


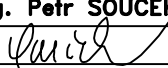
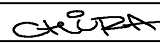
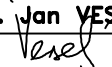
Objednatel:

**Středočeský kraj**

**STŘEDOČESKÝ KRAJ**  
**KRAJSKÝ ÚŘAD**  
**ZBOROVSKÁ 11, 150 21 PRAHA 5**

Souřadnicový systém S-JTSK, Výškový systém Bpv

## PROVIZORNÍ KONSTRUKCE

Číslo zakázky:	20 307 00	HIP:	Ing. Pavel HRDINA	 Praha 4, Bezová 1658, 147 00 tel.: +420244062215; email: prijmeni@pontex.cz
Schválil:	Ing. Petr SOUČEK	Zodp. projektant:	Ing. Michal CHŮRA	
			777598859, chura@pontex.cz 	
Tech. kontrola:	Ing. Jan VESELÝ	Vypracoval:	Ing. Michal CHŮRA	
				

Objednatel:	Středočeský kraj	Obec:	Kamenný Přívoz	Kraj:	Středočeský
Akce:	II/105 Kamenný Přívoz, mosty ev. č. 105-008 a 105-009 přes řeku Sázavu v obci Kamenný Přívoz			Datum	Stupeň
Část:	D. STAVEBNÍ ČÁST			07/2024	PDPS
Objekt:	SO 201.1-MOST ev.č. 105-009 PŘES SÁZAVU			Souprava	Č. přílohy
Příloha:	TECHNICKÁ ZPRÁVA				1.

## Obsah

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	2
2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU .....	3
3. VŠEOBECNÝ POPIS .....	3
4. POPIS PRACÍ .....	7
5. PODEPŘENÍ MOSTU .....	8

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### 1. Stavba

Název stavby: **II/105 Kamenný Přívoz, mosty ev. č. 105-008 a 105-009 přes řeku Sázavu v obci Kamenný Přívoz**

Objekt: **SO 201.1 - Most ev. č. 105-009 přes Sázavu - podepření**

Místo stavby: Kamenný Přívoz

Kraj: Středočeský

Katastrální území: k. ú. Kamenný Přívoz [539368]

Druh stavby: Rekonstrukce mostu

Stupeň projektu: PDPS

### 2. Objednatel

Název investora: Středočeský kraj

Sídlo investora: Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5

IČ: 70891095

### 3. Zhotovitel dokumentace

Název projektanta: Pontex, spol. s r.o.,

Sídlo projektanta: Bezová 1658, 147 14 Praha 4

IČO: 40763439

Hlavní inž. projektu: Ing. Jan Komanec; (AO ČKAIT 0009756)

Zodpovědný projektant: Ing. Michal Chůra; (AO ČKAIT 0012393)

Pozemní komunikace: komunikace II/105

Druh přemostované překážky: řeka Sázava

Bod křížení: řkm 11,0

Úhel křížení: 100g

Volná výška: neomezená

## 2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU

Charakteristika mostu:	Nýtované ocelové příhradové nosníky se zkříženými diagonály rozpětí 44,8m. Příčníky příhradové rozpětí 5,60m á 4,48m, výšky 1,70m. Podélníky z válcovaných profilů I 240. ŽB deska mostovky tl. 0,16-0,20m s náběhy 0,135m nad podélníky spřažená s ocelovými nosníky. Zavětrování v úrovni spodních pasů příčníků diagonálami z úhelníků. Ocelolitinová ložiska, pevná na pilíři, válečková na opěrách. Opěry a pilíř žulové řádkové zdivo.
Délka přemostění:	~88,4 m
Délka mostu:	~140 m
Délka nosné konstrukce:	91,5 m
Rozpětí polí:	44,8 + 44,8 m
Šikmost mostu:	100 g
Volná šířka mostu:	4,60 m
Šířka chodníku:	2x1,0 m
Šířka mostu:	7,95 m
Výška mostu:	max. 5,15 m nad normální hladinou Sázavy
Stavební výška:	~2,48 m
Plocha nosné konstrukce:	$91,5 \times 7,95 = 727,4 \text{ m}^2$
Rok výstavby	1901
Zatížitelnost mostu:	dle MPM ze dne 22.03.2024 (Ing. Jan Rech) je $V_n = 3,5 \text{ t}$ , $V_r = 4,0 \text{ t}$ , max. nápravový tlak 2,6 t

### a) Podklady

- MPM 105-009 (22.03.2024, Rech Jan, Ing.)
- Zaměření území (GEOVIA s.r.o., Ing. Martin Kapitančík, 04/2021)
- Průzkum inženýrských sítí (Pontex, spol. s r.o., 2021)
- Geotechnický průzkum (INGES s.r.o., Ing. Marek Soukup, 2021)

## 3. VŠEOBECNÝ POPIS

Most přes Sázavu se nachází na silnici II/105 a přechází řeku v řkm 11. Mostní konstrukce má dvě pole o rozpětí 2x44,8m. Nosnou konstrukci tvoří nýtované ocelové příhradové nosníky se zkříženými diagonálami. Příčníky jsou příhradové o rozpětí 5,60m á 4,48m, výšky 1,70m. Podélníky jsou z válcovaných profilů I 240. ŽB deska mostovky je tl. 0,16-0,20m s náběhy 0,135m nad podélníky a je spřažená s ocelovými nosníky. Zavětrování v úrovni spodních pasů příčníků diagonálami z úhelníků. Ocelolitinová ložiska, pevná na pilíři, válečková na opěrách.

**Na základě Mimořádné mostní prohlídky ze dne 22.3.2024 byla snížena zatížitelnost mostu s ohledem na havarijní stav nosné konstrukce mostu na  $V_n=3.5t$ . Především se jedná o silnou korozi v místě spojů příhradové konstrukce a stav ložisek, které již neplní svojí funkci. S**

ohledem na tento stav bude na provedeno podepření NK mostu. Tato dokumentace popisuje toto technické opatření pro podepření NK mostu, aby mohl být zachován provoz do doby celkové opravy mostu.

#### a) Související objekty

Číslo SO	Název SO
101	Silnice II/105
134	Chodníky a vjezdy
<b>201.1</b>	<b>Most ev. č. 105-009 přes Sázavu - podepření</b>
202	Most ev. č. 105-008
211	Zajištění opěrné zdi 2
212	Opěrná zeď 3
<b>220</b>	<b>Provizorní lávka pro pěší</b>
301	Dešťová kanalizace
401	Veřejné osvětlení
402	Přeložka Cetin
403	Přeložka ČEZd

#### b) Územní podmínky

Zájmové území leží v údolní nivě řeky Sázavy v okrese Praha-západ, asi 4 km jižně od Jílového u Prahy, v nadmořské výšce cca 220-250 m. Obec je rozdělena na dvě části řekou Sázavou, obě strany jsou spojeny ocelovým příhradovým mostem. Obec se skládá ze čtyř částí, a to Kamenného Přívozu (i název k. ú.), Kamenného Újezdce (leží v k. ú. Kamenný Přívoz), Žampachu (leží v k. ú. Kamenný Přívoz) a Hostěradic (i název k. ú.) s osadou Rakousy.

Obcí procházejí silnice II/105 Praha - Jílové u Prahy - Kamenný Přívoz - Neveklov - Sedlčany a II/106 Štěchovice - Kamenný Přívoz - Týnec nad Sázavou - Benešov. Obcí vede i železniční Trať 210 Praha - Vrané nad Vltavou - Jílové u Prahy - Čerčany. Je to jednokolejná regionální trať, doprava byla v úseku Jílové u Prahy - Čerčany zahájena roku 1897.

Kamenný Přívoz má cca 1300 obyvatel a přes 1500 chat a chalup pro rekreaci.

Řešení nemění dosavadní využití území.

#### c) Geotechnické podmínky

Zájmové území leží v úzké údolní nivě Sázavy a na pravém břehu (most ev. č. 105-008 a opěrná zeď) na okraji nivy, která je na obou březích ohraničena strmými svahy. Na pravém břehu je patrných několik skalních výchozů a skalních stěn. Některé jsou zakryty opěrnými zdmi nad silnicí č. 105 ve směru na Jílové u Prahy a silnicí č. 106 ve směru na Krhanice.

Skalní podloží v zájmovém prostoru a širším okolí tvoří granodiority, tonality a křemenné diority sázavského typu sázavské skupiny středočeského plutonu. Zdravé, či slabě navětralé granodiority vycházejí na povrch v četných skalních výchozech na pravém břehu. V prostoru koryta řeky lze skalní podloží tvořené zdravými granodiority předpokládat v hloubce 1-2 m pod úrovní dna, pod vrstvou balvanitých šterků.

Na levém břehu byly zastiženy **zvětralé granodiority (poloha \*5a\*)** v hloubce od 4,2 m pod terénem, tj. v úrovni 226,6 m n.m. Granodiorit je tmavě šedého zbarvení s výraznými růžovými zrny živců (ortoklasu). Skalní podloží je překryto eluviálními zvětralinami charakteru **ulehlého písku s příměsí jemnozrnné zeminy (poloha \*4\*)**. Písčítá frakce je hrubě zrnitá až drobně šterkovitá, ostrohranná. Mocnost eluviálních písků je 0,7 m. Výše v mocnosti cca 1 m je uložena **písčítá hlína (poloha \*3\*)** tuhé až pevné konzistence. Svrchní vrstvu přirozeného geologického profilu v hloubce 0,5-2,4 m tvoří deluviální **písky s příměsí jemnozrnné zeminy (poloha \*2\*)**, které jsou **středně ulehlé**, středně a hrubě zrnité. Výše jsou uloženy **navážky (poloha \*1\*)**, a to konstrukční vrstvy vozovky

(píscitokamenitý podsyp a živice).

Na pravém břehu byly do hloubky 0,9 m zastiženy hlinitopísčité **navážky (poloha \*1\*)** a hlouběji středně uhlý **hlinitý písek** s polohami písčité hlíny (**poloha \*2\***). Vrt byl ukončen na nevrtatelném bloku granodioritu, pravděpodobně se jedná o balvanité šterky tvořící výplň koryta nad skalním podložím.

V prostoru nad opěrnou zdí, zhruba z úrovně povrchu vozovky silnice č. 105, byl proveden průzkumný vrt KP 3. **Zdravé granodiority (poloha \*5b\*)** byly dokumentovány v hloubce od 1,9 m pod vrstvou **navážky (poloha \*1\*)**, která je převážně hlinitopísčitá a svrchu tvořená konstrukčními vrstvami povrchu autobusové zastávky (dlažba, podsyp). Severovýchodně od silnice je strmá skalní stěna, která je z menší části odkryta a převážně zakryta opěrnou stěnou. Lze předpokládat, že zájmová opěrná stěna pod silnicí je založena na skalním podloží.

#### Zatřídění zemin a hornin

Zeminy a horniny lze rozdělit na základě vizuálního popisu do následujících geotechnických poloh, které představují vždy relativně homogenní části vrstevního profilu. Zeminy a horniny jsou zařazeny do následujících tříd dle dříve platné ČSN 73 1001 Základová půda pod plošnými základy (zatřídění je shodné s platnou ČSN 73 6133 Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací a dalšími ČSN).

<b>Poloha *1*</b>	<b>navážka</b> <b>zatřídění dle ČSN 73 1001 : nezatříděno</b>
<b>Poloha *2*</b>	<b>písek s příměsí jemnozrnné zeminy</b> , středně uhlý <b>zatřídění dle ČSN 73 1001 : S 3, S-F</b> (písek s přím. jemnozrn. zeminy)
<b>Poloha *3*</b>	<b>hlína písčitá</b> , tuhé až pevné konzistence a <b>písek hlinitý</b> , středně uhlý <b>zatřídění dle ČSN 73 1001 : F 3, MS</b> (hlína písčitá) a <b>S 4, SM</b> (písek hlinitý)
<b>Poloha *4*</b>	<b>písek s příměsí jemnozrnné zeminy</b> , uhlý (eluvium) <b>zatřídění dle ČSN 73 1001 : S 3, S-F</b> (písek s přím. jemnozrn. zeminy)
<b>Poloha *5a*</b>	<b>granodiorit zvětralý</b> (skalní podloží) <b>zatřídění dle ČSN 73 1001 : R 5</b>
<b>Poloha *5b*</b>	<b>granodiorit zdravý</b> (skalní podloží) <b>zatřídění dle ČSN 73 1001 : R 2</b>

#### Těžitelnost zemin a hornin

Na základě vizuálního hodnocení jsou zastižené zeminy a horniny zařazeny dle ČSN 73 6133 Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací, dle dříve platné ČSN 73 3050 Zemní práce a dle ceníku C800-2 B/01/III./2, resp. TP 76 příloha č. 1 Klasifikace hornin podle vrtatelnosti pro vrty pro piloty a pro rýhy pro podzemní stěny do následujících tříd těžitelnosti :

Zemina / hornina	Poloha	ČSN 73 6133	ČSN 73 3050	TP 76, př. č. 1
navážka	*1*	tř. I	tř. 2-03	I. třída
písek, středně uhlý	*2*	tř. I	tř. 2	I. třída
hlína písčitá, tuhá až pevná a písek hlinitý, středně uhlý	*3*	tř. I	tř. 2 - 3	I. třída
písek, uhlý (eluvium)	*4*	tř. I	tř. 3	I. třída
granodiorit zvětralý	*5a*	tř. I	tř. 4	IV. třída
granodiorit zdravý	*5b*	tř. III	tř. 6 a 7	V. třída

*\*1 nejsou uvažovány konstrukční vrstvy zpevněných ploch a stavení objekty*

Na levém břehu za opěrou budou případnými výkopy do hloubky cca 5 m pod úroveň

vozovky na mostě zastiženy zeminy a horniny těžitelné běžnými mechanismy. Z hlediska normy ČSN 73 6133 Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací se jedná o třídu těžitelnosti I (resp. 2. - 4. třídu dle dříve platné ČSN 73 3050).

Mezi opěrami mostu ev. č. 105-009 a korytem řeky budou kvartérní pokryv v mocnosti do 2 m tvořit balvanité štěrky (těžitelnost : dle ČSN 73 6133 tř. II, dle ČSN 73 3050 tř. 5 a dle TP 76 tř. III). Hlouběji již budou zastiženy zdravé granodiority.

V prostoru východní opěry mostu ev. č. 105-008 a při patě opěrné zdi lze skalní podloží očekávat již mělce pod terénem, jak naznačují blízké skalní výchozy a dokumentace průzkumného vrtu KP 3.

#### Závěr IG průzkumu

Výsledky inženýrskogeologického průzkumu lze shrnout do následujících bodů :

- skalní podloží v zájmovém prostoru tvoří granodiority sázavského typu sázavské skupiny středočeského plutonu. Zdravé, či slabě navětralé granodiority vycházejí na povrch v četných skalních výchozech na pravém břehu.
- V prostoru koryta řeky lze skalní podloží tvořené zdravými granodiority předpokládat v hloubce 1-2 m pod úrovní dna, pod vrstvou balvanitých štěrků.
- Hladina podzemní vody je vázaná na vrstvu balvanitých štěrků v úzkém pásu podél břehů Sázavy. Jedná se o tzv. poříční vodu, kdy je kolektor spojený s hladinou povrchové vody v korytu. Naraženou a ustálenou hladinu podzemní vody doporučujeme uvažovat ve stejné úrovni jako je hladina povrchové vody v korytu Sázavy. Nepropustné dno kolektoru tvoří horniny skalního podloží.
- Mezi opěrami mostu ev. č. 105-009 a korytem řeky a v prostoru koryta budou kvartérní pokryv v mocnosti do 2 m tvořit balvanité štěrky (těžitelnost : dle ČSN 73 6133 tř. II, dle ČSN 73 3050 tř. 5 a dle TP 76 tř. III). Hlouběji již budou zastiženy zdravé granodiority (těžitelnost : dle ČSN 73 6133 tř. III, dle ČSN 73 3050 tř. 6 a 7 a dle TP 76 tř. V).

#### **d) Popis stávajícího stavu**

Základy mostních opěr jsou nepřístupné, způsob založení objektu předpokládán plošný.

Opěry a střední pilíř z masivního kvádrového zdiva (žula). Opěra 1 - levé křídlo je masivní, ze žulového kvádrového zdiva. Funkci pravého křídla plní navazující masivní železobetonová opěrná zeď komunikace. Opěra 3 - levé křídlo je masivní, ze žulového kvádrového zdiva, funkci pravého křídla přejímá opěrná zeď z betonových prefabrikátů. Mezi bloky závěrné zdi opěry 1 je trhlina. Opěra 1 vpravo - trhlina prostupující šikmo mezi kamennými bloky, degradace spárování. Zatékání na závěrnou zeď opěry 1 i 3. Znečištěné úložné prahy opěr i pilíře.

Svahový kužel u jednoho křídla je ze stříkaného betonu.

Nosná konstrukce: Silná koroze s oslabením v místě uložení a styčnic. Korozní úbytky pod nánosy nečistot se nedají odhadnout. V místě styku příčnic s hlavními nosníky je lístková koroze a značné korozní úbytky. Koroze spodní pásnice i mimo styčnice.

Železobetonová deska mostovky je na spodním líci lokálně porušena trhlinami. Na spodním líci desky mostovky je nedostatečná krycí vrstva betonu a místy se prokresluje korodující výztuž, lokálně je výztuž obnažena. V místě spřažení ocelové konstrukce s betonovou mostovkou je ocelová konstrukce zkorodována. Koroze ocelové konstrukce degraduje přilehlý beton.

Ložiska jsou zanesena nečistotami, které vytvářejí korozní prostředí. Ložiska silně korodují, místy mají zcela rozpadlé některé části.

Nad oběma opěrami jsou elastické mostní závěry. Mostní závěry jsou zcela vytlučené až na ocelové profily. Dilatačními závěry zatéká na úložné prahy.

V krytu vozovky na mostě jsou příčné trhliny. Na předpolích mostů je rozpraskaný kryt vozovky.

Chodníky oboustranné, na chodníkových konzolách vně hlavních nosníků, povrch z podélných dřevěných fošen. Pravý chodník je uzavřen pro vstup chodců.

Na mostě jsou povrchové odvodňovače 15 x 15 cm s přímým odtokem pod most. V křídlech osazeny chrliče. Odvodňovače jsou zanešeny nečistotami.



Zábradlí vně chodníkových konzol je ocelové, třímadlové z válcovaných profilů. Mezi vozovkou a chodníky je osazen odrazný obrubník.

Na obou stranách mostu jsou osazeny značky B13 (3.5t). Tabulky s ev.č. mostu, tabulka IS15a, IS16d a P7, P8. Před pravým chodníkem je na obou stranách umístěna značka B30.

U středního pilíře je ledolam z betonu s dřevěným výpletem.

Pod chodníky vedou chráničky s inženýrskými sítěmi. Na pravé straně nad opěrami i pilířem jsou k nosné konstrukci připevněny sloupy veřejného osvětlení, které v místě uchycení korodují.

## 4. POPIS PRACÍ

### a) Všeobecné práce

Přístup k mostu je možný po trase silnice II/105, resp. II/106. Zhotovitel je povinen přístup a plochy ZS projednat s příslušnými orgány státní správy, vlastníky pozemků a příslušných komunikací na svou zodpovědnost a své náklady. Veškeré návaznosti a sled prací mezi ostatními objekty stavby budou řešeny v ZOV stavby. Podrobnosti bude řešit ZOV a DIO stavby.

### b) Specifické požadavky

Způsob podepření mostu vyžaduje určité speciální technologie provádění daných činností, jako manipulace a zvedání těžkých břemen.

Zdroje vody a energie budou zajištěny v rámci celé stavby. Plochy pro zařízení staveniště se předpokládají v rámci celé stavby dle situace ZOV.

Pro podepření mostu je nutná přístupová trasa, které musí umožňovat příjezd jeřábu a další techniky. V místě postavení jeřábu musí být dostatečně únosná zpevněná plocha. Detailní postupy provádění jednotlivých činností (Technologické předpisy pro provádění) a jejich návaznost předloží zhotovitel stavby k odsouhlasení investorovi před zahájením stavebních prací.

### c) Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

Při provádění prací na staveništích je třeba dodržovat právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ustanovení technických norem (ČSN), bezpečnostních a hygienických předpisů platných v době provádění stavby.

**Právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci** (vymezení pojmu je uvedeno v ustanovení § 349 odst. 1 zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce) jsou předpisy na ochranu života a zdraví, předpisy hygienické a protiepidemické, technické předpisy, technické dokumenty a technické normy, stavební předpisy, dopravní předpisy, předpisy o požární ochraně a předpisy o zacházení s hořlavinami, výbušninami, zbraněmi, radioaktivními látkami, chemickými látkami a chemickými přípravky a jinými látkami škodlivými zdraví, pokud upravují otázky týkající se ochrany života a zdraví. Pokud při stavební činnosti dochází ke střetu se silniční, železniční, pěší nebo vodní dopravou, je nutné identifikovat tato rizika a přijmout potřebná opatření k zabránění ohrožení veřejnosti. Při stavebních a udržovacích pracích na dálnicích a silnicích za provozu je nutné přijmout potřebná preventivní opatření k zabránění ohrožení osob pohybujících se na staveništi (pracovišti) veřejnou dopravou.

#### Některé základní právní předpisy:

**Zákon 262/2006 Sb., zákoník práce**

**Zákon č. 309/2006 Sb.,** kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci)



**Nařízení vlády č. 591/2006 Sb.**, o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

**Nařízení vlády č. 592/2006 Sb.**, o podmínkách akreditace a provádění zkoušek z odborné způsobilosti.

**Nařízení vlády č. 362/2005 Sb.**, o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.

**Nařízení vlády č. 101/2005 Sb.**, o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí.

**Nařízení vlády č. 11/2002 Sb.**, kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a zavedení signálů.

**Zákon č. 251/2005 Sb.**, o inspekci práce.

**Zákon č. 258/2000 Sb.**, o ochraně veřejného zdraví.

**Některé vybrané vnitřní předpisy ŘSD ČR:**

**Metodika zpracování plánu BOZP** na staveništi při přípravě a realizaci stavby (leden 2011)

**Základní bezpečnostní standardy závazné na stavbách ŘSD ČR** (bezpečnostní standardy pro dopravní stavby, listopad 2009, 1. vydání)

Veškeré práce spojené se stavbou mostu budou prováděny ve smyslu a při splnění výše uvedených předpisů. Ve smyslu výše uvedené legislativy musí být bezpečnostní předpisy zapracovány v technologických postupech prací. Zvláštní pozornost je třeba věnovat zejména bezpečnosti práce při výkopových pracích, montáži prefabrikovaných nosníků.

#### **d) Nakládání s odpady**

Nakládání s odpady řeší samostatná příloha B (Souhrnná technická zpráva) v rámci celé stavby.

### **5. PODEPŘENÍ MOSTU**

Před zahájením vlastních prací bude vyloučen pěší provoz na mostě a bude zřízena provizorní lávka přes Sázavu (viz SO 220). Podepření je navrženo jako stojky v rastru 2x2m, vždy v polovině rozpětí hlavního pole. V podélném směru se uvažují dvě řady stojek pod každým polem a v příčném směru, ve směru toku se jedná o 5 řad stojek. Umístění je v příčném směru takové, aby tato konstrukce podepírala stávající most a zároveň později sloužila pro demolici, i výstavbu nového.

#### **a) Stručný popis postupu prací**

Podepření mostu bude provedeno pomocí kombinace jeřábové a další strojní techniky.

Práce budou provedeny v zimních měsících, kdy nehrozí ohrožení chráněných živočichů v řece jejím znečištěním. Pro práce v řece bude přítomen biologický dozor stavby a místo umístění panelů a ochranných násypů bude předem zkontrolováno na výskyt těchto živočichů, které budou případně přemístěny.

Práce se předpokládají nejprve navezením části ochranných násypů (případně s pytlemi s pískem) pro omezení proudící vody dle stavu. Dále se z nasypané ŠD tl. 0.2m největšího zrna urovná dle stavu vody dno pro usazení vrstev panelů tl. 2x200. Tyto se osadí na vazbu vystřídane a na ně se usadí stojky podepření (nejlépe z materiálu pižmo). Proveďte se zavětrování podpůrné konstrukce, dále se osadí roznášecí nosníky/rošt a aktivační prvky. Síly na kterou se prvky aktivují určí projektant v RDS.

Únosnost konstrukce se navrhuje 100t na jednu stojku.

Způsob provedení založení podpůrných konstrukcí v řece závisí na momentálním průtoku a hladině vody, situace může být výrazně odlišná, než je stav vody (normální hladina) uvedená na výkresech. Podle situace se způsob založení a úroveň panelů může změnit.

Po dokončení výstavby mostu v další etapě stavby bude toto podepření zcela odstraněno včetně nasýpaného materiálu v řece.

Praha, 07/2024, Chůra