

OBJEDNATEL PD:

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


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



B

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM : S-JTSK
VÝŠKOVÝ SYSTÉM : Bpv

PDPS

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	Kraj Vysočina, Žižkova 57, 587 33 Jihlava
NÁZEV AKCE			
III/12920 Leskovice - most ev.č. 12920-1			
NÁZEV PŘÍLOHY			
SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			
DATUM		10/2020	
FORMÁT		A4	
MĚŘÍTKO		-	
ÚČEL		PDPS	
ČÍS. ZAKÁZKY		19131	
ARCHIVNÍ ČÍS.		B_STZ.pdf	
ČÍS. SOUPRAVY		PŘÍLOHA	
		B	

PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY
PDPS

III/12920 Leskovice – most ev.č. 12920-1

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.....	8
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.....	9
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	13
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	13
B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana.....	14
B.7 Ochrana obyvatelstva	14
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 intravilánu na začátku obce Leskovice na silnici III/12920, kterou převádí přes silnici I/19. Obec se nachází v kraji Vysočina v okrese Pelhřimov. Most je umístěn km 0,303 silnice III/12920 KÚ Leskovice [680036]. 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 trvalým travním porostem a stávající zástavba obce. Stavba se nachází v místě stávajícího mostu a stávající komunikace a zasahuje do pozemků investora, obce Leskovice a ŘSD ČR.

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 IS:

E.ON – podzemní vedení NN

Na konstrukci mostu v levé římse je vedeno kabelové vedení nízkého napětí E.ON. Toto vedení je možné po dobu rekonstrukce v letním období dočasně uvést mimo provoz formou přeložky zařízení distribuční soustavy.

V rámci opravy mostu budou do levé římsy osazeny 2ks chrániček DN110. Po dokončení rekonstrukce mostu bude dočasně odpojené kabelové vedení uloženo zpět do připravené chráničky DN110 a druhá chránička bude ponechána jako rezerva pro další rozvoj DS NN.

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

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 je možné hodnotit jako staveniště použitelné pro projektovanou výstavbu, resp. rekonstrukci mostu. Hladina podzemní vody nebyla zastižena v žádné nově provedené sondě a její výskyt se dá předpokládat hlouběji pod terénem, na plochách nespojitosti skalního podloží. Tato hladina podzemní vody tedy nebude mít vliv na způsob založení ani na geotechnické parametry základové půdy v dosahu aktivní zóny přitížení pod projektovaným objektem. Je však nutné upozornit na výskyt nepravidelných horizontů podzemní vody, které se však projeví pouze dočasně a lokálně po výraznějších srážkách, případně po tání sněhové pokrývky.

Projektovaný objekt je vhodné založit hlubinně prostřednictvím pilot či mikropilot do úrovně vysoce únosného a málo stlačitelného skalního podloží, které se nachází v dosažitelné hloubce. Výkopy budou prováděny v lehce až těžce rozpojitelných zeminách třídy 2 až 6 podle klasifikace ČSN 73 3050. S vyšší třídou těžitelnosti je nutné počítat zejména u méně zvětralého skalního podloží třídy R3. Podle klasifikace ČSN 736133 tab. D.1 půjde v případě kvartérních sedimentů a zcela zvětralého skalního podloží třídy R5 o třídu těžitelnosti I, u R4 se jedná o třídu těžitelnosti II a u R3 je nutné počítat s třídou těžitelnosti III.

V daných geologických podmínkách postačí dodržet minimální krytí základové půdy zeminou mocnosti 0,8 m pod upraveným terénem z důvodu, že nesoudržné zeminy nepodléhají vlivům klimatických změn. Pouze v případě výskytu písčitých hlín doporučuji dodržet minimální krytí základové spáry zeminou mocnosti 1,2 m pod upraveným terénem. Výkopy budou hloubeny v navážkách, písčitých hlínách a slabě zahliněných píscích. Zajištění výkopů v navážkách je nutné volit individuálně podle charakteru navážky. V

daném případě se však jednalo o nesoudržnou navážku, která není stabilní a je třeba ji pažit nebo svahovat v mírném sklonu 1 : 1. Stejně tak doporučuji svahovat v mírném sklonu 1 : 1 i výkopy v písčích.

Výkopy v prachovitopísčítých zeminách je možné svahovat ve sklonu 2 : 1. Posuzovaná lokalita jako celek je stabilní a nehrozí 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.

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

Pro účely stavby je využit **mostní list, mimořádná prohlídka (4/2018) a diagnotický průzkum (4/2018)**, které byly poskytnuty investorem, kde jsou popsány základní závady mostu.

Most převádí silnici III/12920 přes silnici I/19. Most se nachází jižně před obcí Leskovice ve staničení km 0,303 silnice III/12920. Most je proveden jako třípolový a byl vybudován v roce 1973. Volná šířka mostu je 9,0 m, celková šířka 9,5 m. Délka přemostění je 34,9 m, délka nosné konstrukce 36,4 m. Výška mostu nad terénem je nejvyšším místě 6,4 m. Nosná konstrukce je tvořena žaluziovou deskou ze železobetonových předpjatých nosníků typu KA-61.

Rozpětí polí nosní konstrukce je 10,3 + 13,6 + 10,3 m. Nosná konstrukce je v příčném řezu tvořena celkem 9 nosníky. V krajních polích 1 a 3 jsou osazeny nosníky KA-61 pro světlost 9,0 m výšky 450 mm a v hlavním středním poli jsou osazeny nosníky KA-61 pro světlost 12,0 m výšky 600 mm. Most má kolmou šikmost. Ložiska na mostě nejsou provedena. Nosníky KA-61 jsou kotveny do nosné konstrukce. Mostní závěry nejsou patrné, patrně jsou podpovrchové. Nosníky jsou na vnitřních podpěrách uloženy přímo do cementového lože a na opěrách na vrstvu lepenky. Opěry jsou z prostého betonu. Pilíře jsou tvořeny masivním železobetonovým obdélníkovým stativem a čtyřmi subtilními železobetonovými stojkami obdélníkového průřezu 480 /480 mm. Výška stojek je cca 6 m. Stojky jsou vetknuty do základového bloku. Na opěry navazují kolmá železobetonová křídla. Založení mostu je dle mostního listu plošné na základových pasech.

Vozovka na mostě je s živičným krytem se střeovitým příčným sklonem. Na mostě jsou oboustranně provedeny monolitické železobetonové římsy. Na římsách jsou provedeny chodníky s živičným krytem. Chodníky jsou šířky 1,25 m. Záchytný systém je tvořen ocelovým zábradlím se svislou výplní. Sloupky jsou z profilu I 80/40, horní madlo Ø 80 mm, vnitřní madla Ø 45 mm, svislá výplň je tvořená pásovinou 40/40. Výška zábradlí je na obou stranách 1,0 m. Svodidla na mostě nejsou osazena.

Most je odvodněn příčným a podélným sklonem vozovky. Voda je svedena k obrubám do odvodňovacího proužku a poté mimo most. Svahy u obou opěr jsou zpevněny prostým betonem až k pilířům. Pod mostem v poli 2 prochází komunikace I. třídy I/19. Na mostě jsou na obou stranách osazeny tabulky s evidenčním číslem mostu a dopravní značení omezující zatížitelnost B13 = 15 t, E5 = 46 t a B14 = 11,2 t.

e) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Není.

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

Stavba neleží na území označovaném jako záplavové.

Stavba bude zabezpečena tak, aby nedošlo ke znečištění podzemních vod ropnými, či jinými nebezpečnými látkami. Pro účely stavby je zpracován 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 intravilánu obce Leskovice. Předpokládaná doba výstavby mostu je 6 měsíců.

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 staveniště 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):

LAeq,s = 60 dB v době od 6:00 do 7:00 hod,

LAeq,s = 65 dB v době od 7:00 do 21:00 hod,

LAeq,s = 60 dB v době od 21:00 do 22:00 hod,

LAeq,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× za hodinu, není podle metodických pokynů doprava materiálu na staveniště a z něj relevantním zdrojem hluku.

Potřebné stavební materiály a hmoty (beton, ocelová výztuž, ocelové profily, zdicí materiál) budou na staveniště 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 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,

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

- 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 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 nejhlučnější zařízení nebyla v provozu současně, a aby tato zařízení nebyla v provozu delší dobu, než je nezbytně nutné.

Nejhlučnější činnosti budou prováděny krátkodobě. V případě, kdy by při provádění nejhlučnějších

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 mostních odvodňovačů před lícem opěr do skluzů pod mostem, které budou zaústěny do vývazíšť a pod mostem, ze kterých bude odvedena dále silničním betonovým příkopem I/19.

Před a za mostem voda stéká do příkopů. Odvodnění komunikace v předpolích zůstává beze změn.

h) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

V rámci stavby nebudou probíhat žádné sanační práce.

Stávající most ev.č. 12920-1 se odstraní vč. spodní stavby a základů. Svrchní asfaltové vrstvy budou frézovány, ostatní vrstvy obsahující asfaltová pojiva budou odstraněny jako odpad.

V rámci stavby je nutné kácení břízy vlevo před mostem. Kácení bude provedeno v předstihu v době vegetačního klidu investorem. Vybraný zhotovitel zajistí pouze odfrézování zbylého pařezu a případných kořenů.

Kulturní vrstvy zeminy se sejmu 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 ZPF ani PUPFL.

Detailní popis záborů – viz samostatnou přílohu Záborový elaborát. Po dokončení stavby budou pozemky dotčené dočasným zábořem 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. 12920-1 na silnici III/12920. Demolice stávajícího mostního objektu a výstavba nového bude probíhat za vyloučeného provozu na této silnici. Během demolice bude nutná krátkodobá uzavírka silnice I/19.

Objízdná trasa DIO bude při rekonstrukci mostu vedena po stávajících komunikacích. Stavba jako taková bude probíhat v jedné etapě. Přístup na staveniště je možný přímo ze silnice I/19 a III/12920.

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 do skluzů a betonového žlabu podél I/19 – 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 Leskovice [680036]. Jedná se o tyto pozemky:

– p.č. 34/1 (ostatní plocha)	Kraj Vysočina, KSÚS Vysočiny, p.o.
– p.č. 34/6 (ostatní plocha)	Kraj Vysočina, KSÚS Vysočiny, p.o.
– p.č. 221/8 (ostatní plocha)	Kraj Vysočina, KSÚS Vysočiny, p.o.
– p.č. 349/2 (ostatní plocha)	Kraj Vysočina, KSÚS Vysočiny, p.o.
– p.č. 374/3 (ostatní plocha)	Kraj Vysočina, KSÚS Vysočiny, p.o.
– p.č. 1175 (ostatní plocha)	Česká republika, ŘSD ČR

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 (zaměření po betonáži, po předepnutí, po odskružení)
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 s chodníkem na mostě. Komunikace bude v místě mostu šířky 6,5 m a na levé straně mostu je umístěna chodníková římsa s obousměrným chodníkem š. 1,5 m.

- b) účel užívání stavby

Objekt mostu bude dále sloužit svému původnímu účelu. Most ev.č. 12920-1 převádí silnici III/12920 přes silnici I/19 u obce Leskovice.

- 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

Na mostě bude nově umístěn chodník š. 1,5m, který bude pna koncích římsy ukončen výškovým náběhem.

- 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 intravilánu obce a odpovídá tak příčnému uspořádání místní komunikaci typu MO2k 9,0/7,5/50 a plynule navazuje na stávající silnici III. třídy. Celková délka úpravy komunikace je 64 m. Půdorysně je upravovaná část komunikace v přímé. Šířka mezi záchytným zařízením (ocelové zábradlí) je 9 m.

Výškově je úprava komunikace napojena na stávající stav před a za mostem. Most se nachází ve vrcholovém oblouku o poloměru 700 m se sklonů tečen +2,2% a -2,4%.

Nový most má délku přemostění 30 m, výšku cca 6,27 m nad I/19, šířka mostu je 9,6 m, šířka mezi obrubami na mostě je 6,5 m.

Most je založen hlubinně na vrtaných mikropilotách vetknutých do skalního podloží R3. Mikropiloty jsou vetknuty do základu, na který navazují ŽB dířky se zavěšenými křídly. Předpjatou příčel tvoří náběhovaný trám s tloušťkou 0,9 m uprostřed rozpětí a 1,6 m ve vetknutí do dířků. Délka nosné konstrukce je 34,14 m.

Terén v okolí se plynule napoří na nový mostní otvor. Pod mostem se terén zpevní dle projektové dokumentace.

g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Most je přes silnici I/19. V prostoru stavby se nachází inženýrské sítě a to tyto:

- E.ON – podzemní vedení NN

Na konstrukci mostu v levé římse je vedeno kabelové vedení nízkého napětí E.ON. Toto vedení je možné po dobu rekonstrukce v letním období dočasně uvést mimo provoz formou přeložky zařízení distribuční soustavy.

V rámci opravy mostu budou do levé římse osazeny 2ks chrániček DN110. Po dokončení rekonstrukce mostu bude dočasně odpojené kabelové vedení uloženo zpět do připravené chráničky DN110 a druhá chránička bude ponechána jako rezerva pro další rozvoj DS NN.

Práce budou probíhat v ochranném pásmu IS. Veškeré IS budou před stavbou vytyčeny. Při výkopu a provádění záporového pažení 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 mostních odvodňovačů a v lici opěr svedeny do skluzů zaústěných do příkopů pod mostem.

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 objížděné trase – viz DIO.

Předpokládaná doba výstavby – rok 2021, předpokládaná lhůta výstavby je 6 měsíců.

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, pokud budou osazeny přechodové obruby za římsami a na mostě bude osazen záchytný systém. Nelze přistoupit k předčasnému užívání před osazením zábradlí.

k) orientační náklady stavby

11 000 000,- Kč

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) Urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení

Stavba se nachází v intravilánu na začátku obce Leskovice, kterou prochází komunikace III/12920. Okolí stavby tvoří silnice a ostatní komunikace. Stavba bude realizována v místě stávající silnice a mostu. Směrové řešení nebude upravováno. Součástí mostu bude chodníková monolitická římsa na levé straně.

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

Z pohledu komunikace se jedná o běžné řešení komunikace v obci. Z hlediska materiálového je nový mostní objekt navržen jako předpjatý trámový náběhovaný rám o jednom poli. Před a za mostem se provede přechodový klín. Na levé straně ze zámkové dlažby a na pravé z lomového kamene do betonu. Stejný materiál bude použit také pro zpevnění svahu pod mostem. Zábradlí bude opatřeno nátěrem odstínu barvy určené investorem.

B.2.3 Celkové technické řešení

a) popis celkové koncepce technického řešení

Pro nový most byla zvolena konstrukce integrovaného objektu s nejmenšími nároky na údržbu i samotnou výstavbu. Výstavbou nového mostu se odstraní střední pilíře, které vyžadují umístění betonových svodidel podél I/19.

Nová konstrukce bude mít normovou zatížitelnost a zachytný systém v podobě zábradlí se svislou výplní a výškou 1,1 m.

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

Nově bude po mostě na levé římse převáděn obousměrný chodník š. 1,5 m. Ten bude ukončen přechodovým klínem před a za mostem.

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 zábradlí se svislou výplní a výškou 1,1 m.

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. 348-008: Most převádí silnici III/12920 přes silnici I/19. Most se nachází jižně před obcí Leskovice ve staničení km 0,303 silnice III/12920. Most je proveden jako třípolový a byl vybudován v roce 1973. Volná šířka mostu je 9,0 m, celková šířka 9,5 m. Délka přemostění je 34,9 m, délka nosné konstrukce 36,4 m. Výška mostu nad terénem je nejvyšším místě 6,4 m. Nosná konstrukce je tvořena žaluziovou deskou ze železobetonových předpjatých nosníků typu KA-61.

Rozpětí polí nosní konstrukce je 10,3 + 13,6 + 10,3 m. Nosná konstrukce je v příčném řezu tvořena

celkem 9 nosníky. V krajních polích 1 a 3 jsou osazeny nosníky KA-61 pro světlost 9,0 m výšky 450 mm a v hlavním středním poli jsou osazeny nosníky KA-61 pro světlost 12,0 m výšky 600 mm. Most má kolmou šikmost. Ložiska na mostě nejsou provedena. Nosníky KA-61 jsou kotveny do nosné konstrukce. Mostní závěry nejsou patrné, patrně jsou podpovrchové. Nosníky jsou na vnitřních podpěrách uloženy přímo do cementového lože a na opěrách na vrstvu lepenky. Opěry jsou z prostého betonu. Pilíře jsou tvořeny masivním železobetonovým obdélníkovým stativem a čtyřmi subtilními železobetonovými stojkami obdélníkového průřezu 480 /480 mm. Výška stojek je cca 6 m. Stojky jsou vetknuty do základového bloku. Na opěry navazují kolmá železobetonová křídla. Založení mostu je dle mostního listu plošné na základových pasech.

Vozovka na mostě je s živičným krytem se střeovitým příčným sklonem. Na mostě jsou oboustranně provedeny monolitické železobetonové římsy. Na římsách jsou provedeny chodníky s živičným krytem. Chodníky jsou šířky 1,25 m. Záchytný systém je tvořen ocelovým zábradlím se svislou výplní. Sloupky jsou z profilu I 80/40, horní madlo Ø 80 mm, vnitřní madla Ø 45 mm, svislá výplň je tvořená pásovinou 40/40. Výška zábradlí je na obou stranách 1,0 m. Svodidla na mostě nejsou osazena.

Most je odvodněn příčným a podélným sklonem vozovky. Voda je svedena k obrubám do odvodňovacího proužku a poté mimo most. Svahy u obou opěr jsou zpevněny prostým betonem až k pilířům. Pod mostem v poli 2 prochází komunikace I. třídy I/19. Na mostě jsou na obou stranách osazeny tabulky s evidenčním číslem mostu a dopravní značení omezující zatížitelnost B13 = 15 t, E5 = 46 t a B14 = 11,2 t

Stav mostu (spodní stavby i nosné konstrukce) byl při diagnostickém průzkumu shledán jako špatný až velmi špatný. Největší závady byly zjištěny u spodní stavby. U spodní stavby byla zjištěna plošná degradace sanace stojek pilířů. Pod separovanou vrstvou sanace byla zjištěna degradace podkladního betonu i silná koroze svislé nosné betonářské výztuže s oslabením 10% průřezové plochy. U vodorovné výztuže stojek pilířů bylo zjištěno oslabení plochy betonářské výztuže až 35%. Vliv na špatném stavu betonářské výztuže má i nedostatečná tloušťka krycí vrstvy svislé i vodorovné výztuže stojek pilířů.

Beton stojek pilířů je silně kontaminován chloridovými ionty, což urychluje proces koroze a degradace stojek pilířů. Pozitivními zjištěními byly vysoké pevnosti betonu prvků spodní stavby výrazně převyšující v původním projektu požadované hodnoty a dále nízká karbonatace. Vzhledem k subtilnosti stojek pilířů však další pokračování degradace stojek není možné připustit a je nezbytně nutné přistoupit k jejich opravě.

Stav nosné konstrukce je mírně lepší, avšak rovněž špatný. Do nosné konstrukce zatéká netěsnými dilatačními spárami na konce čel nosníků. Uvnitř krajních dutin byly zjištěny stopy po vlhkosti popř. zatékání – největší zatékání bylo zjištěno v dutině nosníku N1 v poli 2. Ostatní dutiny jsou povětšinou suché se zbytky stavebních odpadů uvnitř. Stav předpínací výztuže je možné ohodnotit jako velice proměnný. Na cca 2/3 sond byla zjištěna předpínací výztuž v dobrém stavu, zainjektovaná, bez koroze. U dvou sond bylo zjištěno částečné nezainjektování předpínacího kabelu se slabou povrchovou korozí drátů. U jedné sondy (v poli 1) byl pak zjištěn předpínací kabel zcela nezainjektovaný se silnější korozí předpínacích drátů s možných rizikem jejich korozního oslabení. Při prováděných sondách byla zjištěna nízká tloušťka krycí vrstvy předpínací výztuže, která se pohybovala okolo 30 - 40 mm. Z hlediska dnešních předpisů je tato tloušťka krycí vrstvy předpínací zcela nedostatečná a může mít do budoucna vliv na životnost nosné konstrukce. Tloušťka krycí vrstvy však odpovídá zvyklostem z doby stavby.

Nedostatečná je rovněž i tloušťka krycí vrstvy betonářské výztuže, která se pohybuje mezi 15 – 35 mm. Na spodním lici nosníků se lokálně začínají lokálně prokreslovat korodující pruty příčné betonářské výztuže. Betony nosné konstrukce mají pevností třídu C50/60 vysoko převyšující v projektu požadovanou pevnost. U nosné konstrukce byly zjištěny nízké hloubky karbonatace.

b) Popis navrženého řešení

Most ev. č. 12920-1 (SO201): Nová konstrukce mostu nahrazuje stávající konstrukci mostu o třech polích. Most je založen hlubinně na vrtaných mikropilotách opřených o skalní podloží. Bude zřízena nová přechodová oblast se samostatným přechodovým klínem z mezerovitého betonu. Nosná konstrukce mostu je navržena jako předpjatý náběhovaný trémový rám. Délka přemostění je 30 m, délka nosné konstrukce je 34,14 m a šířka nosné konstrukce 9,0 m. Trém příčle má uprostřed rozpětí tloušťku 0,9 m, směrem k opěrám jsou navrženy náběhy tl. 0,7 m. Ve vetknutí má příčle tloušťku 1,6 m. Příčný sklon nosné konstrukce je navržen střeovitý 2,5 % s protisklonem 4 %. Na mostě jsou navrženy monolitické ŽB římsy. Šířka levé je 2,3 m a pravé 0,8 m, na kterých je osazeno ocelové zábradlí se svislou výplní a výšky 1,1 m.

Úprava komunikace na mostě je součástí objektu SO 201. Most se nachází v intravilánu a odpovídá příčnému uspořádání místní komunikaci typu MO2k 9/7,5/50 a plynule navazuje na stávající silnici III. třídy. Délka úpravy komunikace je 64 m. Půdorysně je upravovaná část komunikace v přímé. Šířka vozovky na mostě je 6,5 m. Výškově je úprava komunikace napojena na stávající stav před a za mostem. Niveleta na mostě je ve vrcholovém oblouku o poloměru 700 m se sklonem tečen +2,2% a -2,4%. Nová niveleta je v

nezměněné poloze. V příčném směru je komunikace na mostě ve střežovitém 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/12920.

Zásah do této komunikace bude v minimálním možném rozsahu, v celkové délce 64 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 6,4 m. Parametry upravené trasy vycházejí ze stávajícího stavu a budou upravovány jen minimálně.

Šířkové uspořádání na mostě:

jízdní pruhy	2x3,25 m
bezpečnostní odstup	2x0,5 m
chodník	1,5 m
celkem volná šířka	9,0 m

Směrové parametry:

ZÚ km 0,000 00

KÚ km 0,064 00

Komunikace je v přímé ve střežovitém příčném sklonu 2,5%.

Výškové parametry:

km 0,000 00 – 0,036 63 stoupá 2,2 %

km 0,036 63 – 0,064 00 klesá 2,4 %

Poloměr zakružovacího vypuklého oblouku R = 700 m

Zemní těleso:

Ponecháno původní zemní těleso. Je provedena částečná úprava přechodové oblasti před a za mostem. Úpravy svahů proběhnou pouze v minimálním rozsahu v okolí opěr.

Ukončení chodníku – chodníky budou před a za mostem ukončeny na délce 2 m. Zpevnění přechodových klínů chodníku bude provedeno ze zámkové dlažby do lože. Zámková dlažba bude uložena do lože z frakce 4/8 mm tl. 30 mm a šterkodrti fr. 0/63 mm tl. 150 mm. Chodník bude lemován z vnější strany chodníkovou obrubou a ze strany silnice silniční obrubou.

2. Mostní objekty a zdi

a) výčet objektů a zdí

SO 201 Most ev. č. 12920-1

b) základní charakteristiky jednotlivých objektů

SO 201 Most ev. č. 12920-1 – předpjatý monolitický náběhovaný trámový rám založený hlubinně na mikropilotách opřených o skalní podloží. Šířka nosné konstrukce je 9,0 m s konstrukční výškou uprostřed rozpětí 0,9 m a ve vetknutí do opěr 1,6 m v ose komunikace. Délka nosná konstrukce je 34,14 m se světlostí mostního otvoru 30 m. Výška mostu nad I/19 je 6,27 m. Křídla jsou zavěšená rovnoběžná. Šířka komunikace na mostě je 6,5 m a na levé římse je obousměrný chodník š. 1,5 m.

Stavba bude probíhat za vyloučeného provozu. 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 mostních odvodňovačů v lici oěrvyústěných do skůzů pod mostem, které budou zaústěny do odvodňovacího žlabu podél I/19. Podrobnější popis viz odst. B.1.g) a j).

4. Vybavení pozemní komunikace

a) záchranná bezpečnostní zařízení

Podél obou okrajů říms je nově osazeno ocelové zábradlí se svislou výplní a výšky 1,1 m.

b) dopravní značky

Před a za mostem se odstraní značka B13, B14, E5, ev.č. most. Před mostem vlevo se odstraní značka P1 a E2b. Pod mostem se demontuje ev.č. nadjezdu. Po provedení rekonstrukce mostu se osadí pouze ev.č. mostu, nadjezdu a před mostem vlevo se zpět osadí nové značky P1 a E2b.

Značky začátku a konce obce, které se nacházejí za mostem se demontují a osadí se nové před most.

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 MO2k 9/7,5/50.

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

Část silnice III/12920 bude po dobu výstavby uzavřena pro silniční provoz v místě stavby. Stavba bude probíhat za úplné uzavírky. Doprava bude po dobu výstavby vedena po objízdné 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 neleží na území označovaném jako záplavové.

Stavba bude zabezpečena tak, aby nedošlo ke znečištění podzemní vody ropnými, či jinými nebezpečnými látkami. Pro účely stavby bude zpracován 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. V rámci stavby se kabel NN přeloží do nové levé římsy – viz B.1a).

b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Vozovka v upravovaném úseku má šířku 6,5 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 bude bez zásahu, pouze se provede napojení na stávající stav. Komunikace se nachází v přímé ve vrcholovém oblouku o poloměru 1000 m. Šířka vozovky na mostě je 6,5m

b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Napojení území se oproti stávajícímu stavu nemění.

c) Doprava v klidu

Není.

d) pěší a cyklistické stezky

Na levé straně mostu bude chodníková římsa s obousměrným chodníkem š. 1,5 m. Šířka levé římsy je 2,3 m.

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 v lici opěr lomovým kamenem do betonu s podélným prahy. Dojde k zvětšení světlosti mostního otvoru odstraněním vnitřních podpěr podél I/19.

Před zahájením stavby bude sejmuta ornice ze svahů v místě výkopů a na přilehlém území

v předepsaném rozsahu. Provede se odstranění pařezu vlevo před mostem. 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, v líci opěr a okolo vyústění rubové drenáže.

B.6 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, 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. Demolice mostu bude probíhat za dočasně omezeného provozu na I/19. Po odstranění mostu bude provoz obnoven s omezením. 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 mostních odvodňovačů zaústěných do skluzů a betonového příkopu pod mostem. 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 zasaženo pouze lokálně do stávajícího území 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 špatný technický stav stávající konstrukce, zajištěna normová zatížitelnost a most bude opatřen normovým záchytným zařízením, které bude splňovat platné předpisy. Odstraněním vnitřních podpěr se zlepší bezpečnost provozu na komunikaci I/19, kterou silnice III/12920 s mostem kříží.

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, 4/2020

Ing. Rostislav Otevřel