

INVESTOR:


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



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

B

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM : S-JTSK  
VÝŠKOVÝ SYSTÉM : Bpv

VEDOUcí PROJEKTANT	Ing. Martin ŘEHULKA		 <b>PRIS</b> PROJEKČNÍ KANCELÁŘ PRIS spol. s r. o. OSOVÁ 20, 625 00 BRNO	
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. Rostislav OTEVŘEL			
VYPRACOVAL	Ing. Rostislav OTEVŘEL			
KONTROLOVAL	Ing. Jiří ŠRUBAŘ			
KRAJ	KRAJ VYSOČINA	INVESTOR	Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, p. o.	
NÁZEV AKCE  III/3792 Vlkov - most ev.č. 3792-1			DATUM	3/2021
			FORMÁT	A4
			MĚŘÍTKO	-
			ÚČEL	DUSP/PDPS
			ČÍS. ZAKÁZKY	20145
NÁZEV PŘÍLOHY  SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			ARCHIVNÍ ČÍS.	B_STZ.pdf
			ČÍS. SOUPRAVY	PŘÍLOHA
				B

PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE  
DUSP/PDPS

# **III/3792 Vlkov – most ev.č. 3792-1**

## **SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA**

OBSAH:

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

## B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

### a) Charakteristika území a stavebního pozemku (ů)

Stavba se nachází intravilánu na konci obce Vlkov na silnici III/3792, kterou převádí přes Bílý potok. Obec se nachází v kraji Vysočina v okrese Žďár nad Sázavou. Most je umístěn km 4,563 silnice III/3792 KÚ Vlkov u Osové Bítýšky [784087] a KÚ Osová [713341]. Pro výstavbu bude nutný dočasný zábor stávajících pozemků komunikace, vodního toku a pozemků přilehlých ke komunikaci. Stavba si nevyžádá trvalý zábor pozemků.

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

Šířka komunikace na mostě je konstantní 6,5 m s pravostranným obousměrným chodníkem na mostě. Komunikace je vedena v přímé.

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

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

Staveniště se nachází v ochranném pásmu těchto inženýrských sítí:

CETIN – podzemní neprovozované sdělovací vedení

CETIN – podzemní metalický kabel

GASNET – podzemní plynovod středotlak

VAS - vodovod

IS nebudou během stavby dotčeny, stavba (obvod staveniště) se nachází pouze v jejich ochranném pásmu. **Stávající neprovozovaný podzemní kabel CETIN bude v místě výkopů odstraněn.**

Veškeré IS budu v průběhu stavebních prací řádně vytyčeny, vyznačeny a ochráněny.

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

Záměr je v souladu s územně plánovací dokumentací.

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

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

#### Výsledky IGP

Posuzovanou lokalitu je nutné hodnotit jako staveniště podmíněčně použitelné pro projektovanou výstavbu mostu. Především je nutné upozornit na možné nerovnoměrné uložení skalního podloží. Vzhledem k tomu, že pro daný účel průzkumu byla provedena pouze jedna průzkumná sonda, nebyla ověřena hloubka uložení skalního podloží na druhé straně mostu. Z daného důvodu doporučuji při provádění výkopových a základových prací důslednou kontrolu geoteknikem a statikem, aby byly přímo na místě zjištěny případné anomálie, jako je hloubka uložení skalního podloží, ale i možný výskyt navážek a bylo je možné přímo na místě řešit.

Dále je nutné upozornit na vliv podzemní vody. Podzemní voda byla v průzkumné sondě V-1 zastižena v hloubce 3,6 m. Je tedy nutné počítat s tím, že podzemní voda bude mít vliv minimálně na geotechnické parametry základových půd, ale nelze vyloučit ani vliv na samotné základové konstrukce.

Úroveň hladiny podzemní vody bude v průběhu roku kolísat v závislosti na četnosti srážek a ročním obdobím a bude mít přímou hydrogeologickou souvislost s hladinou vody v Bílém potoce.

Na základě provedených laboratorních rozborů ze vzorku vody ze sondy V-1 bylo zjištěno, že podzemní voda vykazuje z hlediska chemického působení vody na beton podle normy ČSN EN 206-1 neagresivní chemické prostředí, protože v žádném ze sledovaných parametrů nedosahuje limitních hodnot třídy XA1. V daném případě tedy postačí primární ochrana betonových konstrukcí, které by mohly přijít do styku s podzemní vodou.

Projektovaný objekt mostu pravděpodobně nebude možné založit plošně bez úprav. Svrchní kvartérní zeminy jsou tvořeny jemnozrnnými aluviálními hlínami, jejichž konzistence je navíc ovlivněna podzemní vodou. V případě plošného založení mostu by tedy bylo nutné zlepšit základové poměry např. pomocí hutněního šterkopískového polštáře, který by byl po vrstvách nahutněn pod plošné základy. Tím by

se zvýšila nejen únosnost, ale zvýšil by se také modul deformace a zabránilo by se tak případnému nerovnoměrnému sedání objektu.

Alternativně je možné projektovaný objekt mostu založit hlubinně, pravděpodobně pomocí mikro-pilot, které by byly zapuštěny do úrovně vysoce únosného a málo stlačitelného skalního podloží, které se nachází nehluboko pod terénem.

V daných geologických podmínkách budou stavební výkopy prováděny ve středně těžce až těžce rozpojitelných zeminách a skalních horninách třídy 3 až 6 podle klasifikace ČSN 73 3050. Středně těžce rozpojitelné jsou kvartérní zeminy, zatímco u skalních hornin je nutné počítat s vyššími třídami těžitelnosti 4 až 6, podle míry zvětrání. Podle klasifikace ČSN 736133 tab. D.1 půjde v případě kvartérních sedimentů, navážek a zcela zvětralého skalního podloží třídy R5 o třídu těžitelnosti I, u skalní horniny třídy R4 se jedná o třídu těžitelnosti II a v případě výskytu R3 je nutné počítat s třídou těžitelnosti III. Přesto lze předpokládat, že veškeré výkopové práce bude možné provádět běžnými mechanickými prostředky bez nutnosti trhačích prací.

Výkopy po hladinu podzemní vody budou hloubeny v navážkách a jemnozrnných aluviálních hlínách. Zajištění výkopů v navážkách je nutné volit individuálně podle charakteru navážky. V případě nesoudržné navážky je nutné výkopy pažit nebo svahovat ve velmi mírném sklonu 1 : 1. Výkopy v soudržné písčité hlíně je možné provádět svahovaně ve sklonu 2 : 1. Výkopy v aluviálních jílovitých zeminách jsou stabilní a krátkodobě udrží i kolmé stěny. Z důvodu bezpečnosti však doporučuji hlubší výkopy v těchto zeminách svahovat ve sklonu 3 : 1. Případné hlubší výkopy budou pravděpodobně prováděny pod hladinou podzemní vody. Takové výkopy je třeba zajistit hnaným pažením a po dobu výstavby odčerpávat podzemní vodu.

Posuzovaná lokalita je jako celek 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 sesuvy ani jiné svahové nestability.

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

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

Pro účely projekčních prací byly využity tyto odklady: **hlavní mostní prohlídka (4/2018) a mostní list**, které byly poskytnuty investorem, kde jsou popsány základní závady mostu. Stávající most je z roku 1969.

Základy mostních opěr jsou nepřístupné, pravděpodobně plošné. Opěry jsou zděné z lomového kamene. Úložné prahy na opěrách jsou betonové. Mostní křídla jsou zděná z lomového kamene na povodní straně rovnoběžná a na návodní kolmá.

Nosnou konstrukci tvoří jedno mostní pole. Most je kolmý. Pravou stranu nosné konstrukce tvoří monolitická železobetonová deska. Levou stranu nosné konstrukce tvoří polokruhová klenba vyzdřená z lomového kamene, která je na návodní straně rozšířena železobetonovou deskou vybetonovanou do ocelových nosníků. Spodní líc desky je níž než vrchol klenby. Zdivo klenby je opatřeno cementovou omítkou. Most je přesypaný, výška přesypávky je cca 0,8 m. Čelní zdi původní klenby, jsou na obou stranách konstrukce zděné z lomového kamene.

Vozovka na mostě je s živičným krytem s nezpevněnou krajnicí. Příčný sklon vozovky je oboustranný, podélný sklon je vodorovný. Chodníky nejsou na mostě provedeny. Obrubníky nejsou na mostě osazeny.

Mostní římsy jsou na obou stranách mostu železobetonové monolitické. Na pravé návodní straně má římsa výšku 0,3 m, na levé povodní straně má římsa výšku 0,07 m a šířku 0,4 m.

Odvodnění mostu je provedeno příčným a podélným sklonem vozovky mimo most.

Na mostě jsou na obou stranách osazeny tabulky s evidenčním číslem. Dopravní značení omezující zatížitelnost B13 – 22 t, E13 – Jediné vozidlo 33 t, je osazeno na obou stranách mostu. Jiné dopravní značení na mostě není.

Území pod mostem tvoří koryto Bílého potoka. Přístupnost k nosné konstrukci mostu je dobrá (do 3,5m). Přístupové cesty pod most tvoří mírné svahy.

Stavební stav mostu je určen jako V – Špatný, koeficient stavebního stavu  $a = 0,6$ . Zatížitelnost  $V_n = 22$  t,  $V_r = 33$  t,  $V_e = 56$  t, maximální nápravový tlak 16,5 t.

e) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Není.

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

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

Stavbou dojde ke zvětšení průtočného profilu mostu. Návrhová kategorie mostu - 2. kategorie (variační rozpětí Q100/Q1=10). Nový most převede Q100 s normovou rezervou 1,0 m nad návrhovým průtokem.

Navrhovaná rekonstrukce výrazně zlepšuje stávající průtokové poměry na mostním objektu a maximálně využívá dané konfigurace území.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Protože pohyb nákladních automobilů bude podle potřeb stavební činnosti a nepřesáhne intenzitu 10× 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 zajištěny 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 podélného a příčného sklonu mimo most na nezpevněný terén. Odvodnění komunikace v předpolích zůstává beze změn.

#### h) Požadavky na sanace, demolice, kácení dřevin

V rámci stavby nebudou probíhat žádné sanační práce. Stávající nosná konstrukce vč. spodní stavby a budou kompletně odstraněny.

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

V rámci stavby bude pokácena vrba vlevo za křídlem na pozemku parc.č. 86/1 (dřevo bude nabídnuto majiteli). Veškeré dřeviny v blízkosti stavby budou ochráněny dřevěným bedněním s vypolstrováním tak, aby nedošlo k jejich poškození. Ochrané bednění nesmí být v kontaktu s povrchem kmene, kořeny, výhony ani větvemi. Bude instalováno bez poškození dřeviny, konstrukce bude pevná a funkční po celou dobu stavby.

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

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

Stavba si nevyžádá zábory 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. 3792-1 na silnici III/3792. Demolice stávajícího mostního objektu a výstavba nového bude probíhat za vyloučeného provozu na mostě. Doprava bude vedena po objízdné trase. Stavba jako taková bude probíhat v jedné etapě. Přístup na staveniště je možný přímo ze silnice III/3792.

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 příčného a podélného sklonu komunikace – 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 Vlkov u Osové Bítýšky [784087] a Osová [713341]. Jedná se o tyto pozemky:

– p.č. 86/1 (vodní plocha)	Rybářství Kolář, a.s.
– p.č. 1546/3 (ostatní plocha)	Obec Vlkov
– p.č. 1548/1 (ostatní plocha)	Kraj Vysočina
– p.č. 610 (vodní plocha)	Obec Osová Bítýška
– p.č. 612 (trvalý travní porost, ZPF)	Obec Vlkov
– p.č. 613 (ostatní plocha)	Obec Vlkov

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

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

Nevzniká nové ochranné a bezpečnostní pásmo.

n) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Časové uzly měření:

1. po vybudování spodní stavby a osazení dočasných nivelačních značek,
2. po provedení NK
3. po provedení křídel z bednicích tvarovek a vyztužené zeminy
4. po provedení přítěžovacích desek
5. po provedení říms a vozovky (nulté měření) – do říms osazeny definitivní nivelační značky
6. po uvedení do provozu
7. 6 měsíců po uvedení do provozu,
8. další měření bude určeno investorem (správcem komunikace) na základě vyhodnocení předchozích měření a na základě skutečností zjištěných v rámci pravidelných prohlídek.

o) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Viz odst. B.1.j)

## B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

### B.2.1 Celková koncepce řešení stavby

a) nová stavba nebo změna dokončené stavby

Jedná se o stavbu nové mostní konstrukce v původní poloze. Šířka komunikace bude rozšířena na



normovou a na pravé straně bude osazena chodníková římsa. Výstavbou nové mostní konstrukce se odstraní nevyhovující technický stav původního mostu. Na levé straně mostu bude osazeno zábradelní svodidlo s úrovní zadržení H2 s navazujícím silničním svodidlem a na pravé chodníkové straně bude osazeno zábradlí se svislou výplní s výškou 1,1 m.

b) účel užívání stavby

Objekt mostu bude dále sloužit svému původnímu účelu. Most ev.č. 3792-1 převádí silnici III/3792 přes Bílý potok u obce Vlkov.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o trvalou stavbu.

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

Po mostě je veden chodník na pravé straně. Šířka chodníku je 2,0 vč. bezpečnostního odstupu 0,5 m.

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 Vlkov odpovídá tak šířkovému uspořádání silnice MO2k/8,5/7,0/50 a plynule navazuje na stávající silnici III. třídy. Celková délka úpravy komunikace je 46,49 m. Půdorysně je upravovaná část komunikace v přímé.

Výškově je úprava komunikace napojena na stávající stav před a za mostem. Most se nachází ve vrcholovém oblouku o poloměru 500 m se sklonem tečen +0,5 % a -0,5%.

Nový most má délku přemostění 5,0 m, výšku cca 3,9 m v ose, 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. Mikropiloty jsou vetknuty do základu, na který navazují ŽB dřívky a ŽB klenbovou příčlím s poprsními zídками. Tloušťka příčle je 350 mm a délka NK je 5,7 m. Rovnoběžná křídla budou provedena pomocí bednicích tvarovek a vyztužené zeminy z geomříží. ŽB římsy budou v místě nosné konstrukce osazeny na poprsní zídky a v místě křídel na ŽB přítěžovací desky.

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

g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů

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

CETIN – podzemní neprovozované sdělovací vedení

CETIN – podzemní metalický kabel

GASNET – podzemní plynovod středotlka

VAS - vodovod

IS nebudou během stavby dotčeny, stavba (obvod staveniště) se nachází pouze v jejich ochranném pásmu. Stávající neprovozovaný podzemní kabel CETIN bude v místě výkopů odstraněn.

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

Veškeré sítě budou při pracích v jejich ochranném pásmu ochráněny.

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.

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 mimo most.

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

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

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

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

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

k) orientační náklady stavby

7 000 000,- Kč

## B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) Urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení

Stavba se nachází v intravilánu na začátku obce Vlkov, kterou prochází komunikace III/3792. Okolí stavby tvoří vodní plocha, ostatní plochy a silnice. Stavba bude realizována v místě stávající silnice a mostu. Směrové řešení nebude upravováno.

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

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

## B.2.3 Celkové technické řešení

a) popis celkové koncepce technického řešení

Nový most je užší než stávající, který byl s větší přesypávkou a svahovými křídly. Nový most zůstává na stejném pozemku. Rozšíření komunikace na mostě je dáno normovými parametry. Mostní otvor má větší světlost. Na mostě se osadí normový záchytný systém (zábradelní svodidlo se svislou výplní a úrovní zadržení H2, mostní zábradlí s výškou 1,1 m a se svislou výplní) a most bude mít normovou zatížitelnost.

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

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

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

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

c) celková spotřeba vody

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

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

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

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

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

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

## B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Na mostě je umístěn pravostranný chodník na návodní straně mostu. Chodník je šířky 2,0 m včetně bezpečnostního odstupu 0,5 m od vozovky. Na vnější straně chodníkové římsy je umístěno ocelové zábradlí se svislou výplní a výšky 1,1 m.

## B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Stavba musí být prováděna v souladu s platnými bezpečnostními předpisy a normami pro pozemní komunikace. Na levé římse je osazeno ocelové zábradelní svodidlo s úrovní zadržení H2 a na pravé zábradlí se svislou výplní a úrovní zadržení H2.

Poučení pracovníků - před a při zahájení stavby musí vedení stavby zajistit poučení všech zúčastněných pracovníků o zásadách a opatřeních k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dle příslušných zákonných bezpečnostních předpisů a technologických pravidel zpracovaných pro jednotlivé technologie výstavby.

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

## B.2.6 Základní charakteristika objektů

### a) popis současného stavu

**Most ev. č. 3792-1:** Stávající most je z roku 1969. Základy mostních opěr jsou nepřístupné, pravděpodobně plošné. Opěry jsou zděné z lomového kamene. Úložné prahy na opěrách jsou betonové. Mostní křídla jsou zděná z lomového kamene na po-vodní straně rovnoběžná a na návodní kolmá.

Nosnou konstrukci tvoří jedno mostní pole. Most je kolmý. Pravou stranu nosné konstrukce tvoří monolitická železobetonová deska. Levou stranu nosné konstrukce tvoří polokruhová klenba vyzděná z lomového kamene, která je na návodní straně rozšířena železobetonovou deskou vybetonovanou do ocelových nosníků. Spodní líc desky je níž než vrchol klenby. Zdivo klenby je opatřeno cementovou omítkou. Most je přesypaný, výška přesypávky je cca 0,8 m. Čelní zdi původní klenby, jsou na obou stranách konstrukce zděné z lomového kamene.

Vozovka na mostě je s živičným krytem s nezpevněnou krajnicí. Příčný sklon vozovky je oboustranný, podélný sklon je vodorovný. Chodníky nejsou na mostě provedeny. Obrubníky nejsou na mostě osazeny.

Mostní římsy jsou na obou stranách mostu železobetonové monolitické. Na pravé návodní straně má římsa výšku 0,3 m, na levé povodní straně má římsa výšku 0,07 m a šířku 0,4 m.

Odvodnění mostu je provedeno příčným a podélným sklonem vozovky mimo most.

Na mostě jsou na obou stranách osazeny tabulky s evidenčním číslem. Dopravní značení omezující zatížitelnost B13 – 22 t, E13 – Jediné vozidlo 33 t, je osazeno na obou stranách mostu. Jiné dopravní značení na mostě není.

Území pod mostem tvoří koryto Bílého potoka. Přístupnost k nosné konstrukci mostu je dobrá (do 3,5m). Přístupové cesty pod most tvoří mírné svahy.

### b) Popis navrženého řešení

**Most ev. č. 3792-1 (SO201):** Nová konstrukce mostu nahrazuje stávající konstrukci mostu. Most je založen hlubině na vrtaných mikropilotách. Mikropiloty jsou vetknuty do základu, na který navazují ŽB dřívky a ŽB klenbovou příčlíc s poprsními zídkami. Tloušťka příčlice je 350 mm a délka NK je 5,7 m. Délka přemostění je 5,0 m a šířka NK 9,3 m. Rovnoběžná křídla budou provedena pomocí bednicích tvarovek a vyztužené zeminy z geomříží. ŽB římsy budou v místě nosné konstrukce osazeny na poprsní zídky a v místě křídel na ŽB přítěžovací desky. Levá římsa je šířky 0,8 m a pravá šířky 2,3 m. Záchytný systém navržený na mostě je vlevo zábradelní svodidlo s úrovní zadržení H2 a svislou výplní a vpravo ocelové zábradlí se svislou výplní a výškou 1,1 m.

**Úprava komunikace** na mostě je součástí objektu SO 201. Most se nachází v intravilánu a odpovídá příčnému uspořádání MO2k/8,5/7,0/50 a plynule navazuje na stávající silnici III. třídy. Délka úpravy komunikace je 46,5 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 v místě mostu je ve

vrcholovém oblouku o poloměru 500 m a se sklonem tečen 0,5 %. Před a za mostem se niveleta plynule napojuje na stávající stav. Nová niveleta je v nezměněné poloze. V příčném směru je komunikace na mostě ve střešovitém sklonu 2,5 % 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/3792.

Zásah do této komunikace bude v minimálním možném rozsahu, v celkové délce 46,5 m. Jedná se pouze o napojení komunikace převáděné po mostě na stávající stav.

### b) základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací

Stávající komunikace před a za mostem má šířku vozovky cca 5,6 m. Parametry upravené trasy vycházejí ze stávajícího stavu a budou upravovány jen minimálně.

#### **Šířkové uspořádání na mostě:**

zpevněná krajnice	0,5 m
jízdní pruhy	2x3,0 m
zpevněná krajnice	0,5 m
<u>chodník</u>	<u>1,5 m</u>
celkem volná šířka	8,5 m

#### **Směrové parametry:**

ZÚ km 0,000 00

KÚ km 0,046 49

Komunikace je v přímé a je ve střešovitém sklonu 2,5%.

#### **Výškové parametry:**

km 0,000 00 – 0,036 63 stoupá 0,5 %

R=500 m

km 0,036 63 – 0,046 49 klesá 0,5 %

#### **Zemní těleso:**

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

## 2. Mostní objekty a zdi

### a) výčet objektů a zdí

SO 201 Most ev. č. 3792-1

### b) základní charakteristiky jednotlivých objektů

**SO 201 Most ev. č. 3792-1** – železobetonový monolitický klenbový rám založený hlubinně na mikropilotách. Šířka nosné konstrukce je 9,3 m s konstrukční výškou 0,35 m. Délka nosná konstrukce je 5,7 m se světlostí mostního otvoru 5,00 m. Výška mostu nad dnem je 3,06 m. Křídla jsou provedena z bednicích tvarovek a vyztuženou zeminou gemoříží. Šířka komunikace na mostě je 6,5 m.

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

## 3. Odvodnění pozemní komunikace

V rámci stavby bude zajištěno odvodnění komunikace pomocí podélného a příčného sklonu. Podrobnější popis viz odst. B.1.g) a j).

## 4. Vybavení pozemní komunikace

### a) záchytná bezpečnostní zařízení

Podél levé římsy je nově osazeno ocelové zábradelní svodidlo s úrovní zadržení H2, na které bude v předpolích navazovat silniční svodidlo s úrovní zadržení H1 ukončené výškovými náběhy. Na pravé římse je osazeno ocelové zábradlí výšky 1,1 m se svislou výplní.

b) dopravní značky

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

## B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Nejsou.

## B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

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

Most je z nehořlavého materiálu, neřeší se.

b) Zajištění potřebného množství požární vody, popřípadě jiného hasiva

Neřeší se.

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

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

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

Dokončená stavba bude z hlediska požárně bezpečnostního řešení splňovat požadavky na průjezd-  
né 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/8,5/7,0/50.

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

Silnice III/3792 bude na konci obce Vlkov po dobu výstavby uzavřena pro silniční provoz v místě stavby. Stavba bude probíhat za úplné uzavírky. Doprava bude po dobu výstavby vedena po objízdě trase. Pro pěší bude zřízena provizorní lávka na návodní straně.

Lávka bude uložena na silniční panel, pod kterým bude urovnána plocha. Od lávky po stávající chodník bude terén urovnán pro zřízení provizorního chodníku s pevným povrchem (např. štěrkodrt) v šířce minimálně 1,50. Před jeho zřízením bude provedeno odhumusování, ochrana terénu geotextilií a následně dosypání vhodným materiálem do roviny. Po dokončení stavby se chodník odstraní a vše se uvede do původního stavu. Spodní hrana lávky bude nad Q100 bez normové rezervy.

## B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Vzhledem k charakteru stavby se neřeší.

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

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

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

## B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Stavba leží na území označovaném jako záplavové. Stavbou dojde ke zvětšení průtočného profilu mostu. Návrhová kategorie mostu - 2. kategorie (variační rozpětí  $Q_{100}/Q_1=10$ . Nový most převede  $Q_{100}$  s normovou rezervou 1,0 m nad návrhovým průtokem.

Navrhovaná rekonstrukce výrazně zlepšuje stávající průtokové poměry na mostním objektu a maximálně využívá dané konfigurace území.

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

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

Pro účely stavby bude zpracován povodňový a havarijní plán.

## B.3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

### a) Napojovací místa technické infrastruktury, přeložky

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

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

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

### b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Navazující komunikace má šířku vozovky cca 5,6 m na začátku a na konci úpravy. Vozovka na mostě 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 se plynule napojí na stávající stav. Šířka silnice na mostě je 6,5 m a stávající stav na koncích úpravy je šířky cca 5,6 m.

Komunikace se nachází v přímé a výškově ve vrcholovém oblouku o poloměru 500 m se sklonem tečen 0,5 %.

### b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Napojení území se oproti stávajícímu stavu nemění.

### c) Doprava v klidu

Není.

d) pěší a cyklistické stezky

Most je v intravilánu s pravostranným obousměrným chodníkem šířky 1,5 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 podél křídel na obrys mostu lomovým kamenem do betonu. Svahy koryta pod mostem včetně dna se zpevní rovněž lomovým kamenem do betonu. V lici opěr budou ve zpevnění vytvořeny bermy pro průchod živočichů. Na vtoku a výtoku bude proveden příčný betonový práh 500/1000 mm. Před/za prahem se zřídí přechodový klín z kamenného záhozu na délce 2,0 m.

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

b) použité vegetační prvky

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

c) biotechnická, protierozní opatření

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

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

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

Stavba nezvyšuje dopad na krajinu a přírodu.

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

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

Množství odváděných dešťových vod se změnou stavby nezmění. Voda z vozovky bude nadále prostřednictvím jejího spádování svedena mimo most. Odvodnění komunikace je popsáno v odst. B.1.g) a j).

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

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

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

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

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

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

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

Není.

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

## **B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA**

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

## **B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY**

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

## **B.9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ**

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

V Brně, 3/2021

Ing. Rostislav Otevřel