

# SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

## OBSAH ZPRÁVY:

<b>B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY .....</b>	<b>2</b>
<b>B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY .....</b>	<b>7</b>
B.2.1 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍHO UŽÍVÁNÍ.....	7
B.2.2 CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ .....	10
B.2.3 CELKOVÉ STAVEBNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....	11
B.2.4 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY .....	11
B.2.5 BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY .....	11
B.2.6 ZÁKLADNÍ TECHNICKÝ POPIS STAVEBNÍCH OBJEKTŮ.....	12
B.2.7 ZÁKLADNÍ POPIS TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ .....	16
B.2.8 ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ .....	16
B.2.9 ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA .....	16
B.2.10 HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ .....	16
B.2.11 ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ .....	16
<b>B.3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU .....</b>	<b>17</b>
<b>B.4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ A ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE .....</b>	<b>17</b>
<b>B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV .....</b>	<b>18</b>
<b>B.6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA.....</b>	<b>18</b>
<b>B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA .....</b>	<b>19</b>
<b>B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY .....</b>	<b>19</b>
B.8.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA .....	19
B.8.2 ZÁVĚR .....	22

## B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

### a) Charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území

Stavba se realizuje na pozemcích charakteru ostatní plocha (stávající komunikace a plochy v okolí mostu). Nejsou realizovány zásahy do pozemků soukromých vlastníků.

Umístění stavby je dáno současnou polohou objektu mostu a překlenované překážky. Překlenovanou překážkou je Týnské údolí v Třebíči.

Jedná se o opravu stávajícího mostu ev.č. TR-Majer.II-04 název mostu dle SOD, označení dle BMS – Most ev.č. 590266 – M-01 (Přes Týnské údolí).

### b) Údaje o souladu s územním rozhodnutím, veřejnoprávní smlouvou o umístění stavby, územním souhlasem,

Jedná se o stavební úpravy mostu. Nemění se umístění stavby, tvar ani její charakter.

Dokumentace ve stupni PDPS nenavazuje na předchozí stupeň, nemění se povaha, rozsah ani umístění stavby.

### c) Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci,

Stavba je v souladu s platným územním plánem.

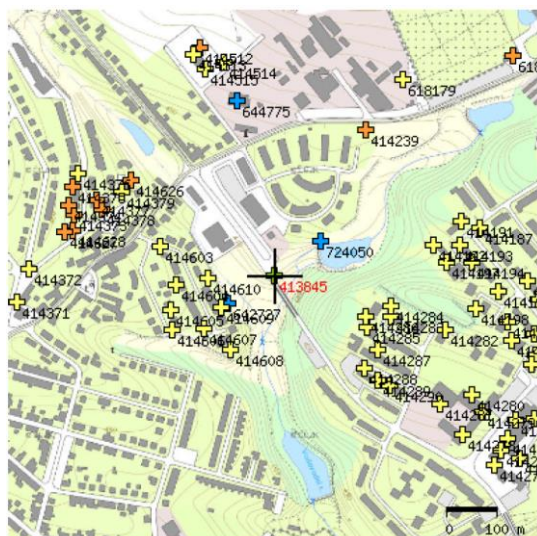
### d) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod,

Průzkumy nebyly vzhledem k rozsahu stavby provedeny. Na základě geovědních map (<https://mapy.geology.cz/geocr500/>) je místo stavby zařazeno:

Hornina: porfyrické amfibol-biotitické syenogranity (durbachity), melanokratní

Éra: Variská intruziva

Za opěrou 1 byl v r.1980 (stavba mostu) proveden IG vrt:



#### VRT - ZÁKLADNÍ INFORMACE

Stát	Česká republika	Nadmořská výška - souřadnice Z	442.10
Jazyk	česky	Inklinometrie (Y/N)	Y
Název databáze	GDO	Účel	inženýrskogeologický
ID	413845	Hydrogeologické údaje (Y/N)	N
Původní název	314	Hloubka hladiny podzemní vody [m]	
Zkrácený název	314	Druh hladiny podzemní vody	suchý vrt
Rok vzniku objektu	1980	Karotáž (Y/N)	N
Poskytovatel dat	Česká geologická služba	Provedené zkoušky	technologické rozbor
Hloubka vrtu (m)	11	Hmotná dokumentace (Y/N)	N
Primární dokumentace	GF P032725	Druh objektu	vrt svislý
Souřadnice X - JTSK [m]	1151494.20	Geologický profil (Y/N)	Y
Souřadnice Y - JTSK [m]	650653.50	Organizace provádějící	Geotest n.p. Brno
Způsob zaměření X,Y	zaměřeno	Organizace blokující	
Výškový systém	Balt po vyrovnání	Blokováno do	

#### ZÁKLADNÍ LITOLOGICKÁ DATA

Hloubka[m]	Stratigrafie	Popis
0.00 - 1.00	Kvartér	hlína písčité, hnědá syenit v ostrohranných úlomcích částice řádově centimetrové
1.00 - 3.00	Stáří neznámé	syenit silně zvětralý rozdrčený, šedá
3.00 - 5.00	Stáří neznámé	syenit zvětralý rozpukaný, šedá
5.00 - 6.00	Stáří neznámé	syenit zvětralý rozdrčený, hnědá, šedá příměs: limonit
6.00 - 11.00	Stáří neznámé	syenit hrubozrnný slabě zvětralý rozpukaný, šedá příměs: limonit

**e) výčet a závěry provedených průzkumů a měření - geotechnický průzkum - inženýrskogeologické a hydrogeologické posouzení trasy nebo její varianty a posouzení technické realizovatelnosti pozemní komunikace včetně posouzení staveniště mostních objektů s případným doporučením optimálního vedení trasy, vyhledávací průzkum materiálových nalezišť - zemníků - pro ověření množství a vlastností sypaniny, korozní průzkum, případně základní průzkum, průzkum ložisek nerostů, pedologický průzkum, stavebně historický průzkum apod.,**

Podklady pro vykreslení polohy inženýrských sítí – Existence sítí (GIS, Město Třebíč)

Polohopisné a výškopisné zaměření území – GIS, Město Třebíč

Diagnostický průzkum – Záznam ze zatěžovací zkoušky mostu - Mostní a silniční, s.r.o., 9/2016

Digitální katastrální mapa – 12/2020

**f) ochrana území podle jiných právních předpisů,**

V prostoru stavby se nenachází žádné architektonické ani historické památky.

**g) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.,**

Stavba se nenachází v záplavovém území.

Stavba se nenachází v poddolovaném území.

**h) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území,**

Jedná se o opravu stávajícího mostu ev.č. TR-Majer.II-04. Stavební úpravou se řeší pouze špatný stavební stav mostního objektu.

Provedení předmětného záměru nebude mít negativní vliv na životní prostředí ani veřejné zdraví. Záměr je situován v intravilánu města Třebíče a je možno jej charakterizovat jako stavbu nevýrobní.

Realizací stavebních úprav nedojde ke zhoršení hlukové zátěže chráněných prostor.

Odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem vozovky do dešťových vpustí. Uliční vpusti v předpolích mostu budou zaústěny dle stávajícího stavu, nové uliční vpusti se v předpolích nenavrhují. Odvodnění vozovky na mostě je řešeno novými mostními odvodňovači přes nosnou konstrukci pod mostní objekt jako ve stávajícím stavu.

**i) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin,**

V prostoru dotčeném stavbou bude provedeno kácení a mýcení křovin v okolí opěr a podpěr, celková plocha mýcení 128,6 m<sup>2</sup>.

Hodnota kácených dřevin nebyla stanovena.

Rozsah zemních prací je specifikován ve výkazu výměr objektu SO201. Jedná se především o výkopy za opěrami a podél křídel, případně o drobné povrchové úpravy před novým odlážděním před opěrami.

Případná sejmutá ornice bude použita pro ohumusování v rozsahu stavby.

Materiál z vybouraných vozovek bude odkoupeno zhotovitelem v souladu s programem odpadového hospodářství. Stávající kamenné obruby budou demontovány a uloženy na skládku materiálu města Třebíče.

**j) požadavky na maximální dočasné a trvalé záборы zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa,**

V rámci výstavby mostu nezasáhneme do pozemků ZPF ani do pozemků s funkcí lesa.

Před zahájením prací je stavebník povinen zajistit zřetelné vyznačení hranic záboru tak, aby nedocházelo k neoprávněnému záboru soukromých pozemků.

**k) územně technické podmínky - zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě,**

Celá stavba bude prováděna tak, aby byl po dobu výstavby zachován přístup ke všem objektům v lokalitě.

Přístup na staveniště bude po stávajících komunikacích.

Stavba dle §1 vyhlášky 398/2009 Sb. „Zabezpečení užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace“ splňuje podmínky této vyhlášky.

### **l) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice,**

Předpokládané zahájení stavby je v roce 2022. Celková doba výstavby je odhadována na 5 měsíců. Oprava mostu bude probíhat v jedné stavební sezóně. Oprava mostu bude probíhat za plné dopravní uzavírky, objízdné trasy povedou po komunikacích ulic Tábořská, Míčova, Kpt. Jaroše.

S řešenou stavbou nesouvisí jiná stavba.

Nosná konstrukce mostu ve stávajícím stavu převádí sítě STL plynovodu (GASNET), metalického sdělovacího vedení (CETIN) a veřejného osvětlení (Město Třebíč).

STL plynovod je zavěšen v ocelovém potrubí pod levou římsou mostu do které je kotven. Během provádění stavby bude plynovodní potrubí dočasně vyvěšeno k nosné konstrukci nebo bednění nové římsy a po zhotovení nové ž.b. římsy bude nově trvale zakotven. Během provádění je nutné dodržet podmínky uvedené ve stanovisku GASNET v dokladové části.

Sdělovací vedení CETIN je ve stávajícím stavu umístěno v chráničkách v pravé mostní římsě. Během stavby bude provedena dočasná přeložka s vyvěšením k nosné konstrukci mostu. Po zhotovení nové pravé ž.b. mostní římsy bude sděl. vedení uloženo do nové PVC chráničky ø110mm v této římsě.

Veřejné osvětlení je řešeno v samostatném objektu SO401.

### **m) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí,**

Stavba je situována v katastrálním území Třebíč a Týn u Třebíče na parcelách uvedených v následující tabulce:

KÚ: Týn u Třebíče

Číslo položky	LV	Parcela KN	Výměra m <sup>2</sup>	Druh pozemku	Vlastník: Adresa:
10001		706/2	2618	ostatní plocha	Město Třebíč, Karlovo nám. 104/55, Vnitřní Město, 674 01 Třebíč
10001		706/3	1900	ostatní plocha	Město Třebíč, Karlovo nám. 104/55, Vnitřní Město, 674 01 Třebíč
10001		706/4	611	ostatní plocha	Město Třebíč, Karlovo nám. 104/55, Vnitřní Město, 674 01 Třebíč
10001		706/6	2431	ostatní plocha	Město Třebíč, Karlovo nám. 104/55, Vnitřní Město, 674 01 Třebíč
10001		350/10	1392	ostatní plocha	Město Třebíč, Karlovo nám. 104/55, Vnitřní Město, 674 01 Třebíč
10001		351/13	803	ostatní plocha	Město Třebíč, Karlovo nám. 104/55, Vnitřní Město, 674 01 Třebíč

10001	349/1	1116	ostatní plocha	Město Třebíč, Karlovo nám. 104/55, Vnitřní Město, 674 01 Třebíč
10001	348/1	12765	ostatní plocha	Město Třebíč, Karlovo nám. 104/55, Vnitřní Město, 674 01 Třebíč
10001	706/1	1382	ostatní plocha	Město Třebíč, Karlovo nám. 104/55, Vnitřní Město, 674 01 Třebíč
10001	330	599	ostatní plocha	Město Třebíč, Karlovo nám. 104/55, Vnitřní Město, 674 01 Třebíč
10001	333/1	3158	ostatní plocha	Město Třebíč, Karlovo nám. 104/55, Vnitřní Město, 674 01 Třebíč
10001	333/2	850	ostatní plocha	Město Třebíč, Karlovo nám. 104/55, Vnitřní Město, 674 01 Třebíč
10001	333/3	845	ostatní plocha	Město Třebíč, Karlovo nám. 104/55, Vnitřní Město, 674 01 Třebíč
10001	333/4	940	ostatní plocha	Město Třebíč, Karlovo nám. 104/55, Vnitřní Město, 674 01 Třebíč
10001	333/5	219	ostatní plocha	Město Třebíč, Karlovo nám. 104/55, Vnitřní Město, 674 01 Třebíč
10001	333/6	51	ostatní plocha	Město Třebíč, Karlovo nám. 104/55, Vnitřní Město, 674 01 Třebíč
10001	333/7	35	ostatní plocha	Město Třebíč, Karlovo nám. 104/55, Vnitřní Město, 674 01 Třebíč
10001	327/4	1279	ostatní plocha	Město Třebíč, Karlovo nám. 104/55, Vnitřní Město, 674 01 Třebíč

KÚ: Třebíč

Číslo položky	LV	Parcela KN	Výměra m2	Druh pozemku	Vlastník: Adresa:
10001		1745/191	5114	ostatní plocha	Město Třebíč, Karlovo nám. 104/55, Vnitřní Město, 674 01 Třebíč

10001	1745/391 1079	ostatní plocha	Město Třebíč, Karlovo nám. 104/55, Vnitřní Město, 674 01 Třebíč
-------	---------------	-------------------	---

**n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo,**

Během stavebního záměru není uvažováno se vznikem nových ochranných, či bezpečnostních pásem.

**o) požadavky na monitoringy a sledování přetvoření.**

Vzhledem k rozsahu a charakteru stavby nebude geotechnický monitoring prováděn.

**p) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu**

Přístup na staveniště bude po stávajících komunikacích.

## B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

### B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

**a) nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejich současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí; údaje o dotčené komunikaci,**

Jedná se o opravu mostního objektu ve špatném stavebně technickém stavu svršku a příslušenství mostu. Součástí stavby je oprava vozovky a přilehlých chodníků v přechodové oblasti.

Provedení předmětného záměru nebude mít negativní vliv na životní prostředí ani veřejné zdraví.

Jedná se o most o třech polích, nosná konstrukce je provedena z prefabrikovaných nosníků 173,8 kusů v každém poli. Základy opěr a pilířů nebyly odhaleny, předpokládá se plošné založení. Spodní stavba je monolitická, železobetonová. Součástí opěr jsou monolitická železobetonová křídla. Rozpětí jednotlivých polí je 24,8+30+25 m. Šířka mostu je 12,57 m, z toho šířka vozovky 8,0m levý chodník 3,03 m, pravý chodník je 1,54 m. Celková délka mostu je 98,8 m.

Údaje o stavebním stavu mostu a zatížitelnost převzaty z poslední MPM: 06/2020

## Stavební stav

### Spodní stavba

Stavební stav:

V - Špatný (koefic.  $a=0.8$ )

### Nosná konstrukce

Stavební stav:

V - Špatný (koefic.  $a=0.8$ )

Použitelnost: III - Použitelné s výhradou

### Poznámka ke stavu a použitelnosti

REKONSTRUKCÍ DO 2 LET ...

IZOLACE,SVRŠEK MOSTU .. LZE

MOSTUPRODLOUŽIT ŽIVOTNOST O

DESÍTKYLET

## Zatížitelnost

Způsob zjištění zatížitelnosti:

V – EN (Zatížitelnost stanovená podrobným statickým výpočtem)

$V_n = 32.0t$

$V_r = 60t$

$V_e = 100t$

Max.nápravový tlak = 12.5t

### Poznámka k zatížitelnosti

V 10/2016 byla na mostě provedena zatěžovací zkouška .. most se chová pružně a NK je po statické stránce v pořádku. OVŠEM JE TO JEN OTÁZKA ČASU (DO 2-3 LET!!) KDY SE ZÁVADY PROJEVÍ I NA STATICE MOSTU !!

Stanovený termín další hlavní prohlídky: 2022

**Závěr z průzkumu – Záznam ze zatěžovací zkoušky mostu - Mostní a silniční, s.r.o., 9/2016**

Na základě objednávky č. NV2016-032 z 15. srpna 2016 byla pracovníky firmy Mostní a silniční, spol. s r.o. provedena zkouška mostu při zatížení (zjednodušená statická zatěžovací zkouška mostu) na ulici Marie Majerové v Třebíči. Jedná se o třípolový most překračující Týnské údolí. Nosnou konstrukci tvoří v každém poli 8 kusů předpjatých prefabrikovaných nosníků I-73.

Na základě dohody s objednatelem byl předpokládaný termín (konec srpna) posunut do podzimních měsíců, kdy jsou rozdíly teplot mezi dnem a nocí výrazně menší a vyhodnocení zkoušky má výrazně větší vypovídací schopnost.

Krátce před zkouškou byl z výsuvné plošiny detailně prohlédnut spodní líc nosné konstrukce prostředního (nejdelšího) pole a byl fotograficky dokumentován stav příčných montážních spár (nejkritičtější místo konstrukce). Kompletní fotodokumentace bez komentáře je na přiloženém CD.

Výpočet teoretických průhybů provedla firma Dopravoprojekt Ostrava, byl k dispozici před zkouškou a je přílohou č. 1 této zprávy. Zde je mj. také uvedena účinnost zkušebního zatížení.

Po jejím provedení, vyhodnocení a porovnání s teoreticky vypočtenými průhyby lze konstatovat:

1. Poměr změřených trvalých ( $y_t$ ) složek deformací k celkovým ( $y_{tot}$ ) změřeným hodnotám deformací je pod hranicí 0,2. **Most se chová celkově pružně a splňuje základní požadavek ČSN 73 2030.**
2. Z hlediska dalšího posuzování dle ČSN při porovnání skutečně naměřených ( $y_e$ ) a teoreticky vypočtených ( $y_{cal}$ ) deformací nevyhovují krajní, ale i některé vnitřní nosníky. U krajních jsou skutečné průhyby větší (než teoretické) u vnitřních jsou menší. **Skutečná příčná tuhost konstrukce z nosníků I-73 je tužší, než předpokládá výpočtový model.** Konstrukce se chová „jako tuhá deska“ rozdíly v deformacích mezi krajními a vnitřními nosníky jsou malé.
3. Změřené deformace, jako podklad pro stanovení poměrného přetvoření, měřené v 1. příčné (montážní) spáře 7. nosníku ve 2. poli jsou v místě spáry přibližně dvakrát větší, než za spárou. Patrné je to z grafů na str. 22 a 37.
4. Zkouška byla provedena v noci z 26. na 27. října 2016. Venkovní teploty, teploty v dutině mezi nosníky a vlhkosti vzduchu byly průběžně zaznamenávány (jsou v grafech na stranách č. 11 a 12). Lze konstatovat, že rozdíly byly minimální a neměly žádný vliv na výsledek zatěžovací zkoušky.
5. Most ev.č. 590266-M-01 přes Týnské údolí na ulici Marie Majerové v Třebíči se chová celkově pružně. Jeho oprava (spočívající především ve výměně mostních závěrů a položení nové celoplošné izolace) je smysluplná a je reálný předpoklad, že most může ještě řadu let bezpečně sloužit.

V Brně dne 28. listopadu 2016

Ing. Igor Suza  
a kolektiv

#### **b) účel užívání stavby,**

Účelnost stavby:

Opravou se nezmění podmínky, které by měly vliv na krajinu, zdraví a životní prostředí.

Realizací stavby dojde především k:

- zlepšení bezpečnosti
- zlepšení plynulosti provozu

#### **c) trvalá nebo dočasná stavba,**

Trvalá stavba.

**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,**

....

**e) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů,**

....

**f) celkový popis koncepce řešení stavby, včetně základních parametrů stavby,**

viz bod. B.2.6 b)

Návrhová rychlost odpovídá umístění objektu v intravilánu města Třebíči na místní komunikaci tj. 50km/h.

Převáděnou komunikací je místní komunikace, ulice M., směrově je silnice v místě mostu vedena v přímé.

Intenzita dopravy v místě realizace stavby nebyla zdokumentována.

**g) u změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu,**

viz bod. B.2.1 a)

**h) ochrana stavby podle jiných právních předpisů<sup>1)</sup>,**

Nejsou evidovány žádné způsoby ochrany nemovitosti.

**i) základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství s druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.,**

Odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem vozovky do dešťových vpustí v předpolích mostu a mostními odvodňovači volně pod prostor mostu, u křídla P2 je vedeno odvodnění podél chodníku skluzem do prostoru pod. Způsob odvodnění odpovídá stávajícímu řešení, dle požadavku investora.

**j) základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci, členění na etapy,**

viz. B.1 l)

**k) základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby.**

V rámci stavby nebude řešeno předčasné užívání staveb.

**l) orientační náklady stavby**

Předpoklad stavebních nákladů je 24mil. Kč. Podrobně rozpočtová část G.

## **B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení**

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

Stavba je v souladu s platným územním plánem. Stavební úpravy mostu budou prováděny v prostoru stávajícího mostu. Tyto úpravy se nachází na ploše komunikace a nezpevněných ploch v těsné blízkosti mostu a pod mostem, které jsou v souladu s hlavním využitím plochy – současné využití, není záměrem měněno.

**b) architektonické řešení-kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení**

Materiálové řešení povrchů bylo pojaté v souladu s navazujícími komunikacemi následovně:

- vozovka : živičná
- chodníky : betonová dlažba – mimo most, na mostě monolitický beton

- mosty: stávající žb. opěry a podpěry opěry na které jsou uloženy železobetonové prefabrikované předpjaté nosníky, mostní římsy a chodníky železobetonové, zábradlí ocelové se svislou výplní, barevně dle stávajícího (barva bílá+červená)

### **B.2.3 Celkové stavebně technické řešení**

#### **a) popis celkové koncepce stavebně technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech,**

viz bod. B.2.6 b)

#### **b) celkové bilance nároků všech druhů energií, tepla a užitkové vody (podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima),**

Není.

#### **c) celková spotřeba vody,**

Nároky na spotřebu vody nevznikají.

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

Projekt neřeší celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí.

Manipulaci a nakládání s odpady je nutné vyřešit dle vyhlášky č. 61/2010 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu.

Viz bod B.6 a)

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

Nejsou.

### **B.2.4 Bezbariérové užívání stavby**

Stavba dle §1 vyhlášky 398/2009 Sb. „Zabezpečení užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace“ splňuje podmínky této vyhlášky.

### **B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby**

Navržené parametry stavby splňují požadavky podle vyhlášky č. 268/2009Sb. 501/2006 Sb. v platném znění, případně vyhlášky č. 398/2009 Sb.

Navržené stavební úpravy mostů a komunikace splňují svými parametry požadavky odpovídající předpokládanému účelu použití.

Provoz na komunikaci je řešen silničním zákonem, zákonem o provozu na pozemních komunikacích a ostatními souvisejícími zákony.

Navržené stavební objekty splňují požadavky bezpečnosti za předpokladu osazení certifikovanými výrobky a dodržení projektovaných bezpečnostních prvků a jejich materiálového provedení.

## B.2.6 Základní technický popis stavebních objektů

### a) popis stávajícího stavu

viz B.2.1 a)

### b) popis navrženého řešení

Projektová dokumentace řeší stavební úpravy stávajícího mostu. Opravou se nezmění podmínky, které by měly vliv na krajinu, zdraví a životní prostředí.

#### Stavební objekty:

Č. obj.	Název objektu	Vlastník	Správce
SO 201	MOST ev.č. TR-Majer.II-04	Město Třebíč	Město Třebíč
SO 401	Přeložka veřejného osvětlení	Město Třebíč	Město Třebíč

SO 201 Most ev.č. TR-Majer.II-04

Oprava komunikace

Převáděnou komunikací je místní komunikace ul. M. Majerové, celková délka úpravy činí 170,0 bm. Délka úseku před opěrou činí 25,7m, délka vozovky na mostě 80,16m, délka vozovky za opěrou 4 činí 64,3m. Šířka stávající vozovky před opěrou 4 činí 8,8m a bude po opravě zachována a plynule napojena na vozovku na mostě která bude rozšířena na 9,4m. Za opěrou 4 bude vozovka rozšířena na šířku jako na mostě s plynulým zúžením po konec úpravy kde naváže na stávající stav. Rozšíření za opěrou 4 bude provedeno odstraněním zeleného pásu a posunem chodníku. Niveleta vozovky bude v rozsahu úpravy dodržena dle stávající s mírným nadvýšením v okolí opěry 4 s plynulým napojením na konci úpravy. Skutečná niveleta bude však známa až při realizaci po odstranění vrstev vozovky na mostě. Podélný sklon vozovky bude zachován dle stávajícího, příčný sklon vozovky střešovitý 2%.

Navržené stavební úpravy spočívají ve výměně obrusné a ložné vrstvy před a za mostem SO 201 a v místě přechodových oblastí ve výměně plné skladby vozovkových vrstev.

Vozovka – plná skladba:

<i>obrusná vrstva</i>	ACO 11+	50 mm
	Spojovací postřík PS-C 0,40kg/m <sup>2</sup>	
<i>ložní vrstva</i>	ACL 16+	50 mm
	Spojovací postřík PS-C 0,40kg/m <sup>2</sup>	
<i>podkladní vrstva</i>	ACP 16+	50 mm
	Infiltrační postřík IP-C 0,7 kg/m <sup>2</sup>	
	ŠD 0-32	150 mm
	ŠD 0-63	150 mm

	CELKEM	500mm
Skladba vozovkových vrstev v místě frézování do 100mm:		
<i>obrusná vrstva</i>	ACO 11+ Spojovací postřík PS-C 0,40kg/m <sup>2</sup>	50 mm
<i>ložní vrstva</i>	ACL 16+ Spojovací postřík PS-C 0,40kg/m <sup>2</sup> .	50 mm
	CELKEM	120mm
Oprava mostu		

### c) Založení a spodní stavba mostu

Založení – bude zachováno stávající, dle ML je most založen plošně.

Stávající závěrná zídka bude ubourána a nahrazena novou, kotvenou do úložného prahu opěry. Závěrná zídka z bet. C30/37 XF2 bude provedena s kapsou pro mostní závěry.

Křídla budou ubourána min. do úrovně úložného prahu. Dobetonávky křídel budou provedeny z bet. C30/37 XF2 do výšky nově navržené římsy.

Veškeré povrchy stávajících opěr a křídel budou očištěny vodním paprskem (min. 1000 barů), případná obnažená výztuž bude opískovaná do stříbrné barvy a opatřena pasivačním nátěrem.

Sanace povrchu **hrubou sanační maltou** (do 50 mm) se předpokládá v procentech povrchu:

Opěry, sloupy podpěr - 50%

Křídla, úložné prahy podpěr a opěr – 100%

Sanace **jemnou sanační maltou** (do 20 mm) **ve 100% povrchů všech prvků spodní stavby**. Trhliny nad 2 mm se zainjektují. V případě větších poruch na povrchu spodní stavby bude provedena kotvená dobetonávka vyztužena karisíti.

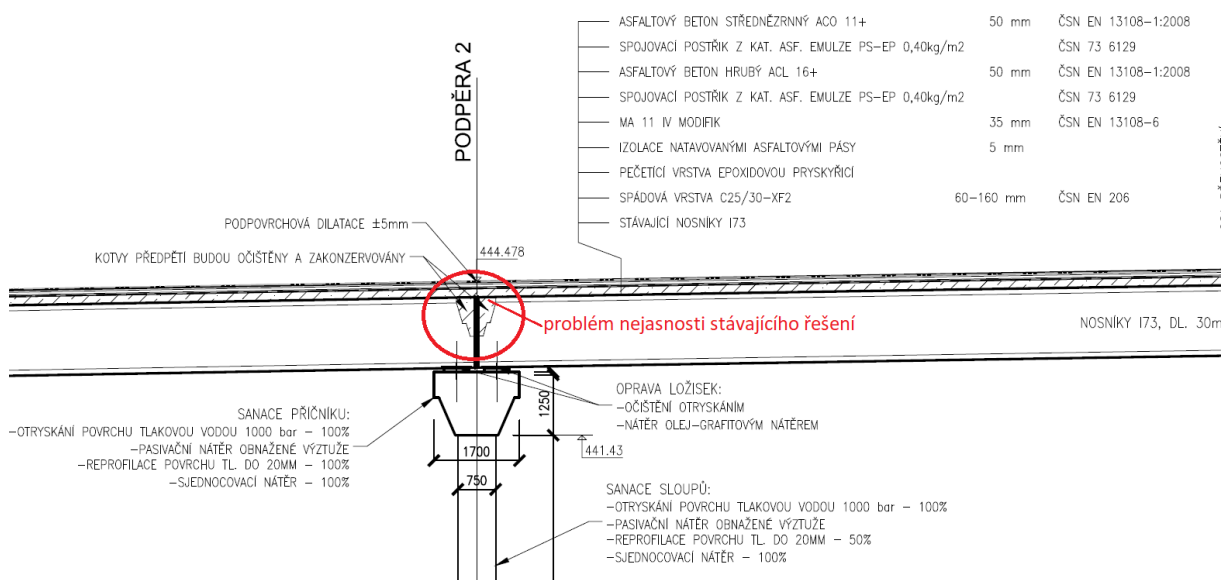
### d) Nosná konstrukce mostu

Jedná se o most o třech polích, nosná konstrukce je provedena z prefabrikovaných dodatečně předpjatých nosníků I73 se zmonolitněnými sparami, 8 kusů v každém poli. Rozpětí jednotlivých polí je 24,8+30+25 m. Šířka nosné konstrukce činí 12,0m

Po očištění nosné konstrukce na horní povrch nosníků bude provedena spádová nová vrstva z betonu C25/30-XF2 střešovitého sklonu s protispády pod římsami. Spádová vrstva je navržena v tl. 60-160mm tak aby byla maximálně dodržena niveleta mostu a přitom bylo reálné osadit nové mostní odvodňovače. **Odstranění stávající spádové vrstvy je nutné provést přesně na horní povrch prefabrikovaných nosníků, které nesmí být narušeny! Toto je veliké úskalí opravy mostu, které musí být provedeno přesně i za cenu vyšších nákladů (např. bourání stávající spádové vrstvy ručně, více nájezdů malé frézy apod...) Pracovní postup vybourání spádové vrstvy je věcí zhotovitele a bude před započítím prací konzultován s projektantem a zástupci investora.** Mostní odvodňovače osazované do nové spádové vrstvy je nutné zvolit s co nejmenší stavební výškou (spádová vrstva musí mít co nejnižší tloušťku). Nová spádová vrstva bude kotvena k NK v místě podélných spár vždy 2-mi řadami vlepané výztuže. Okraje spádové vrstvy budou kotveny kotvičkami vlepanými do krajních nosníků (po prověření projektantem na stavbě).

Výslovně upozorňujeme, že se pohybujeme v opravě mostu, kdy nejsme schopni bez zásahu do stávající konstrukce poznat všechny detaily. Jedním z nich i prostor nad středními pilíři, kdy rok postavení, typ konstrukce, způsob dilatací a způsob uložení mostu vzbuzuje dojem,

že nosná konstrukce je nad středními pilíři propojená tzv. pérovou deskou. ( v dnešní podobě něco podobného řeší TP54) . Detailní technické řešení bude možné určit až po odbourání vozovkových vrstev a odhalení povrchu NK. Prvotně půjde o to ochránit znovu kotvy předpětí. Proto musíme odstranit všechny později dobetonovávané vrstvy a otevřít co nejvíce prostor kolem kotev. Zpětně dobetonujeme takový tvar, který umožní zachovat stávající statické a deformační schémata a bude chránit kotvy před průsakem vody .



#### e) Ložiska

Stávající hrncová ložiska budou pouze očištěna, odrezivěna a opatřena novým olej-grafitovým nátěrem.

#### f) Mostní závěry (včetně požadovaného rozsahu pohybu)

Most bude opatřen podpovrchovým mostním závěrem  $\pm 5\text{mm}$  u opěry 1 a povrchovým mostním závěrem  $\pm 50\text{mm}$  u opěry 4. Nad podpěrami je uvažováno s možnými podpovrchovými dilatácemi  $\pm 5\text{mm}$ . Mostní závěry budou osazeny do kapes v nosné konstrukci a závěrných zídkách.

#### g) Izolace a ochrana povrchu nosné konstrukce (pod vozovkou a pod římsou)

Povrch nosné konstrukce musí být před pokládkou izolace vyspádován s ohledem na odvodnění. V případě výskytu smršťovacích trhlin na povrchu nové spádové vrstvy nebo na stávající nosné konstrukce mostovky je nutné provést utěsnění trhlin podle projektové dokumentace ve shodě s ČSN 73 6242 a TKP kap. 31. Při šířce trhlin nad 0,2 mm se trhliny utěsňují materiálem pro kotevní impregnační nátěr ve shodě s TKP kap. 31, trhliny menší než 0,2 mm se neošetřují. Tyto sanace jsou součástí úpravy povrchu před provedením izolace na nosné konstrukci stejně jako **obrokování**.

Po zhotovení mostovky (případně před zahájením izolačních prací) se provádí zaměření povrchu mostovky. Pro posouzení se použijí výšky povrchu mostovky a příčný sklon. Body

budou zvoleny v řezech maximálně po 2 m, a vždy minimálně 5 bodů v řezu. Zaměřené hodnoty budou předány projektantovi k vyhodnocení odchylek proti projektovanému stavu.

Izolace mostu je celoplošná z izolačního pásu jednovrstvého tl. 5 mm **na pečetící vrstvu ze speciální epoxidové pryskyřice**. Izolace mostovky musí být z materiálu, u kterého nedojde k tepelné degradaci při pokládce vozovkových vrstev.

V prostoru pod římsou je navržena ochrana izolace v tl. 5 mm z asfaltového pásu s hliníkovou vložkou, celoplošně lepeného do asfaltového nátěru za horka. Na chodníku je ochrana asf.pásem doplněna v oblasti úžlabí polymerbetonem.

Izolace bude odvodněna trubičkami DN 50 v max. vzdálenosti 6,0 m. Mimo odvodňovací trubičky bude izolace odvodněna žebry z drenážního polymerbetonu šířky 150 mm.

Povrch betonu před zahájením izolačních prací musí být očištěn a povrchová vrstva musí vykazovat pevnost v odtrhu min. 1,50 MPa.

Bude zajištěna celistvost izolací, nepropustnost, dobrá odolnost proti mechanickému namáhání a přilnavost ke konstrukci. Bude zajištěno její odvodnění a vyloučeno stékání vody po konstrukci. Pracovní spáry musí být ošetřeny přetmelením do drážky nebo chráněny nataveným izolačním páskem.

#### **h) Vozovka**

Na mostě je navrženo následující souvrství dle ČSN 73 6242 str. 12:

<i>obrusná vrstva</i>	ACO 11+ Spojovací postřik PS-C 0,40kg/m <sup>2</sup>	50 mm
<i>ložní vrstva</i>	ACL 16+ Spojovací postřik PS-C 0,40kg/m <sup>2</sup>	50 mm
<i>ochrana izolace</i>	MA 11 IV MODIFIK	35 mm
<i>izolační vrstva</i>	Izolace asf. pásy Pečetící vrstva	5 mm
CELKEM		140mm

#### **i) Vybavení mostu - nové**

##### **Římsy**

Mostní římsy jsou navrženy monolitické železobetonové. Římsy jsou navrženy v šířce 0,9m a 2,4 m pro chodník, výška obruby bude 0,15 m nad povrchem vozovky. Římsy budou kotveny dodatečně osazenými speciálními kotvami M24 do vývrtu. Horní povrchy jsou vyspádovány ve sklonu 4,0% a 2,5% pro chodník směrem do vozovky. V místě styku římsy s vozovkou bude provedena prořezávka vyplněna asfaltovou zálivkou. Na římsě bude proveden ochranný nátěr typu S4 (OS-C). V římsách budou osazeny PVC chráničky pro převedení inž. sítí v počtu dle požadavku investora. Do horního povrchu římsy bude kotveno zábradlí.

##### **Zábradlí**

Na mostní římsy bude osazeno nové mostní ocelové zábradlí se svislou výplní. Zábradlí bude provedeno s odlišnou barvou „rámu“ a výplně. Uvažované barvy jsou bílá a červené, přesné barevné řešení vybere investor. Výška zábradlí od povrchu římsy je 1,3 m.

##### **Odvodnění**

Odvodnění vozovky je zajištěno příčným a podélným sklonem vozovky do mostních odvodňovačů.

Izolace nosné konstrukce bude odvodněna trubičkami odvodnění, které budou osazeny do vývrtu dle PD v rastru cca 5,0m. Budou osazeny v úžlabí nosné konstrukce. Kde bude provedena také vrstva z drenážního polymerbetonu.

Izolace

Veškeré betonové konstrukce pod terénem budou izolovány dvěma vrstvami asfaltového nátěru na penetrační nátěr a ochráněny vrstvou geotextilie.

Úpravy terénu,

Okolí křídel bude opevněno **dlažbou z kamene do betonu v celk tl. 400mm** (200mm kamenná dlažba, 100mm podkladní beton, 100mm štěrkopískový podsyp). Opevnění svahu bude provedeno v rozsahu dle PD. Rovněž bude kamenem do betonu opevněn prostor u pat středních pilířů.

### **B.2.7 Základní popis technických a technologických zařízení**

Stavba nebude vybavena technologickým zařízením.

### **B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení**

Stavba zajišťuje dostupnost požární techniky ke všem objektům nacházejícím se v řešené lokalitě.

Minimální šířka řešených komunikací a požárních přístupových cest není menší než 3,0 m.

Během doby výstavby i po ní bude zabezpečen přístup pro vozidla požární a záchranné služby.

### **B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana**

Jedná se o rekonstrukci - stavba nevyžaduje žádné požadavky na energie.

### **B.2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí**

Vzhledem k typu stavby není zajištěno větrání, vytápění, zásobování vodou.

Ve stávajícím stavu i ve stavu výhledovém je dominantním zdrojem hluku provoz motorových vozidel na silnici.

Hluková studie nebyla zpracována. Realizací stavebních úprav nedojde ke zhoršení hlukové zátěže chráněných prostor

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

#### **a) ochrana před pronikáním radonu z podloží**

Vzhledem k charakteru navržené stavby není řešeno.

#### **b) ochrana před bludnými proudy**

Není řešeno.

**c) ochrana před technickou seizmicitou**

Stavba se nenachází v seizmické oblasti.

**d) ochrana před hlukem**

Stavbu není třeba chránit před hlukem.

**e) protipovodňová opatření**

Stavba se nenachází v záplavovém území.

Protipovodňová opatření nejsou součástí stavby.

**f) ochrana před ostatními účinky – sesuvem půdy, vlivem poddolování, výskytem metanu apod.**

Ostatní účinky nejsou známy.

## **B.3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU**

**a) napojovací místa technické infrastruktury,**

S řešenou stavbou nesouvisí jiná stavba.

**b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky**

S řešenou stavbou nesouvisí jiná stavba.

## **B.4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ A ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE**

**a) popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace**

Jedná se o opravu stávajícího mostu. Dopravní řešení zůstává stávající, vozovka bude rozšířena ze stávajících 8,0m na 9,4m. Stavba dle §1 vyhlášky 398/2009 Sb. „Zabezpečení užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace“ splňuje podmínky této vyhlášky.

**b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu**

Oprava komunikace je součástí veřejné dopravní infrastruktury.

**c) doprava v klidu**

V místě stavby nejsou navržena parkovací stání.

## **B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV**

### **a) terénní úpravy,**

V prostoru dotčeném stavbou bude provedeno kácení a mýcení křovin v okolí opěr a podpěr, celková plocha mýcení 128,6 m<sup>2</sup>.

Hodnota kácených dřevin nebyla stanovena.

V rozsahu stavby bude provedeno sejmutí drnu.

### **b) použité vegetační prvky,**

Nové vegetační prvky nebudou osazeny.

### **c) biotechnická, protierozní opatření,**

Okolí křídel, opěr a podpěr bude opevněno dlažbou z kamene do betonu v celk tl. 400mm (200mm kamenná dlažba, 100mm podkladní beton, 100mm štěrkopískový podsyp) v rozsahu dle PD.

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

Stavba nenarušuje ekologické vazby v krajině. V zájmové lokalitě se nenachází žádné památné stromy. Stavba svým provozem negativně neovlivňuje rostliny a živočichy v okolí.

Ovzduší – stavba nebude mít škodlivý vliv na ovzduší.

Hluk – zvýšené hladiny hluku souvisí pouze se stavbou. Následný provoz nevyvolá potřebu řešení ochrany proti hluku.

Voda – stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody. K dočasnému zhoršení životního prostředí v dané lokalitě dojde pouze při provádění stavby, a to pohybem stavebních mechanismů, jejich hlukem a zvýšenou prašností. Při provádění zemních prací a s tím spojeným pohybem stavebních mechanismů dojde ke znečištění povrchu vozovek přilehlých komunikací. Povinností dodavatele stavebních prací je jejich průběžné čištění.

Odpady - Původci vznikajících odpadů budou právnické a podnikající fyzické osoby, které budou provádět úpravu území a vlastní výstavbu. Tyto subjekty budou mít povinnost nakládat s odpady podle platné legislativy (podle zákona č. 185/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů), vyhláškou č. 381/2001 Sb. a MŽP č. 93/2016 Sb., (Katalog odpadů) a vyhláškou č. 376/2001 Sb., O hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

Druhy odpadů, jejichž produkce se předpokládá budou upřesněny v dalším stupni PD. Pro bližší určení druhu produkováných odpadů se vychází ze zkušeností s obdobnými stavbami. Nelze však vyloučit, že některé odpady mohou být v průběhu realizace stavby zařazeny do jiné skupiny například zjištěním specifických vlastností. Vzniklé odpady budou předány přednostně k využití, posléze pak k odstranění osobou oprávněnou ke sběru a výkupu odpadů. Manipulaci a nakládání s odpady je nutné vyřešit dle vyhlášky č. 61/2010 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu

Pokud odpad obsahuje nebezpečné látky (složky), je recyklace odpadů možná pouze za předpokladu, že součástí recyklačního procesu je i odstranění nebezpečných látek (složek) z těchto odpadů.

Další fáze nakládání s uvedenými druhy nebezpečných odpadů (manipulace, doprava a zneškodnění) budou zajištěny dodavatelským způsobem přímo osobami k těmto činnostem oprávněnými dle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění z 15. května 2001 a vyhláškou 383/2001 o podrobnostech nakládání s odpady ze 17. října 2001, s účinností dnem 1. 1. 2002. Smlouvy s konkrétními právníky osobami, které budou zajišťovat využití, nebo zneškodnění uvedených druhů odpadů budou uzavřeny subjekty provádějícími stavbu.

V rámci ochrany půdy bude sejmuta před stavbou orniční vrstva, která bude použita pro ozelenění přilehlých ploch.

Odpady vznikající během stavby:

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kategorie odpadu
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O
15 01 02	Plastové obaly	O
15 01 03	Dřevěné obaly	O
15 01 04	Kovové obaly	O
17 01 01	Beton	O
17 01 02	Cihly	O
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod č. 17 01 06	O
17 02 01	Dřevo	O
17 02 02	Sklo	O
17 02 03	Plasty	O
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O
17 04 05	Železo a ocel	O
17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 10	O
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O
20 02 03	Jiný biologicky nerozložitelný odpad	O
20 03 01	Směsný komunální odpad	O

## B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA

Vzhledem k charakteru stavby není součástí PD.

## B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

### B.8.1 Technická zpráva

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

Dodavatel stavby si smluvně zajistí požadovaný odběr energií a dohodne detailní způsob staveništního odběru se stavebníkem, případně i s příslušným správcem sítě.

#### b) Odvodnění staveniště

Není předmětem dokumentace.

### c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Po dobu výstavby bude využívána sousední větev dálnice.

### d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Po dobu provádění stavby by nemělo docházet k nadměrnému zatížení okolí hlukem, prachem nebo jinými způsoby. Zhotovitel stavebních prací je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu a jejichž hlučnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení. Při stavební činnosti bude nutno dodržovat povolené hladiny hluku pro dané období stanovené v NV č.148/2006 O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů.

Při dodržení výše uvedeného nebude mít provádění stavby negativní vliv na okolní stavby a pozemky.

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

Nejsou žádné požadavky na související asanace, demolice a kácení dřevin.

### f) Maximální zábory pro staveniště (dočasné / trvalé)

V rámci výstavby mostu nezasáhneme do pozemků ZPF. Do pozemků s funkcí lesa nezasáhneme.

Před zahájením prací je stavebník povinen zajistit zřetelné vyznačení hranic záboru tak, aby nedocházelo k neoprávněnému záboru další zemědělské půdy. Nesmí dojít k narušení okolních soukromých pozemků a musí zůstat zachována jejich přístupnost.

### g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy,

Stavbou nevznikají požadavky na úpravu staveniště a okolí pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Výstavbou nebudou dotčeny stavby určené pro bezbariérové užívání.

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

V rámci komplexu činností, které budou prováděny a které lze v rámci realizace stavby „**Rekonstrukce most ev.č. TR-Majer.II-04 přes Týnské údolí na ulici Marie Majerové v Třebíči**“ předpokládat, bude vznikat řada odpadů, jejichž druhy jsou uvedeny v následujících tabulkách.

V průběhu výstavby lze v prostoru hlavního staveniště s vysokou pravděpodobností očekávat vznik následujících druhů odpadů:

Druh	Název	Kategorie
030104	piliny, hobliny, odřezky, dřevo, dřevotřískové desky a dýhy obsahující nebezpečné látky	O
030105	piliny, hobliny, odřezky, dřevo, dřevotřískové desky a dýhy, neuvedené pod číslem 03 01 04	O
080111	odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	N

Druh	Název	Kategorie
080113	Kaly z barev nebo z laků obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	N
080199	odpady jinak blíže neurčené	-
120102	ostatní železný kov	O
120104	ostatní neželezný kov	O
120113	odpad ze svařování	O
120104	ostatní neželezný kov	O
120105	plast	O
140103	ostatní rozpouštědla a/nebo jejich směsi	N
150101	papírový a/nebo lepenkový obal	O
150102	plastový obal	O
150103	dřevěný obal	O
150104	kovový obal	O
150105	kompozitní obal	O
150106	směs obalových materiálů	O
170101	beton	O
170302	asfalt bez dehtu	O
170601	izolační materiál s obsahem azbestu	N

Činnosti, při kterých budou vznikat odpady na místě výstavby uvedených částí komunikací, lze charakterizovat takto:

- demolice částí stávajících vozovek a pozemních objektů
- demolice části objektu mostu
- výstavba části objektu mostu
- pokládání jednotlivých vrstev komunikací
- případné řešení havarijních situací (např. únik PHM z dopravních prostředků a stavebních mechanismů)

#### i) Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Během výstavby budou probíhat zemní práce, případné deponie budou na zřízeny na skládkách zhotovitele mimo staveniště, případně přímo na staveništi po dohodě se stavebníkem.

#### j) Ochrana životního prostředí při výstavbě

Zhotovitel stavebních prací je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu a jejichž hlučnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení. Při stavební činnosti bude nutno dodržovat povolené hladiny hluku pro dané období stanovené v NV č.148/2006 O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů.

**k) Stanovení podmínek pro provádění stavby**

Během výstavby bude dbáno na minimalizaci dopadu na životní prostředí a toku.

**l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,**

Stavbou nebudou dotčeny žádné jiné stavby.

**m) Zásady pro dopravní inženýrská opatření**

Oprava mostu bude probíhat za úplné uzavírky v celé délce úpravy.

Objízdná trasa bude vedena po ulicích Tábořská, Míčova a Kpt. Jaroše. Podrobné DIO včetně příslušných povolení PČR předloží zhotovitel stavby před jejím zahájením.

**n) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby – řešení dopravy během výstavby**

Speciální podmínky nejsou, objízdná trasa viz. předchozí bod.

**o) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu,**

Předpoklad umístění zařízení staveniště na upravované ulici M. Majerové za koncem úpravy. Při tomto umístění bude nutné dočasně přesunout autobusovou zastávku blíže směrem k hotelu Atom.

**p) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny**

Předpokládané zahájení stavby je v roce 2022. Celková doba výstavby je odhadována na 5 měsíců.

S řešenou stavbou nesouvisí jiná stavba.

## **B.8.2 Závěr**

Přechodné dopravní značení je nutné předem odsouhlasit s PČR. Objízdné trasy budou stanoveny před začátkem výstavby s ohledem na stavební práce probíhající na okolních komunikacích.

V Moravských Budějovicích 12/2020

Ing. Tomáš Dvořák