města Golčův Jeníkov jako ulice 5. května. V místě mostu se jedná o dvoupruhovou směrově nerozdělenou komunikaci základního příčného uspořádání 11,25/8/50 (šířka mezi obrubníky 7,0 m; bezpečnostní odstup 2x 0,5 m; chodník vlevo 2,25 m; chodník vpravo 1,00 m).

Součástí stavby je také úprava koryta toku pod mostem a úprava komunikace v celkové délce 20 m (včetně komunikace na mostě). Výstavbou nového mostu dojde ke zlepšení průtokových poměrů pod mostem.

Součástí stavby jsou také přeložky stávajících inženýrských sítí vedoucích po stávajícím mostě (veřejné osvětlení, podzemní vedení nízkého napětí, podzemní vedení sítě elektronických komunikací) a pod stávajícím mostem (kanalizace) vyvolané výstavbou nového mostu.

Staničení původního mostu je dle údajů uvedených v mostním listu:

- na úseku: 0,406 km
- liniové/provozní: 0,406 km

Součástí stavby nejsou žádná technická ani technologická zařízení. Nové ochranné pásmo ani bezpečnostní pásmo nevzniká.

Intenzity dopravy na převáděné komunikaci nejsou známe.

2.1.8. Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba není kulturní památkou ani neleží v památkové rezervaci či zóně.

2.1.9. Základní bilance stavby

2.1.9.1. Potřeby a spotřeby médií a hmot

Při užívání stavby mostu nejsou potřeba žádné média a hmoty.

2.1.9.2. Hospodaření s dešťovou vodou

Veškerá dešťová voda z mostu bude odváděna odvodňovacím zařízením do vodoteče pod mostem.

2.1.9.3. Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí

Nepředpokládá se vznik odpadů v důsledku užívání stavby.

Jedná se o nahrazení nevyhovujícího starého mostu mostem novým na stejném místě. Zatížení emisemi z dopravy se nezmění.

2.1.9.4. Třída energetické náročnosti budov

Součástí stavby nejsou žádné budovy.

2.1.10. Základní předpoklady výstavby - etapizace výstavby, časové údaje o zahájení, realizaci, dokončení stavby a předání stavby do užívání,

Předpokládané zahájení stavby je v roce 2025 nebo 2026 (závisí na přidělení finančních prostředků). Předpokládaná doba trvání stavebních prací je 5 měsíců, předpokládaná délka uzavírky silnice III/3456 jsou 4 měsíce. Výstavba musí být vždy provedena během jedné stavební sezóny mimo zimní měsíce. Toto období je určeno vzhledem k technologickým požadavkům na prováděné práce, zejména nemožnost práce s většinou materiálů v mrazech.

Stavba nebude členěna na etapy.

2.1.11. Základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby

Stavbu je možné předat do předčasného užívání zejména s ohledem na zkrácení doby uzavírky převáděné komunikace (dokončovací práce a úpravy pod mostem mohou být prováděny za obnoveného provozu na mostě).

Se zkušebním provozem stavby se neuvažuje.

2.1.12. Orientační náklady stavby.

Cena bude stanovena rozpočtem, orientační náklady jsou cca 10 000 000,- Kč bez DPH

2.2. CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

2.2.1. Urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení

S ohledem na rozsah stavby projekt neřeší.

2.2.2. Architektonické řešení - kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení

S ohledem na rozsah stavby projekt neřeší.

2.3. CELKOVÉ STAVEBNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

2.3.1. Popis celkové koncepce stavebně technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech

Účelem výstavby nového mostu SO 201 je nahrazení starého nevyhovujícího mostu novým mostem a tím tedy převedení silnice III/3456 přes vodní tok Váhanka (Vohančický potok). Na řešení nového mostu byly následující požadavky: plnohodnotně nahradit starý most při dodržení všech normových požadavků včetně požadavků na trasování, zlepšení průtokových poměrů pod mostem, dodržení normových požadavků pro mostní i silniční část.

Nosnou konstrukci mostu tvoří železobetonový monolitický šikmý deskový polorám s náběhovanou příčlím. Most bude mít hlubinné založení na roštu z mikropilot. Most byl navržen na zatížení dle ČSN EN 1991-2, skupina pozemních komunikací 1.

Součástí stavby jsou také přeložky stávajících inženýrských sítí vedoucích po stávajícím mostě (veřejné osvětlení – SO 401, podzemní vedení nízkého napětí – SO 402, podzemní vedení sítě elektronických komunikací – SO 403) a pod stávajícím mostem (kanalizace – SO 301) vyvolané výstavbou nového mostu.

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

Realizovaná stavba nebude mít žádné nároky na energie, teplo a teplou užitkovou vodu.

2.3.3. Celková spotřeba vody

Realizovaná stavba nebude mít žádné nároky na spotřebu vody.

2.3.4. Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

Nepředpokládá se vznik odpadů v důsledku užívání stavby.

Jedná se o nahrazení nevyhovujícího starého mostu mostem novým na stejném místě. Zatížení emisemi z dopravy se nezmění.

2.3.5. Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Žádné požadavky nejsou.

2.4. BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY

Návrh nové konstrukce mostu pro zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby – veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace byl proveden dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb.

2.5. BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY

Bezpečnost při užívání stavby je zabezpečena dodržováním pravidel provozu na pozemních komunikacích.

Na mostě na obou římsách je v souladu s aktuálními předpisy pro projektování mostů navrženo záchytné bezpečnostní zařízení – ocelové zábradlí se svislou výplní.

2.6. ZÁKLADNÍ TECHNICKÝ POPIS STAVEBNÍCH OBJEKTŮ

2.6.1. Objekty přípravy staveniště

2.6.1.1. SO 001 Demolice stávajícího mostu

V rámci výstavby nového mostu (SO 201) proběhne demolice původního mostu ev. č. 3456-1 (SO 001) neznámého stáří z důvodu jeho nevyhovujícího stavu. Účelem demolice původního mostu je uvolnění staveniště pro stavbu nového mostu.

Původní nosnou konstrukci mostu tvoří dvě kamenné polokruhové klenby. Tyto klenby byly na pravé straně rozšířeny pod prostorem chodníku železobetonovou monolitickou konzolou a na levé straně mostu je pro chodník provedeno rozšíření ze třech prefabrikovaných nosníků KA 61 na světlost 9,0m. Klenba v poli 1 je provedena jako přibližně kolmá k podélné ose mostu a klenba v poli 2 je šikmá.

Spodní stavbu v místě kleneb tvoří nízké opěry z kamenného zdiva a masivní střední pilíř. V prostoru nosníků KA 61 je spodní stavba provedena jako betonové opěry s železobetonovým úložným prahem.

Vozovka na mostě je živičná, chodník na levé straně je po rekonstrukci s pochozí vrstvou ze zámkové betonové dlažby a chodník na pravé straně mostu má přímo pocházenou desku železobetonové konzoly.

Součástí tohoto stavebního objektu je:

- odfrézování živičné vozovky na mostě a v předmostí, odstranění mostního vybavení
- odstranění vrstev vozovky na mostě a v předmostí v požadovaném rozsahu
- demolice stávajícího silničního mostu ev. č. 3456-1 včetně zřízení potřebných výkopů pro výstavbu nového mostu

Přesný postup demolice stávajícího mostu je věcí vybraného zhotovitele. Pro demolicí mostu bude zhotovitelem vypracován TePř, který bude řešit podrobně postup demolice mostu v návaznosti na použitou mechanizaci.

Předpokládá se, že most bude demolován postupným rozřezáním a rozebíráním od shora dolů. **Při demolicí nesmí dojít ke znečištění vodního toku a k poškození jeho koryta, a to**

především v navazujících úsecích toku. Veškerý vybouraný materiál bude neprodleně odstraňován z vodního toku. Vybouraný materiál je tříděn a odvážen na skládku.

Stávající most bude odbourán pouze v rozsahu nutném pro výstavbu nového mostu, zbytek bude ponechán. Projekt předpokládá, že (viz také dokumentaci SO 201):

- u klenbové části mostu budou ponechány části opěr z kamenného zdiva a případně část základu středního pilíře (tento předpoklad není možné v rámci projekčních prací potvrdit, protože od mostu neexistuje žádná projektová dokumentace, spodní stavba mostu pod terénem je nepřístupná a její skutečné rozměry nejsou známy)
- u chodníkové části z předpjatých nosníků KA-61 budou odstraněny tyto nosníky a budou ponechány betonové opěry, které poslouží jako ztracené bednění pro opěry nového mostu

Při demolici je třeba zajistit stabilitu všech bouraných konstrukcí a jejich částí a to po celou dobu bourání resp. i v případě přerušení prací. Mechanizace i dělníci se mohou pohybovat pouze v místech, která jsou bezpečná. Tedy v místech, kam nehrozí zřícení, resp. sesuv konstrukcí. **V žádném případě se nesmí ani dělníci ani mechanizace pohybovat pod bouranou nosnou konstrukcí resp. na nosné konstrukci, které již hrozí zřícení.**

2.6.2. Objekty pozemních komunikací a jejich součásti

2.6.2.1. SO 110 Dopravně inženýrská opatření

SO 110 Dopravně inženýrská opatření řeší organizaci dopravy po dobu stavebních prací, kdy bude silnice III/3456 v místě mostu pro veškerou dopravu uzavřena.

Doprava bude po dobu stavebních prací převedena na objízdné trasy. Celkem jsou navrženy dvě objízdné trasy – objízdná trasa pro osobní a nákladní dopravu délky cca 10 km a objízdná trasa pro autobusovou dopravu délky cca 2 km. Objízdná trasa pro osobní a nákladní dopravu bude vyznačena pomocí provizorního dopravního značení. Dále bude stanovena obchozí trasa pro pěší provoz a cyklistickou dopravu. Doprava bude na objízdné trasy převedena na dobu přibližně 4 měsíců.

2.6.3. Mostní objekty a zdi

2.6.3.1. SO 201 Most ev. č. 3456-1

Základní údaje o mostu

a) charakteristika mostu:

podle druhu převáděné komunikace	- most pozemní komunikace
podle druhu převád. pozem. kom.	- silniční most,
podle překračované překážky	- most přes vodní tok
podle počtu mostních otvorů	- o jednom otvoru
podle počtu úrovní mostovek	- most s mostovkou v jedné úrovni
podle výškové polohy mostovky	- s horní mostovkou
podle přesypávky	- most bez přesypávky
podle měnitelnosti základní polohy	- nepohyblivý
podle plánované doby trvání	- trvalý
podle průběhu trasy na mostě	- ve směrovém oblouku
podle úhlu křížení	- šikmý
podle materiálu	- most ze železobetonu

podle statické funkce hlavní NK	- polorám
podle omezení volné výšky	- s neomezenou volnou výškou
podle konstr. uspořádání příč. řezu	- otevřeně uspořádaný most
b) délka přemostění:	6,01 m šikmo / 6,00 m kolmo
c) délka mostu:	13,00 m
d) délka nosné konstrukce:	7,22 m šikmá / 7,20 m kolmá
e) rozpětí pole:	6,61 m šikmé / 6,60 m kolmé
f) šikmost mostu:	opěra OP1 – levá 85,7° (95,2g) opěra OP2 – levá 85,1° (94,6g)
g) volná šířka mostu:	11,25 m
h) šířka mezi zvýšenými obrubami:	7,00
i) šířka průchozího prostoru:	vlevo 2,25 m / vpravo 1,00 m
j) šířka mostu:	11,85 m
k) výška mostu:	3,21 m nad dnem koryta
l) stavební výška:	0,66 m
m) plocha nosné konstrukce mostu:	$11,35 \times 7,22 = 81,9 \text{ m}^2$
n) zatížení a zatížitelnost mostu:	Skupina pozemních komunikací 1 dle ČSN EN 1991-2

Základní technické řešení a vybavení

Nosnou konstrukci mostu tvoří železobetonový monolitický šikmý deskový polorám s náběhovanou příčlím. Kolmá délka nosné konstrukce je 7,20 m (šikmá 7,22 m), kolmé rozpětí je 6,60 m (šikmé 6,61 m) a kolmá délka přemostění 6,00 m (šikmá 6,01 m). Příčel mostu je navržena s dolními lineárními náběhy. Výška nosné konstrukce v ose převáděné pozemní komunikace je uprostřed rozpětí 0,52 m a ve vetknutí do opěr cca 0,82 m. Šířka nosné konstrukce je konstantní 11,35 m, geometrie nosné konstrukce respektuje půdorysné vedení převáděné pozemní komunikace. Podélný sklon horního povrchu nosné konstrukce sleduje sklon nivelety 0,1 %, dolní povrch je vodorovný. Příčný sklon povrchu nosné konstrukce je střešovitý 2,5 % s protispádem pod levou římsou 2,5 % a pod pravou římsou 4,0 %.

Pod každou opěrou je navržen rošt z 22 mikropilot (v podélném směru mostu 2 řady po 11 kusech). Přední řada bude skloněná pod úhlem 10° od líce opěr a zadní řada pod úhlem 10° od rubu opěr. Mikropiloty budou vrtané s trubicí ocelovou výztuží Ø 89/10 mm a budou zavrtané do skalního podloží. Předpokládaná délka mikropilot určená na základě hloubky skalního podloží zjištěné inženýrskogeologickým průzkumem je 4,0 m, volná délka je navržena 2,0 m a délka kořene 2,0 m

Spodní stavba je integrovaná spolu s nosnou konstrukcí a tvoří ji rámové stěnové stojky (opěry) a zavěšená svahová rovnoběžná křídla. Další součástí spodní stavby jsou železobetonové základy, které jsou založené na roštu z mikropilot a do kterých jsou vetknuty paty rámových stojek. Na pravé křídlo opěry OP1 navazuje železobetonová úhlová opěrná zeď délky cca 3,5 m, prostřednictvím které je překonán výškový rozdíl mezi chodníkem a přilehlým terénem. Pro vybetonování levých křídel obou opěr budou jako ztracené bednění sloužit betonové opěry původního mostu, které budou pro tento účel ponechány. Na pravé křídlo opěry OP2 navazuje nová monolitická železobetonová úhlová opěrná zídka s římsou výšky po úroveň stropu sklepa přilehlé budovy.

Přechodové oblasti budou provedeny dle ČSN 73 6244 Přechody mostů pozemních komunikací. Přechodový prvek mezi konstrukcí mostu a násypem převáděné komunikace je tvořen samostatným zesíleným přechodovým klínem.

Izolace nosné konstrukce je provedena jako celoplošná z modifikovaných natavovaných asfaltových izolačních pásů tl. 5 mm. Izolace je jednovrstvá, natavená na povrch NK opatřený penetračním nátěrem. Izolace z mostovky je přetažena po rubu rámových stojek až k hornímu povrchu základů. Ochrana izolace pod vozovkou bude z litého asfaltu a pod římsou z ochranného izolačního pásu s výztužnou vložkou z hliníkové fólie.

Betonové konstrukce přicházející do styku se zemní vlhkostí jsou v místech, kde není navržená izolace ve formě natavovaných asfaltových izolačních pásů, opatřeny nátěrem proti zemní vlhkosti ALP + 2xALN. Nátěry na lících stranách jsou provedeny do úrovně 0,1 m pod povrch upraveného terénu.

Vozovka na mostě je navržena jako třívrstvá živičná v celkové tloušťce 140 mm:

- | | | | |
|-------------------------------------|----------|-----------------------|-----------------------------------|
| • Obrusná vrstva | ACO 11 + | 40 mm | ČSN 73 6121 a ČSN EN 13108-1 ed.2 |
| • Spojovací postřik | PS-CP | 0,3 kg/m ² | ČSN 73 6129 |
| • Ložní vrstva | ACL 16 + | 60 mm | ČSN 73 6121 a ČSN EN 13108-1 ed.2 |
| • Spojovací postřik | PS-CP | 0,3 kg/m ² | ČSN 73 6129 |
| • Ochranná vrstva | MA 11 IV | 35 mm | ČSN 73 6122 a ČSN EN 13108-6 ed.2 |
| • Izolace | NAIP | 5 mm | |
| • <u>Penetračně adhezivní nátěr</u> | | | |
| • Celkem | | 140 mm | |

Šířka vozovky na mostě je 7,0 m. Povrch vozovky je odvodněn střešovitým příčným spádem 2,5 % a podélným spádem 0,1 %. Na okrajích vozovky je navržen odvodňovací proužek z litého asfaltu šířky 0,5 m dle vzorového listu VL 4-403.41-01/2020 MD ČR. Spáry mezi odvodňovacím proužkem a betonem obrubníku jsou těsněné zálivkou. Vozovka na mostě je zakončena u na rubu rámové stojky.

Konstrukce vozovky v předpolích mostu (v rámci výstavby nového mostu je také navržena úprava vozovky v délce 6,39 m před a za mostem – měřeno od rubu rámových stojek, a to kvůli plynulému navázání nové nivelety na mostě na přilehlou komunikaci):

- | | | |
|------------------------------------|-----------------------|-----------------------------------|
| • Asfaltový beton ACO 11 + | 40 mm | ČSN 73 6121 a ČSN EN 13108-1 ed.2 |
| • Spojovací postřik PS-CP | 0,3 kg/m ² | ČSN 73 6129 |
| • Asfaltový beton ACL 16 + | 60 mm | ČSN 73 6121 a ČSN EN 13108-1 ed.2 |
| • Spojovací postřik PS-CP | 0,3 kg/m ² | ČSN 73 6129 |
| • Asfaltový beton ACP 16 + | 50 mm | ČSN 73 6121 a ČSN EN 13108-1 ed.2 |
| • Infiltrační postřik PI-C | 1 kg/m ² | ČSN 73 6129 |
| • Šterkodrt' ŠD _A | 200 mm | ČSN EN 13285 ed. 2 |
| • <u>Šterkodrt' ŠD_A</u> | <u>200 mm</u> | <u>ČSN EN 13285 ed. 2</u> |
| • Celkem | 550 mm | |

Stávající souvrství konstrukce vozovky bude odstraněno na úroveň nové pláň. Poté bude provedeno řádné dohutnění podkladu. V případě nesplnění požadavku na $E_{\text{def},2}$ na pláni bude se souhlasem investora provedena sanace aktivní zóny šterkodrtí fr. 0/63 nebo stavebním recyklátem ze stavby, bude-li pro tyto účely vhodný, a to do hloubky min. 250 mm pod úroveň pláň se separací geotextílií. Následně budou provedeny nové konstrukční vrstvy vozovky podle návrhu.

Vozovka před i za mostem je lemována proužky dlážděnými z žulových kostek šířky 0,5 m a betonovým silničním obrubníkem 150/300 mm (odpovídá původnímu stavu a navazující komunikaci).

Odvodnění komunikace bude zajištěno příčným a podélným sklonem, prostřednictvím kterého bude srážková voda svedena k obrubníkům a podél nich do nově zřízených šachet s uliční vpustí před a za mostem (celkem 4 - 2 na každé straně mostu).

Za mostními římsami bude nově zřízen chodník v nejnужnějším rozsahu kvůli napojení na stávající chodník a umožnění překládky inženýrských sítí (rozsah viz výkresovou dokumentaci). Konstrukce chodníku bude následující:

- | | |
|------------------------------|--------|
| • Betonová dlažba | 60 mm |
| • Pískové lože | 30 mm |
| • Štěrkodrt' ŠD _B | 150 mm |
| • Celkem | 240 mm |

Na obou okrajích mostu jsou betonové celomonolitické římsy. Horní povrch říms je v příčném spádu 2,0 %. Výška obruby levé římsy je 150 mm a pravé 180 mm. Obrubník je ve sklonu 5:1 až na povrch izolace. Výška vnějšího bočního líce římsy je 0,6 m. Vyložení říms je 0,25 m přes okraj.

Jako bezpečnostní záchytné zařízení je v souladu s platnými předpisy na okrajích obou říms navrženo ocelové mostní zábradlí výšky min. 1,1 m se svislou výplní.

Povrch vozovky je odvodněn střechovitým příčným spádem 2,5 % a podélným spádem 0,1 % do odvodňovacích proužků z litého asfaltu a následně dvou mostních odvodňovačů umístěných po obou stranách mostu (na každé straně jeden) s vyústěním volným pádem na zpevněný povrch koryta pod mostem. Mostní odvodňovače 500x300 mm budou bez lapače nečistot a budou opatřeny svislým volným odtokem DN 150 mm.

Odvodnění povrchu vozovky za mostními opěrami bude prostřednictvím nově zřízených šachet s uliční vpustí před a za mostem (celkem 4 - 2 na každé straně mostu). Z těchto šachet bude srážková voda odváděna dešťovou kanalizací na svah koryta potoka pod mostem průpichem přes opěry

Všechny zpevněné plochy jsou dlážděny lomovým štípaným kamenem tl. min. 250 mm kladeným do betonu tl. 100 mm na štěrkopískovém podsypu min. tl. 100 mm

Koryto vodoteče pod mostem bude do vzdálenosti 1,0 m od líce říms upraveno do projektovaného lichoběžníkového tvaru. Celková délka úpravy je 13,85 m. Koryto bude v této délce zpevněno kamennou dlažbou do betonu. Zpevnění bude zakončeno příčnými betonovými prahy. Před a za zpevněním se upravené břehy a dno koryta naváží na stávající. Upravené břehy na povodní straně budou na stávající navázány prostřednictvím pružného přechodového prvku tvořeného těžkým pohozem z neupravovaného lomového kamene. Levý břeh na povodních straně bude vyprofilován pro usměrnění běžných průtoků od přilehlé budovy na adrese 5. května 12, Golčův Jeníkov.

Budou zřízeny revizní chodníky před oběma opěrami, revizní schodiště nebudou po dohodě se správcem mostu kvůli nedostatku místa v okolí mostu zřizovány. Přístup k reviznímu chodníku u opěry OP1 je možný po stávajícím veřejně přístupném betonovém schodišti u budovy č.p.11.

Před a za mostem bude na zábradlí umístěna tabulka s evidenčním číslem mostu.

Postup a technologie výstavby

Pro zhotovení nosné konstrukce se předpokládá betonáž na pevné skruži v jednom betonovacím taktu bez pracovní spáry mezi stojkami a příčlím rámu.

Postup stavby mostu:

- realizace provizorního dopravního značení objízdných tras (SO 110)
- uzavření silnice III/3456 v místě mostu a převedení provozu na objízdné trasy
- zamezení přístupu veřejnosti na pozemky v obvodu stavby a převedení pěšího provozu na obchodní trasu
- zřízení zařízení staveniště a příprava staveniště, kácení dřevin vytyčení a vyznačení IS vedoucích v prostoru staveniště

- zřízení provizorní lávky pro převedení inženýrských sítí
- přeložení inženýrských sítí vedoucích po stávajícím mostě do provizorní polohy (SO 401, SO 402, SO 403)
- odfrézování živičné vozovky na mostě a v předmostí, odstranění mostního vybavení (SO 001)
- odstranění vrstev vozovky na mostě a v předmostí v požadovaném rozsahu (SO 001)
- demolice stávajícího silničního mostu (SO 001)
- přeložka kanalizace vedoucí v korytě vodního toku pod mostem (SO 301)
- vyvrtání a injektáž mikropilot pro založení mostu
- provedení výkopů a podkladních betonů opěr
- osazení bednění a výztuže základů
- betonáž základů
- výstavba podpěrné skruže rámové NK mostu
- osazení bednění a výztuže rámové NK
- betonáž rámové konstrukce mostu
- odskržení rámové konstrukce mostu
- osazení bednění a výztuže rámové NK opěrné zdi u pravého křídla opěry OP1
- betonáž opěrné zdi u pravého křídla opěry OP1
- osazení odvodňovačů a trubiček odvodnění izolace, provedení izolace mostovky a izolace opěr
- provedení přechodových oblastí za opěrami včetně odvodnění rubu opěr
- osazení bednění a výztuže mostních říms
- betonáž mostních říms
- přeložení inženýrských sítí do finální polohy v římse nového mostu (SO 401, SO 402, SO 403)
- provedení vyprofilování koryta pod mostem včetně zpevnění kamenem do betonu
- provedení konstrukce vozovky vyjma živičných vrstev v předmostí
- provedení živičných vozovkových vrstev v předmostí
- provedení živičných vozovkových vrstev na mostovce
- prořezání příčné spáry v obrusné vrstvě vozovky nad rubem stojky ŽB rámu
- provedení konstrukce chodníků v předmostí
- osazení mostního zábradlí
- osazení dopravního značení
- poslední úpravy v okolí mostu a pod mostem mající za cíl uvedení terénu do původního stavu, osetí travním semenem apod.
- obnovení provozu na mostě
- odstranění provizorního dopravního značení objízdných tras (SO 110)

2.6.4. Vodohospodářské objekty

2.6.4.1. SO 301 Přeložka kanalizace

Výstavba nového mostu vyvolá přeložku stávající kanalizace správce VaK Havlíčkův Brod, a.s., která je vedena v korytě vodního toku pod stávajícím mostem. Stávající vedení kanalizace koliduje s navrženou polohou spodní stavby nového mostu, proto bude kanalizace přeložena v délce cca 35 m tak, aby procházela novým mostním otvorem.

Potrubí

Přeložka kanalizace je navržena z netlakového sklolaminátového potrubí „HOBAS“ v profilu DN 300 tuhosti SN 10 000 N/m². Kanalizační potrubí je spojováno netlakovými spojkami PN 1 bar, napojení v začátku přeložky na stávající potrubí bude provedeno segmentovým obloukem cca 25 stupňů. Potrubí bude v celé délce přeložky obetonováno. Přeložka bude provedena do otevřeného výkopu, hutnění zásyp rýhy bude proveden vytěženou zemínou.

Kanalizační šachty

V navržené trase je navržena jedna betonová kanalizační šachta Š10 v začátku přeložky. Jedná se o výměnu (celkovou rekonstrukci) stávající šachty. Šachta se skládá z betonových prefabrikovaných skruží DN 1000 s elastomerovým těsnícím profilem. Spodní část šachtového dna je prefabrikovaná s plastovou vystělkou kynety pro usměrnění průtoku. Shora bude šachta opatřena přechodovou skruží DN 1000/600 a kruhovým poklopem z tvárné litiny s kloubem a aretací - typ „Kasi Europa 7“ s logem VaK HB. Ve skružích jsou osazena stupadla s PE povlakem pro možnost vstupu do šachty, v přechodové skruži je osazeno kapsové stupadlo. V místech prostupů kanalizačního potrubí budou osazeny šachtové vložky za sklolaminátového potrubí.

2.6.5. Elektro a sdělovací objekty

2.6.5.1. SO 401 Přeložka veřejného osvětlení

Výstavba nového mostu vyvolá přeložku stávajícího podzemního vedení veřejného osvětlení správce sítě město Golčův Jeníkov, které je vedeno po stávajícím mostě. Vedení bude před provedením demolice přeloženo do provizorní polohy na provizorní lávku provizorní lávku z ocelových profilů (součást SO 201) a po dokončení výstavby nového mostu bude přeloženo do finální polohy do chrániček vedených v levé železobetonové monolitické římse nového mostu. Uvažovaná délka přeložky je cca 15 m. Nové vedení sítě polohově odpovídá původnímu vedení.

1. etapa - převedení kabelové trasy na provizorní konstrukci

Pro realizaci stavby nového mostu bude nutno provést vložku na stávajícím kabelovém vedení VO – kabel CYKY 4x10 a zemnič FeZn 30x4 – vedení uloženo v tr. ohebné.

Provizorní vedení kabelem CYKY 4x10 uložit na připravené konstrukci do trubky PE nebo ohebné trubky KOPOFLEX 63. V souběhu zemnicí vodič FeZn 30x4.

Kabel naspojkovat na obou stranách v kabel. spojce SVCZC 4x16, zemnič svorkou SR 02.

2. etapa – finální řešení

Stávající přeložku VO demontovat.

Nový kabel CYKY 4x10 protáhnout do určených chrániček v tělese mostu .

Kabel naspojkovat na obou stranách v kabel. spojce SVCZC 4x16, zemnič svorkou SR 02.

2.6.5.2. SO 402 Přeložka vedení ČEZ Distribuce

Výstavba nového mostu vyvolá přeložku stávajícího podzemního vedení NN správce sítě ČEZ Distribuce a.s, které je vedeno po stávajícím mostě. Vedení bude před provedením demolice přeloženo do provizorní polohy na provizorní lávku provizorní lávku z ocelových profilů (součást SO 201) a po dokončení výstavby nového mostu bude přeloženo do finální polohy do chrániček vedených v levé železobetonové monolitické římse nového mostu. Uvažovaná délka přeložky je cca 15 m. Nové vedení sítě polohově odpovídá původnímu vedení.

Dokumentaci objektu přeložky zajišťuje správce sítě ČEZ Distribuce a.s. na základě smlouvy uzavřené mezi investorem a správcem sítě.

I. etapa

Stávající dva kabely AYKY 3x240+120mm² a AYKY 3x120+70mm² procházející mostní konstrukcí budou dočasně přeloženy mimo stavební prostor na provizorní lávku.

II. etapa

Po opravě mostu budou kabely vráceny do mostní konstrukce do dvou připravených chrániček o průměru cca 110mm.

2.6.5.3. SO 403 Přeložka vedení CETIN

Výstavba nového mostu vyvolá přeložku stávajícího podzemního vedení sítě elektronických komunikací správce sítě Česká telekomunikační infrastruktura a.s. (CETIN), které je vedeno po stávajícím mostě. Vedení bude před provedením demolice přeloženo do provizorní polohy na provizorní lávku provizorní lávku z ocelových profilů (součást SO 201) a po dokončení výstavby nového mostu bude přeloženo do finální polohy do chrániček vedených v levé železobetonové monolitické římse nového mostu. Uvažovaná délka přeložky je cca 15 m. Nové vedení sítě polohově odpovídá původnímu vedení.

Dokumentaci objektu přeložky zajišťuje správce sítě Česká telekomunikační infrastruktura a.s. (CETIN) na základě smlouvy uzavřené mezi investorem a správcem sítě

1.etapa - vyvěšení kabelové trasy na provizorní konstrukci

Pro realizaci stavby nového mostu bude nutno provést vložku na stávajících kabelech

- 1.) E 15XN0,6 - GOJE16
- 2.) E 50XN0,6 - GOJE17
- 3.) E 50XN0,6 - GOJE80, GOJE337, GOJE88, GOJE93, GOJE27, GOJE29, GOJE30, GOJE33
- 4.) E 50XN0,8 - GOJE23

Kabel 1.) a 3.) provizorně FLE 50XN0,6

2.) provizorně FLE 50XN0,6

4.) provizorně FLE 10XN0,6

Na obou stranách naspojkovat na spojky NITTO, pro provizorní vyvěšení použít trubky PE nebo trubku vrapovanou 110/94

2.etapa – finální řešení

Kabely vytavit kabely FLE stejného typu a protáhnou do určených chrániček v tělese mostu – kabely 1.) a 3.) ve stávajících spojkách pokud to bude možné

2.7. ZÁKLADNÍ POPIS TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ

Projekt neřeší. Součástí stavby nejsou žádná technická ani technologická zařízení.

2.8. ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ

Předmětem stavby je demolice nevyhovujícího starého mostu a výstavba nového mostu na stejném místě.

Jedná se o stavbu kategorie 0 podle vyhlášky č. 46012021 Sb., o kategorizaci staveb z hlediska požární bezpečnosti a ochrany obyvatelstva, u které se v souladu s § 40 odst. 1 zákona č. 133/1985 Sb., o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů **nevykonává státní požární dozor v rozsahu podle § 31 odst. 1 písm. b) a c) zákona o požární ochraně.**

Stavebním řešením nedojde k zhoršení průjezdu vozidel integrovaného záchranného systému.

2.9. ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA

Netýká se předmětné stavby.

2.10. HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ

Netýká se předmětné stavby.

2.11. ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

2.11.1. Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Netýká se předmětné stavby.

2.11.2. Ochrana před bludnými proudy

Korozní průzkum nebyl proveden. Předpokládá se zařazení mostu do 3. stupně základních ochranných opatření pro omezení vlivu bludných proudů dle TP 124 (primární a sekundární ochrana a konstrukční opatření bez propojování výztuže).

2.11.3. Ochrana před technickou seizmicitou

Netýká se předmětné stavby.

2.11.4. Ochrana před hlukem

Netýká se předmětné stavby.

2.11.5. Protipovodňová opatření

Netýká se předmětné stavby.

2.11.6. Ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu apod.

Netýká se předmětné stavby.

3. PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

3.1. NAPOJOVACÍ MÍSTA TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Vlastní stavba žádné napojení nevyžaduje.

3.2. PŘIPOJOVACÍ ROZMĚRY, VÝKONOVÉ KAPACITY A DÉLKY

Netýká se předmětné stavby.

4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

4.1. POPIS DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ VČETNĚ BEZBARIÉROVÝCH OPATŘENÍ PRO PŘÍSTUPNOST A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE

Stavba je součástí dopravní infrastruktury (jedná se o most na pozemní komunikaci). Most převádí stávající silnici III/3456 přes vodní tok Váhanka (Vohančický potok) ve stávajícím šířkovém uspořádání.

Návrh nové konstrukce mostu pro zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby – veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace byl proveden dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb.

4.2. NAPOJENÍ ÚZEMÍ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU

Stavba je součástí dopravní infrastruktury (jedná se o most na pozemní komunikaci).

4.3. DOPRAVA V KLIDU

Netýká se předmětné stavby.

4.4. PĚŠÍ A CYKLISTICKÉ STEZKY

Netýká se předmětné stavby.

5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

5.1. TERÉNNÍ ÚPRAVY

Koryto vodoteče pod mostem bude do vzdálenosti 1,0 m od líce říms upraveno do projektovaného lichoběžníkového tvaru. Celková délka úpravy je 13,85 m. Koryto bude v této délce zpevněno kamennou dlažbou do betonu. Zpevnění bude zakončeno příčnými betonovými prahy. Před a za zpevněním se upravené břehy a dno koryta naváží na stávající. Upravené břehy na povodní straně budou na stávající navázány prostřednictvím pružného přechodového prvku tvořeného těžkým pohozem z neupravovaného lomového kamene.

Terén v okolí mostu vyjma úpravy koryta pod mostem zůstane stávající bez dalších úprav. Před dokončením stavby bude terén mimo půdorys mostu po stavebních pracích srovnán do původního stavu a zatravněn.

5.2. POUŽITÉ VEGETAČNÍ PRVKY

Svahy a terén v okolí mostu mimo zpevnění budou srovnány a osety travním semenem.

5.3. BIOTECHNICKÁ, PROTIEROZNÍ OPATŘENÍ

Dno a břehy koryta pod mostem budou zpevněny kamennou dlažbou do betonu.

6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

6.1. VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ - OVZDUŠÍ, HLUK, VODA, ODPADY A PŮDA

Zatížení emisemi z dopravy se nezmění.

Problematika hluku z dopravy v dané lokalitě je tvořena hlukem z dopravy na stávající silnici III/3456, který bude díky opravě mostu oproti současnému stavu minimálně zachován nebo s největší pravděpodobností snížen.

Užíváním mostu a pozemní komunikace nevzniknou žádné odpady.

Užíváním mostu a pozemní komunikace nedojde ke znečištění povrchových ani podzemních vod či k znečištění půdy.

6.2. VLIV NA PŘÍRODU A KRAJINU - OCHRANA DŘEVIN, OCHRANA PAMÁTNÝCH STROMŮ, OCHRANA ROSTLIN A ŽIVOČICHŮ, ZACHOVÁNÍ EKOLOGICKÝCH FUNKCÍ A VAZEB V KRAJINĚ APOD.

S ohledem na to, že se jedná o nahrazení nevyhovujícího stávajícího mostu novým mostem na stejném místě, nepředpokládá se jakékoliv negativní ovlivnění krajiny a přírody.

6.3. VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000

Stavba se nenachází v chráněném území soustavy NATURA 2000 ani v jeho blízkosti.

6.4. ZPŮSOB ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZÁVAZNÉHO STANOVISKA POSOUZENÍ VLIVU ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, JE-LI PODKLADEM

Stavba není předmětem posuzování vlivů záměru na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb.

6.5. 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

Záměr nespadá do režimu zákona č. 76/2002 Sb. o integrované prevenci.

6.6. NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA, ROZSAH OMEZENÍ A PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

Předmětem stavby je demolice nevyhovujícího starého mostu a výstavba nového mostu na stejném místě. Nové ochranné pásmo ani bezpečnostní pásmo nevzniká.

Stavba neleží v památkové rezervaci či zóně.

7. OCHRANA OBYVATELSTVA

Netýká se předmětné stavby.

8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

8.1. TECHNICKÁ ZPRÁVA

8.1.1. Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění

Pro účely stavby bude potřeba zajistit dodávku stavebních materiálů, jako jsou především beton, betonářská výztuž, asfaltové směsi, štěrkodrt' a lomový kámen. Konkrétní kubatury jsou určeny v rámci soupisu prací, dodávek a služeb. S ohledem na rozměry stavby se uvažuje se zajištěním materiálu z běžného dodavatelského řetězce (betonárna, armovna, obalovna, kamenolom).

8.1.2. Odvodnění staveniště

Staveniště bude odvodněno do koryta přemost'ovaného vodního toku a vsakováním do terénu. Jedná se výhradně o odvedení povrchových srážkových vod a přítoků podzemních vod do stavební jámy.

8.1.3. Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Přístup na staveniště je po veřejné komunikaci silnici III/3456 a to z obou směrů. Během výstavby nového mostu nebude možné po nedokončeném mostě přejíždět a přecházet.

Napojení na technickou infrastrukturu v případě potřeby bude řešeno s jednotlivými vlastníky a správci sítí.

8.1.4. Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Vzhledem ke skutečnosti, že se stavba nachází v zastavěném území, musí zhotovitel volit použité technologie s ohledem na požadavky ochrany životního prostředí, tj. technologie méně zatěžující okolí hlukem, prachem, emisemi spalovacích motorů a vibracemi.

Při provádění veškerých stavebních prací musí zhotovitel zvolit takovou techniku, aby nedošlo k překročení nejvyšších přípustných hodnot hluku a vibrací.

Po skončení stavby zhotovitel uvede staveniště do původního stavu.

Z hlediska správce vodního toku Váhanka, kterým je Povodí Labe, státní podnik, musí být splněny následující podmínky uplatněné v rámci ÚR (viz stanovisko správce vodního toku č.j. PLa/2021/037176 v *Dokladové části F.1* dokumentace). **Stejně podmínky byly uplatněny**

v rámci SP (viz stanovisko správce vodního toku č.j. PLa/2024/010999 v *Dokladové části F.2* dokumentace):

1. Při stavbě přeložky jednotné kanalizace nesmí dojít k úniku znečištění odpadních vod do vodního toku. Provedení kanalizace musí být vodotěsné.
2. Upravené koryto toku pod mostem musí plynule navazovat na stávající koryto našeho toku bez nánosů, niveleta koryta musí plynule klesat po směru toku.
3. Stávající vodovod požadujeme dostatečně zajistit proti průchodu vyšších průtoků, aby nemohlo dojít k jeho stržení či poškození v době těchto průtoků. Doporučujeme tento vodovod z průtočného profilu mostu vymístit.
4. S provizorní lávkou pro dočasné uložení kabelu souhlasíme za předpokladu dodržení min. úrovně spodní hrany mostovky 0,5 m nad návrhovou hladinou Q10 (viz ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů).
5. Požadujeme technologii prací volit tak, aby byla minimalizována rizika vzniku znečištění povrchových vod (ropné látky, cement, ...). Stavbou nesmí dojít ke znečištění vodního toku a k poškození jeho koryta a to především v navazujících úsecích toku. Požadujeme volně ložený materiál neskladovat v korytě vodního toku a veškerý demoliční materiál neprodleně z koryta toku odstraňovat. Výkopový materiál zabezpečit tak, aby při deštích nedocházelo k jeho splavování do toku.
6. Bude-li v rámci předmětného záměru zacházeno se závadnými látkami ve větším rozsahu nebo bude-li zacházení s nimi spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové nebo podzemní vody (limitní množství závadných látek stanoveno v §2 písm. b) nebo c) vyhlášky č. 450/2005 Sb.), požadujeme předložit havarijný plán k vyjádření před jeho schválením vodoprávním úřadem. Kontaktní osobou pro vydání odborného stanoviska je za náš podnik Ing. Petra Štulcová – tel. 495 088 708, stulcovap@pla.cz.
7. Pro stavbu mostu a provizorní konstrukce lávky bude nutné vypracovat povodňový plán po dobu výstavby. Tento plán bude předložen vodohospodářskému dispečinku k vydání odborného stanoviska. Kontaktní osobou pro vydání odborného stanoviska je za náš podnik Ing. Pavel Jansa – tel. 495 088 708, email: jansap@pla.cz.
8. Začátek a konec prací požadujeme oznámit na Povodí Labe, státní podnik – Provozní středisko Čáslav (úsekový technik Jan Linhart – mob.: 602 124 385, email: linhartj@pla.cz).

Z hlediska zájmů daných vodním zákonem musí být splněny nad rámec výše uvedeného následující podmínky (viz Závazné stanovisko vodoprávního úřadu č.j. MHB_OZP/2335/2021/RU v *Dokladové části F.1* dokumentace):

1. Zhotovitel stavby bude průběžně sledovat vodní stavy a bude ve spojení povodňovým orgánem obce Golčův Jeníkov.
2. Začátek a konec prací bude oznámen správcí vodního toku.
3. Po dokončení stavby bude odboru ŽP předložen souhlas správce vodního toku s užíváním (kolaudací) stavby.

Z hlediska zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, konkrétně kvůli zásahu k zásahu do významného krajinného prvku „ze zákona“ vodního toku, musí být splněny následující podmínky (viz Závazné stanovisko dle ust. § 4 odst. 2 zákona o ochraně přírody k zásahu do významného krajinného prvku Městského úřadu Havlíčkův Brod, Odboru životního prostředí, č.j. MHB_OZP/2205/2021/Zk-3 v *Dokladové části F.1* dokumentace):

1. při stavbě nesmí dojít ke znečištění Váhanky IDVT 10185501 ropnými či jinými látkami závadnými pro vodu
2. materiály vzniklé při stavbě nebudou ukládány do koryta Váhanky IDVT 10185501 ani na její břehy

3. opevnění koryta plynule naváže na stávající koryto, niveleta koryta bude plynule klesat po směru toku,
4. pozemky dotčené stavbou budou po ukončení prací uvedeny do původního stavu

V blízkém rybníku Obecník je v nálezové databázi AOPK evidován výskyt raka říčního. V případě náhodného nálezu tohoto či jiného zvláště chráněného druhu během či při přípravě stavby je nutné kontaktovat Odbor životního prostředí a zemědělství KrÚ Kraje Vysočina ke konzultaci dalšího postupu (viz vyjádření krajského úřadu Kraje Vysočina, Odboru životního prostředí a zemědělství, v *Dokladové části F.1* dokumentace).

8.1.5. Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

Ochrana staveniště a okolí staveniště bude zajišťována obdobně jako u jiných staveb obdobného rozsahu. Vzhledem k charakteru zájmového území v místě stavby je vhodné maximálně omezit průjezdy těžkých vozidel obytnou zástavbou. Proto je nutné organizovat staveništní dopravu s cílem minimalizovat případné negativní vlivy na okolní území v průběhu výstavby. Aby nedocházelo k obtěžování okolí, je nutné, aby zhotovitel stavby respektoval právní předpisy vymezující limitní zatížení území zejména hlukem a prachem od stavební činnosti.

Při provádění stavebních prací je zhotovitel stavby povinen u nejblíže chráněných venkovních prostorů a chráněných venkovních prostorů staveb dodržet hygienické limity hluku a vibrací, které jsou stanoveny v nařízení vlády. č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Staveniště je nutné zabezpečit zejména proti přístupu cizích osob. Staveniště je nutno chránit před vstupem nepovolaných osob odpovídajícím způsobem (např. oplocením), vstupy na staveniště budou opatřeny informativními tabulkami s upozorněním na probíhající stavbu. Při provádění prací, které mají dopad na obyvatelstvo, je nutno v předstihu zajistit informování místních obyvatel prostřednictvím městského úřadu. Pokud si to vyžádá charakter prováděných prací, je nutno zajistit ochranu staveniště prostřednictvím k tomu určených osob.

V rámci stavby budou osazeny dopravní značky, upozorňující řidiče na vyjíždění vozidel ze stavby. V rámci stavby je nutné zabezpečit především výkopy proti pádu osob a proti sjetí vozidel. Uskladněný materiál je nutno zajistit proti odcizení. Odstavené pracovní stroje budou zajištěny proti zneužití.

Před výjezdem vozidel stavby mimo prostor staveniště bude provedena jejich očista mechanickým odstraněním hrubých nečistot. Používaná komunikace bude pravidelně čistěna a myta čistícími a mycími vozidly, aktuálně dle povětrnostních podmínek při vlastní realizaci stavby.

Po skončení stavby zhotovitel uvede staveniště do původního stavu.

8.1.5.1. Asanace

Součástí stavby není žádná asanace.

8.1.5.2. Demolice

Součástí stavby je demolice nevyhovujícího stávajícího mostu ev. č. 3456-1, která tvoří samostatný stavební objekt SO 001.

8.1.5.3. Kácení dřevin

V rámci realizace stavby nebudou káceny žádné stromy.

Bude provedeno vykácení náletových dřevin v nejnutnějším rozsahu (maximálně v rozsahu dočasného záboru). Tyto náletové dřeviny se nacházejí především na pravém břehu vodního toku za mostem (na povodní straně). Jiné než náletové dřeviny nesmí být pokáceny.

Dále bude provedeno odstranění pařezu umístěného na levém břehu vodního toku před mostem (návodní strana).

Při kácení dřevin rostoucích mimo les bude postupováno dle § 8 zákona (příslušným orgánem ochrany přírody je Obecní úřad Golčův Jeníkov); ostatní dřeviny v blízkosti stavby, budou ochráněny před poškozením dle článku 4.6 Ochrana stromů před mechanickým poškozením, 4.8 Ochrana kořenové zóny při navážce a 4.10 Ochrana kořenového prostoru při výkopech rýh nebo stavebních jam, normy ČSN 83 9061 - Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

8.1.5.4. Zábradlí a zeď před mostem vlevo

Vlevo před mostem se v těsné blízkosti mostní římsy nachází historické kované zábradlí a historická zeď ohraničující pozemek parc. č. 9 k.ú. Golčův Jeníkov vlastníka pana Mgr. Jana Strachoty (viz také následující kapitolu). Pozemek parc. č. 9 tvoří zahradu přilehlého domu na adrese 5. května 146, 582 82 Golčův Jeníkov.

Toto historické zábradlí a zeď nesmí být v rámci stavby poškozeny, v případě potřeby bude zábradlí rozebráno, skladováno na bezpečném místě a po ukončení osazeno zpět do původní polohy. Před zahájením stavby musí být kontaktován výše uvedený vlastník pozemku parc. č. 9 k.ú. Golčův Jeníkov za účelem zdokumentování stavu zábradlí a zdi před zahájením stavby a stejně tak s ním musí být konzultován jakýkoliv zásah do uvedených prvků (zábradlí a zeď).

8.1.5.5. Pasportizace okolí

S ohledem na umístění stavby v městské zástavbě a blízkost okolních objektů **musí být před zahájením výstavby provedena důkladná a důsledná pasportizace okolních objektů, včetně podrobné dokumentace stávajících vad** (např. trhlin ve zdivu apod.), a to v exteriéru i interiéru (pokud to bude vlastníky dotčených objektů umožněno), aby při uplatňování nároků na případné vady a poruchy okolních staveb vzniklé z důvodu stavební činnosti bylo možné určit, zda tyto případné vady a poruchy vznikly skutečně z důvodu stavební činnosti, nebo existovaly již před jejím zahájením.

8.1.6. Maximální dočasné a trvalé zábery pro staveniště

Číslo LV	Parcelní číslo	Vlastnické právo	Příslušnost hospodařit s majetkem státu / kraje	Druh pozemku	Způsob využití	Způsob ochrany	Výměra [m ²]	Dočasný zábor [m ²]	Trvalý zábor [m ²]
Katastrální území: Golčův Jeníkov [635481]									
40	2185/1	Kraj Vysočina Žižkova 1882/57 58601 Jihlava	Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, příspěvková organizace Kosovská 1122/16 58601 Jihlava	ostatní plocha	silnice	-	15 020	-	-
	2229/4	(pozemky ve vlastnictví stavebníka)		ostatní plocha	silnice	-	3 662	-	-
600	9	Strachota Jan Mgr. 5. května 146 58282 Golčův Jeníkov	-	zahrada	-	ZPF	212	2.6	-
1484	2232/1	Česká republika	Povodí Labe, státní podnik, Víta Nejedlého 951/8, Slezské Předměstí, 50003 Hradec Králové	vodní plocha	koryto vodního toku přirozené nebo upravené	-	909	100	-
1609	st. 207	Marková Marta č. p. 201 28912 Kostelní Lhota	-	zastavěná plocha a nádvoří	-	-	1 129	12	0.4
10001	st. 104	Město Golčův Jeníkov Nám. T. G. Masaryka 110 58282 Golčův Jeníkov	-	zastavěná plocha a nádvoří	-	-	374	3.3	-
	2162/3			ostatní plocha	ostatní komunikace	-	3 928	24	20
	2164			ostatní plocha	ostatní komunikace	-	1 454	9.6	1.2
	2167			ostatní plocha	ostatní komunikace	-	1 842	19	3
	2232/2			vodní plocha	koryto vodního toku přirozené nebo upravené	-	1 959	114	12
	2665			zahrada	-	ZPF	37	36	0.7

Vysvětlivky

ZPF - zemědělský půdní fond

8.1.7. Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Po dobu výstavby bude most ev. č. 3456-1 uzavřen pro veškerou dopravu včetně pěší. Pěší provoz a cyklistická doprava bude pod dobu stavebních prací převedena na obchozí trasu vedenou po ulici Pod Vyšehradem – podrobněji viz SO 110 Dopravně inženýrská opatření. Tato obchozí trasa je sama o sobě bezbariérová.

8.1.8. Produkováné druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace

Vytěžený a odpadový materiál ze staveniště bude odvážen na skládku ve vzdálenosti do 20 km, kde bude tříděn a separován (živice, ocel, dřevo, zemina, kámen atd.). Vhodný materiál bude použit k druhotnému zpracování. Se zpětným použitím na stavbu se počítá pouze se zeminou, bude-li vhodná do zpětných zásypů.

Kategorizace odpadu se provádí od 1. 1. 2024 podle Vyhlášky MŽP a MZ č. 8/2021 Sb., nakládání s odpady se řídí Vyhláškou MŽP č. 273/2021 Sb. O podrobnostech nakládání s odpady v platných zněních. Při hledání způsobu využití nebo odstranění odpadů bude dodržována hierarchie způsobů nakládání s odpady, tedy pokud nelze vzniku odpadu předejít nebo jej opětovně použít,

bude dána přednost recyklaci odpadů před jiným využitím odpadů. Odstranění odpadů (např. skládkováním) bude použito až v poslední řadě.

Před zahájením přípravných prací prověří zhotovitel kapacitu skládky a její vhodnost z hlediska druhovosti odpadů.

Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01 (O) budou převezeny na skládku investora (Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, příspěvková organizace), přičemž se předpokládá s jejich zpětným využitím do nezpevněných krajnic komunikací.

Očekávané druhy odpadů a způsob nakládání:

- | | | |
|------------|--|-------------------------|
| • 02 01 03 | odpad rostlinných pletiv (O) | před. opráv. odběrateli |
| • 17 01 01 | beton (O) | před. opráv. odběrateli |
| • 17 05 04 | zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03 (O) | před. opráv. odběrateli |
| • 17 03 02 | asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01 (O) | viz níže |
| • 17 04 05 | železo a ocel (O) | před. opráv. odběrateli |
| • 17 09 04 | Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03 (O) | před. opráv. odběrateli |

Dle výsledků testů odebraného vzorku asfaltového materiálu z vývrtů (viz přílohu E.5 dokumentace) bude frézovaná znovuzískaná asfaltová směs ze všech vrstev vozovky odpovídat kvalitativní třídě ZAS-T1 dle Vyhlášky č. 283/2023 Sb. a bude uložena na mezideponii investora KSÚSV pro další použití.

8.1.9. Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

S ohledem na velikost a rozsah stavby není řešeno.

8.1.10. Ochrana životního prostředí při výstavbě

Při provádění stavby musí zhotovitel dodržovat požadavky všech předpisů týkajících se ochrany životního prostředí. Zásady ochrany životního prostředí se řídí obecnými právními předpisy (**zákony č. 17/1992 Sb.** o životním prostředí ve znění pozdějších předpisů, **č. 100/2001 Sb.** o posuzování vlivů na životní prostředí, **č. 114/1992 Sb.** o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů, **vyhláška č. 268/2009 Sb.** o technických požadavcích na stavby), obecnými ustanoveními kapitoly 1 TKP staveb pozemních komunikací, ustanoveními stavebního povolení a rozhodnutími ostatních orgánů státní správy.

Při pracích na staveništi je povinností zhotovitele při manipulaci se škodlivými látkami a následně při zneškodňování odpadů postupovat v souladu se **zákony č. 254/2001 Sb.** o vodách (vodní zákon), **541/2020 Sb.** o odpadech a prováděcími vyhláškami.

Všechny druhotné materiály zabudované do zemního tělesa musí splňovat ustanovení **zákona č. 114/1992 Sb.**, o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů a prováděcí **vyhlášky č. 395/1992 Sb.** a souvisejících právních předpisů.

Provoz stavby nesmí nepříznivě ovlivnit životní prostředí. Během stavebních prací zhotovitel účinně zamezí průniku ropných a chemických látek do půdy a do vody toku a zajistí ekologickou likvidaci odpadu vzniklého užíváním stavby.

Zhotovitel musí zejména dbát na to, aby stroje a vozidla pracující na staveništi byly v řádném technickém stavu a nedocházelo k úniku olejů a pohonných hmot, produkci nadměrného množství výfukových zplodin, hluku a prachu. Dojde-li k úniku ropných látek, zajistí zhotovitel bezodkladně nápravu na vlastní náklady. Při manipulaci se zdraví škodlivými látkami musejí být způsob nakládání, bezpečnostní a ochranná opatření včetně havarijních opatření stanoveny pravidly, která

je povinen vypracovat, dodržovat a kontrolovat zhotovitel. V případě havárie je povinen zhotovitel provést bezodkladně nápravu na vlastní náklady.

Dřeviny rostoucí v blízkosti stavebních prací, musí být řádně ochráněny.

8.1.11. Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví, plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Při provádění stavebních prací je třeba dodržovat předpisy BOZP, zákon č. 262/2006 Sb. – Zákoník práce, Zákon č. 309/2006 Sb., který upravuje další požadavky BOZP v pracovněprávních vztazích a o zajištění BOZP při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy, Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. – o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništi a Nařízení vlády č. 362/2005 Sb. – O bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.

Na pracovišti musí být umístěna lékárnička první pomoci a traumatologický plán. Umístění určí specialista BOZP (musí být uloženy na lehce dostupných a viditelných místech – buňky, sklady, sklady PMH, sklady řeziva a podobně). Také zde musí být umístěny ruční hasicí přístroje, Požárně poplachové směrnice a Požární řád. Umístění určí specialista PO (musí být uloženy na lehce dostupných a viditelných místech – buňky, sklady, sklady PMH, sklady řeziva a podobně). Místa budou označena určenými informačními tabulkami. Vedoucí zaměstnanci na staveništích budou vybaveni služebními telefony na přivolání složek Integrovaného záchranného systému.

Při záchranných pracích je povinnost spolupracovat s příslušnými složkami Integrovaného záchranného systému. Při poškození vedení inž. sítí toto neprodleně oznámí příslušnému správci (kontaktní údaje jsou ve vyjádřeních příslušných vlastníků/správčů inženýrských sítí). Před zahájením prací v blízkosti vedení je nutné si vyžádat vyjádření a vytyčení těchto inženýrských sítí. Před zahájením prací všichni pracovníci budou prokazatelně seznámeni s polohou a vstup do těchto ochranných pásem bude viditelně vyznačen.

Poučení pracovníků – před a při zahájení stavby musí vedení stavby zajistit poučení všech zúčastněných pracovníků o zásadách a opatřeních k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dle příslušných zákonných bezpečnostních předpisů a technologických pravidel zpracovaných pro jednotlivé technologie výstavby. Všichni pracovníci musejí mít platná školení pro daný typ prací, musejí být proškoleni z místních provozně bezpečnostních předpisů, mít zdravotní způsobilost pro daný typ prací.

Školení pracovníků – pracovníci stavby musí být o bezpečnosti práce pravidelně školeni a o tomto musí být pořízen záznam potvrzený jejich vlastnoručním podpisem. Vedení stavby zajistí účinný dohled nad dodržováním zásad bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a stanoví i sankce za jejich nedodržování.

Na stavbě musí být investorem jmenován koordinátor BOZP.

Obvod staveniště bude vymezen výstražnou páskou a oplocením.

8.1.12. Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Není potřeba zřizovat úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb, výstavbou nejsou dotčeny žádné stavby.

8.1.13. Zásady pro dopravní inženýrská opatření

Vybraný zhotovitel stavebních prací před zahájením prací zajistí stanovení přechodné úpravy silničního provozu, náklady s jeho zajištěním, provozem a údržbou zahrne do nabídkové ceny stavby. Zhotovitel předloží návrh přechodného dopravního značení po dobu výstavby, který musí

vycházet z postupu prací a harmonogramu výstavby navrženého zhotovitelem a schváleného investorem. Jak postup prací, tak i harmonogram výstavby je mimo jiné závislý od ročního období, ve kterém bude stavba zahájena.

Zhotovitel předloží Policii ČR ke schválení návrh přechodného dopravního značení pro jednotlivé etapy výstavby a zajistí stanovení přechodné úpravy silničního provozu včetně všech potřebných povolení a včetně projednání dopravní obslužnosti veřejnou linkovou osobní dopravou (autobusy). Návrh postupu výstavby a návrh přechodného dopravního značení byl v rámci projektové dokumentace DSP předložen a projednán se zástupci DI PČR. Schválené přechodné dopravní značení bude podkladem pro vydání stanovení přechodné úpravy provozu na pozemní komunikaci.

Zhotovitel je povinen zajistit přístup do objektů a na pozemky soukromých vlastníků (bezprostředně sousedících se stavbou) po dobu výstavby, tzn. umožnit vstup vlastníkům nemovitostí.

Před realizací stavebních prací v místě, kde dojde k omezení, popř. zamezení příjezdů k jednotlivým objektům, je nutné v dostatečném časovém předstihu informovat obyvatele dotčených nemovitostí. Postup výstavby je nutné provádět ve stanoveném režimu tak, aby byl v co nejmenší míře dotčen příjezd k jednotlivým nemovitostem.

Přechodné dopravní značení bude osazeno na samostatných červenobíle pruhovaných sloupcích v souladu se zákonem č.361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a vyhláškou č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.

Dopravně inženýrská opatření jsou součástí samostatného SO 110.

8.1.14. Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby

Výstavba mostu bude probíhat za uzavření provozu na mostě. Po dobu výstavby mostu bude veškerá doprava převedena na objízdné trasy, které budou vyznačeny pomocí provizorního svislého dopravního značení. Objízdné trasy jsou součástí SO 110 Dopravně inženýrská opatření.

Pěší provoz a cyklistická doprava bude tedy pod dobu stavebních prací převedena na obchodní trasu vedenou po ulici Pod Vyšehradem, která se před předmětným mostem odpojuje z ulice 5. května (silnice III/3456) a za mostem se na ni zase napojuje. Celková délka obchodní trasy je cca 160 m, což znamená prodloužení cesty o cca 100 m. Obchodní trasa je bezbariérová.

Přístup na staveniště je po silnici III/3456 a to z obou směrů. Během výstavby nového mostu nebude možné po nedokončeném mostě přejíždět a přecházet.

Projekt předpokládá vrtání mikropilot ze dna vodního toku prostřednictvím mobilní vrtné soupravy, která bude do koryta vložena pomocí jeřábu – zhotovitel musí garantovat, že disponuje takovou mechanizací, aby byl toto schopen provést.

8.1.15. Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Zařízení staveniště zbuduje zhotovitel dle svých zvyklostí s ohledem na dodržení hygienických, ekologických a požárních předpisů a zásad ochrany životního prostředí (ekologická WC, kontejnery na separovaný odpad ze stavby, atd.). Návrh je též závislý mimo jiné od použitých technologií a typu a množství nasazených stavebních mechanismů, atd.. Zhotovitel si roztrídí a rozdělí plochu staveniště na dočasné skládky materiálů, výkopků, sutí apod. Zhotovitel určí místo pro osazení buněk pro zaměstnance a pro uskladnění náradí a pracovních pomůcek. Prostor staveniště bude zajištěn proti vstupu nepovolaných osob.

Pro umístění zařízení staveniště a skladovací plochy budou využity plochy pozemní komunikace v blízkosti mostu, které budou uzavřeny v rámci staveniště.

8.1.16. Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

- realizace provizorního dopravního značení objízdných tras (SO 110)
- uzavření silnice III/3456 v místě mostu a převedení provozu na objízdné trasy
- zamezení přístupu veřejnosti na pozemky v obvodu stavby a převedení pěšího provozu na obchodní trasu
- zřízení zařízení staveniště a příprava staveniště, kácení dřevin vytyčení a vyznačení IS vedoucích v prostoru staveniště
- zřízení provizorní lávky pro převedení inženýrských sítí
- přeložení inženýrských sítí vedoucích po stávajícím mostě do provizorní polohy (SO 401, SO 402, SO 403)
- odfrézování živičné vozovky na mostě a v předmostí, odstranění mostního vybavení (SO 001)
- odstranění vrstev vozovky na mostě a v předmostí v požadovaném rozsahu (SO 001)
- demolice stávajícího silničního mostu (SO 001)
- přeložka kanalizace vedoucí v korytě vodního toku pod mostem (SO 301)
- vyvrtání a injektáž mikropilot pro založení mostu
- provedení výkopů a podkladních betonů opěr
- osazení bednění a výztuže základů
- betonáž základů
- výstavba podpěrné skruže rámové NK mostu
- osazení bednění a výztuže rámové NK
- betonáž rámové konstrukce mostu
- odskržení rámové konstrukce mostu
- osazení bednění a výztuže rámové NK opěrné zdi u pravého křídla opěry OP1
- betonáž opěrné zdi u pravého křídla opěry OP1
- osazení odvodňovačů a trubiček odvodnění izolace, provedení izolace mostovky a izolace opěr
- provedení přechodových oblastí za opěrami včetně odvodnění rubu opěr
- osazení bednění a výztuže mostních říms
- betonáž mostních říms
- přeložení inženýrských sítí do finální polohy v římse nového mostu (SO 401, SO 402, SO 403)
- provedení vyprofilování koryta pod mostem včetně zpevnění kamenem do betonu
- provedení konstrukce vozovky vyjma živičných vrstev v předmostí
- provedení živičných vozovkových vrstev v předmostí
- provedení živičných vozovkových vrstev na mostovce
- prořezání příčné spáry v obrusné vrstvě vozovky nad rubem stojky ŽB rámu
- provedení konstrukce chodníků v předmostí
- osazení mostního zábradlí
- osazení dopravního značení
- poslední úpravy v okolí mostu a pod mostem mající za cíl uvedení terénu do původního stavu, osetí travním semenem apod.
- obnovení provozu na mostě
- odstranění provizorního dopravního značení objízdných tras (SO 110)

Pořadí prací na částech konstrukce, které se přímo neovlivňují, může zhotovitel upravit dle svých preferencí.

Rozhodující dílčí termíny nejsou stanoveny.

8.2. VÝKRESY

S ohledem na velikost a rozsah stavby nejsou vypracovány zvlášť výkresy organizace výstavby, jelikož jsou dostatečně vypovídající situační výkresy v části C dokumentace.

8.3. HARMONOGRAM VÝSTAVBY

Předpokládané zahájení stavby je v roce 2025 nebo 2026 (závisí na přidělení finančních prostředků). Předpokládaná doba trvání stavebních prací je 5 měsíců, předpokládaná délka uzavírky silnice III/3456 jsou 4 měsíce. Výstavba musí být vždy provedena během jedné stavební sezóny mimo zimní měsíce. Toto období je určeno vzhledem k technologickým požadavkům na provádění práce, zejména nemožnost práce s většinou materiálů v mrazech.

S ohledem na velikost a rozsah stavby není harmonogram výstavby řešen, je určena předpokládaná maximální doba výstavby a postup prací, přičemž pořadí prací na částech konstrukce, které se přímo neovlivňují, může zhotovitel upravit dle svých preferencí (viz také přílohu č. 201.001).

8.4. SCHÉMA STAVEBNÍCH POSTUPŮ

Jedná se o běžné práce inženýrského stavitelství. Výkres postupu výstavby viz dokumentaci SO 201.

8.5. BILANCE ZEMNÍCH HMOT

S ohledem na velikost a rozsah stavby není řešeno.

9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Netýká se předmětné stavby.

Olomouc, červen 2024



Ing. Petr Šedivý

