


Investor:  <b>Statutární město Teplice</b>  Náměstí Svobody 2 415 95 Teplice	
---	---

# B

# PDPS

Zodp. projektant: <b>Ing. Milan Sedlák</b> 	Kontroloval: <b>Ing. David Mičák</b> 	Zhotovitel dokumentace: <b>MIDAKON</b>  Na Návsí 18/4, Brno, 620 00 IČO: 089 27 677, DIČ: CZ089 27 677 email:midakon@midakon.cz	
Vypracoval: <b>Ing. Milan Sedlák</b> 			
Investor: <b>Statutární město Teplice</b>			
Místo: <b>Teplice</b>	Stupeň: <b>PDPS</b>	Datum: <b>01/2025</b>	Počet A4: <b>A4</b>
Akce: <b>Rekonstrukce mostního objektu ev.č. 2c - M1 - Pytlíkova cesta, Teplice</b>  Objekt:	Měřítko: <b>1:</b>  Číslo zakázky: <b>2313</b>	Paré:	
Název: <b>SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>	Č. výkresu: <b>B</b>		

## **B – SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA**

### **OBSAH:**

<i>1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY</i>	<i>2</i>
<i>2. CELKOVÝ POPIS STAVBY</i>	<i>7</i>
<i>3. PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU</i>	<i>16</i>
<i>4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ</i>	<i>16</i>
<i>5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV</i>	<i>16</i>
<i>6. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA</i>	<i>17</i>
<i>7. OCHRANA OBYVATELSTVA</i>	<i>18</i>
<i>8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY</i>	<i>18</i>
<i>9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ</i>	<i>21</i>

## 1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY

### a) Charakteristika území a stavebního pozemku

Stávající most ev. č. 2c – M1 převádí místní komunikaci „Pytlíkova cesta“ přes silnici I/8. Most se nachází jihovýchodně od centra města Teplice v extravilánu městské části Prosetice. Území je v dané lokalitě mírně svažité. Na straně opěry 1 dotčeného mostu se nachází pozemky ve svahu porostlé listnatými dřevinami. Mezi podpěrami 2 a 3 je silnice I/8. Tato komunikace je v tomto úseku v zářezu výše zmíněného svahu a je směrově nerozdělená s dvěma pruhy a přídatným třetím pruhem pro odbočení na blízkou čerpací stanici. Za opěrou 4 dotčeného mostu se nachází pokračování zarostlého svahu s patou končící v místě v těsné blízkosti před železniční tratí a dále před areálem čerpací stanice.

V území dotčeném rekonstrukcí mostu byl zjištěn výskyt inženýrských sítí – podzemní vedení kabelu veřejného osvětlení ve vlastnictví společnosti ÖMV. V blízkém okolí stavby se nachází dále komunikační kabely DOK+TK společnosti ČD Telematika. Stavební pozemek se nachází na pozemcích vlastněných městem Teplice, Českou republikou v zastoupení ŘSD a SŽ.

V okolí mostu se nachází vzrostlé stromy, u kterých bude muset dojít kvůli výstavbě ke kácení. Žádný ze stromů nemá obvod kmene ve výšce 130 cm větší než 80 cm.

### b) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací

Jedná se o rekonstrukci stávajícího mostu, stavba není řešena v ÚPD

### c) Geologická charakteristika

Dotčený most se nachází 831 m JZ směrem od kóty 251 m n.m. Písečný Vrch. Jedná se o most ev. č. 2c-M1 přes hlavní tah na Teplice (E442). Původní terén je zde svažité k SV. Terén je upraven zářezem pro silnici. Přibližně 200 m západně od mostu byl terén narušen malými lomy pravděpodobně na vápnitý slínovec až vápenec jílovitý. Nadmořská výška v místě mostu 220 – 228 m.n.m.

Podloží zájmové lokality tvoří marinní jílovité vápence a slínovce české křídové pánve. Tyto horniny nasedají na svrchně karbonské vulkanity ryolitického až trachytového složení. Jedná se zpravidla o zpečené tufy (ignimbrity). Zlomová tektonika v oblasti sleduje směr založení třetihorní sladkovodní jíly a písky, nebo je proráží tělesa třetihorních bazických vulkanitů. V širším okolí studované lokality (asi 1300 m západně) jsou v geologické mapě dokumentované sesuvy v hlinitokamenitém kvarterním deluviu. V místě mostu nebyly rozeznány žádné známky sesuvů.

Kvartérní pokryv je zde mělký, a z velké části odtěžený pro stavbu zářezu silnice. Má charakter jílu se slabou písčitou příměsí.

Polohy navážek zde dosahují pouze zanedbatelné mocnosti do 0,4 m

Oběh podzemní vody má v dané oblasti složitý průběh. Důvodem je zejména složitá tektonika v závislosti na četných vulkanitech a v neposledním řadě blízkost podkrušnohorské pánve. Výskyty podzemní vody lze očekávat v prostředí ryolitů nacházejících se v hloubkách

od cca 30 m pod stávajícím terénem (v podloží křídových hornin). Z hydrogeologického hlediska lze očekávat puklinový kolektor podzemní vody, nacházející se v hloubkách vyšších desítek metrů (odhad 30–80 m). Kolektor má napjatou zvědeň. V oblasti se vyskytují léčivé prameny, a teplé prameny (teplíce). Kolektor nebude zastižen plánovanými pracemi spojeným se založením mostu.

Prevažující směr proudění podzemní vody nelze jednoznačně určit. Trvalé výskyty podzemní vody (na základě geologické a morfologické situace) očekávány od úrovně více než 30 m.

*d) Výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů*

○ Mostní prohlídka

Stavební stav mostu byl stanoven hlavní prohlídkou mostu, kterou provedl Radek Škultéty v 04/2022. Vzhledem k velkému množství zjištěných závad doporučuje zpracovatel mostní prohlídky provést celkovou opravu mostního objektu v období do tří let. Investor rozhodl o demolici stávajícího mostu a jeho náhradou za most nový.

○ Posouzení asfaltových směsí dle vyhlášky 130/2019

Na mostě byl proveden jádrový vývrt ve vozovce, kdy odebraný vzorek asfaltových vozovkových vrstev byl zaslán na rozbor v laboratoři s cílem zjistit celkové množství polyaromatických uhlovodíků (PAU) pro zjištění kvalitativní třídy znovuzískaných asfaltových směsí dle vyhlášky č. 130/2019 sb. o kritériích, při jejichž splnění je asfaltová směs vedlejším produktem nebo přestává být odpadem.

Na základě výsledků analýzy asfaltu a zjištěné hodnoty 0,312 mg PAU na kg sušiny lze konstatovat, že obsah PAU ve vyšetřovaném vzorku odpovídá kvalitativní třídě ZAS-T1. Tuto znovuzískanou asfaltovou směs lze použít způsobem, který udává §4, 5 a 6 vyhlášky 130/2019 sb. v platném znění. Kompletní výsledek ze zkoušky posouzení PAU je přílohou této zprávy.

○ Znalecký posudek – posouzení hodnoty trvalého porostu dřevin v místě stavby

V důsledku stavby dojde ke kácení stromů a dřevin které rostou v těsné blízkosti mostu. Z tohoto důvodu byl proveden průzkum výskytu dřevin v dané oblasti a poté vypracován znalecký posudek s detailním popisem všech dotčených dřevin a posouzením jejich hodnoty. Tento posudek vypracoval Ing. Michal Nechanický, 09/2023 a je součástí této projektové dokumentace.

*e) Ochrana území podle jiných právních předpisů*

Most ev.č. 2c-M1 není zapsán na státním seznamu nemovitých památek.

V okolí mostu byly zjištěny inženýrské sítě – podzemní vedení kabelu veřejného osvětlení ve vlastnictví společnosti ÖMV. V blízkém okolí stavby se nachází dále komunikační kabely DOK+TK společnosti ČD Telematika.

Stavba svou polohou zasahuje do ochranných pásem přírodních léčivých zdrojů: Teplice v Čechách, I B a II C . Plánovaný záměr založení mostu ev. č. 2c-M1 v katastrálním území Prosetice, by dle všech předpokladů neměl tyto vody narušit. Založení mostu nebude v

kontaktu s podzemní vodou. Parcela nezasahuje do zvláště chráněných území (dle zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny), neleží v poddolované oblasti.

Stavba zasahuje svojí polohou do ochranného pásma silnic a dále drah.

#### 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.

Národní kulturní památky a jejich soubory nebudou stavbou dotčeny.

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

Most neleží v záplavovém území.

Poddolovaná území se v místě stavby nenachází.

g) 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. Není nutná ochrana okolí stavby.

*h) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin*

Stávající most ev.č. 2c-M1 bude kompletně demolován (SO 001). Zhotovitel je povinen postupovat podle zhotovitelem navrženého „Technologického předpisu demolice“, který bude schválen projektantem a TDI před započatím demolice. V důsledku stavby dojde i ke kácení stromů a dřevin které rostou v těsné blízkosti mostu. Dojde ke kácení 7 stromů s obvodem kmene od 40 cm do 80 cm. Na ploše 520 m<sup>2</sup> dojde k vykácení dřevin, které mají obvod kmene do 40 cm. Jedná se o listnaté stromy a keře, které se v dané lokalitě nachází. Žádný ze stromů nemá obvod kmene ve výšce 130 cm větší než 80 cm.

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

Stavbou mostu nejsou dotčeny lesní pozemky s ochranou PUPFL ani zemědělské pozemky s ochranou ZPF.

*j) 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.

*k) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice*

V současné době nejsou známy žádné probíhající či připravované stavby v zájmovém území týkající se dopravní infrastruktury.

*l) Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje*

Stavba bude umístěna na těchto pozemcích:

Katastrální území Prosetice: 437/2, 440/3, 438, 446, 439/1, 439/3, 440/2

*m) Seznam pozemků, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo*

Katastrální území Prosetice: 437/2, 440/3, 438, 446, 439/1, 439/3, 440/2

*n) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření*

Během výstavby dojde ke sledování sedání mostu a ocelové nosné konstrukce. V rámci projektové dokumentace pro realizaci stavby je nutné provést výpočet nadvýšení ocelové konstrukce. Po výstavbě budou prováděna další sledování dle požadavku investora.

*o) Možnosti napojení stavby na veřejnou a technickou infrastrukturu*

Stavba bude napojena na stávající silniční síť. Výstavby mostu bude provedena za úplné uzavírky komunikace.

## 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. Most se nachází na místní komunikaci. Most je navržen jako rám s šířkou mezi obrubami na mostě 5,0 m.

#### b) Účel užívání stavby

Jedná se o mostní objekt na místní komunikaci.

#### c) Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o trvalou stavbu.

#### 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 odchýlným řešením z platných předpisů a norem.

#### e) Závazná stanoviska dotčených orgánů

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

#### f) Celkový popis koncepce stavby

Zastavěná plocha / obestavěný prostor – 650 m<sup>2</sup>.

Návrhová rychlost – 90 km/h.

Šířkové uspořádání – volná šířka mezi obrubami 5,00 m

#### g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba není chráněná podle jiných právních předpisů.

Při stavbě mostu nedojde ke změně intenzity dopravy. Stávající intenzita dopravy byla zjišťována pomocí sčítání dopravy na mostě, které prováděl investor na jaře a v létě roku 2022, dvakrát po dobu jednoho měsíce. Sčítání prokázalo že průměrná intenzita provozu je 55 vozidel/den.

#### h) Základní bilance stavby

Pro vyhotovení díla dojde k použití betonových směsí, betonářské výztuže, oceli, asfaltových směsí, zemin do násypů. Dešťová voda v průběhu stavby nebude usměrňována a bude vedena po stávajících plochách.

#### i) Základní předpoklady výstavby

Investor předpokládá provedení opravy v roce 2025.



Oprava mostu bude z technologického hlediska prováděna za úplného vyloučení provozu. Délka opravy mostu je odhadována na 6 měsíců. Úplná uzavírka bude trvat max. 5 měsíců. Po dobu úplné uzavírky mostu bude doprava vedena po objízdné trase. Dokončovací práce a úpravy pod mostem mohou probíhat za obnoveného provozu po mostě. Po dokončení opravy mostu budou odstraněna všechna dočasná dopravní značení. Doba dopravních omezení bude menší než samotná délka opravy.

**Během demolice mostu a dalších 3 jednotlivých fází výstavby bude muset dojít během 4 víkendů k uzavření silnice I/8 pod mostem** – jedná se o následující etapy výstavby:

- Demolice stávajícího mostu
- Pokládka nových ocelových nosníků na vybudované opěry (včetně montáže bednění)
- Betonáž ŽB desky a příčníků
- Odstranění bednění ŽB desky + osazení lícních prefabrikátů říms

**Výše uvedené práce budou probíhat výhradně o víkendech (od soboty ráno do neděle večer), kvůli snížení dopravní zátěže na objízdné trasy. Investor požaduje po zhotoviteli maximální zkrácení doby uzavírky na silnici I/8.**

*j) Základní požadavky na předčasné užívání a zkušební provoz*

Dokončovací práce a úpravy pod mostem mohou být prováděny za obnoveného provozu po mostě. Po dokončení opravy mostu budou odstraněna všechna dočasná dopravní značení.

*k) Orientační náklady stavby*

Náklady na stavbu jsou odhadovány na cca 20.000.000 Kč bez DPH.

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

*a) Urbanismus*

Jelikož se jedná o rekonstrukci stávajícího mostu, není tato stavba uvedena v územním plánu.

*b) Architektonické řešení*

Vzhledem k umístění mostu bylo zvoleno odpovídající architektonické a výtvarné řešení – jednoduchý mostní objekt v přirozených barvách použitého materiálu – betonu. Barva ocelové konstrukce je stanovena na základě požadavku investora modrá RAL 5012.

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

*a) Popis celkové koncepce stavebně technického řešení*

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 001 – Demolice stávajícího mostu ev.č. 2c-M1 – objekt obsahuje kompletní asanaci stávajícího mostu (s výjimkou základů pod podpěrami 2 a 3)

Objekt SO 201 – Most ev.č. 2c-M1 – objekt obsahuje vybudování nového mostu a dopravně-inženýrské řešení během výstavby mostu

*b) Celkové produkované množství a druhy odpadů*

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. 477/2001 Sb., o obalech
- Zákon č. 157/2009 Sb., o nakládání s těžebním odpadem a o změně některých zákonů
- Zákon č. 541/2020 Sb. Zákon o odpadech
- Vyhláška č. 99/1992 Sb., o zřizování, provozu, zajištění a likvidaci zařízení pro ukládání odpadů v podzemních prostorech
- Vyhláška č. 8/2021 Sb. o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů
- Vyhláška č. 130/2019 Sb., o Vyhláška o kritériích, při jejichž splnění je asfaltová směs vedlejším produktem nebo přestává být odpadem – dle platného znění

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 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 § 12 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 povinna likvidovat odpad fyzická nebo právnická osoba, při jejíž činnosti odpad vzniká nebo odborná firma smluvně zavázaná k likvidaci odpadu.

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
----------	--	---

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	Množství	Způsob nakládání
17 01 01 Beton	303 t	skládka
17 03 02 Asfaltové směsi	89 t	skládka
17 05 04 Zemina a kamení	650 t	skládka
17 04 05 Železo a ocel	25 t	skládka / výkupna oceli
17 06 03 Izolace	2,5 t	skládka nebezp. odpadu

*c) Veřejné komunikační sítě*

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 zábradelní svodidlo a ocelové zábradlí.

#### **2.6. Základní technický popis stavebních objektů**

*Objekt SO 001 – Demolice mostu ev.č. 2c-M1*

Základní údaje o mostě (podle ČSN 73 6200 a ČSN 73 6220) a dle ML.

Charakteristika mostu:	Prefabrikovaný z předepnutých nosníků, na pozemní komunikaci, přes pozemní komunikaci, s konstantní výškou, se třemi mostními otvory, s neomezenou volnou výškou, jednopodlažní, nepohyblivý, trvalý, v přímé a s proměnným podélným sklonem, kolmý, směrově nerozdělený, s normovanou zatížitelností, masivní, otevřeně uspořádaný
Délka přemostění:	45,28 m
Délka mostu:	52,39 m
Délka nosné konstrukce:	46,82 m

Rozpětí:	13,18+19,64+13,23 m
Šířka mezi obrubami:	cca 4,20 m
Šikmost:	kolmý
Šířka mostu:	cca 5,40 m
Výška mostu nad terénem:	6,40 m (nad osou komunikace I/8)
Stavební výška:	1,19 m
Plocha nosné konstrukce mostu:	236,44 m <sup>2</sup>
Zatížitelnost mostu:	Není známa

Jedná se o silniční most který převádí místní komunikaci mezi obcí Kladruby a místní částí Prosetice a tvoří mimoúrovňové křížení se silnicí I/8.

Mostní konstrukce sestává ze 3 prostých polí. Nosná konstrukce je tvořena prefabrikovanými tyčovými předem předpjatými nosníky s nadbetonávkou z betonové desky. Nosníky jsou na každé podpěře uloženy bezložiskově. Vnitřní pilíře jsou kruhového průřezu s úložným prahem. Výška nosníků v krajních polích je 0,60 m, výška ve středním poli je 0,85 m.

Spodní stavba je tvořena krajními opěrami a středními pilíři. Spodní stavba je ze železobetonu. Založení je předpokládáno plošné na základových pasech a patkách ze železobetonu.

Na nosnících je provedena vrstva spárového betonu a konstrukce vozovky. Na okrajích mostu jsou provedeny betonové římsy, do kterých je kotveno zábradlí trubkové ocelové se svislou výplní. V místě mostních závěrů je vozovka na mostě potrhána, závěry jsou zřejmě podpovrchové.

Stav základů bez provedení sond nelze zjistit. Nebyly pozorovány závady způsobené poruchami základů. Na boku obou opěr u svislé spáry u napojení křídel je viditelný rozpad omítky, mapy od průsaku vody a plošné výluhy, místy již dochází k rozpadu povrchu betonu. Na úložných prazích podpěr je zřejmá koroze výztuže z důvodu nedostatečného krytí. Na spodních plochách již silná povrchová koroze výztuže. Na čelech plošné mapy od stékající vody ze spár mezi nosníky, s vápennými výluhy. Nosná konstrukce má po celé viditelné ploše nedostatečné krytí, a tudíž dochází ke korozi výztuže. Výplň mezi nosníky je lokálně vydrolená, místy vytlačená. Je zde viditelný průsak vody s tvorbou vápenných výluhů a krápníků. Nosníky mají porušené hrany. Izolace mostu je silně porušená. Vozovka je porušená trhlinami, římsy mají povrchový rozpad betonu.

Vzhledem ke špatnému technickému stavu mostu bylo rozhodnuto o jeho kompletní demolici vyjma spodní části středních pilířů a základových konstrukcí pilířů, které nebudou přímo v kolizi s novými konstrukcemi mostu.

V rámci přípravných prací na mostě se nejprve odfrézuje živičná vozovka. Poté dojde k uzavření komunikace I/8 pod mostem. Tato uzavírka bude trvat od ranních sobotních hodin a bude trvat do večerních nedělních hodin. V pondělí ráno musí být provoz pod mostem opět obnoven. Objízdná trasa bude je uvedena v příloze Dopravně-inženýrské opatření této projektové dokumentace. Po uzavření komunikace bude navezena na vozovku silnice I/8 ochranná vrstva ze sypkého materiálu (písek apod.) v tl. min. 0,5 m. Ochranná vrstva bude nasypána v celé šířce silnice až po její svahy, a to v délce 10 m (příčně k mostu). Poté dojde k vlastnímu snesení mostu.

Snesení mostu bude provedeno speciálními stroji (hydraulické nůžky), které budou postupně odstraňovat jednotlivé menší části mostu až dojde k řízenému zřícení zbytku mostu. Případně mohou být nosníky samostatně sneseny do připravené ochranné vrstvy a tam postupně demolovány. Postavení speciálního stroje před snesením nosné konstrukce musí být mimo půdorysný profil mostu.

**Stroje se nesmí během veškerých demoličních prací vyskytovat na nosné konstrukci, ani stát v těsné oblasti pod mostem nebo za opěrami mostu. Rovněž tak se žádné osoby během demolice nesmí pohybovat na mostě, pod mostem, nebo v přímé vzdálenosti za opěrami.**

**Zhotovitel před započítím bourání musí zpracovat Technologický postup bourání, který musí být schválen projektantem a TDI.**

**Postup demolice mostu:**

- Vyznačení staveniště
- Vytyčení všech inženýrských sítí
- Osazení provizorního dopravního značení
- Odstranění zábradlí, vozovky
- Ochranný zásyp vozovky pod mostem
- Demolice mostu
- Odvoz vybouraného materiálu
- Odstranění ochranného zásypu vozovky pod mostem
- Odstranění provizorního dopravního značení

Objekt SO 201 – Most ev.č. 2c-M1

Základní údaje o mostě (podle ČSN 73 6200 a ČSN 73 6220)

Charakteristika mostu:	Spražený ocelo-betonový, na pozemní komunikaci, přes pozemní komunikaci, rámový s náběhy, s jedním mostním otvorem, s neomezenou volnou výškou, jednopodlažní, nepohyblivý, trvalý, v přímé, s proměnným podélným sklonem, šikmý, směrově nerozdělený, s normovanou zatížitelností, masivní, otevřeně uspořádaný, s neomezenou volnou výškou
Délka přemostění:	33,00 m
Délka mostu:	54,26 m
Délka nosné konstrukce:	36,05 m
Rozpětí:	34,52 m
Šikmost mostu:	levá, 88,89 g

Volná šířka mostu:	5,00 m
Šířka mezi zvýš. obrubami:	5,00 m
Šířka mostu:	7,35 m
Výška mostu nad terénem:	7,05 m (nad osou komunikace I/8)
Stavební výška:	1,24 – 1,94 m
Plocha nosné konstrukce mostu:	246,93 m <sup>2</sup>
Zatížení mostu:	podle ČSN EN 1990, ČSN EN 1991
Bod křížení:	Y = 775481.105 X = 977244.723

Komunikace v dotčeném úseku se nachází před mostem v pravostranném oblouku na mostě v přímé a za mostem v levostranném oblouku. Podélný sklon stoupá směrem od začátku úseku v hodnotách od 4,14 % (stávající sklon) do 3,40 % až do vrcholového zakružovacího oblouku na mostě o poloměru 220 m. Poté klesá od hodnoty 11,61 % až na hodnotu stávajícího sklonu cesty 12,80 %. Příčný sklon na mostě je jednostranný 2,5 %, na předpolích mostu se napojuje na stávající stav.

Rekonstrukce mostu bude probíhat za úplné uzavírky místní komunikace na mostě. Doprava bude vedena po objízdných trasách, které jsou specifikovány v příloze - DIO. Nový most je navržen jako spřažená ocelo-betonová rámová konstrukce. Nosná konstrukce je tvořena čtyřmi svařovanými ocelovými nosníky tvaru I proměnné výšky, které jsou spřaženy s železobetonovou deskou tl. 250 mm a vetknuty do železobetonových opěr. Spřažená mostovka má ve střední třetině výšku 1,15 m, krajní konce jsou tvořeny náběhy s výškou ve vetknutí 1,85 m. Šířka nosné konstrukce je 6,85 m. Most je jednopolový, jeho rozpětí je 34,52 m. Založení mostu je hlubinné na vrtaných pilotách. Výkopy budou otevřené ve sklonu 1:1. Vozovka bude dvouvrstvá a na obou stranách ji budou lemovat římsy. Na pravé římse šířky 0,80 m bude osazeno ocelové zábradelní svodidlo s úrovní zadržení H2. Na levé římse šířky 1,55 m bude osazeno nízké svodidlo s úrovní zadržení H2 a na jejím okraji ocelové zábradlí. Na levé římse je navržen revizní chodník. Veřejný chodník není na mostě navržen, protože by nenavazoval na žádné chodníky v okolí. Silnice I/8 pod mostem zůstane zachována ve stávajícím stavu. Svahy před opěrami budou zpevněny kamenem do betonu. Podél pravých křídel je navrženo vytvarovat zpevnění do tvaru žlabu, pro odvodnění předpolí před a za mostem.

## **2.7. Základní popis technických a technologických objektů**

Součástí stavby nejsou žádné technologické objekty.

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

Mostní objekt bude proveden dle platných norem a předpisů. Pro vozidla IZS bude platit během výstavby zákaz vjezdu, stejně jako pro všechny ostatní vozidla. Doprava bude vedena po objízdných trasách. Součástí stavby nebudou žádná protipožární zařízení ani přístupové body s požární vodou.

## **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. Bude prováděna primární a sekundární ochrana a konstrukční opatření.

### *c) Ochrana před technickou seizmicitou*

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*

V blízkosti mostu se nenachází žádný vodní tok. Most se nenachází v záplavovém území.

### *f) Ochrana před sesuvy půdy*

Netýká se této stavby.

### *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*

Parametry nového mostu vylepšují parametry stávajícího mostu a vozovky co se týče směrových, šířkových a sklonových poměrů. Příčný sklon na mostě bude jednostranný 2,50 % s napojením na stávající sklony na začátku a konci úpravy komunikace. Podélný sklon bude proměnný s vrcholovým obloukem o poloměru 220 m na mostě. Volná šířka mostu bude 5,00 m.

*b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu*

Napojení zůstane zachováno jako ve stávajícím stavu ze místní komunikace „Pytlíkova cesta“.

*c) Doprava v klidu*

Na mostě se neřeší doprava v klidu.

*d) Pěší a cyklistické stezky*

Na mostě je uvažováno pouze s revizním chodníkem. Veřejný chodník není na mostě navržen, protože by nenavazoval na žádné chodníky v okolí.

**5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV***a) Kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada*

Při provádění rekonstrukce mostu dojde ke kácení zeleně – dojde ke kácení stromů a dřevin které rostou v těsné blízkosti mostu. Dojde ke kácení 7 stromů s obvodem kmene od 40 cm do 80 cm. Na ploše 520 m<sup>2</sup> dojde k vykácení dřevin, které mají obvod kmene do 40 cm. Jedná se o

listnaté stromy a keře, které se v dané lokalitě nachází. Žádný ze stromů nemá obvod kmene ve výšce 130 cm větší než 80 cm.

*b) Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu*

Zemní práce budou provedeny v minimálním nutném rozsahu pro provedení demolice stávajícího mostu a k výstavbě nového mostu zejména v přechodových oblastech mostu.

## **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, zeleň 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. Bilance odpadů viz bod 2.3 b) „Odpadové hospodářství“.

*b) Vliv na přírodu a krajinu*

Stavbou mostu nedojde ke zhoršení stávajícího stavu.

*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**

*g) 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 materiálů.

*h) Odvodnění staveniště*

Voda ze staveniště bude přirozeně odtékat. Během výstavby musí zhotovitel počítat s možným čerpáním povrchové vody ze dna stavební jámy.

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

*i) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu*

Staveniště bude napojeno přímo na místní komunikaci „Pytlíkova cesta“. Napojení na technickou infrastrukturu během provádění stavby provede zhotovitel dle svých zvyklostí po dohodě s investorem.

*j) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky*

Provádění stavby nebude mít vliv na jiné stavby v okolí.

Stavba se dotkne dočasným zábořem okolních pozemků, které budou po provedení rekonstrukce uvedeny do původního stavu.

*k) 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.

*l) Maximální zábory pro staveniště*

Stavba si vyžádá zábor v ploše 2123 m<sup>2</sup>.

*m) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy*

Jedná se o novostavbu ve stávajícím umístění, pěší doprava bude ze staveniště vykázána dopravním značením.

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

Viz bod 2.3, oddíl Odpadové hospodářství.

*o) Bilance zemních prací*

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

*p) 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.

*q) 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.

*r) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb*

Výstavbou nebude narušeno bezbariérové užívání jiných staveb.

*s) Zásady pro dopravní inženýrská opatření*

Přechodné dopravní inženýrské opatření je řešeno v příloze – DIO.

*t) 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 objízdné trase.

*u) 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 místní komunikace a plochách kolem komunikace 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 okolním objektům. Dopravní napojení staveniště bude možné z místní komunikace „Pytlíkova cesta“.

*v) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny*

Investor předpokládá provedení opravy v roce 2025.

Oprava mostu bude z technologického hlediska prováděna za úplného vyloučení provozu. Délka opravy mostu je odhadována na 6 měsíců. Úplná uzavírka bude trvat max. 5 měsíců. Po dobu úplné uzavírky mostu bude doprava vedena po objízdné trase. Dokončovací práce a úpravy pod mostem mohou probíhat za obnoveného provozu po mostě. Po dokončení opravy mostu budou odstraněna všechna dočasná dopravní značení. Doba dopravních omezení bude menší než samotná délka opravy.

**Během demolice mostu a dalších 3 jednotlivých fází výstavby bude muset dojít během 4 víkendů k uzavření silnice I/8 pod mostem – jedná se o následující etapy výstavby:**

- Demolice stávajícího mostu
- Pokládka nových ocelových nosníků na vybudované opěry (včetně montáže bednění)
- Betonáž ŽB desky a příčníků
- Odstranění bednění ŽB desky + osazení lícních prefabrikátů říms

**Výše uvedené práce budou probíhat výhradně o víkendech (od soboty ráno do neděle večer), kvůli snížení dopravní zátěže na objízdné trasy. Investor požaduje po zhotoviteli maximální zkrácení doby uzavírky na silnici I/8.**

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. Skutečný časový harmonogram stavby pak bude stanoven zhotovitelem dle jeho technologických možností. Harmonogram opravy bude odsouhlasen investorem.

Uvažovaný průběh stavebních prací:

- Provedení dočasného dopravního značení
- Demolice stávajícího mostu
- Výstavba nového mostu
- 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 příčným a podélným spádem s odtokem do mostních odvodňovačů a s odvedením podélnými svody do vývaříšť před opěrami a poté pomocí skluzů z betonových tvarovek do příkopů komunikace I/8.

Před opěrou 1 a za opěrou 2 budou vybudovány skluzy v rámci zpevnění kamenem do betonu za římsami a podél křídel s odvodem vody do vývaříště a poté pomocí skluzů z betonových tvarovek do příkopů komunikace I/8.



V Brně, leden 2025

Vypracoval: Ing. Milan Sedlák

Přílohy:

1. Protokol o stanovení PAU ve vozovce

LABTECH s.r.o., Zkušební laboratoř, Polní 340/23, 639 00 Brno  
Zkušební laboratoř č. 1147 akreditovaná ČIA dle ČSN EN ISO/IEC 17025:2018



Zkušební laboratoř Brno  
Polní 340/23, 639 00 Brno

**PROTOKOL O ZKOUŠCE č. 18171/2023**



Strana: 1  
Stran celkem: 2

**Zákazník:** MIDAKON s.r.o.  
Na návsí 18/4  
62000 Brno

**Analyzovaný materiál:** pevný  
**Datum a čas příjmu:** 20.9.2023 10:01  
**Datum analýzy:** 20.9.2023 - 26.9.2023  
**Odběr provedl:** zákazník

Č. vzorku		Označení vzorku				
27372		Asfalt - Teplice				
Parametr	jednotka	č.vzorku: 27372	NM	Identifikace zkušební metody SOP		Akr
Sušina	%	99,41	5%	GRA 03A:ČSN 72 0102, ČSN EN 14346:2007, ČSN EN 480-8, ČSN EN 5934	(2)	A
PAU suma	mg/kg suš.	0,312	36%	LC 11:TNV 75 8055:2004,U.S.EPA 8310,ČSN EN 17503	(2)	A
Naftalen	mg/kg suš.	<0,015		LC 11:TNV 75 8055:2004,U.S.EPA 8310,ČSN EN 17503	(2)	A
Acenaften	mg/kg suš.	<0,003		LC 11:TNV 75 8055:2004,U.S.EPA 8310,ČSN EN 17503	(2)	A
Acenaftylen	mg/kg suš.	<0,01		LC 11:TNV 75 8055:2004,U.S.EPA 8310,ČSN EN 17503	(2)	A
Fluoren	mg/kg suš.	<0,001		LC 11:TNV 75 8055:2004,U.S.EPA 8310,ČSN EN 17503	(2)	A
Fenantren	mg/kg suš.	0,114	30%	LC 11:TNV 75 8055:2004,U.S.EPA 8310,ČSN EN 17503	(2)	A
Antracen	mg/kg suš.	<0,001		LC 11:TNV 75 8055:2004,U.S.EPA 8310,ČSN EN 17503	(2)	A
Fluoranten	mg/kg suš.	0,142	20%	LC 11:TNV 75 8055:2004,U.S.EPA 8310,ČSN EN 17503	(2)	A
Pyren	mg/kg suš.	0,0557	25%	LC 11:TNV 75 8055:2004,U.S.EPA 8310,ČSN EN 17503	(2)	A
Benzo(a)antracen	mg/kg suš.	<0,001		LC 11:TNV 75 8055:2004,U.S.EPA 8310,ČSN EN 17503	(2)	A
Chrysen	mg/kg suš.	<0,001		LC 11:TNV 75 8055:2004,U.S.EPA 8310,ČSN EN 17503	(2)	A
Benzo(b)fluoranten	mg/kg suš.	<0,001		LC 11:TNV 75 8055:2004,U.S.EPA 8310,ČSN EN 17503	(2)	A
Benzo(k)fluoranten	mg/kg suš.	<0,001		LC 11:TNV 75 8055:2004,U.S.EPA 8310,ČSN EN 17503	(2)	A
Benzo(a)pyren	mg/kg suš.	<0,001		LC 11:TNV 75 8055:2004,U.S.EPA 8310,ČSN EN 17503	(2)	A
Dibenzo(a,h)antracen	mg/kg suš.	<0,001		LC 11:TNV 75 8055:2004,U.S.EPA 8310,ČSN EN 17503	(2)	A
Benzo(g,h,i)perylene	mg/kg suš.	<0,001		LC 11:TNV 75 8055:2004,U.S.EPA 8310,ČSN EN 17503	(2)	A
Indeno(1,2,3-c,d)pyren	mg/kg suš.	<0,005		LC 11:TNV 75 8055:2004,U.S.EPA 8310,ČSN EN 17503	(2)	A

**Poznámka:**

Výsledky analýz se vztahují na vzorek, jak byl přijat.

Informace uvedené v označení vzorku byly převzaty od zákazníka, Zkušební laboratoř za ně nenes odpovědnost.

**LABTECH s.r.o., Zkušební laboratoř, Polní 340/23, 639 00 Brno**  
**Zkušební laboratoř č. 1147 akreditovaná ČIA dle ČSN EN ISO/IEC 17025:2018**



**Zkušební laboratoř Brno**  
**Polní 340/23, 639 00 Brno**

**PROTOKOL O ZKOUŠCE č. 18171/2023**



Strana: 2  
Stran celkem: 2

Číslice u označení zkušební metody označuje pracoviště LABTECH s.r.o., na kterém byl parametr stanoven: 1 - Zkušební laboratoř Brno, Polní 340/23, 639 00 Brno; 2 - Zkušební laboratoř Paskov, Rudé Armády 637, 739 21 Paskov; 4 - Hygienická laboratoř Klatovy, Pod Nemocnicí 683, 339 01 Klatovy, 5 - Laboratoř ÚNS Kutná Hora, Vítězná 422, 284 03 Kutná Hora.

*Nejistota měření (NM) je definována jako rozšířená nejistota měření na hladině významnosti 95% s koeficientem rozšíření  $k=2$  a nezahrnuje nejistotu odběru. Nejistota je vyjádřena v souladu s EA-4/16. K hodnotám výsledků pod spodní a nad horní mezí stanovitelnosti se nejistota nevztahuje*

*Informace "Akr" rozlišuje standardní operační postupy (SOP) v rozsahu akreditace (A), postupy mimo rozsah akreditace jsou označeny (N). Zkoušky s uplatněným flexibilním rozsahem akreditace jsou označeny FRA. Zkoušky v rozsahu akreditace provedené v jiné laboratoři jako subdodávky jsou označeny SA.*

Výsledky zkoušek se týkají pouze zkoušených předmětů uvedených výše.

Protokol nenahrazuje jiné dokumenty, např. správního charakteru a státního odborného dozoru.

Tento protokol může být reprodukován pouze celý, jinak jen s písemným souhlasem laboratoře.

Protokol vystaven:  
27.9.2023

Ing. Pavel Hradil  
vedoucí Zkušební laboratoře Brno

---

*konec protokolu*