


R. Lell

A

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK
VÝŠKOVÝ SYSTÉM: Bpv

VEDOUCÍ PROJEKTANT	Ing. Martin ŘEHULKA	<i>R. Lell</i>	 Projekční kancelář PRIS spol. s r.o. OSOVA 20, 625 00 BRNO tel. / fax 547 212 053, e-mail info@pris.cz		
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. Radoslav PUČÁLKA	<i>Pučálka</i>			
VYPRACOVAL	Ing. Jonáš GRATZA	<i>Gratza</i>			
KONTROLOVAL	Ing. Jiří ŠRUBAŘ	<i>Šrubař</i>			
KRAJ	KRAJ VYSOČINA	OBJEDNATEL DOKUMENTACE	KSÚS VYSOČINA	DATUM	04/2019
AKCE				FORMÁT	A4
II/387 kříž. s I/19-hr. kraje, Ujčov most ev.č. 387-011				MĚŘÍTKO	-
				STUPEŇ	PDPS
				ČÍS. ZAKÁZKY	18156
				ARCHIVNÍ ČÍS.	A_PZ.doc
PŘÍLOHA				ČÍS. SOUPRAVY	ČÍS. VÝKRESU
PRŮVODNÍ ZPRÁVA					1

DOKUMENTACE
PDPS

II/387 kříž. S I/19 - hr. Kraje, Ujčov most ev.č. 387-011

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

OBSAH:

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	4
1.1	Údaje o stavbě	4
1.2	Údaje o stavebníkovi.....	4
1.3	Údaje o zpracovateli dokumentace	4
2	ČLENĚNÍ STAVBY NA OBJEKTY.....	4
3	SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ	5
4	Popis území stavby.....	5
a)	Charakteristika stavebního pozemku.....	5
b)	Výčet a závěry provedených průzkumů a měření.....	5
c)	Stávající ochranná a bezpečnostní pásma	6
d)	Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.....	6
e)	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky.....	6
f)	Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin	7
g)	Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory ZPF a PUPFL	7
h)	Územně technické podmínky, možnost napojení na stávající infrastrukturu	7
i)	Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice	7
5	Celkový popis stavby	8
5.1	Účel užívání stavby, základní kapacity funkčních jednotek	8
5.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	8
a)	Urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení	8
b)	Architektonické řešení - kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení.....	8
5.3	Celkové provozní řešení, technologie výroby	8
5.4	Bezbariérové užívání stavby.....	9
5.5	Bezpečnost při užívání stavby	9
5.6	Základní charakteristika objektů	10
5.7	Základní charakteristika technických a technologických zařízení.....	13
5.8	Požárně bezpečnostní řešení	13
a)	Výpočet a posouzení odstupových vzdáleností a vymezení požárně nebezpečných prostorů	13
b)	Zajištění potřebného množství požární vody, popřípadě jiného hasiva.....	13
c)	Předpokládané vybavení stavby vyhrazenými požárně bezpečnostními zařízeními, včetně stanovení požadavků pro provedení stavby.....	13
d)	Zhodnocení přístupových komunikací a nástupních ploch pro požární techniku, včetně možnosti provedení zásahu jednotek požární ochrany	13
5.9	Zásady hospodaření s energiemi	13
5.10	Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí	14
6	Připojení na technickou infrastrukturu	14
a)	Napojovací místa technické infrastruktury,	14
b)	Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky	15
7	Dopravní řešení.....	15
a)	Popis dopravního řešení	15
b)	Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu	15
c)	Doprava v klidu	15
d)	Pěší a cyklistické stezky	15

8	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	15
a)	Terénní úpravy	15
b)	Použité vegetační prvky	15
c)	Biotechnická, protierozní opatření	15
9	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	16
a)	vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda	16
b)	Vliv na přírodu a krajinu	16
c)	Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000	16
d)	návrh zohlednění podmínek ze závěru zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA	16
e)	Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma	16
10	Ochrana obyvatelstva	16
11	Zásady organizace výstavby	16
a)	Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění	16
b)	Odvodnění staveniště	16
c)	Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu	16
d)	Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky	17
e)	Ochrana okolí staveniště a požadavky na související sanace, demolice, kácení dřevin 17	
f)	Maximální zábory pro staveniště (dočasné/trvalé)	17
g)	maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace 17	
h)	Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin	18
i)	Ochrana životního prostředí při výstavbě	18
j)	Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi, posouzení potřeby koordinátora bezpečnosti a ochrany zdraví při práci podle jiných právních předpisů	18
k)	Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb	19
l)	zásady pro dopravní inženýrská opatření	19
m)	Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby	19
n)	Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny	19

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Údaje o stavbě

Název stavby:	II/387 kříž. S I/19 - hr. Kraje, Ujčov most ev.č. 387-011
Místo stavby:	V intravilánu obce Ujčov na silnici II/387 u památníku padlých, přes Lískovecký potok
Předmět dokumentace:	Záměrem je demolice stávajícího mostu a náhrada novou rámovou konstrukcí, úprava směrového a výškového řešení komunikace v rámci řešeného úseku. Nové řešení zlepší parametry komunikace. V rámci stavby proběhne změna stávající vidlicové křižovatky s místní komunikací na stykovou. Dále proběhne úprava trasy chodníku, který bude přimknut obrubou k vozovce v části úseku. Kvůli změně směrového a výškového řešení vozovky a chodníku je navržena opěrná zeď délky 17,46m.

1.2 Údaje o stavebníkovi

Stavebník:	Kraj Vysočina Žižkova 1882/57 587 33 Jihlava
------------	---

1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

Projektant:	Projekční kancelář PRIS spol. s r.o. Osová 20 625 00 Brno Vedoucí projektant: Ing. Martin Řehulka (1003412) Zodp. projektant: Ing. Radoslav Pučálka (1006692)
-------------	---

2 ČLENĚNÍ STAVBY NA OBJEKTY

- SO 001 Příprava území
- SO 101 Silnice II/387
- SO 102 Křižovatka s MK1
- SO 103 Křižovatka s MK2
- SO 104 Chodník
- SO 182 Dopravně inženýrská opatření
- SO 201 Most ev.č. 387-011
- SO 202 Opěrná zeď
- SO 401 Přeložka NN – řeší společnost E.ON, není součástí této stavby
- SO 801 Úprava území

3 SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

- Prohlídka na místě (Projekční kancelář PRIS spol. s r.o.)
- Zaměření situace (ZK-BRNO s.r.o. 19.1.2018)
- Vyjádření správců sítí a dotčených orgánů státní zprávy
- Kopie listu z KM a informace o parcelách (KÚ Ujčov)
- Technická studie (HBH 06.2018)
- IG průzkum (Ing. Balun 7.12.2018)

4 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

a) Charakteristika stavebního pozemku

Stavba se nachází v intravilánu obce Ujčov. Stavba se nachází v blízkosti památníku padlých a mostu ev.č. 387-011 přes Lískovecký potok.

Všechny stavbou dotčené pozemky se nachází v katastrálním území Ujčov (773565)

Ve stávajícím stavu se jedná o pozemky komunikace, vodního toku a pozemky s nimi sousedící. Stávající využití dotčených pozemků zůstává zachováno. Z důvodu změny směrového řešení a změny napojení místních komunikací se mění rozsah území dotčeného pozemní komunikací.

Stavba se nachází na pozemcích ve správě Obce Ujčov - p. č. 31/1, 29/2, 26/69, 212/5, 212/68, 60/1, 433/1, 60/3, 434/38, 211/9, 211/1, dále jsou dotčeny pozemky ve správě Kraje Vysočiny p. č. 434/37, 434/1, pozemky ve správě Lesů ČR 60/4, 211/10.

Stavbou nejsou dotčeny pozemky soukromých.

Seznam pozemků dotčených stavbou viz záborový elaborát.

b) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření

Inženýrskogeologický průzkum

Geologické podloží předkvartérního stáří je v posuzované oblasti poměrně pestré. Vyskytují se zde dvojslídne migmatity až ortoruly, případně amfibolity z období neoproterozoika. Skalní podloží bylo zastiženo pouze v sondě V-1 a to ve zvětralé podobě třídy R5 dle ČSN 73 1005 v hloubce 7,5 m pod stávajícím terénem. V sondě V-2 se v podloží vyskytovaly pouze neogenní jílové sedimenty. Tyto vysoce plastické jíly, které spadají do třídy F8-CH, resp. CI dle ČSN EN ISO 14688 dosahovaly tuhé až pevné konzistence.

Kvartérní vrstvy jsou v případě obou sond zastoupeny štěrkovými sedimenty s pískem, tedy zeminami třídy G3-G-F, resp. saGr. V obou případech byly sedimenty hodnoceny jako ulehle, zvodněné. Směrem k povrchu terénu přibýval podíl jemnozrnné frakce a zeminy tedy byly řazeny do třídy G4-GM, resp. sasiGr. Konzistence byla hodnocena jako tuhá až pevná.

Svrchní pokryvná vrstva je tvořena v místech sond navážkou různé mocnosti. Největší mocnosti dosahovala navážka v místě sondy V-1, kde sahala až do hloubky 2,1 m pod stávajícím terénem.

Hladina podzemní vody byla při provádění sondážních prací zachycena v obou sondách. V sondě V-1 byla změřena ustálená hladina podzemní vody v hloubce 3,7 m, v sondě V-2 již v 2,1 m pod stávajícím terénem. V daném místě se bude nacházet souvislý horizont podzemní vody, který

bude mít přímou hydrogeologickou souvislost s hladinou vody v přilehlém vodním toku. Podzemní voda tedy bude mít vliv na geotechnické parametry základových půd, ale i na způsob založení.

Ze vzorku vody ze sondy V-1 bylo zjištěno, že z hlediska chemického působení vody na beton podle normy ČSN EN 206-1 vykazuje tato voda neagresivní chemické prostředí. V daném případě tedy postačí primární ochrana betonových konstrukcí, které by mohly přijít do styku s podzemní vodou.

Ve smyslu přílohy E ČSN P 73 1005, E.1.2.3 jde na dané lokalitě o základové poměry složité. Důvodem je především nerovnoměrné uložení skalního podloží ale i vliv hladiny podzemní vody. V daném případě se jedná o rekonstrukci mostu, tudíž se jedná ze statického hlediska o konstrukci náročnou ve smyslu E.1.3.3 Z výše uvedených předpokladů vyplývá. Že dle normy ČSN P 73 1005 se jedná o 3. geotechnickou kategorii podle E.1.4.3 normy. Předpokládá se, že výkopy budou prováděny pod hladinou podzemní vody, avšak se bude jednat o obvyklé typy konstrukcí a základů s běžným rizikem, musíme vycházet dle platné normy ČSN EN 1997-1 z postupů pro 2. geotechnickou kategorii.

c) Stávající ochranná a bezpečnostní pásma

Stavba se týká silnice II/387 v obci Ujčov a je tedy v jejím ochranném pásmu. Most není kulturní památkou v jeho blízkosti se nachází památník, není však stavbou dotčen. V místě stavby prochází Lískovecký potok, stavba se nachází v jeho ochranném pásmu.

Na stávajícím mostě se nenachází žádný nivelační bod.

Stavba se nachází v ochranném pásmu stávajících inženýrských sítí.

V místě prochází sloupové nadzemní vedení nízkého napětí E.ON a veřejného osvětlení, které bude stavbou zasaženo a je nutná přeložka některých sloupů (SO 401). Dále podzemní sdělovací kabel CETIN a vodovod obce Ujčov, stavba bude probíhat v ochranném pásmu.

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

Stavba se nachází v záplavovém území Lískoveckého potoka. Koryto je v místě stavby dostatečně široké, aby převedlo stoletou vodu, aniž by se potok vylil z břehů.

Podmínky pro práce ve vodním toku stanovuje DOSS - odbor životního prostředí, a správce toku Lesy ČR.

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

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

Pro účely stavby bude zpracován povodňový a havarijný plán.

e) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky

Stavba se převážně nachází na pozemcích sloužících jako pozemní komunikace. Stavbou jsou dotčeny pozemky vedené jako trvalý travní porost a zahrada. Ve stávajícím stavu se již na těchto pozemcích nachází stávající chodník. Stavbou budou dotčeny pozemky koryta vodního toku. Koryto vodního toku bude v délce mostu zpevněno kamenem do betonu a pomocí kamenné rovnaniny navázáno na stávající stav.

Množství odváděných dešťových vod se změnou stavby nezmění. V místě stavby jsou navrženy nové uliční vpusti při krajích komunikace, tak aby byl zajištěn bezproblémový odtok srážkové vody přímo do koryta potoka.

Nový most bude v nové pozici odsunut proti stávajícímu stavu, plochy po demolici stávajícího mostu budou nově ohumusovány a zatravněny.

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. Ze stavby nevznikají jiné než běžné stavební odpady.

f) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Stávající most ev.č. 387-011 bude kompletně zdemolován. Předpokládá se, že stávající založení nebude nijak kolidovat s nově provedenými mikropilotami. Pokud by došlo ke kolizi, bude stávající založení dle potřeby vybouráno.

Současně s demolicí mostu bude rozebráno i zpevnění vodního toku v nutném rozsahu.

Stávající chodník a vozovky v rozsahu dle projektové dokumentace budou odstraněny. Svrchní asfaltové vrstvy budou frézovány, ostatní vrstvy obsahující asfaltová pojiva budou odstraněny jako odpad.

Křídla 1L, 1P a 2P budou vyburány při demolici mostu. Kamenná zeď při křídle 2L bude v nutném rozsahu rozebrána a poté napojena na nové křídlo.

Pro stavbu bude nutné pokácení, nebo přesazení několika stromů, které zasahují do nového směrového řešení. Pro stavbu budou dle potřeby prořezány náletové dřeviny, podél koryta.

g) Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory ZPF a PUPFL

Na pravé straně se nachází pozemek označený jako ZPF. Na tomto pozemku se již ve stávajícím stavu nachází chodník a těleso násypu stávající komunikace. Pozemek bude v novém stavu dotčen trvalým zábořem s ohledem na napojení na stávající stav chodníku. Pozemek bude dotčen také dočasným zábořem z důvodu nutnosti přístupu demoličních prací stávající lávky pro pěší. Pozemky dotčené dočasným zábořem budou po dokončení stavby uvedeny do původní stavu.

Pozemky označené jako PUPFL nejsou stavbou dotčeny, ani se nenachází v blízkosti stavby.

h) Územně technické podmínky, možnost napojení na stávající infrastrukturu

Stavba řeší náhradu stávajícího mostu a přilehlé komunikace. Navázání na stávající komunikaci před a za řešeným úsekem bude provedeno co nejplynuleji. Stávající inženýrské sítě, s výjimkou veřejného osvětlení a NN+E.ON nebudou stavbou dotčeny. Přeložka sloupů VO+E.ON bude provedena pouze v minimálním rozsahu v místě stavby. Nové uliční vpusti budou vyústěny přímo do koryta potoka.

Přístup na staveniště je možný přímo ze silnice II/387. Zařízení staveniště bude zřízeno na dočasně uzavřené části komunikace. Případné použití dalších ploch je věcí zhotovitele stavby.

Všechny nově navržené chodníky splňují požadavky příslušných norem a právních předpisů pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Příčný sklon chodníků je navržen 2,0 %, podélný sklon je proměnný dle projektové dokumentace. Na vnější straně chodníku je po celé délce zajištěna umělá vodící linie v podobě chodníkového obrubníku 60 mm (zábradlí na mostě) nad úrovní chodníku.

Stavba se nachází v ochranném pásmu inženýrských sítí.

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.

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

Výstavba bude probíhat ve dvou etapách s návazností jednotlivých stavebních činností, které se mohou vzájemně překrývat pro urychlení doby výstavby.

Součástí stavby je vyvolaná investice přeložky sloupů veřejného osvětlení a vedení NN. Tato je řešena samostatným objektem. Předpokládaná doba výstavby je v roce 2019, délka stavby je cca 4 měsíce.

5 CELKOVÝ POPIS STAVBY

5.1 Účel užívání stavby, základní kapacity funkčních jednotek

Stavba se nachází na komunikaci II/387 ve staničení 11,052 00 - 11,198 00 km. Bod křížení komunikace s Lískoveckým potokem je v km 11,114 02. Komunikace se nachází v intravilánu, jedná se o průchod komunikace II/387 obcí Ujčov. Dle sčítání dopravy z roku 2016 je intenzita dopravy v průměru 2621 vozidel/den, TNV 299.

Stávající komunikace je v místě stavby šířky zpevnění cca 5,6-6,5 m, chodník šířky 2,0 m. Nově je komunikace navržena s šířkou jízdního pruhu 3,25 m s rozšířením v oblouku na 3,65 m. Napojení na místní komunikaci (SO 102) zlepšuje stávající stav. Změna napojení místní komunikace (SO 103) z vidlicovité na stykovou křižovatku příznivě zlepšuje jízdní komfort. Na začátku úseku je na 5 m plynule napojen stávající stav. Na konci úseku je komunikace připravena na napojení dalšího plánovaného úseku. Chodník je na začátku a na konci úseku plynule napojen na stávající stav.

Komunikace je na začátku úseku překllopena do dostředného sklonu 2,5%. Na přechodu mezi oblouky dojde na 30 m překllopení z dostředného sklonu 2,5% na střechovitý sklon 2,5%. Na konci úseku je na 5 metrech napojen na stávající stav. Podélně komunikace v celém úseku stoupá, výškové oblouky jsou navrženy s ohledem na stávající stav a návaznosti s napojením místních. Směrově se komunikace nachází ve dvou protisměrných obloucích. Na začátku úseku je přímá, která plynule navazuje na stávající stav, na konci úseku je levostranný oblouk, který navazuje na stávající stav.

Směrově i výškově niveleta je niveleta odsunuta od stávající, což vede ke zlepšení jízdního komfortu.

Jedná se o běžnou stavbu bez použití speciálních technologií.

Stavbou nevznikají nová ochranná pásma ani chráněná území.

5.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) *Urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení*

Stavba se nachází v intravilánu obce Ujčov. Stavba řeší náhradu mostu ve stávající poloze a související úpravu komunikace II/387, napojení místních komunikací a chodníku.

Stavba zachovává celkový ráz území. Nová konstrukce mostu je běžnou konstrukcí, bez vlivu na okolí. Most a komunikace bude oproti stávajícímu stavu širší, zvětší se zelené plochy v místě stavby. Stavba plynule navazuje na stávající stav.

b) *Architektonické řešení - kompozice tvarového řešení, materiállové a barevné řešení*

Stávající komunikace má asfaltový povrch, na obou stranách s nezpevněnou krajnicí. Kvůli změně směrového řešení je třeba vytvořit nové zemní těleso a nové vozovkové souvrství. Nově budou provedeny betonové silniční obrubníky v místech přimknutí chodníku k vozovce. Chodník (SO 104) bude oproti stávajícímu výškově a směrově upraven. Z důvodu zvýšení nivelety chodníku a posunutí směrového řešení komunikace, bude vybudována nová opěrná zeď s pochozí římsou. Zábradlí na římsu bude ocelové se svislou výplní, stejné jako bude nově na mostě, dojde tedy ke sjednocení zádržných systémů v místě stavby.

Zpevnění kolem mostu bude provedeno z kamene do betonu. Zpevnění bude provedeno v minimálním rozsahu kolem římsy mostu. Zpevnění koryta, bude provedeno kamenem do betonu a plynule napojeno na stávající zpevněné svahy koryta.

5.3 Celkové provozní řešení, technologie výroby

Stavba se nachází na komunikaci II/387 ve staničení 11,052 00 - 11,198 00 km. Bod křížení komunikace s Lískoveckým potokem je v km 11,114 02. Komunikace se nachází v intravilánu, jedná

se o průchod komunikace II/387 obcí Ujčov. Dle sčítání dopravy z roku 2016 je intenzita dopravy v průměru 2621vozidel/den, TNV 299.

Stávající komunikace je v místě stavby šířky zpevnění cca 5,6-6,5 m, chodník šířky 2,0 m. Nově je komunikace navržena s šířkou jízdního pruhu 3,25m s rozšířením v oblouku na 3,65 m. Napojení na místní komunikaci (SO 102) zlepšuje stávající stav. Změna napojení místní komunikace (SO 103) z vidlicovité na stykovou křižovatku příznivě zlepšuje jízdní komfort. Na začátku úseku je na 5 m plynule napojen stávající stav. Na konci úseku je komunikace připravena na napojení dalšího plánovaného úseku. Chodník je na začátku a na konci úseku plynule napojen na stávající stav.

Komunikace je na začátku úseku překlopena do dostředného sklonu 2,5%. Na přechodu mezi oblouky dojde na 30 m překlopení z dostředného sklonu 2,5% na střechovitý sklon 2,5%. Na konci úseku je na 5 metrech napojen na stávající stav. Podélně komunikace v celém úseku stoupá, výškové oblouky jsou navrženy s ohledem na stávající stav a návaznosti s napojením místních. Směrově se komunikace nachází ve dvou protisměrných obloucích. Na začátku úseku je přímá, která plynule navazuje na stávající stav, na konci úseku je levostranný oblouk, který navazuje na stávající stav.

Směrově i výškově niveleta je niveleta odsunuta od stávající, což vede ke zlepšení jízdního komfortu.

Jedná se o běžnou stavbu bez použití speciálních technologií.

Stavbou nevznikají nová ochranná pásma ani chráněná území.

5.4 Bezbariérové užívání stavby

V celé délce rekonstrukce komunikace je zajištěno bezbariérové užívání. Chodníky splňují požadavky pro bezbariérové užívání svým příčným i podélným sklonem. Na vnější straně chodníku je zachována umělá vodící linie v podobě obrubníku výšky 60 mm a ocelovým zábradlím na mostě.

V rámci stavby nejsou navrženy nové přechody ani místa pro přecházení.

Zábradlí na mostě je navrženo ocelové se svislou výplní, výška zábradlí 1,1 m.

5.5 Bezpečnost při užívání stavby

Při realizaci rekonstrukce silnice je nutné seznámení všech zúčastněných osob s bezpečnostními zákony, vyhláškami, nařízeními vlády a souvisejícími platnými normami v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

Veškeré práce na tomto objektu musí respektovat:

- 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.
- Zákoník práce č. 262/2006 Sb.
- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích včetně příloh č. 1-5.
- Zákon č. 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

Na stavbě musí být jmenován koordinátor BOZP dle Zákona č. 309/2006 Sb.

5.6 Základní charakteristika objektů

SO 001 - Příprava území

Objekt řeší demolici stávajícího mostu, lávky pro pěší, výkopy nutné pro tuto demolici. Součástí objektu je také odstranění stávajících vozovkových vrstev v místě stavby, včetně chodníků.

Dále řeší sejmutí kulturních vrstev zeminy v tl. 150mm.

SO 101 - Silnice II/387

Stávající komunikace je v místě stavby šířky zpevnění cca 5,6-6,5 m, chodník šířky 2,0 m. Nově je komunikace navržena s šířkou jízdního pruhu 3,25m s rozšířením v oblouku na 3,65 m. Napojení na místní komunikaci (SO 102) zlepšuje stávající stav. Změna napojení místní komunikace (SO 103) z vidlicovité na stykovou křižovatku příznivě zlepšuje jízdní komfort. Na začátku úseku je na 5 m plynule napojen stávající stav. Na konci úseku je komunikace připravena na napojení dalšího plánovaného úseku. Chodník je na začátku a na konci úseku plynule napojen na stávající stav.

Komunikace je na začátku úseku překlopena do dostředného sklonu 2,5%. Na přechodu mezi oblouky dojde na 30 m překlopení z dostředného sklonu 2,5% na střechovitý sklon 2,5%. Na konci úseku je na 5 metrech napojen na stávající stav. Podélně komunikace v celém úseku stoupá, výškové oblouky jsou navrženy s ohledem na stávající stav a návaznosti s napojením místních. Směrově se komunikace nachází ve dvou protisměrných obloucích. Na začátku úseku je přímá, která plynule navazuje na stávající stav, na konci úseku je levostranný oblouk, který navazuje na stávající stav.

Směrově i výškově niveleta je niveleta odsunuta od stávající, což vede ke zlepšení jízdního komfortu.

Konstrukce vozovky D1-N-2-IV-PIII dle TP 170:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	50/70	40 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik z kat. asf. emulzí	PS-E		0,2 kg/m ²	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16+	50/70	60 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik z kat. asf. emulzí	PS-E		0,4 kg/m ²	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	50/70	50 mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřik asf. emulzí	PI-E		1,0 kg/m ²	ČSN 73 6129
Štěrkodrt'	ŠD _A	0/32 G _E	150 mm	ČSN 73 6129-1
Štěrkodrt'	ŠD _B	0/63 G _E	min.2000 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem			min. 500 mm	

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován min. Edef,2=45 MPa, na vrstvě ze štěrkodrti min. Edef,2=80 MPa a na druhé vrstvě z MZK min. Edef,2=130 MPa.

Poměr modulů přetvárnosti Edef,2/Edef,1 < 2,5.

V rámci postupu provádění rekonstrukce bude tedy odstraněno stávající souvrství konstrukce vozovky. Poté bude provedeno řádné dohutnění podkladu, v případě nesplnění požadavku Edef,2 = 45 MPa na pláni bude provedena úprava podložní zeminy či její výměna za vhodný nenamrzavý materiál do hloubky min. 250 mm pod úroveň pláň se separací geotextílií, a následně vybudování nových konstrukčních vrstev vozovky podle návrhu.

V místě navázání komunikace na stávající stav bude v obrusné vrstvě provedena řezaná spára vyplněná asfaltovou zálivkou, vozovkové souvrství bude napojeno na stávající stav postupně s odskoky jednotlivých vrstev 0,5 m.

Na pravé straně podél chodníku je navržen podélný trativod, ten bude zaústěn společně s uliční vpustí do rubové drenáže opěrné zdi a skrze ni vyústěn do Lískoveckého potoka.

Součástí projektu, je také vybudování nové uliční vpusti za mostem, kde bude odvodňovat vozovku přimknutou k nově budovanému obrubníku. Uliční vpust' bude přes opěrnou zeď vyústěna do Lískoveckého potoka.

SO 102 – Křižovatka s MK1

Objekt křižovatky s MK1, řeší napojení stávajících místních komunikací na nové vozovkové souvrství silnice II/387. Jedná se napojení bytových domů na pravé straně a úprava křižovatky u rodinného domu s č.p. 43, kde je navrženo bezbariérové napojení stávajících chodníků. Skladba vozovkových vrstev je totožná s objektem SO 101, skladba vrstev chodníku je totožná s objektem SO 104.

SO 103 – Křižovatka s MK2

Objekt křižovatky s MK2, řeší úpravu vidlicovité křižovatky na stykovou a její napojení na silnici II/387. Návrh respektuje napojení vjezdu k rodinnému domu č.p.18. Úprava zlepšuje rozhledové poměry a celkový jízdní komfort.

SO 104 – Chodník

Objekt chodníku řeší rekonstrukci chodníku, jeho směrovou a výškovou úpravu s ohledem na návaznosti stávající i nové konstrukce.

Chodník šířky 2,00 m, příčným sklonem 2,00% a maximálním podélným sklonem 7,03% splňuje bezbariérový přístup v celé délce. Šířka chodníku je dána pro 2 pásy pro chodce (2x0,75 m), bezpečnostní odstup od vozovky 0,5 m. Linie zábradlí plynule navazuje na chodníkový obrubník před a za mostem, ten také tvoří umělou vodicí linii ve výšce 60 mm. V místech kdy je chodník přimknut k silnici, je silniční obrubník výšky 120 mm nad vozovkou.

Konstrukce chodníku D2-D-2-CH/PIII:

Betonová dlažba			60 mm
Lože z drceného kameniva		4/8	30 mm
Štěrkodrt'	ŠD _B	0/32 G _E	min 150 mm
Celkem			min 240 mm

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován min. Edef,2=30 MPa, na vrstvě ze štěrkodrti min. Edef,2=45 MPa.

Poměr modulů přetvárnosti $E_{def,2}/E_{def,1} < 2,5$.

Podloží chodníku je tvořeno dosypávkou po odbourání stávajících vrstev. Tato bude provedena z vhodného materiálu.

SO 182 - Dopravně inženýrská opatření

Objekt řeší provizorní vedení dopravy po dobu stavby. Tranzitní i místní doprava bude vedena přes stávající část mostu v Etapě I. kyvadlově pomocí světelné signalizace. V Etapě II. bude vedena kyvadlově po již nově vybudované polovině mostu.

SO 201 - Most ev.č. 387-011

Nový most je navržen v poloze jako stávající. Světlost otvoru je obdobná jako u stávající konstrukce. Šířka nosné konstrukce se výrazně zvětšila s ohledem na změnu typu konstrukce na přesýpaný most a na změnu směrového řešení komunikace (SO101). Most převádí silnici II/387 přes

Lískovecký potok. Koryto pod mostem bude zpevněno kamenem do betonu, které bude plynule navazovat na stávající zpevnění koryta. Most převede stoletou vodu s rezervou 0,3 m v nejnižším místě konstrukce. Pod mostem jsou navrženy bermy na obou stranách koryta. Tyto zůstanou suché pro normálních průtoků.

Nová nosná konstrukce je navržena jako ŽB rámová konstrukce s náběhovanou příčl. Založení je navrženo na dvou řadách mikropilot. Most je navržen v levé šikmosti 30,0°.

Vozovka na mostě se nachází v pravostranném oblouku o poloměru 120 m, kvůli toho jsou oba jízdní pruhy rozšířeny z 3,25 m na 3,65 m. Příčný sklon je dostředný 2,50 %. Příčný sklon je střechovitý, ve směru staničení podélně stoupá 4,49 %. Kolmá světlost mostního otvoru je 3,40 m, rozpětí 3,70 m. Na rámové konstrukci jsou zavěšeny dvě lichoběžníkové křídla, která jsou vetknuty do základu a do dříku rámu. Jedná se o křídla 1L a 1P. Vlevo na opěře 2 navazuje na rámovou konstrukci kamenná zídka, jedná se o prodloužení stávající zdi u památníku padlých. Na pravé straně opěry 2 navazuje dilatovaná opěrná zeď, která opírá konstrukci chodníku.

Čela rámu jsou opatřeny poprsní zídkou na které je umístěna ŽB římsa pokračující na křídla a opěrnou zeď. Římsa na levé straně s příčným sklonem 4,00 % není pochozí a navazuje na zelený pás kolem nezpevněné krajnice vozovky. Záchytný systém tvoří ocelové zábradlí se svislou výplní výšky 1,1 m. Římsa na pravé straně s příčným sklonem 2,00 % je přimknuta k převáděnému chodníku a je pochozí.

Konstrukce vozovky na mostě je snížena s ohledem na ochranné vrstvy izolace mostu, asfaltové vrstvy a horní vrstva šterkodrti je totožná s konstrukcí vozovky objektu SO 101 a na mostě prochází všechny konstrukční vrstvy.

Konstrukce vozovky D1-N-2-IV-PIII dle TP 170:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	50/70	40 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik z kat. asf. emulzí	PS-E		0,2 kg/m ²	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16+	50/70	60 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik z kat. asf. emulzí	PS-E		0,4 kg/m ²	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	50/70	50 mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřik asf. emulzí	PI-E		1,0 kg/m ²	ČSN 73 6129
Šterkodrt'	ŠD _A	0/32 G _E	150 mm	ČSN 73 6129-1
Šterkodrt'	ŠD _B	0/63 G _E	min.85 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem			min. 435 mm	

SO 202 – Opěrná zeď

Objekt řeší novou opěrnou zeď délky 17,46m na pravé straně za mostem, která navazuje na rámovou konstrukci a opírá konstrukci chodníku. Konstrukce je navržena z ŽB s tloušťkou dříku 0,5 m, základem výšky 0,6 m a šířky 1,6 m. Konstrukce je navržena od mostu až k stávající kamenné hrázce ve staničení 0,096 00. Na opěrné zdi je navržena ŽB pochozí římsa, která tvoří součást chodníku. Římsa má příčný sklon 2,00 % a je napojena na římsu mostu v totožném sklonu. Římsa je opatřena ocelovým zábradlím se svislou výplní.

SO 401 Přeložka NN

Objekt řeší úpravu polohy stávajících společných sloupů NN E.ON a veřejného osvětlení.

S ohledem na změnu směrového řešení silnice SO 101, je nutný odsun 2 sloupů. Tyto budou demolovány a nahrazeny novými. Nový sloup u mostu bude umístěn s ohledem na postup výstavby.

Posun sloupu ve staničení cca 0,110 kde jde jen o drobné posunutí směrem od komunikace, aby byl dodržen bezpečnostní odstup. Sloup bude umístěn v zeleném pásu mezi vozovkou a chodníkem.

Přeložku projektově zajišťuje E.ON a není součástí této stavby.

SO 801 Úprava území

Objekt řeší uvedení ploch dotčených stavbou do původního stavu. Jedná se zejména o plochy po odstraněných vozovkách a chodnících. Dále řeší uvedení do původního stavu ploch dočasného záboru nutného pro stavbu.

5.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Nejsou.

5.8 Požárně bezpečnostní řešení

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

Vzhledem k povaze stavby není vyžadováno stanovení technických podmínek požární ochrany pro navrhování, provádění a užívání stavby dle vyhlášky č. 23/2008 Sb., proto není požárně technické řešení stavby součástí dokumentace.

Stavbou rekonstrukce komunikace nedojde ve výsledném stavu ke zhoršení podmínek požární bezpečnosti. Konstrukce komunikace je tvořena nehořlavými materiály.

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

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 živic 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

Neřeší se.

5.9 Zásady hospodaření s energiemi

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

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

Telekomunikační potřeby budou rovněž pokryty ze zdrojů zhotovitele.

5.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí

Vlastní stavba ovlivňuje pouze krátkodobě prostředí ve své blízkosti, a to po dobu provádění stavby.

Hluk bude zvýšen pouze v průběhu stavby, především během bouracích prací. Zvýšení hlukové zátěže odpovídá běžnému stavebnímu provozu. Jedná se o stavbu v intravilánu. Vzhledem k poloze stavby v intravilánu je nutno dodržovat hygienické předpisy pro práci v denních a nočních hodinách.

Stavební práce mohou probíhat pouze v době mezi 7:00 a 21:00. Stavba bude probíhat za vyloučeného provozu na rekonstruovaném úseku silnice II/387. Protože pohyb nákladních automobilů bude podle potřeb stavební činnosti a nepřesáhne intenzitu 10× za hodinu, není podle metodických pokynů doprava materiálu na staveniště a z něj relevantním zdrojem hluku. Potřebné stavební materiály a hmoty budou na staveniště dováženy v hotovém, resp. připraveném stavu. Na staveništi nebude vybudováno žádné výrobní zařízení.

Stavba bude prováděna s maximální ohleduplností k okolí, aby hluchnost 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. Práce na stavbě mohou probíhat pouze v denní době od 7:00 do 21:00 a ke snížení hluku ze stavební činnosti v okolí staveniště 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
- v případě potřeby okolo nejhlučnějších 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 obložení, např. z minerálních vln. Budou zajištěny proti pádu a zatížení od větru.

- použití strojní mechanizace s garantovanou nižší vyzařovanou hluchností 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 prázdko, při nakládání zeminy vypínat motor u čekajících automobilů apod. Vliv na snížení hladin akustického tlaku v okolí mají i organizační opatření, která zajistí, aby nejhlučnější zařízení nebyla v provozu současně, a aby tato zařízení nebyla v provozu delší dobu, než je nezbytně nutné.

Část stavby leží v záplavovém území Lískoveckého potoka. Podmínky pro práci ve vodním toku stanovuje DOSS - odbor životního prostředí, a správce toku Lesy ČR.

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

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

Pro účely stavby bude v dalším stupni zpracován povodňový a havarijní plán.

6 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

a) Napojovací místa technické infrastruktury,

Staveniště se nachází v ochranném pásmu inženýrských sítí. Komunikace bude stavěna postupně s přeložením níže uvedených inženýrských sítí. Přeložky jsou řešeny jako samostatné objekty.

SO 401 Přeložka NN

b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

V rámci stavby bude provedena přeložka společných sloupů veřejného osvětlení a nízkého napětí EON. Vedení bude oproti stávajícímu stavu prodlouženo, princip řešení VO zůstane zachován.

Na sloupech je společně s VO a NN EON vedena kabelová televize, ta bude přeložena v režii obce Ujčov

7 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

a) Popis dopravního řešení

Princip dopravy na komunikaci II/387 zůstane zachován. Komunikace bude nadále dvoupruhová, směrově nerozdělená komunikace.

Nový chodník bude plynule napojen na stávající stav. V celé délce nových chodníků je zajištěno bezbariérové užívání. Chodníky splňují požadavky pro bezbariérové užívání svým příčným i podélným sklonem. Na vnější straně chodníku je zachována umělá vodicí linie v podobě obrubníku výšky 60 mm.

V rámci stavby nejsou navrženy nové přechody ani místa pro přecházení.

Zábradlí na mostě opěrné zdi je navrženo ocelové se svislou výplní, výška zábradlí 1,1 m. Zábradlí bude certifikované jako mostní zábradlí.

b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Stavby bude plynule napojena na stávající stav, včetně chodníků.

c) Doprava v klidu

V rámci stavby nejsou navržena žádná nová parkovací stání.

d) Pěší a cyklistické stezky

V rámci stavby je nově navržen chodník na pravé straně komunikace, tento bude plynule napojen na stávající stav.

8 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

a) Terénní úpravy

V rámci stavby bude změněno směrové řešení komunikace SO 101. Změna vidlicové křižovatky na stykovou SO 103 a úprava napojení místní komunikace SO 102. Po odstranění stávajících konstrukcí bude úroveň terénu sejmuta nebo dosypána tak, aby plynule navazoval na stávající terén na obou stranách komunikace a mostu. Dosypání bude provedeno z vhodného materiálu a zhutněno. Povrch bude ohumusován v tloušťce 0,15 m a oset travním semenem.

Terén pod mostem bude zpevněn kamennou dlažbou do betonu, pod mostem budou na obou stranách provedeny bermy, které při normálních průtocích zůstanou suché. Navázání koryta na koryto před a za mostem bude provedeno z kamenné rovnániny.

b) Použité vegetační prvky

Kolem mostu bude provedeno zpevnění kamenem do betonu. Všechny ostatní plochy mimo koryto potoka budou ohumusovány a osety.

c) Biotechnická, protierozní opatření

Koryto potoka je zpevněno kamennou dlažbou do betonu a kamenným záhozem.

9 POPIS VLIVŮ 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.

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

Množství odváděných dešťových vod se změnou stavby nezmění.

b) Vliv na přírodu a krajinu

V rámci stavby budou případně odstraněny náletové dřeviny v prostoru rekonstruovaného mostu. Nebudou káceny žádné dřeviny podléhající povolení ke kácení.

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavební záměr nemůže (dle vyjádření Krajského úřadu kraje Vysočina, odboru životního prostředí) mít významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti (Natura 2000).

d) návrh zohlednění podmínek ze závěru zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA

Stavební záměr nepodléhá (dle vyjádření Krajského úřadu kraje Vysočina), odboru životního prostředí) posouzení vlivu na životní prostředí dle § 4 zákona 100/2001 Sb.

e) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma

Stavbou nejsou navržena žádná nová ochranná ani bezpečnostní pásma.

Stavební záměr nepodléhá (dle vyjádření Krajského úřadu kraje Vysočina), odboru životního prostředí) posouzení vlivu na životní prostředí dle § 4 zákona 100/2001 Sb.

10 OCHRANA OBYVATELSTVA

V průběhu stavebních prací bude zajištěna ochrana osob proti pádu z výšky nebo do hloubky pomocí provizorního zábradlí nebo zábrany proti pádu.

Pro pěší dopravu bude vyznačena obchůzná trasa po stávajících chodnících.

11 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

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

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

Telekomunikační potřeby budou rovněž pokryty ze zdrojů zhotovitele.

b) Odvodnění staveniště

Staveniště je odvodněno spádem povrchu terénu do přilehlého potoka nebo uliční vpusti na komunikaci II/387.

c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Komunikace bude před i za rekonstruovaným úsekem plynule napojena na stávající infrastrukturu a její šířkové uspořádání.

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.

d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Stavba se převážně nachází na pozemcích sloužících jako pozemní komunikace. Stavbou jsou dotčeny pozemky vedené jako trvalý travní porost a zahrada. Ve stávajícím stavu se již na těchto pozemcích nachází stávající lávka. Stavbou budou dotčeny pozemky koryta vodního toku. Koryto vodního toku bude v délce mostu zpevněno kamenem do betonu a pomocí kamenné rovinaniny navázáno na stávající stav.

Množství odváděných dešťových vod se změnou stavby nezmění. V místě stavby je navržena nová uliční vpust' při kraji komunikace, tak aby byl zajištěn bezproblémový odtok srážkové vody přímo do koryta potoka.

Okolní nemovitosti, nebudou stavbou dotčeny. Stavba bude probíhat maximálně šetrně s ohledem na přilehlé nemovitosti.

Nový most bude na pravou stranu širší než stávající, plochy po demolici stávajícího mostu budou nově ohumusovány a zatravněny.

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. Ze stavby nevznikají jiné než běžné stavební odpady.

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

Stávající most ev.č.387-011 bude kompletně zdemolován. Předpokládá se, že stávající hlubinné založení nebude nijak kolidovat s nově provedenými mikropilotami. Pokud by došlo ke kolizi, bude stávající hlubinné založení dle potřeby vybouráno. V rámci demolice bude rozebrána lávka pro chodce na pravé straně a proběhne příprava na prodloužení kamenné zídky na pravé straně.

Současně s demolicí mostu bude rozebráno i zpevnění vodního toku v nutném rozsahu.

Stávající chodník a vozovky v rozsahu dle projektové dokumentace budou odstraněny. Svrchní asfaltové vrstvy budou frézovány, ostatní vrstvy obsahující asfaltová pojiva budou odstraněny jako odpad.

V rámci stavby bude nutné pokácení drobných dřevin na pravé straně před mostem, případně přesadit dřeviny v režii obce Ujčov. Dle potřeby budou prořezány náletové křoviny.

f) Maximální zábory pro staveniště (dočasné/trvalé)

Veškeré pozemky dotčené trvalým zábořem slouží jako plocha komunikace nebo se na nich již komunikace nebo související stavby nachází.

Pozemky dotčené dočasným zábořem budou po dokončení stavby uvedeny do původního stavu a navraceny k původnímu využití.

Na pravé straně se nachází pozemek označený jako ZPF. Na tomto pozemku se již ve stávajícím stavu nachází chodník a těleso násypu stávající komunikace. Pozemek bude v novém stavu dotčen trvalým zábořem s ohledem na napojení na stávající stav chodníku. Pozemek bude dotčen také dočasným zábořem z důvodu nutnosti přístupu demoličních prací stávající lávky pro pěší. Pozemky dotčené dočasným zábořem budou po dokončení stavby uvedeny do původního stavu.

Pozemky označené jako PUPFL nejsou stavbou dotčeny, ani se nenachází v blízkosti stavby.

g) maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace

V rámci stavby vzniknou odpady zejména při demolici stávajícího mostu a odstranění stávající vozovky a chodníku.

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

Zeminy z výkopů budou dle vhodnosti využity k zásypu nových konstrukcí, zbytek odvezen na řízenou skládku.

h) Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Pro provedení výkopů pro demolici a stavbu nového mostu se kulturní vrstva zeminy sejme a uloží na dočasné skládce. Po dokončení se zemina použije ke zpětnému ohumusování terénu.

Z výkopových prací budou provedeny výkopy pro demolici stávajícího a výstavbu nového mostu. Dále budou odstraněny stávající vozovkové vrstvy a konstrukce chodníku na pravé straně v řešeném úseku.

Část vykopaného materiálu bude podle vhodnosti odvezena na meziskládku a bude použita pro zpětný zásyp výkopů. Zpětně používaná zemina nesmí být znehodnocena staveništním provozem.

Nepotřebná zemina bude odvezena na skládku, humózní zemina se kompletně využije na zpětné ohumusování při vracení okolí stavby do původního stavu.

Okolní terén bude po dokončení stavby uveden do původního stavu. Plochy po odstranění stávajícího chodníku a vozovky budou ohumusovány, zatravněny a plynule napojeny na stávající zelené plochy.

i) Ochrana životního prostředí při výstavbě

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.

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

Množství odváděných dešťových vod se změnou stavby nezmění.

j) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi, posouzení potřeby koordinátora bezpečnosti a ochrany zdraví při práci podle jiných právních předpisů

Při realizaci rekonstrukce silnice a mostu je nutné seznámení všech zúčastněných osob s bezpečnostními zákony, vyhláškami, nařízeními vlády a souvisejícími platnými normami v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

Veškeré práce na tomto objektu musí respektovat:

- 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.

- Zákoník práce č. 262/2006 Sb.

- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích včetně příloh č. 1-5.

- Zákon č. 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

Na stavbě musí být jmenován koordinátor BOZP dle Zákona č. 309/2006 Sb.

k) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

V celé délce rekonstrukce komunikace je zajištěno bezbariérové užívání. Chodníky splňují požadavky pro bezbariérové užívání svým příčným i podélným sklonem. Na vnější straně chodníku je zachována umělá vodící linie v podobě obrubníku výšky 60 mm.

V rámci stavby nejsou navrženy nové přechody ani místa pro přecházení.

Zábradlí na mostě je navrženo ocelové se svislou výplní, výška zábradlí 1,1 m.

l) zásady pro dopravní inženýrská opatření

Objekt řeší provizorní vedení dopravy po dobu stavby. Tranzitní i místní doprava bude vedena přes stávající část mostu v Etapě I. kyvadlově pomocí světelné signalizace. V Etapě II. bude vedena kyvadlově po již nově vybudované polovině mostu.

m) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby

Navržený způsob opravy komunikace a mostu je běžným typem bez použití speciálních technologií, které by měly vliv na zvýšení rizika havárie s negativním dopadem na životní prostředí. Současně redukuje možnost poškození životního prostředí volbou použitých stavebních materiálů.

n) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

Výstavba bude probíhat ve dvou etapách s návazností jednotlivých stavebních činností, které se mohou vzájemně překrývat pro urychlení doby výstavby.

Součástí stavby je vyvolaná investice přeložky sloupů veřejného osvětlení. Tato je řešena samostatným objektem. Předpokládaná doba výstavby je v roce 2019, délka stavby je cca 5 měsíců.

V Brně 4/2019

Ing. Jonáš Gratza