

1	Popis území stavby	3
1.1	Charakteristika území a stavebního pozemku	3
1.2	Rozhodnutí o umístění stavby	3
1.3	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika	3
1.4	Průzkumy	3
1.4.1	Inženýrskogeologický průzkum	3
1.4.2	Dendrologický průzkum	4
1.4.3	Diagnostický průzkum	4
1.4.4	Dopravní údaje	4
1.4.5	Hydrologické údaje	4
1.5	Ochrana území	4
1.6	Vliv stavby na okolí	4
1.7	Demolice, kácení dřevin	4
1.8	Zábory pozemků ZPF a PUPFL	4
1.9	Územně technické podmínky	4
1.10	Související a podmiňující investice	5
1.11	Nová ochranná a bezpečnostní pásma	5
1.12	Napojení na infrastrukturu	5
2	Celkový popis stavby	5
2.1	Celková koncepce řešení	5
2.1.1	Účel užívání stavby	5
2.1.2	Trvalá nebo dočasná stavby	5
2.1.3	Výjimky z předpisů a norem	5
2.1.4	Údaje o splnění stanovených podmínek	5
2.1.5	Celkový popis koncepce řešení	6
2.1.6	Stávající stav	6
2.1.7	Ochrana území	6
2.1.8	Základní předpoklady výstavby	6
2.1.9	Předávání částí stavby do užívání	7
2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	7
2.3	Celkové technické řešení	7
2.3.1	Nároky stavby na zdroje a její potřeby	7
2.3.1.1	Celková bilance nároků všech druhů energií	7
2.3.1.2	Celková spotřeba vody	7
2.3.1.3	Připojení na dopravní infrastrukturu	8
2.3.1.4	Připojení na technickou infrastrukturu	8
2.3.1.5	Odpady	8
2.4	Bezbariérové užívání stavby	8

2.5	Bezpečnost při užívání stavby.....	8
2.6	Základní charakteristika objektů	8
2.6.1	SO 101 Komunikace.....	8
2.6.2	SO 201 Most ev. č. 1338-1.....	9
2.7	Technická a technologická zařízení.....	9
2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení.....	9
2.9	Úspora energie a tepelná ochrana.....	9
2.10	Ochrana bezpečnosti práce	10
2.11	Negativní účinky vnějšího prostředí	10
3	Připojení na technickou infrastrukturu.....	10
4	Dopravní řešení	10
4.1	Bezbariérové užívání stavby	10
5	Úpravy terénu	10
6	Vliv stavby na životní prostředí a jeho ochrana.....	11
6.1	Vliv na životní prostředí	11
6.1.1	Odpady.....	11
6.2	Hluk	13
7	Ochrana obyvatelstva	13
8	Zásady organizace výstavby	13
9	Celkové vodohospodářské řešení	13

1 Popis území stavby

1.1 Charakteristika území a stavebního pozemku

Stavba se nachází v extravilánu obce Boršov, v prostoru stávajícího násypového tělesa silnice III/1338 mezi obcemi Boršov a Dušejov. V blízkosti stavby se nachází ČOV a další nemovitosti.

Stavba bude zasahovat do ochranného pásma inženýrských sítí, které se v prostoru stavby nacházejí:

- podzemní vedení společnosti CETIN, a. s.,
- STL plynovod GasNet s.r.o.,
- Kanalizace – Vodárenská akciová společnost.

Ostatní inženýrské sítě, u kterých je v dokladové části uvedeno „dojde ke střetu“, jsou v takové vzdálenosti od stavby, že nedojde k dotčení jejich ochranného pásma.

Před zahájením stavby je nutné provést vytyčení všech inženýrských sítí, které se v oblasti nacházejí. Práce v blízkosti inženýrských sítí budou prováděny s maximální opatrností, aby nedošlo k jejich poškození nebo omezení provozu.

Veškeré práce v blízkosti inženýrských sítí budou prováděny výhradně ručně. Je nutné splnit všechny podmínky a požadavky správců jednotlivých inženýrských sítí.

Most převádí silnici III/1338 přes Jedlovský potok.

Stavba částečně zasahuje do ochranného pásma vodního zdroje II. st.

Stavba se nenachází v žádné chráněné krajinné oblasti. Stavbou nedojde k dotčení chráněných ložiskových území a stavba se nenachází na poddolovaném území.

1.2 Rozhodnutí o umístění stavby

Dle vyjádření Magistrátu města Jihlava je záměr v souladu s územním plánováním – viz dokladová část.

1.3 Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika

Z hlediska geomorfologického členění ČR spadá daná oblast do okrsku Vyskytenská pahorkatina a podcelku Humpolecká vrchovina, které jsou součástí celku Křemešnická vrchovina a oblasti Českomoravská vrchovina.

Geologické podloží předkvartérního stáří je v posuzované oblasti tvořeno především granity paleozoického stáří. Dané podloží bylo zastiženo v hloubce v rozmezí 9,4 – 10,4 m pod stávajícím terénem.

Kvartérní pokryv je zde tvořen především nesoudržným slabě zajiťovaným a zajiťovaným pískem, slabě zahliněným štěrkem a písčitým jílem.

1.4 Průzkumy

1.4.1 Inženýrskogeologický průzkum

Viz průvodní zprávu.

1.4.2 Dendrologický průzkum

Viz průvodní zprávu.

1.4.3 Diagnostický průzkum

Viz průvodní zprávu.

1.4.4 Dopravní údaje

Dopravní údaje z posledního sčítání dopravy ŘSD z roku 2016 nejsou dostupné – na silnici III/1338 se sčítání neprovádělo.

Na základě stávajícího stavu byla zvolena kategorie komunikace na mostě a v přilehlých dotčených úsecích S6,5 s příslušným rozšířením v závislosti na poloměru oblouku.

1.4.5 Hydrologické údaje

Viz průvodní zprávu.

1.5 Ochrana území

Stavba částečně zasahuje do ochranného pásma vodního zdroje II. st., další podrobnosti viz výše.

1.6 Vliv stavby na okolí

Po svém dokončení stavba nebude mít vliv na žádné okolní stavby. V rámci stavby bude rekonstruován stávající most převádějící silnici III/1338 přes Jedlovský potok.

Stavba bude mít vliv na provoz na silnici III/1338, na které bude během stavby omezen provoz – po celou dobu výměny nosné konstrukce bude prostor mostu uzavřen pro veškerý provoz. Podrobný plán organizace výstavby viz příloha ZOV.

1.7 Demolice, kácení dřevin

Nevyhovující nosná konstrukce stávajícího mostu bude nahrazena novou. Dojde také k odstranění stávajících říms a zábradlí.

Bude provedeno mycení náletové zeleně v rozsahu potřebném pro realizaci stavby – jedná se o náletové dřeviny na tělese komunikace.

1.8 Zábory pozemků ZPF a PUPFL

Během stavby je navržen dočasný zábor (trvání méně než 1 rok) pozemku p. č. 1547, 1382/16 a 1382/17 v k. ú. Boršov, pozemky je chráněny jako součást ZPF. Pro část pozemku p. č. 1547 je předpokládán trvalý zábor, souhlas s vynětím ze ZPF viz dokladová část.

V rámci stavby nedojde k záboru pozemků chráněných PUPFL.

1.9 Územně technické podmínky

V rámci stavby dojde k rekonstrukci stávající nosné konstrukce mostu, napojení na silnici III/1338 zůstane stejné jako před stavbou.

Vzhledem k charakteru a umístění stavby není řešen bezbariérový přístup k navrhované stavbě.

1.10 Související a podmiňující investice

V době zpracování projektové dokumentace nejsou známy žádné podmiňující a související investice.

1.11 Nová ochranná a bezpečnostní pásma

Rekonstrukcí mostu nevznikne žádné nové ochranné nebo bezpečnostní pásmo.

1.12 Napojení na infrastrukturu

Napojení na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu bude po dokončení stavby stejné jako ve stávajícím stavu.

V průběhu stavby bude provedena ochrana inženýrských sítí, které procházejí prostorem stavby. **Před zahájením stavby je nutné provést vytyčení všech inženýrských sítí, které se v oblasti nacházejí. Práce v blízkosti inženýrských sítí budou prováděny s maximální opatrností, aby nedošlo k jejich poškození nebo omezení provozu.**

Veškeré práce v blízkosti inženýrských sítí budou prováděny výhradně ručně. Je nutné splnit všechny podmínky a požadavky správců jednotlivých inženýrských sítí.

2 Celkový popis stavby

2.1 Celková koncepce řešení

Jedná se o změnu dokončené stavby.

2.1.1 Účel užívání stavby

V rámci stavby dojde k rekonstrukci stávajícího mostu převádějícího silnici III/1338 přes Jedlovský potok.

Užívání stavby zůstane po rekonstrukci mostu stejné jako ve stávajícím stavu.

2.1.2 Trvalá nebo dočasná stavby

Jedná se o trvalou stavbu.

2.1.3 Výjimky z předpisů a norem

Navrhované technické řešení není podmíněno žádnými zásadními výjimkami z předpisů a norem ani jinými úlevovými řešeními.

2.1.4 Údaje o splnění stanovených podmínek

V rámci projektové dokumentace jsou splněny všechny podmínky DOSS, vznesené v průběhu projednávání. Jednotlivé podmínky viz dokladová část a stavební povolení. Zhotovitel je povinen dodržet všechny podmínky vznesené DOSS a účastníky stavebního řízení.

2.1.5 Celkový popis koncepce řešení

Stávající nosná konstrukce a předepsané části spodní stavby mostu budou odstraněny. Demolice budou probíhat postupně v návaznosti na plán organizace výstavby za omezení provozu na silnici III/1338 – po ubourání zábradlí a říms dojde k uzavření komunikace v místě mostu pro veškerý provoz a budou zavedeny objízdné trasy.

Vzhledem ke stavu konstrukce mostu přistoupil stavebník k celkové rekonstrukci objektu. V místě bude provedena nová nosná konstrukce pro převedení silnice III/1338 v kategorii S6,5. Jízdní pruhy budou mít šířku 2,75 m + příslušné rozšíření v závislosti na poloměru oblouku (0,2 m). Nosnou konstrukci mostu bude tvořit železobetonová monolitická deska. Nosná konstrukce bude uložena přes vrubové klouby na spodní stavbu – části stávajících krajních opěr a základové pasy budou zachovány, v horní části opěr budou vybudovány nové železobetonové monolitické úložné prahy. Založení nové části mostu bude hlubinné na roštu z mikropilot, které budou opřené o skalní podloží. Na obou stranách nosné konstrukce budou provedeny železobetonové monolitické římsy, na kterých budou osazena zábradelní svodidla, vpravo se jedná o chodníkovou římsu, na jejímž okraji bude osazeno ocelové zábradlí se svislou výplní. Přechody z mostu na těleso komunikace se provedou vydlážděním z lomového kamene tl. 200 mm do betonového lože min. tl. 100 mm. Výrazné dotčení dna koryta Jedlovského potoka se nepředpokládá, na částech přilehlých k dotčeným částem spodní stavby bude obnoven tvar stávající bermy.

2.1.6 Stávající stav

Ve stávajícím stavu se jedná o trvalý, silniční, šikmý most o jednom poli tvořený deskovou konstrukcí z předpjatých betonových prefabrikovaných nosníků ŽMP 62 uloženou na masivní betonové opěry, které jsou plošně založené na základových pasech. Na opěry navazují rovnoběžná křídla. Na obou stranách mostu jsou železobetonové římsy, na kterých je osazeno zábradlí.

Na podhledu nosníků jsou patrné četné poruchy v podobě koroze třmínek s odtržením krycích vrstev. Koroze podélné výztuže je patrná pouze ojediněle. Na podhledu nosníku č. 5 dochází k silné korozi výztuže s rozrušením betonu až do vnitřní dutiny nosníku. Na levé straně dochází k degradaci dobetonování koncového zmonolitňujícího ztužidla v uložení nosníků na opěru 2. Lokálně jsou patrné průsaky spárami mezi nosníky. Veškeré poruchy jsou také popsány v mimořádné mostní prohlídce provedené v rámci diagnostického průzkumu.

Na konstrukcích mostu nejsou patrné projevy poruch základových konstrukcí. Na levém boku opěry 2 dochází k degradaci betonu pravděpodobně v důsledku intenzivního zatékání. Lokálně dochází k potékání opěr průsaky z úložných prahů. Na křídlech se vyskytují poruchy v podobě lokálních trhlin s výluhy a lokální výkvěty v ploše křídel.

2.1.7 Ochrana území

Viz kap. 1.5.

2.1.8 Základní předpoklady výstavby

Zahájení stavby se předpokládá v roce 2023, konkrétní datum určí investor na základě termínu výběru zhotovitele a ostatních podmínek.

Výstavba bude rozdělena do několika etap podle omezení provozu na silnici III/1338 v místě stavby – práce prováděné za provozu a za úplné uzavírky komunikace. Po dobu stavby se předpokládá osazení provizorní lávky na pravé straně mostu pro bezpečný pohyb zhotovitele.

Nejdříve bude provedeno frézování stávající komunikace. Následně bude ubourána stávající nosná konstrukce a předepsaná část spodní stavby, provedeno hlubinné založení a nové úložné prahy. Poté bude osazeno podepření a bednění, vybetonována monolitická deska a krajní římsy. Na konstrukci bude převeden provoz a budou dokončeny práce na SO 101 a úpravách kolem mostu.

Dokončení stavby bude dáno termínem zahájení, předpokládá se doba stavby 10 měsíců.

2.1.9 Předávání částí stavby do užívání

Nepředpokládá se postupné předávání jakékoliv části stavby do užívání, stavba bude předána do užívání po jejím celém dokončení.

2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Vzhledem k charakteru stavby není požadováno.

2.3 Celkové technické řešení

Stávající nosná konstrukce a předepsané části spodní stavby mostu budou odstraněny. Demolice budou probíhat postupně v návaznosti na plán organizace výstavby za omezení provozu na silnici III/1338.

Vzhledem ke stavu konstrukce mostu přistoupil stavebník k celkové rekonstrukci objektu. V místě bude provedena nová nosná konstrukce pro převedení silnice III/1338 v kategorii S6,5. Jízdní pruhy budou mít šířku 2,75 m + rozšíření v oblouku 0,2 m. Nosnou konstrukci mostu železobetonová monolitická desková konstrukce. Nosná konstrukce bude uložena přes vrubové klouby na spodní stavbu – stávající krajní opěry a základové pasy budou zachovány, v horní části opěr budou vybudovány nové železobetonové monolitické úložné prahy. Založení nové části mostu bude hlubinné na roštu z mikropilot. Na obou stranách nosné konstrukce budou provedeny železobetonové monolitické římsy, na kterých budou osazena zábradelní svodidla, vpravo se jedná o chodníkovou římsu, na jejímž okraji bude osazeno ocelové zábradlí se svislou výplní. Přechody z mostu na těleso komunikace se provedou vydlážděním z lomového kamene tl. 200 mm do betonového lože min. tl. 100 mm. Výrazné dotčení dna koryta Jedlovského potoka se nepředpokládá, na částech přilehlých k dotčeným částem spodní stavby bude obnoven tvar stávající bermy.

2.3.1 Nároky stavby na zdroje a její potřeby

2.3.1.1 Celková bilance nároků všech druhů energií

Vzhledem k charakteru stavby po jejím dokončení není řešeno.

Během výstavby bude zásobování elektrickou energií řešeno náhradním zdrojem elektrické energie. Veškeré požadavky na vodu budou kryty dodávkou pomocí cisterny nebo z veřejné vodovodní sítě na základě dohody zhotovitele stavby s vlastníkem a správcem sítě. Jiné nároky na energie nejsou vyvolány. Zdroje budou dále upřesněny s ohledem na zvolené technologie výstavby.

2.3.1.2 Celková spotřeba vody

Vzhledem k charakteru stavby po jejím dokončení není řešeno.

Během výstavby bude množství odebírané vody záviset na počtu pracovníků při výstavbě, rychlosti stavební prací, rozsahu zařízení staveniště a zejména na zvolených technologiích výstavby.

Předpokládaná potřeba vody pro sociální účely během výstavby:

- Administrativní pracovníci 60 l/os.den
- Mytí 120 l/os.den (prašný a špinavý provoz)

Potřeba vody pro technologii v průběhu výstavby (do maltových a betonových směsí) bude upřesněna zhotovitelem.

2.3.1.3 Připojení na dopravní infrastrukturu

Dopravní řešení je podobné ve stávajícím i navrženém stavu. Jedná se o silnici 3. třídy č. 1338 v extravilánu obce Boršov. Po dokončení bude stavba plynule napojena na stávající stav.

2.3.1.4 Připojení na technickou infrastrukturu

V průběhu stavby bude provedena ochrana inženýrských sítí, které procházejí prostorem stavby. **Před zahájením stavby je nutné provést vytyčení všech inženýrských sítí, které se v oblasti nacházejí. Práce v blízkosti inženýrských sítí budou prováděny s maximální opatrností, aby nedošlo k jejich poškození nebo omezení provozu.**

Veškeré práce v blízkosti inženýrských sítí budou prováděny výhradně ručně. Je nutné splnit všechny podmínky a požadavky správců jednotlivých inženýrských sítí.

2.3.1.5 Odpady

Nepředpokládá se vznik odpadů v důsledku užívání stavby. Zachycená srážková voda bude ze silnice odvedena příčným sklonem na nezpevněné krajnice, na mostě bude zachycena skluzy umístěnými v přechodech mostu na krajnici komunikace.

2.4 Bezbariérové užívání stavby

Vzhledem k charakteru stavby není třeba posuzovat technické řešení dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Stávající most je v nevyhovujícím stavebně-technickém stavu. Rekonstrukcí dojde k výstavbě nové nosné konstrukce. Po dokončení stavby bude užívání podobné stávajícímu stavu, nedojde k výrazným změnám v uspořádání komunikace a jejího bezprostředního okolí.

2.6 Základní charakteristika objektů

Stavba je členěna na následující stavební objekty:

- SO 101 Komunikace
- SO 201 Most ev. č. 1338-1

2.6.1 SO 101 Komunikace

Součástí rekonstrukce je úprava stávající komunikace v nutném rozsahu. Komunikace kopíruje v největší možné míře stávající řešení silnice III/1338.

Stávající vozovka má ve stávajícím stavu šířku zpevněné části vozovky 5 - 5,5 m. Nově navržená komunikace byla navržena jako S6,5 s krajnicí rozšířenou pro svodidla, resp. náběh zábradelního svodidla na obou koncích mostu. Navrhovaná vozovka navazuje na stávající stav.

Stávající vozovka je navržena v pravostranném oblouku. Nově navrhovaný stav kopíruje stávající řešení.

Komunikace je navržena v jednostranném příčném sklonu 3,0 %. Odvodnění vozovky je zajištěno odvedením srážkové vody z povrchu pomocí příčného a podélného sklonu.

2.6.2 SO 201 Most ev. č. 1338-1

Nosná konstrukce je navržena jako železobetonová monolitická deska. Výška nosné konstrukce je 0,63 m. Nosná konstrukce bude provedena z betonu **C35/45**. Nosná konstrukce je na spodní stavbu uložena pomocí vrubových kloubů.

Spodní stavbu tvoří železobetonové monolitické úložné prahy z betonu **C35/45** vybudované na ubourané stávající betonové opěry. Založení nové části mostu je hlubinné na roštu z mikropilot, které budou provrtány přes ponechané části stávajících opěr a základových pasů.

Na obou stranách mostu bude zhotovena nová železobetonová monolitická římsa z betonu **C30/37**, vyztužena betonářskou výztuží z oceli **B500B**. Šířka horní plochy římsy je 800 mm vlevo a 2300 mm vpravo. Výška lícové plochy římsy bude na všech částech 600 mm.

Na obou římsách bude umístěno ocelové zábradelní svodidlo, na římse vpravo pak také ocelové zábradlí se svislou výplní.

2.7 Technická a technologická zařízení

Součástí stavby nejsou žádná technická a technologická zařízení.

2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Jedná se o stavbu dopravního významu bez požárního rizika. Při stavbě bude omezen provoz na silnici III/1338 na stávajícím mostě, průjezd však bude zachován jedním pruhem po krátkou dobu po zahájení stavby, následně bude komunikace v místě mostu uzavřena pro veškerý provoz a bude nutné využívat objízdné trasy. Při výstavbě nedojde k omezení vnějších odběrných míst.

Stavbou prochází inženýrské sítě. V případě, že vedení zasáhne částečně do výkopové jámy, bude předepsaným způsobem ochráněno před poškozením a následně uloženo do tělesa v původní trase.

Je nutno dodržovat veškeré předpisy týkající se protipožární ochrany, zejména Zákon č. 133/85 Sb. – o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů a Vyhlášku č. 246/2001 Sb. – o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru.

Dokumentaci stavby posoudil Hasičský záchranný sbor Kraje Vysočina v souladu se zákonem č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů – viz dokladová část.

2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

2.10 Ochrana bezpečnosti práce

Viz příloha BOZP a platná legislativa týkající se bezpečnosti práce.

2.11 Negativní účinky vnějšího prostředí

Umístění a charakter stavby nevyžaduje posouzení z hlediska sesuvů půdy, poddolování, působení radonu a negativních dopadů hluku. V období výstavby dojde v důsledku vyvolané dopravy u obytné zástavby k nárůstu imisního hlukového zatížení jen o 0,1 dB. Tento minimální nárůst nepředstavuje postřehnutelné zvýšení imisního zatížení venkovního prostoru v okolí komunikace. Po ukončení nebude mít stavba žádný vliv na změnu v hlukovém zatížení okolí.

Navržená konstrukce nevyžaduje posouzení na vliv seizmicity a působení bludných proudů.

Před započítím stavby zhotovitel vypracuje havarijný a povodňový plán a projedná tyto plány s Povodím Moravy, s. p. a s příslušnými DOSS.

3 Připojení na technickou infrastrukturu

V průběhu stavby bude provedena ochrana inženýrských sítí, které procházejí prostorem stavby. **Před zahájením stavby je nutné provést vytyčení všech inženýrských sítí, které se v oblasti nacházejí. Práce v blízkosti inženýrských sítí budou prováděny s maximální opatrností, aby nedošlo k jejich poškození nebo omezení provozu.**

Veškeré práce v blízkosti inženýrských sítí budou prováděny výhradně ručně. Je nutné splnit všechny podmínky a požadavky správců jednotlivých inženýrských sítí.

4 Dopravní řešení

Dopravní řešení zůstane po dokončení stavby beze změny, v novém stavu bude prostorové uspořádání komunikace včetně napojení na předpolích mostu odpovídat stávajícímu stavu.

4.1 Bezbariérové užívání stavby

Vzhledem k charakteru stavby není třeba posuzovat technické řešení dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

5 Úpravy terénu

Zemní práce souvisí zejména s demolicí stávajícího mostu a přípravou pro uložení nové nosné konstrukce. Nepředpokládají se tedy zemní práce ve velkém rozsahu.

Příslušné svahy na obou stranách mostu budou opatřeny dlažbou z lomového kamene tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm. V ostatních plochách bude provedeno ohumusování tl. 100 mm a osetí, v případě strmějších svahů budou povrchy zajištěny proti erozi kotvenou kokosovou rohoží.

Blíže viz technická zpráva jednotlivých stavebních objektů.

6 Vliv stavby na životní prostředí a jeho ochrana

6.1 Vliv na životní prostředí

Stavba nebude mít zásadní negativní vliv na zájmy obecné ochrany přírody.

Při provádění stavby musí zhotovitel dodržovat požadavky všech předpisů týkajících se ochrany životního prostředí. Zásady ochrany životního prostředí se řídí obecnými právními předpisy, ustanoveními stavebního povolení a rozhodnutími ostatních orgánů státní správy.

Po skončení stavby zhotovitel uvede staveniště do původního stavu. Po uvedení stavby do provozu budou emisní a hlukové poměry srovnatelné se stávajícím stavem, není proto nutno provádět žádná speciální opatření.

6.1.1 Odpady

Během stavebních prací zhotovitel účinně zamezí průniku ropných a chemických látek do půdy a do vody toku a zajistí likvidaci odpadu.

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.

Odpady vzniklé především při demolici stávajících konstrukcí bude zhotovitel třídit a likvidovat v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech a související legislativou. Vytěžený a odpadový materiál ze staveniště bude odvážen na skládku, kde bude tříděn a separován (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 podle Vyhlášky MŽP č. 93/2016 Sb. 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.

Přehled jednotlivých druhů a kategorií odpadů, jejichž vznik se během realizace předpokládá, a konkrétní způsob naložení s jednotlivými druhy odpadů (O = ostatní odpad, N – nebezpečný odpad):

Katalogové číslo odpadu	Název druhu odpadů - zkráceně	Kateg. odpadu	Předpokládaný způsob nakládání	Druh odpadu
02 01 03	Odpad rostlinných pletiv	O	Předání oprávněné osobě	odstraněná náletová zeleň, kácení, tráva
05 01 05	Uniklé (rozlité) ropné látky	N	Předání oprávněné osobě	útky stavebních strojů, havárie

05 01 17	Asfalt	O	Předání oprávněné osobě	živičná vrstva vozovky
15 02 02	Absorpční činidla, filtrační materiály, čistící tkaniny	N	Předání oprávněné osobě	znečištěné dřevní piliny, písek, hadry - havárie; likvidace asfaltových emulzí při pokládání vozovek
16 01 03	Pneumatiky	O	Předání oprávněné osobě	zbytky pneumatik
17 01 01	Beton	O	Předání oprávněné osobě	úkapy při betonáži, bourání stávajících konstrukcí
17 02 01	Dřevo	O	Předání oprávněné osobě	oplocení, bednění
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 170301	O	Předání oprávněné osobě	živičná vrstva vozovky
17 04 05	Železo a ocel	O	Předání oprávněné osobě	oddělená výztuž z železobetonu
17 04 11	Kabely neuvedené pod 170410	O	Předání oprávněné osobě	překládané kabely
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 170503	O	Předání oprávněné osobě	podsypaná vrstva vozovky, přebytečná výkopová zemina
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O	Předání oprávněné osobě	odpad z pročištění příkopů
20 02 02	Zemina a kameny	O	Předání oprávněné osobě	údržba zelených ploch
20 03 03	Uliční smetky	O	Předání oprávněné osobě	údržba vozovky
20 03 04	Kal ze septiků a žump	O	Předání oprávněné osobě	odpad z chemických WC na ZS

Pozn.: v rámci stavby budu provedeny zkoušky na zjištění přítomnosti dehtu v asf. směsi, pokud se prokáže přítomnost dehtu bude, odpad zařazen do 17 03 01 (N) – uložení na skládku.

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

Původcem odpadu je po dobu stavby dodavatel stavby. Základní povinností původce vzniku odpadu je v průběhu své činnosti předcházet vzniku odpadu a vlastní vznik odpadu co nejvíce omezovat. Společně s omezováním vlastního vzniku je nutné vytvářet předpoklady pro jeho opětovné využití, omezovat nebezpečné vlastnosti, popř. zajistit odpovídající zneškodnění. Původce odpadu je povinen odpad třídit a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností. Během výstavby i po uvedení do provozu je povinen vést evidenci o množství odpadu a způsobu nakládání s ním.

Odpad charakteru „N“ bude v průběhu stavby shromažďován odděleně do zvlášť k tomu určených uzavřených nádob z nepropustných materiálů, které budou chráněny proti odcizení, neodborné manipulaci a úniku nebezpečné látky do okolního prostředí. Nebezpečné odpady budou likvidovány osobami oprávněnými k nakládání s těmito látkami. Ropné látky mohou být likvidovány biodegradací, znečištěné čisticí tkaniny apod. mohou být spáleny.

6.2 Hluk

Při provádění veškerých stavebních prací musí zhotovitel zvolit takovou techniku, aby nedošlo k překročení nejvyšších přípustných hodnot hluku a vibrací. V období výstavby dojde v důsledku vyvolané dopravy u obytné zástavby k nárůstu imisního hlukového zatížení jen o 0,1 dB. Tento minimální nárůst nepředstavuje postřehnutelné zvýšení imisního zatížení venkovního prostoru v okolí komunikace. Po ukončení nebude mít stavba žádný vliv na změnu v hlukovém zatížení okolí.

Pro ochranu okolí stavby z hlediska hlukových poměrů je potřeba postupovat dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nebezpečnými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Zhotovitel zvolí postup výstavby a technologie pro stavbu, aby vibrace a hluk působící na okolní obyvatele nepřekračoval limity ohrožující zdraví a jsou přípustné pro dané prostředí a pracoviště. Práce na všech částech stavby budou probíhat pouze v denní době (7,00 – 21,00 hod.). Na stavbě je nutné používat takové stavební stroje a pracovní dobu, aby byly požadavky na nejvyšší přípustnou ekvivalentní hladinu akustického tlaku dle příslušného předpisu splněny.

Umístění a charakter stavby po uvedení do provozu nevyžaduje posouzení z hlediska negativních dopadů hluku. Po dokončení se nepředpokládá zvýšení hlukové zátěže v místě stavby oproti stávajícímu stavu.

7 Ochrana obyvatelstva

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

8 Zásady organizace výstavby

Jsou součástí samostatné přílohy projektové dokumentace.

9 Celkové vodohospodářské řešení

Most převádí silnici III/1338 přes Jedlovský potok. Stávající délka přemostění zůstane zachována, spodní hrana nové nosné konstrukce bude o 0,15 m výše než stávající, proto dojde k mírnému zlepšení odtokových podmínek pod mostem.

V 06/2019 bylo provedeno zástupci Povodí Moravy, útvaru hydroinformatiky a geodetických informací hydrotechnické posouzení stávajícího a nového stavu mostu. Výpočet průběhu hladin byl proveden výpočtem nerovnoměrného neustáleného proudění. Matematickým modelem byl popsán průtok vlastním korytem Jedlovského potoka a přílehlou inundací pro současný stav a stav po rekonstrukci mostu.

Hladina stoleté povodně při dnešním stavu dosáhne nad mostem úrovně 599,166 m n. m. a po jeho rekonstrukci úrovně 599,153 m n. m. Hladina kontrolní návrhové povodně při dnešním stavu dosáhne nad mostem úrovně 599,972 m n. m. a po jeho rekonstrukci úrovně 599,57 m n. m.

Ze závěru hydrotechnického výpočtu vyplývá, že **rekonstrukcí mostu dojde ke zlepšení odtokových poměrů.**

V Mostě, červen 2022

Ing. Michal Bernát
Egnez s.r.o.