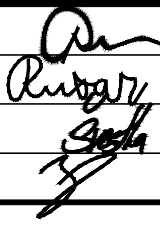



B

PDPS

Souřadnicový systém: S - JTSK
Výškový systém: Bpv

Hlavní inženýr projektu:	Ing. Jaromír RUŠAR		 Majdalenky 19, 638 00 Brno Tel., fax: 545 222 037 E-mail: info@rusar.cz	
Zodpovědný projektant:	Ing. Květoslav RUŠAR			
Vypracoval:	Miloslav ŠVESTKA			
Kontroloval:	Ing. Radoslav HOLÝ			
Kraj:	Olomoucký	Datum:	04 / 2023	
Zadavatel:	Město Šumperk	Formát:	A4	
Název akce:	Most M1 Sluneční, Šumperk		Měřítko:	
Název přílohy:			Účel:	PDPS
			Čís.zakáz.:	02 - 2022
			Archivní čís.:	02 - 2022
	Čís.soupravy:	Čís. přílohy:		
SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			B	

MOST M1 SLUNEČNÍ, ŠUMPERK

PDPS

B – SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Zpracováno podle „Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací“, „TKP-D staveb pozemních komunikací“ a platných vyhlášek MD a MMR

OBSAH:

1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY	2
2. CELKOVÝ POPIS STAVBY	6
3. PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	12
4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	13
5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	13
6. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	13
7. OCHRANA OBYVATELSTVA	15
8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	15
9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	20

1. **POPIS ÚZEMÍ STAVBY**

a) Charakteristika stavebního pozemku

Na stavebních pozemcích stojí stávající most, vodoteč a místní komunikace. Touto stavbou dojde k novostavbě silničního mostu, a úpravě napojení místní komunikace.

b) Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací. Platná územně plánovací dokumentace města Šumperk byla schválena v prosinci 2021.

Dotčená část komunikace je v územním plánu vedena jako plocha dopravní infrastruktury, plochy veřejného prostranství a plochy smíšené, obytné. Způsob využití pozemku je v katastru nemovitostí uveden ostatní plocha.

c) Povolení výjimek z obecných požadavků na využívání území

Nejsou.

d) Závazná stanoviska dotčených orgánů

Závazná stanoviska dotčených orgánů jsou uvedena v části „E.1 Doklady“. Podmínky závazných stanovisek jsou zohledněny ve všech částech dokumentace.

e) Geologická charakteristika

Geologická charakteristika řešeného území je podrobně popsána v části „F.3 Inženýrskogeologický průzkum“.

f) Výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů

Byl prováděn inženýrskogeologický průzkum pro navrhnutí způsobu založení – část F.3. Most bude založen plošně prostřednictvím železobetonových základových pásů.

g) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Místo stavby se nenachází v oblasti, jež by byla nějak chráněná.

Most ev.č. M1 není zapsán na státním seznamu nemovitých památek.

V okolí mostu se nachází množství inženýrských sítí (popis umístění sítí je dle projektového staničení ul. Zahradní – ul. Temenická):

Podzemní vedení VN ČEZ (ČEZ Distribuce, a.s.) – Vedení VN se nachází na levé straně mostu na samostatně stojící technologické lávce, samotná síť nebude stavbou nijak dotčena, bude dotčeno však její ochranné pásmo, na samotné technologické lávce bude po dobu stavby sundána ochrana před vstupem na lávku, toto z důvodu provádění pažení, po dokončení stavby bude ochrana navracena.

Podzemní vedení NN ČEZ (ČEZ Distribuce, a.s.) – Vedení NN se nachází na levé straně mostu na samostatně stojící technologické lávce, samotná síť nebude stavbou nijak dotčena, bude dotčeno však její ochranné pásmo, na samotné technologické lávce bude po dobu stavby sundána ochrana před vstupem na lávku, toto z důvodu provádění pažení, po dokončení stavby bude ochrana navracena.

Podzemní metalický kabel CETIN (CETIN a.s.) – Sdělovací kabel vede rovnoběžně s ulicí Sluneční na levé straně mostu, potok pak překračuje v chrániče na lávce pro pěší. Za lávkou se

k němu přimyká druhé vedení a kabely vedou souběžně podél ulice Sluneční a přecházejí ulici Temenickou. Samotná síť nebude stavbou nijak dotčena, bude dotčeno však její ochranné pásmo.

Podzemní metalický kabel Vodafone (VODAFONE CZECH REPUBLIC, a.s.) – Sdělovací kabel vede v samostatné chráničce na lávce pro pěší a následně kopíruje trasu kabelů CETIN. Další vedení jde pak šikmo přes křižovatku ulic Zahradní a Sluneční a následně Vedě šikmo kolem pravé strany mostu. Samotná síť nebude stavbou nijak dotčena, bude dotčeno však její ochranné pásmo.

Nízkotlaký plynovod (GasNet, s.r.o.) – Podzemní plynovod vede na levé straně ulice Sluneční za lávkou pro pěší protlakem pod korytem potoka, tato síť se nachází cca 12 m od kraje rekonstruovaného mostu a stavbou nebude nijak dotčena.

Veřejné osvětlení (město Šumperk) – Vedení veřejného osvětlení vede podélně podél ulice Sluneční na levé straně a potok překračuje v chráničce na lávce pro pěší. Dále pak vlevo před mostem a vpravo za mostem jsou lampy veřejného osvětlení, lampa vpravo za mostem nebude nijak dotčena, lampa vlevo před mostem pak bude ochráněna případně po dobu stavby dočasně odstraněna a pak osazena na původní místo. Toto bude zohledněno ve výkaze výměr.

Kanalizace dešťová (město Šumperk) – Dešťová kanalizace vede souběžně s ulicemi Zahradní a Sluneční a ústí na pravé straně mostu do koryta potoka. Od ulice Temenické pak vede souběžně s ulicí Sluneční druhá větev, která ústí vlevo za mostem při opěře lávky pro pěší. Dešťová kanalizace nebude stavbou dotčena.

Kanalizace splašková (město Šumperk) – Splašková kanalizace vede na kraji ulice Temenické, stavbou nebude nijak dotčena.

Teplovod (SATEZA, a.s.) – Teplovod vede v samostatném kolektoru podél ulice Sluneční na levé straně mostu pod lávkou pro pěší, rekonstrukcí mostu nebude dotčen.

Kanalizace jednotná (ŠPVS, a.s.) – Jednotná kanalizace vede souběžně s ulicemi Zahradní a Sluneční před mostem a na kraji ulice Temenické, stavbou nebude nijak dotčena.

Kanalizace splašková (ŠPVS, a.s.) – Splašková kanalizace vede na ulici anglická a napojuje se do jednotné kanalizace na ulici Temenická, stavbou nebude nijak dotčena.

Vodovod (ŠPVE, a.s.) – Vodovod vede podél silnice Sluneční na pravé straně mostu, v místě překračování potoka se přibližuje k mostu a vede podél jeho pravé římsy v samostatné chráničce, samotná síť nebude stavbou nijak dotčena, bude dotčeno však její ochranné pásmo, rekonstruovaný most bude posunut částečně od vedení vodovodu, aby byla zajištěna jeho stabilita při provádění výkopů je mezi novým mostem a vodovodem navrženo záporové pažení.

Plánované vedení optického kabelu T-MOBILE CZECH REPUBLIC, a.s. – V místě stavby je plánováno taktéž nové podzemní vedení optického kabelu společnosti T-Mobile, toto bude provedeno protlakem pod korytem potoka či chráničkou v rímse nově budovaného mostu.

Před započítáním stavebních prací musí být obě sítě řádně vytyčeny a musí být dodrženo jejich ochranné pásmo. Je nutné postupovat v souladu s podmínkami správců inženýrských sítí a ostatních správců nebo vlastníků dotčených organizací nebo fyzických osob. Oznámit zahájení realizace opravy mostu dotčeným organizacím písemně s minimálně s týdenním předstihem (pokud ve vyjádření není stanovena jiná lhůta).

Ochranná pásma inženýrských sítí obecně:Elektrické vedení

Pro vymezení ochranného pásma NN platí zákon č. 458/2000 Sb. §46. Ochranné pásmo nadzemního vedení je souvislý prostor, vymezený rovinami po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti, měřené kolmo na vedení.

Nadzemní vedení o napětí nad 1 kV a do 35 kV (pro zařízení zrealizovaná do 31.12.1994)

10,0 m- u venkovního vedení

10,0 m- u venkovní stožárové el.stanice s převodem napětí z úrovně 1 kV a menší než 52 kV

Nadzemní vedení o napětí nad 1 kV a do 35 kV (pro zařízení zrealizovaná od 1.1.1995)

7 m – vodiče bez izolace

2 m – vodiče s izolací

1 m – závěsná kabelová vedení

Nadzemní vedení o napětí nad 35 kV (měřeno od krajního vodiče)

12 m – napětí od 35 kV do 110 kV

15 m – napětí od 110 kV do 220 kV

20 m – napětí od 220 kV do 400 kV

30 m – napětí nad 400 kV

Podzemní vedení

1 m – napětí do 110 kV

3 m – napětí nad 110 kV

Plynovodní zařízení

Plynovodní potrubí je chráněno ochranným pásmem dle zákona 458/2000 Sb §68. U staveb pod úrovní terénu je nutno dodržet tato ochranná pásma na obě strany vedení:

1 m – plynovod do 4 bar v obci

2 m – plynovod do 4 bar mimo obec

2 m – plynovod 4-40 bar

4 m – plynovod nad 40 bar

V případě použití těžké techniky v ochranném pásmu, musí být STL plynovod překryt silničními panely.

Telekomunikační vedení

Telekomunikační sítě jsou chráněny ochranným pásmem dle zákona 127/2005 Sb. §102. U staveb pod úrovní terénu je nutno dodržet ochranné pásmo 1,0 m.

Ochranná vodovodních řadů a kanalizačních stok

Vodovody a kanalizace jsou chráněny ochranným pásmem dle zákona 274/2001 Sb. §23. Ochranná pásma jsou vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu.

1,5 m – vodovody a kanalizace do Ø 500 mm

2,5 m – vodovody a kanalizace nad Ø 500 mm

U vodovodů nebo kanalizací Ø nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.

Ochranná pásma silnic

Ochranná pásma silnic, dálnic a místních komunikací jsou popsána zákonem č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 30, platí pro dálnice, silnice a místní komunikace; mimo souvislé zastavění obcí. Rozumí se tím prostor ohraničený svislými plochami do výšky 50 m a ve vzdálenosti 100 m / resp. 50 m / resp. 15 m od osy nebo přilehlého jízdního pásu - pro dálnice / silnice I. třídy a místní komunikace I. tř. / silnice II. a III. tř. a místní komunikace II. tř.

Ochranná pásma drah

Ochranná pásma drah jsou popsána zákonem č.266/1994 Sb., o drahách, § 8. Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou:

- u dráhy celostátní a regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy
- u vlečky 30 m od osy krajní koleje
- u dráhy tramvajové a dráhy trolejbusové 30 m od osy krajní koleje nebo krajního trolejového drátu.

Ostatní ochranná pásma

V této zájmové oblasti nutno dodržovat **zásady obecné ochrany vod** podle §17, §18 zákona o vodách č. 254/2001 Sb.

V průběhu stavby budou dodržovány podmínky dané příslušným odborem ŽP.

Národní kulturní památky a jejich soubory nebudou stavbou dotčeny.

Kopie plného znění všech vyjádření a dokladů zde uvedených i neuvedených vztahujících se k této stavbě jsou přiloženy v příloze E.1. a F.1 – Doklady a tímto tvoří nedílnou součást projektové dokumentace. Zhotovitel a všichni zúčastnění realizace jsou povinni se s nimi seznámit a řídit se jimi.

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

Most neleží v záplavovém území.

Poddolovaná území se v místě stavby nenachází.

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

Most bude mít vliv na okolní stavby a pozemky. Odtokové poměry na území stavby selepší odstraněním stávajícího silničního mostu a zřízením odvodňovačů. Není nutná ochrana okolí stavby.

j) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Stávající silniční most bude odstraněn a nahrazen novým mostem. Kácení dřevin obvodu nad 80 cm není nutné. Není nutné ani odstranit náletové křoviny a stromy do obvodu 80 cm. Podrobný popis viz bod 5.

k) Požadavky na maximální zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

Na stavbě se nevyskytují pozemky pod ochranou zemědělského půdního fondu.

Nedojde k dotčení pozemků určených k plnění funkce lesa.

l) Územně technické podmínky

Napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu bude zachováno v plné míře. Stavba je navržena v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb.

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

Stavba mostu má vazbu na výstavbu nového sdělovacího kabelu společnosti T-Mobile, a.s.

Stavbou nebudou vyvolány žádné investice.

n) Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje (podle KN)

Stavba bude trvale umístěna na těchto pozemcích: 924/1, 61/23, 61/4, 285/2, 50/3

o) Seznam pozemků, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo (podle KN)

924/1, 61/23, 61/3, 61/4, 285/2, st. 57, 50/3, 285/7, 285/8, 285/3

p) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Po výstavbě mostního objektu bude prováděno sledování přetvoření nosné konstrukce.

2. **CELKOVÝ POPIS STAVBY**

2.1. **Základní charakteristika stavby a jejího užívání**

a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby

Jedná se o novostavbu mostního objektu. Stávající most je ve špatném technickém stavu a již nesplňuje požadavky na bezpečný a plynulý provoz.

Most se nachází na místní komunikaci – ulici Sluneční. V daném místě se jedná o komunikaci kategorie MO2 6,0/5,5/30.

b) Účel užívání stavby

Jedná se o mostní objekt na místní komunikaci.

c) Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o trvalou stavbu. Pouze objekt Přechodné dopravně inženýrské opatření – SO 181 je dočasná stavba.

d) Povolení výjimek z technických požadavků

Nejsou žádná povolení výjimek z technických požadavků na stavby, ani technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby, ani souhlas s odchylným řešením z platných předpisů a norem.

e) Závazná stanoviska dotčených orgánů

Závazná stanoviska dotčených orgánů jsou uvedena v části „E.1 Doklady“. Podmínky závazných stanovisek jsou zohledněny ve všech částech dokumentace.

f) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba není chráněná podle jiných právních předpisů.

g) Navrhované parametry stavby

Zastavěná plocha / obestavěný prostor – měřeno šířkově 1,0 m za patu násypu či hranu zářezu nebo příkopu x délka úpravy – průměrná šířka 8 m x dl. 35 m = 280 m².

Užitná plocha – volná šířka x délka úpravy – 6,5 m x dl. 35 m = 228 m².

Silniční provoz zůstane zachován dle stávajícího rozsahu, provedením této stavby nedojde k výraznému ovlivnění intenzity provozu. Sčítání dopravy na této ulici nebylo provedeno, ale intenzita provozu je nízká. Výhledová intenzita dopravy není známa.

h) Základní technické parametry stavby

Návrhová rychlost – 30 km/h.

Šířkové uspořádání – volná šířka 6,5 m, šířka mezi obrubami 5,5 m, chodník proveden nebude, v blízkosti mostu se nachází samostatná lávka pro pěší.

Intenzita dopravy – viz předchozí bod g).

Technologie a zařízení – stavba nedisponuje žádnými technologiemi a zařízeními.

i) Základní předpoklady výstavby

Investor předpokládá provedení opravy v roce 2023.

Oprava mostu bude z technologického hlediska prováděna za úplného vyloučení provozu. Délka opravy mostu je odhadována na 3-4 měsíce. Úplná uzavírka bude trvat max. 3 měsíce. Po dobu úplné uzavírky mostu bude doprava vedena po objízdné trase. Přechodné dopravní značení na dobu stavby je řešeno ve stavebním objektu SO 181 – Přechodné dopravně inženýrské opatření. Dokončovací práce a úpravy pod mostem mohou být prováděny za obnoveného provozu po mostě. Po dokončení opravy mostu budou odstraněna všechna dočasná dopravní značení. Doba dopravních omezení bude menší než samotná délka opravy. Je třeba mít na zřeteli, že dopravní omezení budou vyvolávat dopravní komplikace. Proto je třeba zkrátit dobu dopravních omezení na minimum. Z nutnosti provádění technologicky náročných prací v klimaticky příznivých obdobích doporučujeme stavbu provádět v období mezi měsíci březen až listopad. Z dopravního hlediska je vhodné most opravovat přes letní prázdniny z důvodu že most tvoří jednu z hlavních přístupových cest ke škole v místní části. Skutečný časový harmonogram stavby pak bude stanoven zhotovitelem dle jeho technologických možností. Harmonogram opravy bude odsouhlasen investorem.

j) Základní požadavky na předčasné užívání a zkušební provoz

Dokončovací práce, úpravy pod mostem, sanace podhledu nosné konstrukce a spodní stavby mohou být prováděny za obnoveného provozu po mostě. Po dokončení opravy mostu budou odstraněna všechna dočasná dopravní značení.

2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) Urbanismus

Jelikož jde o novostavbu mostu, bylo zkoumáno urbanistické hledisko. Plán stavby nového mostu zapadá do urbanistických plánů města Šumperk v této lokalitě.

b) Architektonické řešení

Vzhledem k umístění mostu bylo zvoleno odpovídající architektonické a výtvarné řešení – jednoduchý mostní objekt v přirozených barvách použitého materiálu – betonu. Zábradlí na mostě bude ocelové mostního typu se svislou výplní.

2.3. Celkové stavebně technické řešení

a) Celková koncepce

Stávající most je ve špatném technickém stavu a již nesplňuje požadavky na bezpečný a plynulý provoz. Proto bude vybudován nový mostní objekt, jenž bude mít dostatečné parametry na převedení silniční dopravy.

Objekt SO 181 – Přejížděcí dopravní inženýrské opatření – bude používáno pouze po dobu stavby jako dočasné.

Objekt SO 201 – Most – bude používán jako trvalý mostní objekt na místní komunikaci.

b) Celková bilance energií, tepla, teplé vody

Stavba nemá nároky na energie ani teplo a teplou vodu.

c) Celková spotřeba vody

Stavba nemá nároky na vodu. Bude docházet pouze k čištění vozovek, chodníků, bezpečnostního vybavení prostřednictvím čistících vozidel s cisternou.

d) Odpadové hospodářství

Při provozu stavby bude vznikat tento odpadní materiál:

Uvedené druhy odpadů zařazené podle vyhlášky MŽP v platném znění, kterou se stanoví Katalog odpadů....., které mohou vznikat na komunikacích a přilehlých plochách.

Katalogové číslo	Název druhu odpadu	Kategorie	Způsob nakládání
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad – tráva	O	Oprávněná firma
20 03 03	Uliční smetky	O	Oprávněná firma
20 03 06	Odpad z čištění kanalizace	O	Oprávněná firma

e) Veřejné komunikační síť

Stavba neřeší výstavbu nové veřejné sítě komunikačních vedení. Stávající komunikační sítě nebudou stavbou dotčeny.

2.4. Bezbariérové užívání stavby

Stavba splňuje podmínky vyplývající z vyhlášky 398/2009 Sb. o technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb v platném znění a souvisejících předpisů.

2.5. Bezpečnost při užívání stavby

Bezpečnost chodců a vozidel na mostě proti pádu z mostu je zajištěna v délce mostu záchytným zařízením – železobetonová monolitická obruba + ocelové mostní zábradlí.

2.6. Základní technický popis stavebních objektů

Stávající stav

Mostní objekt je jednopolový, krajní opěry a křídla jsou tvořené kamenným zdívem, jsou založené plošně, nosná konstrukce tvořena železobetonovou deskou tl. cca 550 mm, v krajních částech je most rozšířen prefabrikovanými nosníky. Mostní římsy jsou převrstvené, železobetonové, vozovka živičná, zábradlí dvoumadlové výšky 1,0-1,1 m. Hlavní závadou je nefunkční izolace, degradace betonu a odhalení korodující výztuže krajních nosníků. Spárování spodní stavby lokálně s vymletým spárováním, nedostatečný záchytný systém, malá únosnost.

Objekt SO 181 – Přejížděcí dopravně inženýrské opatření

Bude používáno pouze po dobu stavby mostu jako dočasné. Stavba bude prováděna za provozu na místních komunikacích.

Objekt SO 201 - Most

Pozemní komunikace

Tento projekt předpokládá minimální úpravy vedení pozemní komunikace. Směrově bude osa posunuta cca o 1,0 m směrem k stávající lávce pro pěší, toto je z důvodu umístění mostu v blízkosti vodovodu. Osa komunikace je na mostě směrově v přímé, před a za mostem navazují pravotočivé směrové oblouky.

Výškově bude niveleta na mostě snížena o cca 20 mm, bude kopírovat podélný spád nosné konstrukce. Niveleta na začátku úpravy klesá 2,09%, ve staničení 13,81-29,17 m stoupá 0,75% a na konci úpravy stoupá 0,47%. Lomy výškového polygonu jsou zaobleny údolnicovým zakružovacím obloukem o poloměru R=350 m a vrcholovým zakružovacím obloukem o poloměru R=200 m.

Na mostě bude provedena komunikace v novém šířkovém uspořádání. Šířka mezi obrubami činí 5,5 m a volná šířka činí 6,50 m. Toto odpovídá komunikaci 6,5/6,0/30. Na předmostích šířkové uspořádání komunikace plynule přechází na stávající stav – cca 6 m před mostem a 18 m za mostem za rampovitými ukončeními. Stávající šířka zpevnění komunikace mimo plánovanou úpravu činí 8,0 m před mostem a 7,0 m za mostem.

Příčný sklon na mostě konstantní střežovitý 2,5 %. Na předmostích se sklon plynule mění, před mostem na střežovitý 0,5-2,1%, za mostem na střežovitý 0,5-3,7 %.

Na začátku i konci úseku bude nový stav plynule navazovat na stávající úseky komunikace. Délka úpravy komunikace je 35,00 m. Podrobně je pak výškové vedení komunikace zpracováno v příloze Podélný profil komunikace.

Vozovka včetně násypového tělesa na předmostích bude rozšířena. Vozovka bude nově skladby obrusná vrstva z ACO 11 + tl. 40 mm, ložná vrstva z ACL 16 + tl. 60 mm, podkladní vrstva z ACP 16 + tl. 50 mm, ŠD tl. 150 mm, ŠD tl. 150 mm, celkem tedy 450 mm.

Odvodnění pozemní komunikace

Odvodnění komunikace je na mostě řešeno podélným spádem a příčným sklonem. Za mostem na obou stranách budou zřízeny uliční vpusti, tyto budou svedeny do šachty a dále do koryta toku potoka Temenec. Mimo most bude voda volně stékat po nezpevněné krajnici – vpravo na okolní pozemky, kde bude vsakovat. Svahy kolem křídel budou opevněny kamennou dlažbou do betonu.

Mostní objekt

Oprava se týká mostu ev.č. M1.

Na mostě bude nové šířkové uspořádání komunikace. Šířka mezi obrubami bude činit 5,50 m a volná šířka bude činit 6,50 m. Šířkové uspořádání komunikace odpovídá kategorii komunikace S 6,5. Šířka pruhů 2x 2,75 m. Na mostě je oboustranně zřízena římsa s odrazným proužkem š. 0,5 m. Obruba bude výšky 150 mm, sklon 5:1. Na obou římsách bude instalováno odnímatelné ocelové mostní zábradlí se svislou výplní. Zábradlí bude tvořeno z válcovaných profilů a bude výšky 1,10 m. Výškově bude niveleta na mostě snížena o cca 20 mm. Niveleta na mostě je v údolnicovém oblouku R=350 m. Příčný sklon konstantní střeovitý 2,5 %.

Navržená oprava řeší demolici stávajícího mostu a jeho nahrazení novou konstrukcí – železobetonovým otevřeným rámem s rovnoběžnými křídly. Rekonstrukce mostu bude obsahovat tyto zásahy: Zřízení záporového pažení, odstranění, demolice stávajícího mostu, zřízení podkladního betonu a základů, vybetonování krajních stojek a následně na nich nosné konstrukce – rámové příčle. Následně bude zřízena drenáž rubu opěr a přechodové klíny. Zásyp výkopových jam bude proveden ze zeminy vhodné do násypu hutněné na ID=0,85. Na mostě bude zhotovena třívrstvá vozovka, na předmostích v oblasti výkopu bude zřízeno nové souvrství vozovky. Obrusná vrstva na mostě i mimo most bude z ACO 11+. Vozovka mimo most bude vedena v obrubách, podél obrub bude provedena přídlažba z betonových silničních krajníků š. 0,25 m. Na mostě budou zřízeny železobetonové římsy opatřené striáží na které budou navazovat rampovitá ukončení a obruby. Na mostě bude následně instalováno mostní zábradlí se svislou výplní výšky 1,10 m. Dojde také ke zpevnění koryta místního potoka Temenec kamennou dlažbou do betonu. Tvar opevnění bude proveden se snížením ve střední části pro převedení běžných průtoků. Na vyvýšených plochách stojek je umožněn pohyb migrujícím živočichům. Povrch dlažby bude hrubý, spárovaný 20-30 mm pod horní hranu dlažby. Z hlediska průchodnosti nový most zlepšuje stav oproti stávajícímu mostu. Zpevnění bude provedeno z kamenné dlažby tl. 200 mm do betonu C 25/30-X0 tl. 150 mm. Dotčené nábrežní zdi na vtoku a výtoku budou dozděny a napojeny na stávající.

Bezpečnostní zařízení

Obruba bude výšky 150 mm, sklon 5:1. Na obou římsách mostu bude osazeno odnímatelné ocelové mostní zábradlí z otevřených válcovaných profilů, výšky 1,10 m.

Dopravní značky a zařízení

Po opravě nebude na vozovku provedeno vodorovné dopravní značení. Nebude osazováno nové svislé dopravní značení. Bude zachován stávající rozsah dopravního značení.

Most nebude označen tabulkami s evidenčním číslem.

Most nebude opatřen tabulkami s názvem přemostované vodoteče.

Po dobu opravy mostu bude osazeno dočasné dopravní značení.

2.7. Základní popis technických a technologických objektů

Součástí stavby nejsou žádné technologické objekty.

2.8. Zásady požární bezpečnostního řešení

Obsah a rozsah požární bezpečnostního řešení vychází ze zákona č. 133/1985 Sb. ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 246/2001 a požadavku zvláštních předpisů a normativních požadavků.

Z hlediska požární bezpečnosti jsou posuzované stavební objekty bez požárního rizika. Navržené objekty budou splňovat následující požadavky:

- Projekt vychází z požadavků ČSN 73 0802 – Požární bezpečnost staveb – nevýrobní objekty.
- Konstrukce vozovek a šířkové uspořádání komunikací (min. šířka mezi obrubami = 3,00 m) jsou navrženy tak, aby vyhovovaly pojezdu vozidel HZS. Z hlediska požární bezpečnosti jsou tak posuzované stavební objekty bez požárního rizika.
- Druh stavby a použité stavební konstrukce vylučují, aby stavba podlehla požáru.

Stavba není významnou zásahovou cestou ani příjezdovou komunikací umožňující pohyb hasičské a záchranné techniky a také cestou evakuační.

Součástí stavby nebudou žádná protipožární zařízení ani přístupové body s požární vodou.

Po dobu provádění mostu bude zajištěn průjezd dopravy, tedy i vozidel HZS po objízdě trase, samotný most bude pro veškerou dopravu uzavřen.

2.9. Úspora energie a tepelná ochrana

Jedná se o mostní objekt – nebudou spotřebovávány žádné energie při provozu, ani nebude zřizována tepelná ochrana.

2.10. Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Mostní objekt – nejsou kladeny žádné požadavky.

2.11. Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Není zapotřebí budovat ochranu proti pronikání radonu z podloží.

b) Ochrana před bludnými proudy

Ochrana bude prováděna dle platné TP 124. Stavba je zařazena do stupně č. 3 ochranných opatření. Bude prováděna primární a sekundární ochrana a konstrukční opatření.

c) Ochrana před technickou seismicitou

Všechny konstrukční části, zejména nosné, jsou navrženy na dynamické zatížení od silniční dopravy.

d) Ochrana před hlukem

Po provedení stavby bude hluková zátěž oproti stávajícímu stavu zmenšena – provoz bude plynulejší, povrch vozovky bude hladký.

Při provádění stavby dojde ke zvýšení hluku. Dodavatel stavebních prací je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu a jejich hlučnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení. Bude respektováno nařízení vlády č. 272/2011 a jeho změny uvedené v zákoně 217/2016 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Stavební práce budou probíhat pouze v rozmezí od 6 do 22 hodiny.

e) Protipovodňová opatření

Mostní objekt je navržen na průtok velké vody – v mostním otvoru bude proveden Q100 s dostatečnou rezervou.

Před provedením stavby zhotovitel vypracuje a nechá schválit „Povodňový a havarijný plán“, jež bude stanovovat podmínky realizace stavby.

f) Ochrana před sesuvy půdy

Všechny svahy zemního tělesa jsou navrženy v takových sklonech, aby nedocházelo k sesuvům půdy. Při výkopech pro zřízení nové spodní stavby je místně navrženo záporové pažení.

g) Ochrana před poddolováním

Nebude prováděna ochrana před vlivem poddolování.

h) Ochrana před ostatními účinky

Nebude prováděna žádná další ochrana proti jiným účinkům, např. výskytu metanu apod.

2.12. Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí*i) Ochrana před pronikáním radonu z podloží*

Není

3. PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU*a) Napojovací místa technické infrastruktury*

Nejsou nutné žádné napojení na technickou infrastrukturu.

b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Na stavbě nejsou.

4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

a) Popis dopravního řešení

Nový most upravuje křížení ulic Sluneční, Zahradní a Temenická. Podrobný popis viz bod 2.6., SO 181.

b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Napojení zůstane zachováno jako ve stávajícím stavu, tzv. ze silnice III/36916 (ul. Temenická).

c) Doprava v klidu

Na mostě se neřeší doprava v klidu.

d) Pěší a cyklistické stezky

Na mostě nebude zřízen chodník, na levé straně mostu se nachází samostatná lávka pro pěší. Cyklistická stezka zřízena nebude.

5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

a) Kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada

V blízkosti mostu nejsou vysazeny stromy ani keře, tudíž při provádění opravy, nedojde ke kácení vzrostlých dřevin, ani nedojde ke smýcení náletových keřů v okolí křídel mostu.

Práce na opravě mostu budou prováděny v souladu s normou ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

b) Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu

Vozovka na předmostích bude mírně rozšířena. Budou též upraveny obruby a silniční násypy, jež budou následně ohumusovány a zatravněny. Dále dojde k dosypání náspů u křídel zeminou s jejím následným ohumusováním a zatravněním.

6. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

a) Vliv na životní prostředí

Celkově lze hodnotit stavbu po dokončení jako pozitivní, vlivy vznikající při výstavbě je třeba eliminovat dodržováním všech předpisů a norem tak, aby stavbou nebyly narušeny přilehlé pozemky, zeď a komunikace byla vždy očištěna.

Při provádění stavby dojde ke zhoršení životního prostředí zejména hlukem, prachem, dále bude ztížena dopravní situace na dotčené komunikaci. Je třeba dbát na to, aby nedošlo k dalšímu zhoršení životního prostředí např. únikem, ropných produktů. Při realizaci je nutné, aby dodavatel využíval veškeré zařízení jen pro ty účely, pro které jsou navržena, a dodržoval zásady určené v

této části dokumentace. Při provádění stavebních prací je nutné dodržovat všechny bezpečnostní předpisy ve stavebnictví a respektovat zejména zákon 258/2000 Sb. v platném znění o ochraně veřejného zdraví a dále:

Ochranu proti hluku a vibracím. Dodavatel stavebních prací je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu a jejich hlučnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení. Bude respektováno nařízení vlády č. 272/2011 a jeho změny uvedené v zákoně 217/2016 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Stavební práce budou probíhat pouze v rozmezí od 6 do 22 hodiny.

Ochranu proti znečišťování ovzduší výfukovými plyny a prachem. Dodavatel je povinen zabezpečit provoz dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny v množství odpovídajícím vyhlášce č. 56/2001 Sb. zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích v platném znění.

Ochranu proti znečištění komunikací a nadměrné prašnosti. Vozidla vyjíždějící ze staveniště musí být řádně očištěna, aby nedocházelo ke znečišťování veřejné silniční sítě. Případné znečišťování musí být pravidelně odstraňováno.

Ochranu proti znečištění povrchových i podzemních vod. Po dobu výstavby je nutno při provádění stavebních prací a provozu zařízení staveniště vhodným způsobem zabezpečit, aby nemohlo dojít ke znečištění vodního toku. Jedná se zejména o vhodný způsob odvádění dešťových vod z provozních, výrobních a skladovacích ploch staveniště.

Ochrana půdy. Zhotovitel díla musí během stavebních prací zajistit kontrolu práce a údržby stavebních mechanismů s tím, že pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, je nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžít a uložit do nepropustné nádoby příp. kontejneru, vyvést na příslušnou skládku nebo do spalovny.

Vybraný zhotovitel stavby vypracuje program odpadového hospodářství, které předloží k odsouhlasení příslušnému odboru výstavby a životního prostředí před zahájením stavebních prací. Balance odpadů viz bod 2.3 b) „Odpadové hospodářství“.

b) Vliv na přírodu a krajinu

Stavba nebude mít vliv na krajinu. Vliv na přírodu bude zajištěn ochranou zeleně a živočichů. Stavba zachová ekologické funkce a vazby v krajině. Řešení vegetace viz bod 5.

Před započítáním stavby je nutné provést záchranný odlov a transfer ryb z potoka Temenec.

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba nebude mít vliv na území Natura 2000.

d) Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu na životní prostředí

Nevyžaduje se posouzení vlivů na životní prostředí EIA.

e) Způsob naplnění zákona o integrované prevenci

Stavební záměr nespadá do režimu zákona o integrované prevenci.

f) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma

Žádná ochranná a bezpečnostní pásma nebudou výstavbou zřizována.

7. OCHRANA OBYVATELSTVA

Mostní objekt – bez požadavků civilní ochrany. Závažným haváriím mostního objektu bude předcházeno pravidelnými mostními prohlídkami a důsledným dodržováním navržených údržbových prací na mostě a komunikaci. Zóny havarijního plánování nebudou stanoveny, protože se nejedná o objekt nebo zařízení, kde je umístěna nebezpečná látka.

8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

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

Stavební hmoty budou dodávány na stavbu dle potřeby pro postupnou realizaci stavby. Jednotlivé spotřeby médií a hmot jsou odvislé na zhotoviteli. Staveništní plochy budou využity jako sklad materiálu.

b) Odvodnění staveniště

Voda ze staveniště bude přirozeně odtékat na okolní pozemky, kde bude vsakovat. Výkopová jáma musí být řádně odvodněna rýhami do studní, odkud bude čerpána a odvedena do koryta vodoteče na výtok. Samotná vodoteč bude za konci úpravy zahrázována a převedena prostřednictvím PE trouby DN 800 mm.

Před provedením stavby zhotovitel vypracuje a nechá schválit „Povodňový a havarijní plán“, jež bude stanovovat podmínky realizace stavby.

c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Staveniště bude napojeno přímo na místní komunikace. Napojení na technickou infrastrukturu během provádění stavby provede zhotovitel dle svých zvyklostí po dohodě s investorem.

d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Provádění stavby nebude mít vliv na jiné stavby v okolí.

Stavba se dotkne dočasným a trvalým zábořem okolních pozemků ve vlastnictví třetích osob. Přesná specifikace těchto pozemků a rozsahu záborů je pak stanovena v přílohách „Katastrální situační výkres“ a „Seznam dotčených parcel“.

e) Ochrana okolí staveniště, požadavky na související asanace, demolice, kácení

Okolí staveniště si vyžádá ochranu z důvodů zajištění bezpečnosti silničního provozu. Stavební jáma bude zabezpečena dočasným plotem. Kácení – viz bod 5.

f) Maximální zábory pro staveniště

Stavba si vyžádá trvalý zábor v ploše 83 m². Tento zábor je na pozemcích investora a třetích stran. Bude řešen formou výkupů a věcného břemena.

Dočasné zábory budou nutné v ploše 325 m².

Trvalé zábory budou nutné v ploše 83 m².

g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Jedná se o novostavbu v novém umístění, není nutno zřizovat náhradní obchozí trasu.

h) Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace

Během opravy mostu vznikne při stavební činnosti množství odpadového materiálu. V souvislosti se vzrůstajícím významem ochrany životního prostředí je nutné se vzniklým odpadem nakládat dle níže uvedeného textu:

Nakládání s odpady musí odpovídat následujícím předpisům ve znění pozdějších předpisů:

- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě (část III – Přeprava nebezpečných věcí v silniční dopravě)
- Zákon č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizujícího záření (atomový zákon) a o změně a doplnění některých zákonů
- Zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů
- Zákon č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností
- Zákon č. 477/2001 Sb., o obalech
- Zákon č. 157/2009 Sb., o nakládání s těžebním odpadem a o změně některých zákonů
- Vyhláška č. 99/1992 Sb., o zřizování, provozu, zajištění a likvidaci zařízení pro ukládání odpadů v podzemních prostorech
- Vyhláška č. 08/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů
- Vyhláška č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady

Vzhledem k obecně platným prioritám udržitelného rozvoje společnosti je žádoucí, aby při stavebních činnostech byly používány postupy, které jsou plně v souladu zejména s požadavky § 10 a § 11 zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech a změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) zaměřenými na předcházení vzniku odpadů a přednostní využívání odpadů.

Podle § 3 a výše uvedeného zákona je základní povinností každého stavebníka předcházet vzniku odpadů a omezovat jejich nebezpečné vlastnosti. V případě vzniku odpadu je pak nezbytné nakládat s odpadem dle uvedených předpisů. Ze zákona je povinná likvidovat odpad fyzická nebo právnická osoba, při jejíž činnosti odpad vzniká nebo odborná firma smluvně zavázaná k likvidaci odpadu. Státní správu v oblasti s nakládáním s odpady provádí dle výše citovaného zákona MěÚ Šumperk – odbor životního prostředí. Běžný stavební odpad bude odvážen na skládku v Rapotíně (do 10 km), nebezpečný odpad bude odvážen na skládku v Rapotíně (do 10 km).

Přehled druhů odpadů, které se na stavbě vyskytnou, popřípadě mohou vyskytnout

- vysvětlivky: O odpady, které nejsou uvedeny v Seznamu nebezpečných odpadů
 N odpady, které jsou uvedeny v Seznamu nebezpečných odpadů

(-prvé dvojčíslí označuje skupinu odpadů, - druhé dvojčíslí označuje podskupinu odpadů,

- třetí dvojčíslí označuje druh odpadu zařazeného do příslušné skupiny (podskupiny) odpadů)

katalog. druh odpadu šestimístný kód	kategorie odpadu	kód dle dodatku I a II Basilejské úmluvy
--	---------------------	--

17 STAVEBNÍ A DEMOLIČNÍ ODPADY

17 01

BETON, CIHLY, TAŠKY A KERAMIKA

17 01 01	Beton	O
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06	O
17 02	DŘEVO, SKLO A PLASTY	
17 02 01	Dřevo	O
17 03	ASFALTOVÉ SMĚSI, DEHET A VÝROBKY Z DEHTU	
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet	N
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O
17 04	KOVY (VČETNĚ JEJICH SLITIN)	
17 04 05	Železo a ocel	O
17 04 07	Směsné kovy	O
17 05	ZEMINA, KAMENÍ A VYTĚŽENÁ HLUŠINA	
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O
17 05 06	Vytěžená hlušina neuvedená pod číslem 17 05 05	O
17 06	IZOLAČNÍ MATERIÁLY	
17 06 03	Jiné izolační materiály, které jsou nebo obsahují nebezpečné látky	N
02	ODPADY Z PRVOVÝROBY V ZEMĚDĚLSTVÍ, ZAHRADNICTVÍ, MYSLIVOSTI, RYBÁŘSTVÍ A Z VÝROBY A ZPRACOVÁNÍ POTRAVIN	
02 01	ODPADY ZE ZEMĚDĚLSTVÍ, ZAHRADNICTVÍ, LESNICTVÍ, MYSLIVOSTI, RYBÁŘSTVÍ	
02 01 07	Odpady z lesnictví	O

Případně další odpady, viz katalog odpadů.

Při stavebních pracích se mohou vyskytnout ještě další zde neuvedené odpady, které souvisí s technologií zhotovení stavby vybraným zhotovitelem prací. Ve smlouvě investora a zhotovitele na dodávku stavebních prací musí být zakotvena povinnost zhotovitele likvidovat odpady, vznikající jeho činností.

Zhotovitel díla musí během stavebních prací zajistit kontrolu práce a údržby stavebních mechanismů s tím, že pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, je nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžit a uložit do nepropustné nádoby příp. kontejneru, vyvést na příslušnou skládku nebo do spalovny. O vzniklých odpadech musí zhotovitel stavby vést evidenci, aby bylo možno při kolaudaci provést vyhodnocení.

Vybraný zhotovitel stavby vypracuje program odpadového hospodářství, které předloží k odsouhlasení příslušnému odboru výstavby a životního prostředí před zahájením stavebních prací.

Odhad bilance odpadů:

ZATŘÍDĚNÍ ODPADU		BILANCE	ZPŮSOB NAKLÁDÁNÍ	KATAS TRÁLNÍ ÚZEMÍ	PARCELNÍ ČÍSLO	DRUH OCHRANY
	SO 201 – Most					
17 01 01	Beton	53 t	skládka	Dolní Temenice	924/1	
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	90 t	skládka		61/23 61/3 61/4 285/2	
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	484 t	skládka		st.57 50/3 285/7	
17 04 05	Železo a ocel	1 t	skládka		285/8 285/3	

i) Bilance zemních prací

Bilance zemních prací bude nevyrovnaná – dochází k budování nových násypů. Nepředpokládáme budování větších deponií zeminy. Vytěžená zemina bude z větší části odvezena k uložení na vhodnou skládku a bude nahrazena vhodnou zeminou do silničních těles.

j) Ochrana životního prostředí při výstavbě

Vlivy vznikající při výstavbě je třeba eliminovat dodržováním všech předpisů a norem tak, aby stavbou nebyly narušeny přilehlé pozemky, zeleň a komunikace byla vždy očištěna. Podrobněji viz bod 6.

Práce na opravě mostu budou prováděny v souladu s normou ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

k) Stanovení podmínek při provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví, plán BOZP

Během realizace stavebních prací je třeba dodržovat všechny platné bezpečnostní předpisy, zejména zákon č. 309/2006 Sb. a nařízení vlády 361/2007 Sb. a podmínky uvedené ve stavebním povolení a v závazném posudku hygienika. Stavební práce budou prováděny v době od 6.00 do 22.00 hodin. Součástí projektové dokumentace je „Plán BOZP“ v části F.

l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Výstavbou nebude narušeno bezbariérové užívání jiných staveb.

m) Zásady pro dopravní inženýrská opatření

Přechodné dopravní inženýrské opatření je řešeno v SO 181, viz bod 2.6.

n) Řešení dopravy během výstavby (přístupové trasy, uzavírky, objížd'ky), opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě

Oprava mostu bude z technologického hlediska prováděna za úplného vyloučení provozu. Po dobu úplné uzavírky mostu bude doprava vedena po objížděné trase. Přechodné dopravní značení na dobu stavby je řešeno ve stavebním objektu SO 181 – Přechodné dopravní inženýrské opatření.

o) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Rozsah a rozmístění ploch určených pro zařízení staveniště bude dohodnuto mezi zhotovitelem, investorem a případně majiteli pozemků v rámci přípravy pro výstavbu. Navržený prostor je na uzavřených částech ulice sluneční a plochách kolem silničního násypu na předmostích. Staveniště bude předáno dodavateli 14 dní před zahájením stavebních prací. Staveništní plochy budou využity jako sklad materiálu a taktéž jako meziskládka pro vybouraný materiál. Vybouraná suť bude rovnoměrně nakládána a okamžitě odvážena na skládku s ekologickou recyklací. Při umístění zařízení staveniště je nutnou postupovat tak, aby nedošlo k zamezení ani omezení přístupu k objektům okolních inženýrských sítí. Dopravní napojení staveniště bude možné z ulice Sluneční.

p) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

Investor předpokládá provedení opravy v roce 2023.

Oprava mostu bude z technologického hlediska prováděna za úplného vyloučení provozu. Délka opravy mostu je odhadována na 3-4 měsíce. Úplná uzavírka bude trvat max. 3 měsíce. Po dobu úplné uzavírky mostu bude doprava vedena po objížděné trase. Přechodné dopravní značení na dobu stavby je řešeno ve stavebním objektu SO 181 – Přechodné dopravní inženýrské opatření. Dokončovací práce a úpravy pod mostem mohou být prováděny za obnoveného provozu po mostě. Po dokončení opravy mostu budou odstraněna všechna dočasná dopravní značení. Doba dopravních omezení bude menší než samotná délka opravy. Je třeba mít na zřeteli, že dopravní omezení budou vyvolávat dopravní komplikace. Proto je třeba zkrátit dobu dopravních omezení na minimum. Z nutnosti provádění technologicky náročných prací v klimaticky příznivých obdobích doporučujeme stavbu provádět v období mezi měsíci březen až listopad. Z dopravního hlediska je vhodné most opravovat přes letní prázdniny z důvodu že most tvoří jednu z hlavních přístupových cest ke škole v místní části. Skutečný časový harmonogram stavby pak bude stanoven zhotovitelem dle jeho technologických možností. Harmonogram opravy bude odsouhlasen investorem.

Uvažovaný průběh stavebních prací:

- Rozmístění dočasného dopravního značení a převedení dopravy na objížděnou trasu
- Demolice stávajícího mostu
- Výstavba nového železobetonového rámového mostu
- Budou provedeny stavební práce na vrchu mostu - mostní svršek, mostní vybavení a na komunikaci – rozšíření násypů, nová konstrukce vozovky
- Stavební práce na spodní stavbě, podhledu NK, pod mostem mohou probíhat zároveň s opravou na vrchu mostu
- Dokončovací práce, terénní úpravy, dosypání a zatravnění svahů u křídel, rekultivace území včetně uvedení stavbou dotčených pozemků do původního stavu
- Odstranění dočasného dopravního značení

Vzhledem k rozsahu a náročnosti stavby jsou požadavky na plynulost a koordinovanost práce. Vše si zajistí zhotovitel dle svých zvyklostí. Požadované termíny a kontroly průběhu stavby budou stanoveny v zadávacích podmínkách investora. Staveniště bude řádně označeno informační tabulí dle zásad o provádění staveb.

9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Odvodnění komunikace je na mostě řešeno podélným spádem a příčným sklonem. Za mostem na obou stranách budou zřízeny uliční vpusti, tyto budou svedeny do šachty a dále do koryta toku potoka Temenec. Mimo most bude voda volně stékat po nezpevněné krajnici – vpravo na okolní pozemky, kde bude vsakovat. Svahy kolem křídel budou opevněny kamennou dlažbou do betonu.

V Brně, duben 2023

Vypracoval: Miloslav Švestka