

INVESTOR:


**Krajská správa a údržba
silnic Vysočiny**
příspěvková organizace



Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, příspěvková organizace
Kosovská 1122/16
586 01 Jihlava 1

B

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM : S-JTSK
VÝŠKOVÝ SYSTÉM : Bpv

VEDOUcí PROJEKTANT	Ing. Martin ŘEHULKA		 PRIS PROJEKČNÍ KANCELÁŘ PRIS spol. s r. o. OSO VÁ 20, 625 00 BRNO	
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. Rostislav OTEVŘEL			
VYPRACOVAL	Ing. Rostislav OTEVŘEL			
KONTROLOVAL	Ing. Jiří ŠRUBAŘ			
KRAJ	KRAJ VYSOČINA	INVESTOR	Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, p. o.	
NÁZEV AKCE III/4073 Bohuslavice - most ev.č. 4073-1			DATUM	3/2021
			FORMÁT	A4
			MĚŘÍTKO	-
			ÚČEL	DUSP/PDPS
			ČÍS. ZAKÁZKY	20117
NÁZEV PŘÍLOHY SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			ARCHIVNÍ ČÍS.	B_STZ.pdf
			ČÍS. SOUPRAVY	PŘÍLOHA
				B

PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE
DUSP/PDPS

III/4073 Bohuslavice – most ev.č. 4073-1

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH:

B.1 Popis území stavby.....	3
B.2 Celkový popis stavby.....	7
B.2.1 Celková koncepce řešení stavby	7
B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení.....	9
B.2.3 Celkové technické řešení.....	9
B.2.4 Bezbariérové užívání stavby.....	9
B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby	9
B.2.6 Základní charakteristika objektů.....	10
B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení	12
B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení.....	12
B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana.....	12
B.2.10 Hygienické požadavky stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí	12
B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	13
B.3 Připojení na technickou infrastrukturu	13
B.4 Dopravní řešení.....	13
B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	14
B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana.....	14
B.7 Ochrana obyvatelstva	15
B.8 Zásady organizace výstavby.....	15
B.9 Celkové vodohospodářské řešení.....	15

B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

a) Charakteristika území a stavebního pozemku (ů)

Stavba se nachází v extravilánu za obcí Bohuslavice na silnici III/4073, kterou převádí přes potok Vápovka. Obec se nachází v kraji Vysočina v okrese Jihlava. Most je umístěn km 0,419 silnice III/4073 KÚ Bohuslavice [606481]. Pro výstavbu bude nutný dočasný zábor stávajících pozemků komunikace, vodního toku a pozemků přilehlých ke komunikaci. Stavba si nevyžádá trvalý zábor pozemků.

Okolí stavby tvoří plochy s travním porostem a vodní tok. Stavba se nachází v místě stávajícího mostu a stávající komunikace. Stavba zasahuje do pozemků investora a obce Bohuslavice.

Šířka komunikace na mostě je 6,5 s proměnným rozšířením ve směrovém oblouku. Komunikace je vedena v levostranném směrovém oblouku o poloměru 40 m.

Plocha dočasného záboru bude sloužit jako vlastní staveniště a jako přístup ke staveništi a k uložení lehčího materiálu.

Stavba proběhne na dotčených pozemcích beze změny jejich využití. Po dokončení stavby budou pozemky dotčené dočasným zábořem uvedeny do původního stavu a navráceny k původnímu využití.

Staveniště se nachází v ochranném pásmu těchto inženýrských sítí:

- CETIN – nadzemní sdělovací vedení
- E.ON – podzemní sdělovací vedení E.ON
- E.ON – podzemní vedení VN E.ON
- E.ON – podzemní vedení NN E.ON
- E.ON – nadzemní vedení VN E.ON

IS nebudou během stavby dotčeny, stavba (obvod staveniště) se nachází pouze v jejich ochranném pásmu. Veškeré IS budu v průběhu stavebních prací řádně vytyčeny, vyznačeny a ochráněny.

b) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování

Záměr je v souladu s územně plánovací dokumentací.

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

Pro stavbu byl proveden IG průzkum, který je součástí projektové dokumentace.

Výsledky IGP

Posuzovanou lokalitu lze hodnotit jako staveniště použitelné pro projektovaný záměr rekonstrukce mostu. V daném případě je pouze nutné upozornit na výskyt hladiny podzemí vody mělko pod terénem.

Hladina podzemní vody byla zastižena při provádění vrtných prací v hloubce 2,4 m pod stávajícím terénem a následně došlo k jejímu nastoupání a ustálení v hloubce 1,5 m pod okolním terénem. Tato voda bude mít přímou hydrogeologickou souvislost s přilehlým vodním tokem potoka Vápovka. Je nutné počítat s tím, že tato voda bude mít vliv nejen na způsob založení a na geotechnické parametry základových půd v dosahu aktivní zóny přitížení pod projektovaným objektem, ale v této hloubce je nutné počítat s jejím vlivem i na samotné základové konstrukce. Dále je také nutné zmínit, že vrtné práce na lokalitě byly prováděny v dlouhodobějším vlhčím období, tudíž bude hloubka této ustálené hladiny podzemní vody odpovídat spíše maximálním hodnotám – v danou dobu se jedná o větší zásoby povrchových a podpovrchových vod z důvodů tání sněhové pokrývky a vydatnějších srážek, které jsou záležitostí spíše sezónní.

Z laboratorního vzorku podzemní vody, který byl odebrán z vrtu V-1, bylo zjištěno, že podzemní voda vykazuje dle normy ČSN 206-1 tab. 2 neagresivní chemické prostředí, protože v žádném ze sledovaných parametrů nedosahuje limitních hodnot třídy XA1. Proto postačí primární ochrana betonových konstrukcí, které by mohly přijít do styku s podzemní vodou.

Lehký objekt je možné založit plošně, v tomto případě pravděpodobně na základových patkách nebo pásech do úrovně svrchních kvartérních sedimentů.

V daném případě by však bylo nutné zajistit, aby byly základové poměry pod celým projektovaným objektem stejné a rovnoměrné. Toho by se docílilo aplikací hutněného podsypu, tzv. šterkového nebo šterkopískového polštáře, který by byl po vrstvách nahtuněn pod plošné základy. Tím by zvýšila nejen únosnost, ale i modul deformace, a zabránilo by se tak případnému nerovnoměrnému sedání objektu.

Projektovaný středně těžký a těžký objekt by bylo v daném případě vhodnější založit na hlubinných

základových konstrukcích. Piloty by bylo možné projektovat jako opřené do úrovně vysoce únosného a málo stlačitelného skalního podloží, které se nachází v dosažitelné hloubce. Piloty by přenesly zatížení horní stavbou pomocí paty vetknuté do únosnějšího skalního podloží a zároveň by využily tření na plášti.

V případě nesoudržných zahliněných písků postačí dodržet minimální krytí základové spáry zeminou mocnosti 1,0 m pod upraveným terénem. Jedná se o zeminy, které nejsou náchylné na změny klimatických poměrů.

Výkopy po úroveň hladiny podzemní vody budou hloubeny výhradně v nesoudržných píscích a štěrčích. Takové výkopy je třeba je pažit nebo svahovat ve velmi mírném sklonu 1 : 1. Případné hlubší výkopy budou pravděpodobně prováděny pod hladinou podzemní vody. Tyto výkopy je třeba zajistit hnaným pažením a po dobu výstavby odčerpávat podzemní vodu.

Posuzovaná lokalita je jako celek stabilní a neohroží zde nebezpečí svahových pohybů, které by mohly mít vliv na statickou stabilitu nosné konstrukce projektovaného objektu. V Registru svahových nestabilit ČGS nejsou v daném místě evidovány žádné svahové nestability.

Vzhledem ke složitým základovým poměrům způsobeným zejména výskytem hladiny podzemní vody mělko pod terénem doporučuji důslednou spolupráci s geotechnikem při provádění zemních a základových prací, aby byly vyloučeny významné anomálie v geotechnických parametrech základové půdy v jednotlivých částech půdorysu stavby.

d) Výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů (geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, stavebně historický průzkum apod.)

Pro výpočet průtočného množství vody a navržení velikosti mostního otvoru jsou podkladem hydrologické údaje od Českého hydrometeorologického ústavu.

Pro účely projekčních prací byly využity tyto odklady: **hlavní mostní prohlídka (4/2018) a mostní list**, které byly poskytnuty investorem, kde jsou popsány základní závady mostu. Stávající most je z roku 1924.

Základy mostních opěr jsou nepřístupné, pravděpodobně plošné. Opěry jsou zděné z lomového kamene. Na obou stranách je provedeno opevnění opěr nárožními kamennými kvádry. Mostní křídla jsou taktéž zděná z lomového kamene. Kužely svahů jsou zpevněny kamenným obkladem.

Most je kolmý. Nosná konstrukce je tvořena v podélném směru 7 ks ŽB trámů s krátkými náběhy, kolmým příčnickem a koncovými příčnickem. Délka přemostění je 6 m.

Uložení NK je přímé. Mostní závěry nejsou provedeny. Vozovka na mostě je s živičným krytem. Zpevnění krajnice je provedeno asfaltovou vrstvou. Příčný sklon vozovky je oboustranný, podélný sklon je proti směru staničení. Odrazné proužky nejsou díky převrstvení vozovky vytvořeny.

Mostní římsy jsou na obou stranách mostu železobetonové monolitické. Na pravé povodní straně má římsa výšku 0,2 m a šířku 0,45 m, na levé návodní straně má římsa výšku 0,22 m a šířku 0,45 m.

Odvodnění mostu je provedeno příčným a podélným sklonem vozovky.

Most je vybaven svodidlem NH4 výšky 76 cm, sloupky jsou na mostě vetknuté do říms. Silniční svodidla jsou na mostě osazena podél obou krajnic.

Na mostě jsou na obou stranách osazeny tabulky s evidenčním číslem. Jiné dopravní značení na mostě není.

Území pod mostem tvoří koryto místního potoka. Dno pod mostem je přirozené. Přístupnost k nosné konstrukci mostu je dobrá (do 2 m). Přístupové cesty pod most tvoří mírné svahy. Svahy zemního tělesa v okolí mostu jsou zpevněny zádlahou.

Stavební stav mostu je určen jako IV – Omezeně použitelné, koeficient stavebního stavu $a = 0,6$. Zatížitelnost $V_n = 27$ t, $V_r = 48$ t, $V_e = 68$ t, maximální nápravový tlak 20,2 t.

e) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Není.

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

Most překračuje potok Vápvka a nachází se v jeho ochranném pásmu. Stavba leží na území označeném jako záplavové.

Stavbou dojde ke zvětšení průtočného profilu mostu. Návrhová kategorie mostu - 2. kategorie (variální rozpětí $Q_{100}/Q_1=7$). Nový most převede Q_{50} bez zahlcení mostního otvoru. Při vyšších průtocích dojde k zahlcení mostního otvoru, avšak ani při Q_{100} nedochází k přelévání křížící komunikace.

Navrhovaná rekonstrukce výrazně zlepšuje stávající průtokové poměry na mostním objektu a maximálně využívá dané konfigurace území. Další zvětšování mostního otvoru nemá vliv na odtokové poměry

v místě mostu vzhledem k velikosti koryta před/za mostu a rovinatému terénu v jeho okolí. Podrobněji viz Hydrotechnický výpočet.

Stavba bude zabezpečena tak, aby nedošlo ke znečištění vod ropnými, či jinými nebezpečnými látkami. V korytě potoka nebudou skladovány žádné látky ohrožující čistotu vody. Podle stupně povodňové aktivity budou provedena opatření předepsaná v povodňovém plánu. Pro účely stavby je zpracován povodňový a havarijní plán.

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

Stavba nebude mít negativní vliv na sousední stavby ani pozemky. Stavba nezvyšuje dopad na krajinu a přírodu. Vlastní stavba ovlivňuje životní prostředí ve své blízkosti pouze krátkodobě, a to po dobu provádění stavby. Hladina hluku a zvýšení prašnosti bude odpovídat stavebním pracím, její zvýšení je možno předpokládat pouze při bouracích pracích. Stavba mostu se nachází v extravilánu v těsné blízkosti obce Bohuslavice. Předpokládaná doba výstavby mostu jsou 4 měsíce.

Navržený způsob stavby mostu je běžným typem bez použití speciálních technologií, které by měly vliv na zvýšení rizika havárie s negativním dopadem na životní prostředí. Současně i prakticky redukuje možnost poškození životního prostředí z titulu použitých stavebních materiálů. Veškerý vybouraný materiál bude okamžitě odstraněn a odvezen k recyklaci, případně na skládku.

Potřebné stavební materiály a hmoty (beton, ocelová výztuž, ocelové profily, zdicí materiál) budou na stavenišťe dováženy v hotovém resp. připraveném stavu. Na staveništi nebude vybudováno žádné výrobní zařízení, bude na něm jen pohotovostní provoz (příprava malty).

Hluk bude zvýšen pouze v průběhu stavby, především během bouracích prací. Zvýšení hlukové zátěže odpovídá běžnému stavebnímu provozu.

Jedná se o stavbu v intravilánu v blízkosti obytných domů.

Nařízení vlády ČR č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, stanovuje pro hluk ze stavební činnosti v chráněných venkovních prostorech ostatních staveb a v chráněných ostatních venkovních prostorech následující hygienické limity (podle § 12, odst. 6):

$L_{Aeq,s} = 60$ dB v době od 6:00 do 7:00 hod,

$L_{Aeq,s} = 65$ dB v době od 7:00 do 21:00 hod,

$L_{Aeq,s} = 60$ dB v době od 21:00 do 22:00 hod,

$L_{Aeq,s} = 55$ dB v době od 22:00 do 6:00 hod.

Poznámka: Orgán státního zdravotního dozoru, hygienická služba, může stanovit i jiná kritéria a hodnocení.

Stavební činnost bude probíhat převážně v denním období od 7 do 21 hodin. Je předpokládána 14-ti hodinová délka stavební činnosti v denním období od 7:00 do 21:00 hodin. Maximální hluková expozice nebude delší než 4-6 hodin v pracovní době, nejvíce v dopoledních hodinách.

Protože pohyb nákladních automobilů bude podle potřeb stavební činnosti a nepřesáhne intenzitu $10\times$ za hodinu, není podle metodických pokynů doprava materiálu na stavenišťe a z něj relevantním zdrojem hluku.

Potřebné stavební materiály a hmoty (beton, ocelová výztuž, ocelové profily, zdicí materiál) budou na stavenišťe dováženy v hotovém resp. připraveném stavu. Na staveništi nebude vybudováno žádné výrobní zařízení, bude na něm jen pohotovostní provoz (příprava malty).

Stavba bude prováděna s maximální ohleduplností k okolí, aby hlučnost a prašnost byla omezena na minimum.

Hlučné činnosti při zemních a bouracích pracích a budování nových stavebních konstrukcí budou krátkodobé, jejich průběh bude probíhat podle následujících opatření.

Ke snížení hluku ze stavební činnosti v okolí stavenišťe stavba zajistí následující protihluková opatření:

- udržování technologické kázně, pořádku na staveništi a dodržování všech norem ochrany životního prostředí se zvláštní pozorností na hluk,

- omezení hlučných prací při případných prodloužených směnách,

- provádění nejhlučnějších činností, zejména při zemních pracích, demontáži zařízení nebo při budování nových stavebních konstrukcí organizačně zajistit pouze v pracovní dny v době 8-12 a 13-16 hodin,

- v případě, kdy by při provádění nejhlučnějších činností mohlo dojít k překročení hygienického limitu pro hluk ze stavební činnosti v chráněném venkovním prostoru nejbližšího chráněného obytného do-

mu, postup prací projednat s jeho obyvateli a vlastní činnost provádět šetrným a ohleduplným způsobem a ve vymezené době,

- v případě potřeby okolo nejhluchnějších zařízení či pracovišť umístit provizorní mobilní akustické zástěny (clony) výšky 2 až 3 m, které budou plnit funkci prvotní zábrany hluku ze stavební činnosti a budou na staveništi přesouvány podle potřeby (nejen z hlediska lepší ochrany před hlukem, ale i z hlediska dostatečného prostoru pro provádění stavebních prací). Zástěny budou zhotoveny z trapézového nebo vlnitého plechu anebo OSB desek na ocelové nebo dřevěné nosné konstrukci. Ze strany ke zdroji hluku je vhodné je opatřit zvuk pohlcujícím obložením, např. z minerální vlny. Budou zajištěné proti pádu a zatížení od větru.

- použití strojní mechanizace s garantovanou nižší vyzařovanou hlučností a zvukově izolačních krytů příslušného stroje,

- řádný technický stav použitých stavebních mechanismů, průběžné technické prohlídky a údržbu stavebních mechanismů,

- umístění hlučnějších strojů co nejdále od chráněných prostorů, a omezení jejich chodu na prázdno, při nakládání zeminy vypínat motor u čekajících automobilů, apod.

Vliv na snížení hladin akustického tlaku v okolí mají i organizační opatření, která zajistí, aby nejhluchnější zařízení nebyla v provozu současně, a aby tato zařízení nebyla v provozu delší dobu, než je nezbytně nutné.

Nejhluchnější činnosti budou prováděny krátkodobě. V případě, kdy by při provádění nejhluchnějších prací mohlo dojít k překročení hygienického limitu pro hluk ze stavební činnosti v chráněném venkovním prostoru nejbližšího obytného domu, zejména při zemních úpravách, bourání, demontáži zařízení nebo při budování nových stavebních konstrukcí, je třeba postup prací projednat s jeho obyvateli a vlastní činnost provádět šetrným a ohleduplným způsobem ve vymezené době.

Ze stavby nevznikají jiné než běžné stavební odpady.

Navržený způsob opravy mostu je běžným typem bez použití speciálních technologií, které by měly vliv na zvýšení rizika havárie s negativním dopadem na životní prostředí. Současně i prakticky redukuje možnost poškození životního prostředí z titulu použitých stavebních materiálů. Veškerý vybouraný materiál bude okamžitě odstraněn a odvezen k recyklaci případně na skládku.

Množství odváděných dešťových vod se změnou stavby nezmění. Voda z mostovky bude odvedena prostřednictvím podélného a příčného sklonu do mostního odvodňovače s vyústěním do toku. Odvodnění komunikace v předpolích zůstává beze změn.

h) Požadavky na sanace, demolice, kácení dřevin

V rámci stavby nebudou probíhat žádné sanační práce.

Demolice stávajícího mostu bude provedena ve dvou etapách.

- Nejprve se odstraní stávající příslušenství a nosná konstrukce. Poté se osadí pažení ze strany toku.
- Po provedení pilot a důlků nového mostu se odstraní stávající kamenné opěry původního mostu. Základy budou ponechány. Spodní stavba stávajícího mostu bude odstraněna do úrovně nového zpevnění berem. Následně se odstraní/vytáhne pažení.

Svrchní asfaltové vrstvy budou frézovány a ostatní vrstvy obsahující asfaltová pojiva budou odstraněny jako odpad.

V rámci stavby není nutné kácení. Veškeré dřeviny v blízkosti stavby budou ochráněny dřevěným bedněním s vyplstrováním tak, aby nedošlo k jejich poškození. Ochanné bednění nesmí být v kontaktu s povrchem kmene, kořenovými náběhy ani větvemi. Bude instalováno bez poškození dřeviny, konstrukce bude pevná a funkční po celou dobu stavby.

Kulturní vrstvy zeminy se sejmou a uloží na dočasné skládce. Po dokončení se zemina použije ke zpětnému ohumusování terénu.

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

Stavba si nevyžádá zábory PUPFL. Stavbou bude dotčen pozemek ZPF parc.č. 465/1. Na tomto pozemku bude provedena terénní úprava bez změny jeho využití. Po rekonstrukci bude pozemek zpětně ohumusován.

Detailní popis záborů – viz samostatnou přílohu Záborový elaborát. Po dokončení stavby budou pozemky dotčené dočasným záborem uvedeny do původního stavu a navráceny k původnímu využití.

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

Nová konstrukce mostu nahrazuje stávající most ev. č. 4073-1 na silnici III/4703. Demolice stávajícího mostního objektu a výstavba nového bude probíhat za vyloučeného provozu na mostě. Doprava bude vedena po objízdě trase. Stavba jako taková bude probíhat v jedné etapě. Přístup na staveniště je možný přímo ze silnice III/4703.

Zařízení staveniště bude zřízeno na dočasně uzavřené části komunikace v rámci dočasného záboru.

Případné použití dalších ploch je věcí zhotovitele stavby. Pro potřebu stavby budou využívány mobilní zdroje elektrické energie a vody, případný odběr z pevných zdrojů včetně projednání této možnosti, je věcí zhotovitele stavby. Telekomunikační potřeby budou rovněž pokryty ze zdrojů zhotovitele.

V rámci stavby bude zajištěno odvedení dešťové vody z mostu pomocí mostních odvodňovačů se zaústěním vodoteče – viz odst. g) tohoto oddílu.

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

Nejsou známy další stavby, které by na tuto stavbu navazovaly.

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

Pozemky jsou v katastrálním území Bohuslavice [606481]. Jedná se o tyto pozemky:

–p.č. 98/1 (ostatní plocha)	Obec Bohuslavice
–p.č. 462/2 (ostatní plocha)	Obec Bohuslavice
–p.č. 465/1 (trvalý travní porost)	Obec Bohuslavice
–p.č. 759/1 (vodní plocha)	Obec Bohuslavice
–p.č. 759/14 (ostatní plocha)	Obec Bohuslavice
–p.č. 783/1 (ostatní plocha)	Kraj Vysočina
–p.č. 792 (vodní plocha)	Povodí Moravy, s.p.

Podrobný výčet pozemků, na nichž se stavba umísťuje, kterých se dotýká a pozemků sousedících je uveden v příloze F.2 Záborový elaborát.

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

Nevzniká nové ochranné a bezpečnostní pásmo.

n) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Časové uzly měření:

1. Po vybudování spodní stavby a osazení dočasných nivelačních značek,
2. Po provedení NK
3. po zasypání rubu
4. po provedení říms a vozovky (nulté měření) – do říms osazený definitivní nivelační značky
5. po uvedení do provozu
6. 6 měsíců po uvedení do provozu,
7. další měření bude určeno investorem (správcem komunikace) na základě vyhodnocení předchozích měření a na základě skutečností zjištěných v rámci pravidelných prohlídek.

o) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Viz odst. B.1.j)

B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

B.2.1 Celková koncepce řešení stavby

a) nová stavba nebo změna dokončené stavby

Jedná se o stavbu nové mostní konstrukce v původní poloze. Šířka komunikace bude rozšířena na normovou vč. rozšíření v oblouku. Odstraní se tak nevhodné směrové řešení v místě původního mostu. Na

obou stranách mostu je úzká římsa se zábradelním svodidlem s úrovní zadržení H2.

b) účel užívání stavby

Objekt mostu bude dále sloužit svému původnímu účelu. Most ev.č. 4073-1 převádí silnici III/4073 přes potok Vápvka.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o trvalou stavbu.

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

Po mostě není veden chodník.

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

Všechna závazná stanoviska dotčených úřadů jsou součástí dokladové části.

f) celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby

Nově navržený most se nachází v extravilánu těsně za obcí Bohuslavice a odpovídá tak šířkovému uspořádání silnice S6,5/50 s rozšířením v oblouku a plynule navazuje na stávající silnici III. třídy. Celková délka úpravy komunikace je 70,08 m. Půdorysně je upravovaná část komunikace v levostranném oblouku o poloměru 40 m. Šířka mezi záchytným zařízením na mostě je proměnná – 7,49-7,9 m.

Výškově je úprava komunikace napojena na stávající stav před a za mostem. Most se nachází v konstantním podélném sklonu +0,65%.

Nový most má délku přemostění kolmo 9,0 m, výšku cca 1,96 m v ose, šířka mostu je proměnná 9,08-9,5 m, šířka mezi obrubami na mostě je proměnná 7,49-7,9 m.

Most je založen hlubinně na vrtaných pilotách prům. 880 mm vetknutých do skalního podloží R3. Piloty jsou vetknuty do základu, na který navazují ŽB dříky s krátkými zavěšenými křídly. ŽB příčel má tloušťku 0,45 m s náběhy délky 2,0 m směrem k opěře s výškou 0,75 m. Délka nosné konstrukce je 12 m. Před mostem vpravo je 10 m dlouhá zeď založená na vrtaných pilotách.

Terén v okolí se plynule napojí na nový mostní otvor. Pod mostem se upraví terén do projektovaného tvaru.

g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Most je přes vodní tok. V prostoru stavby se nachází inženýrské sítě a to tyto:

- CETIN – nadzemní sdělovací vedení
- E.ON – podzemní sdělovací vedení E.ON
- E.ON – podzemní vedení VN E.ON
- E.ON – podzemní vedení NN E.ON
- E.ON – nadzemní vedení VN E.ON

Stavba proběhne na dotčených pozemcích beze změny jejich využití. Po dokončení stavby budou pozemky dotčené dočasným zábořem uvedeny do původního stavu a navráceny k původnímu využití.

Práce budou probíhat v ochranném pásmu IS. Veškeré IS budou před stavbou vytyčeny. Při výkopě je třeba dbát zvýšené opatrnosti a výkopy v okolí sítí budou prováděny výhradně ručně.

Veškeré sítě budou při pracích v jejich ochranném pásmu ochráněny.

h) základní bilance stavby - potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou

Během své životnosti nevyžaduje stavba kromě potřeb pro běžnou údržbu požadavky na spotřebu médií a hmot.

Dešťová voda bude tak jako ve stávajícím stavu odváděna podélným a příčným sklonem vozovky do mostního odvodňovače s volným výtokem před lícem opěry.

Množství odpadů, které vzniknou v průběhu výstavby je uvedeno v příloze F.4 Nakládání s odpady.

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

Výstavba mostu bude probíhat v jedné etapě za vyloučeného provozu po mostě. Doprava bude vedena po objízdě trase – viz DIO. Předpokládaná doba výstavby – rok 2022, předpokládaná lhůta výstavby jsou 4 měsíce.

- j) základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby

Stavbu je možné uvést do předčasného užívání před jejím úplným dokončením pouze po dodělení části úprav kolem mostu (zpevnění v okolí mostu,). Nelze přistoupit k předčasnému užívání před osazením záchytného systému.

- k) orientační náklady stavby

7 000 000,- Kč

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

- a) Urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení

Stavba se nachází v extravilánu v těsné blízkosti obce Bohuslavice, kterou prochází komunikace III/4073. Okolí stavby tvoří vodní plocha, ostatní plochy a silnice. Stavba bude realizována v místě stávající silnice a mostu. Směrové řešení nebude upravováno.

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

V pohledu z komunikace se jedná o běžné řešení komunikace v obci. Z hlediska materiálového je nový mostní objekt navržen jako železobetonový rám o jednom poli. Před a za mostem se provede plynulé napojení na stávající silnici. Koryto kromě dna potoka bude zpevněno lomovým kamenem do betonu. Záchytný systém bude opatřen nátěrem odstínu, dle požadavku investora.

B.2.3 Celkové technické řešení

- a) popis celkové koncepce technického řešení

Nový most je širší než stávající, avšak zůstává na stejném pozemku. Rozšíření komunikace na mostě je dáno normovými parametry. Mostní otvor má větší světlost. Na mostě se osadí normový záchytný systém (zábradelní svodidlo se svislou výplní a úrovní zadržení H2) a most bude mít normovou zatížitelnost.

Technické řešení mostu viz odst. B.2.1.f). Odvedení vody je popsáno v odstavci B.1.g.).

- b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody

Jedná se o stavbu bez nároku na dodání energií během života stavby.

Pro potřeby stavby budou potřeba zdroje elektrické energie. Ty budou pokryty ze zdrojů zhotovitele. Případný odběr z pevných zdrojů včetně projednání této možnosti je věcí zhotovitele stavby.

- c) celková spotřeba vody

Jedná se o stavbu bez nároku na dodání vody během života stavby.

Pro potřeby stavby budou potřeba zdroje vody. Ty budou pokryty ze zdrojů zhotovitele.

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

Jedná se o stavbu prováděnou běžnými technologiemi s využitím stavebních strojů se spalovacími nebo elektrickými motory. Během výstavby vznikne stavební odpad, který bude podle jeho charakteru odvezen na řízenou skládku pro uskladnění nebo recyklaci, nebo bude využit přímo na místě stavby. Popis nakládání s odpady viz příloha dokumentace F.4.

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

Stavba neklade zvláštní požadavky na veřejné komunikační sítě. Telekomunikační potřeby budou pokryty ze zdrojů zhotovitele.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Na mostě není veden chodník.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Stavba musí být prováděna v souladu s platnými bezpečnostními předpisy a normami pro pozemní

komunikace. Na obou římsách je osazeno ocelové zábradelní svodidlo s úrovní zadržení H2.

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.

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.

B.2.6 Základní charakteristika objektů

a) popis současného stavu

Most ev. č. 4073-1: Stávající most je z roku 1924. Základy mostních opěr jsou nepřístupné, pravděpodobně plošné. Opěry jsou zděné z lomového kamene. Na obou stranách je provedeno opevnění opěr nárožními kamennými kvádry. Mostní křídla jsou taktéž zděná z lomového kamene. Kužely svahů jsou zpevněny kamenným obkladem.

Most je kolmý. Nosná konstrukce je tvořena v podélném směru 7 ks ŽB trámů s krátkými náběhy, kolmým příčnickem a koncovými příčnickem. Délka přemostění je 6 m.

Uložení NK je přímé. Mostní závěry nejsou provedeny. Vozovka na mostě je s živičným krytem. Zpevnění krajnice je provedeno asfaltovou vrstvou. Příčný sklon vozovky je oboustranný, podélný sklon je proti směru staničení. Odrazné proužky nejsou díky převrstvení vozovky vytvořeny.

Mostní římsy jsou na obou stranách mostu železobetonové monolitické. Na pravé povodní straně má římsa výšku 0,2 m a šířku 0,45 m, na levé návodní straně má římsa výšku 0,22 m a šířku 0,45 m.

Odvodnění mostu je provedeno příčným a podélným sklonem vozovky.

Most je vybaven svodidlem NH4 výšky 76 cm, sloupky jsou na mostě vetknuté do říms. Silniční svodidla jsou na mostě osazena podél obou krajnic.

Na mostě jsou na obou stranách osazeny tabulky s evidenčním číslem. Jiné dopravní značení na mostě není.

Území pod mostem tvoří koryto místního potoka. Dno pod mostem je přirozené. Přístupnost k nosné konstrukci mostu je dobrá (do 2 m). Přístupové cesty pod most tvoří mírné svahy. Svahy zemního tělesa v okolí mostu jsou zpevněny zádlazbou.

Stavební stav mostu je určen jako IV – Omezeně použitelné, koeficient stavebního stavu $a = 0,6$. Zatížitelnost $V_n = 27$ t, $V_r = 48$ t, $V_e = 68$ t, maximální nápravový tlak 20,2 t.

b) Popis navrženého řešení

Most ev. č. 4073-1 (SO201): Nová konstrukce mostu nahrazuje stávající konstrukci mostu. Most je založen hlubinně na vrtaných pilotách. Bude zřízena nová přechodová oblast se samostatným přechodovým klínem z mezerovitého betonu. Nosná konstrukce mostu je navržena jako železobetonový rám. Délka přemostění je kolmo 9,0 m, délka nosné konstrukce je kolmo 11,4 m a šířka nosné konstrukce je proměnná 8,54-8,9 m. Příčel má konstantní tloušťku 0,45 m s náběhy délky 2,0 m směrem k opěrám na tl. 0,75 m. Příčný sklon nosné konstrukce je navržen jednostranný 6 % s protisklonem 6 % pod levou římsou. Na mostě jsou navrženy monolitické ŽB římsy shodné šířky 0,8 m, na kterých je osazeno ocelové zábradelní svodidlo s úrovní zadržení H2.

Úprava komunikace na mostě je součástí objektu SO 201. Most se nachází v extravilánu a odpovídá příčnému uspořádání S 6,5/50 s rozšířením do oblouku a plynule navazuje na stávající silnici III. třídy. Délka úpravy komunikace je 70,10 m. Půdorysně je upravovaná část komunikace v levostranném oblouku o poloměru 40 m. Šířka vozovky na mostě je proměnná 7,46-7,9 m. Výškově je úprava komunikace napojena na stávající stav před a za mostem. Niveleta v místě mostu je v konstantním rostoucím sklonu +0,65%. Před a za mostem se niveleta plynule napojuje na stávající stav. Nová niveleta je v nezměněné poloze. V příčném směru je komunikace na mostě v jednostranném sklonu a před/za mostem dochází k plynulému napojení na stávající stav.

1. Pozemní komunikace

a) výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby

Stavbou bude dotčena pozemní komunikace III/4073.

Zásah do této komunikace bude v minimálním možném rozsahu, v celkové délce 70,10 m. Jedná se

pouze o napojení komunikace převáděné po mostě na stávající stav.

b) základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací

Stávající komunikace před a za mostem má šířku vozovky cca 5,5 m. Parametry upravené trasy vycházejí ze stávajícího stavu a budou upravovány jen minimálně.

Šířkové uspořádání na mostě:

Zpevněná krajnice	0,5 m
Rozšíření v oblouku	prom. 0,29-0,7 m
jízdní pruhy	2x2,75 m
rozšíření v oblouku	0,7 m
<u>zpevněná krajnice</u>	<u>0,5 m</u>
celkem volná šířka	7,49-7,9 m

Směrové parametry:

ZÚ	km 0,000 00	
TK	km 0,031 60	R=40m
KP=KÚ	km 0,070 10	

Komunikace je v levostranném v oblouku o poloměru 40 m a je v jednostranném dostředném sklonu 6%.

Výškové parametry:

km 0,000 00 – 0,070 10 stoupá 0,65 %

Zemní těleso:

Ponecháno původní zemní těleso, které bude na levé straně rozšířeno. Je provedena úprava přechodové oblasti před a za mostem. Úpravy svahů kromě levé strany silnice proběhnou pouze v minimálním rozsahu v okolí opěr.

2. Mostní objekty a zdi

a) výčet objektů a zdí

SO 201 Most ev. č. 4073-1

b) základní charakteristiky jednotlivých objektů

SO 201 Most ev. č. 4073-1 – železobetonový monolitický rám založený hlubinně na pilotách průměru 880 mm. Šířka nosné konstrukce je proměnná 8,54-8,9 m s konstrukční výškou 0,45 m a náběhy délky 2,0 m směrem k opěrám s tloušťkou 0,75 m. Délka nosná konstrukce je kolmo 11,4 m se světlostí mostního otvoru kolmo 9,0 m. Výška mostu nad dnem je 1,96 m. Křídla jsou krátká zavěšená rovnoběžná. Šířka komunikace na mostě je proměnná 7,49-7,9 m.

Stavba bude probíhat za vyloučeného provozu po mostě. Doprava bude vedena po objízdě trase. Postup výstavby je uveden v odstavci B.8, resp. příloze F.5.

3. Odvodnění pozemní komunikace

V rámci stavby bude zajištěno odvedení komunikace pomocí mostního odvodňovače s volným výtokem do toku v lici opěry 1. Podrobnější popis viz odst. B.1.g) a j).

4. Vybavení pozemní komunikace

a) záchytná bezpečnostní zařízení

Podél obou okrajů říms je nově osazeno ocelové zábradelní svodidlo s úrovní zadržení H2, na které bude v předpolích navazovat silniční svodidlo s úrovní zadržení H1 ukončené výškovými náběhy.

b) dopravní značky

Před a za mostem se odstraní značka ev. č. mostu. Po provedení rekonstrukce mostu se osadí pouze ev.č. mostu a název vodoteče na společný sloupek.

B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Nejsou.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

a) Výpočet a posouzení odstupových vzdáleností a vymezení požárně nebezpečných prostorů

Most je z nehořlavého materiálu, neřeší se.

b) Zajištění potřebného množství požární vody, popřípadě jiného hasiva

Neřeší se.

c) Předpokládané vybavení stavby vyhrazenými požárně bezpečnostními zařízeními, včetně stanovení požadavků pro provedení stavby

Stavba bude probíhat za vyloučeného silničního provozu v místě mostu. Do místa stavby je možnost příjezdu vozidel HZS/IZS z obou stran komunikace.

Všechny komunikace budou splňovat požadavky normy pro přístupové komunikace požárních vozidel dle ČSN 73 0802 čl. 12.2

Dokončená stavba bude z hlediska požárně bezpečnostního řešení splňovat požadavky na průjezdné průřezy požárních vozidel, na poloměry směrových oblouků (všechny budou oproti stávajícímu stavu zvětšeny), na sklonové poměry pozemních i místních komunikací. Komunikace je navržena v kategorii S6,5/50 s rozšířením ve směrovém oblouku.

Stavbou nové konstrukce mostu nedojde ve výsledném stavu ke zhoršení podmínek požární bezpečnosti.

Konstrukce vozovky a mostu jsou z nehořlavých materiálů a tedy bez požárního rizika. Vzhledem ke povaze stavby (liniová stavba) nejsou vyžadovány odstupné vzdálenosti. Stávající požárně bezpečnostní řešení se rekonstrukcí silnice a mostu nemění. Podél silnice se nenacházejí žádné hydranty

Stavba nemusí být vybavena požárně bezpečnostními zařízeními.

Veškeré práce na tomto objektu musí respektovat:

Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů

- § 5, 6 - povinnosti právnických osob a podnikajících fyzických osob
- § 15 - dokumentace požární ochrany
- § 16 - školení a odborná příprava zaměstnanců o požární ochraně

Vyhláška MV č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti

- § 3, 9 - umístění hasicích přístrojů, hasicí přístroje
- § 11 - podmínky pro hašení požárů a pro záchranné práce
- § 30 - 40 dokumentace požární ochrany

Vyhláška MV č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování, nahřívání živců v tavných nádobách

- § 3 - podmínky pro zahájení svařování a po skončení svařování

d) Zhodnocení přístupových komunikací a nástupních ploch pro požární techniku, včetně možnosti provedení zásahu jednotek požární ochrany

Silnice III/4073 mezi obcemi Bohuslavice a Rozsečí bude po dobu výstavby uzavřena pro silniční provoz v místě stavby. Stavba bude probíhat za úplné uzavírky. Doprava bude po dobu výstavby vedena po objízdě trase.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Vzhledem k charakteru stavby se neřeší.

B.2.10 Hygienické požadavky stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí

Vlastní stavba ovlivňuje pouze krátkodobě prostředí ve své blízkosti, a to po dobu provádění stavby. Vzhledem k poloze stavby v blízkosti zástavby je nutno dodržovat hygienické předpisy pro práce v denních a nočních hodinách. Hladina hluku a zvýšení prašnosti bude odpovídat běžnému stavebnímu provozu, její

zvýšení je možno předpokládat při bouracích pracích.

Stavba bude probíhat s opatřeními pro omezení hluku, jako jsou omezení stavebních prací na denní dobu apod.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Stavba leží na území označovaném jako záplavové. Stavbou dojde ke zvětšení průtočného profilu mostu. Návrhová kategorie mostu - 2. kategorie (variační rozpětí $Q_{100}/Q_1=7$. Nový most převede Q_{50} bez zahlcení mostního otvoru. Při vyšších průtocích dojde k zahlcení mostního otvoru, avšak ani při Q_{100} nedochází k přelévání křížící komunikace.

Navrhovaná rekonstrukce výrazně zlepšuje stávající průtokové poměry na mostním objektu a maximálně využívá dané konfigurace území. Další zvětšování mostního otvoru nemá vliv za odtokové poměry v místě mostu vzhledem k velikosti koryta před/za mostu a rovinatému terénu v jeho okolí. Po-drobněji viz Hydrotechnický výpočet.

Stavba bude zabezpečena tak, aby nedošlo ke znečištění vody v potoce ropnými, či jinými nebezpečnými látkami. Na březích nebudou skladovány žádné látky ohrožující čistotu vody. Podle stupně povodňové aktivity budou provedena opatření předepsaná v povodňovém plánu.

Ropné látky, pohonné hmoty, maziva a oleje a jiné nebezpečné materiály budou skladovány mimo záplavové území.

Pro účely stavby bude zpracován povodňový a havarijný plán.

B.3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

a) Napojovací místa technické infrastruktury, přeložky

Jedná se o stavbu bez nároku na dodání energií během života stavby.

Pro potřebu stavby budou využívány mobilní zdroje elektrické energie a vody, případný odběr z pevných zdrojů včetně projednání této možnosti, je věcí zhotovitele stavby. Telekomunikační potřeby budou rovněž pokryty ze zdrojů zhotovitele.

Staveniště se nachází v ochranném pásmu inženýrských sítí. K zásahu do IS nedojde. Veškeré IS budou před začátkem stavby vytyčeny a řádně vyznačeny.

b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Navazující komunikace má šířku vozovky cca 4,5 m na začátku a na konci úpravy. Vozovka na mostě má proměnnou šířku 7,49-7,9 m. Šířkové navázání vozovky a navázání příčného a podélného sklonu se provede plynule.

Napojení na rozvody energií a vody během stavby je věcí zhotovitele. V rámci výstavby mostu se bude zasahovat do koryta překračovaného vodního toku. Bude provedeno plynulé napojení na stávající koryto potoka.

B.4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

a) Popis dopravního řešení

Komunikace na předpolích stavby se plynule rozšíří a napojí na stávající stav. Šířka silnice na mostě je 7,49-7,9 m a stávající stav na koncích úpravy je šířky cca 4,5 m.

Komunikace se nachází v levostranném oblouku o poloměru 40 m ve sklonu 0,65 % v místě mostu.

b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Napojení území se oproti stávajícímu stavu nemění.

c) Doprava v klidu

Není.

d) pěší a cyklistické stezky

Most je v extravilánu bez chodníků.

B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

a) Terénní úpravy

V rámci stavby dojde k terénním úpravám malého rozsahu. V rámci stavby se zpevní svahy koryta na obrys mostu lomovým kamenem do betonu vč. podélných patních prahů. Svah na pravé straně, od mostu k propustku, se zpevní kamennou rovnatinou s urovnaným povrchem a proštěrkováním.

Na levé straně za křídlem bude osazen betonový žlab s vyústěním do potoka.

Před zahájením stavby bude sejmuta ornice ze svahů v místě výkopů a na přilehlém území v předepsaném rozsahu. Provede se ochrana stromů. Ornice uložená na dočasnou skládku po dobu výstavby bude použita pro zpětné ohumusování svahů a přilehlého území. Svahy v místě mostu budou zpevněny.

b) použité vegetační prvky

Ohumusované plochy budou osety travním semenem. V závislosti na množství srážek bude po dobu min. 1 týdne zavlažován 1 – 2x denně.

c) biotechnická, protierozní opatření

V nezbytném rozsahu bude provedeno zpevnění svahů podél křídel a zpevnění berm pod mostem. Dno potoka zůstane nezpevněno.

B.6 POPIS VLVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

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

Stavba nezvyšuje dopad na krajinu a přírodu.

Vlastní stavba ovlivňuje pouze krátkodobě životní prostředí ve své blízkosti, a to po dobu provádění stavby. Hladina hluku a zvýšení prašnosti bude odpovídat stavebním pracím, její zvýšení je možno předpokládat pouze při bouracích pracích. Vzhledem k poloze stavby a vzdálenosti od zástavby bude stavba probíhat s omezením hluku.

Navržený způsob demolice a výstavby mostu je běžným typem bez použití speciálních technologií, které by měly vliv na zvýšení rizika havárie s negativním dopadem na životní prostředí. Ani použité materiály nepoškozují životního prostředí. Veškerý vybouraný materiál bude okamžitě odstraněn a odvezen k recyklaci případně na řízenou skládku.

Množství odváděných dešťových vod se změnou stavby nezmění. Voda z vozovky bude nadále prostřednictvím jejího spádování svedena do mostního odvodňovače s volným výtokem do potoka. Odvodnění komunikace je popsáno v odst. B.1.g) a j).

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

Při stavbě bude částečně zasaženo do potoka Vápovka. Tento zásah je pouze lokální v místě mostu.

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Podle vyjádření odboru životního prostředí KÚ Kraje Vysočiny záměr nemůže mít podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

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

Podle vyjádření odboru životního prostředí KÚ Kraje Vysočiny záměr není předmětem posuzování podle § 4 zákona č. 100/2001 Sb.

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

Není.

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

Nejsou.

B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA

Výstavbou nového mostu bude odstraněn jeho špatný technický stav, zajištěna normová zatížitelnost a most bude opatřen normovým záchytným zařízením, které bude splňovat platné předpisy. Zvětšením mostního otvoru se zlepší odtokové poměry v dané lokalitě.

B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Uvedeno v samostatné příloze části H Související dokumentace, příloha F.5.

B.9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

viz odst. B.1.g) a B.2.6 - odstavec 3. Odvodnění pozemní komunikace.

V Brně, 3/2021

Ing. Rostislav Otevřel

III/4073 Bohuslavice – most ev.č. 4073-1

BILANCE ZEMNÍCH PRACÍ

		Výkop	Násyp	Dodatečný násyp	Obsyp z nákup. materiálů	Aktivní zóna	Ohumusování	Odstranění drnu	Frézování	Bourání asfalt. vrstev vozovek	Bourání nestmel. vrstev vozovek	Bourání dlažby ze žul. kostek	Bourání betonu	Bourání bet. dlažby
Č. OBJ.	NÁZEV OBJEKTU	m3	m3	m3	m3	m3	m3	m3	m3	m3	m3	m3	m3	m3
SO 201	Most ev.č. 4073-1	271	-	25	188	-	92	92	57	45	85	-	51	-
CELKEM		271	0	25	188	0	92	92	57	45	85	0	51	0