

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

OBSAH:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	5
1.1. Označení stavby	5
1.2. Stavebník, objednatel - zadavatel stavby, jeho sídlo a kontaktní adresa.....	5
1.3. Projektant, jeho sídlo, kontaktní adresa, údaje o živnostenském oprávnění a autorizaci osob, IČO a jeho podzhotovitelé s identifikačními údaji	5
1.4. Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění	6
1.5. Vazby na regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace a na územní rozhodnutí, nebo územní souhlas včetně plnění jeho podmínek (je-li vydán).....	6
1.6. Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití	6
1.7. Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí	6
1.8. Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření.....	6
2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ	7
2.1. Geodetické podklady	7
2.2. Geotechnický průzkum.....	7
2.4. Mapové podklady	7
3. ČLENĚNÍ STAVBY (JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ STAVBY)	7
3.1. Způsob číslování a značení.....	7
3.2. Určení jednotlivých částí stavby	7
3.3. Členění stavby na části stavby, stavební objekty a provozní soubory	8
4. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY	8
4.1. Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků	8
4.2. Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti	8
4.3. Zajištění přístupu na stavbu.....	8
4.4. Dopravní omezení, objížďky a vyluky dopravy.....	8
5. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)	8
5.1. Seznam známých nebo předpokládaných právnických a fyzických osob, které převezmou jednotlivé stavební objekty a provozní soubory po jejich ukončení do vlastnictví nebo je budou spravovat (PK, sítě technické infrastruktury, oplocení apod.).....	8

5.2.	Způsob užívání jednotlivých objektů stavby	9
6.	PŘEDÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ.....	9
6.1.	Možnosti (návrh) postupného předávání části stavby (úsek, objekt) do užívání	9
7.	SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY	9
7.1.	Souhrnný technický popis	9
7.2.	Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí.....	11
8.	VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ	18
8.1.	Geodetické zaměření	18
9.	DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY.....	18
9.1.	Rozsah dotčení	18
9.2.	Podmínky pro zásah	18
9.3.	Způsob ochrany nebo úprav	18
9.4.	Vliv na stavebně technické řešení stavby.....	18
10.	ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ	19
10.1.	Bourací práce.....	19
10.2.	Kácení mimolesní zeleně a jejich případná náhrada	19
10.3.	Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu.....	19
10.4.	Ozelenění nebo jiné úpravy zastavěných ploch	19
10.5.	Zásah do pozemků určených k plnění funkcí lesa.....	19
10.6.	Zásah do jiných pozemků.....	19
10.7.	Vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků	20
11.	NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY	20
11.1.	Všechny druhy energií.....	20
11.2.	Vodní hospodářství.....	20
11.3.	Připojení na dopravní infrastrukturu a parkování.....	20
11.4.	Možnosti napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě).....	20
11.5.	Druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby – PROJEKT NAKLÁDÁNÍ S ODPADY	20
12.	VLIV STAVBY A PROVOZU NA PK NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ ..	20
12.1.	Ochrana přírody a krajiny.....	20
12.2.	Hluk.....	21
12.3.	Emise z dopravy	21
12.4.	Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje	21
12.5.	Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě	21

12.6. Nakládání s odpady	21
13. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI.....	22
13.1. Mechanická odolnost a stabilita	22
13.2. Požární bezpečnost (umožnění zásahu jednotek požární ochrany, únikové cesty pro osoby apod.)	22
13.3. Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí.....	22
13.4. Ochrana proti hluku.....	22
13.5. Bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na PK).....	22
13.6. Úspora energie a ochrana tepla (hospodárnost provozu, úsporné technologie při výstavbě a údržbě apod.)	22
14. BILANCE ZEMNÍCH PRACÍ	22
15. HARMONOGRAM	23



ATELIER PROJEKTOVÁNÍ
INŽENÝRSKÝCH STAVEB s.r.o.
Ohradní 24b
140 00 Praha 4 - Michle

II/605 Levín, most ev.č. 605-034
PDPS

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1. Označení stavby

Název stavby : **II/605 Levín, most ev. č. 605-034**
Místo stavby : Levín, Kraj středočeský
Katastrální území : Levín u Berouna
Druh stavby : rekonstrukce

1.2. Stavebník, objednatel - zadavatel stavby, jeho sídlo a kontaktní adresa

Krajská správa a údržba silnic Stř.kraje, přísp.org.
Zborovská 11
150 21 Praha 5
IČ: 00066001 DIČ: CZ000660010

1.3. Projektant, jeho sídlo, kontaktní adresa, údaje o živnostenském oprávnění a autorizaci osob, IČO a jeho podzhotovitelé s identifikačními údaji

Ateliér projektování inženýrských staveb s.r.o.
140 00 Praha 4, Ohradní 24b
IČ: 61853267 DIČ: CZ61853267
tel: 241481215 fax: 241482452
email: josef.jirotka@apis-sro.eu, tel: +420 602591633

Zpracovatelé dokumentace:

HIP	- Ing. Josef Jirotka
SO 101 – 102	- Ing. Josef Jirotka
SO 200 - 201	- Ing. Jan Turek.
SO 501	- Jan Hasenöhrl

Geodetické zaměření - GK Straka
Geodetická kancelář
V Lískách 1780, 142 00 Praha 4

Inženýrsko geologický průzkum
- Ing. Jiří Hudek
Nad Vodovodem 2/3258
100 31 Praha 1

1.4. Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění

Stávající most přes Levínský potok je v současné době ve velmi špatném stavebním stavu a to včetně na něj navazujících opěrných zdí. Vzhledem k těmto skutečnostem není možné most pouze opravit, ale je nutné vybudovat most nový i s opěrnými zdmi.

Proto bylo rozhodnuto vybudovat nový mostní objekt o odpovídajících parametrech jak šířkových (silnice kategorie S 9,5/60), tak i z hlediska únosnosti mostu na zatěžovací třídu pro skupinu pozemních komunikací LM 1, včetně zvláštních souprav LM 3.

V souvislosti s tím dochází v nezbytně nutném rozsahu i k úpravě silnice II/605 tak, aby byla plynule napojena na nový most. Přitom bude poněkud upraveno šířkové uspořádání komunikace, aby lépe vyhověla ČSN 73 6110 a bude doplněna chodníkem pro pěší na levé straně, který naváže na stávající chodník před a ze mostem vybudovaný obcí Králův Dvůr.

Zahájení stavby: 05/2022

Dokončení stavby: 10/2022

1.5. Vazby na regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace a na územní rozhodnutí, nebo územní souhlas včetně plnění jeho podmínek (je-li vydán)

Jedná se o rekonstrukci stávajícího mostu, v rámci stavby se nepředpokládá trvalý zábor nových pozemků.

1.6. Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití

Stavba se nachází z v katastru obce Levín u Berouna a je v souladu s územním plánem, protože se nachází v prostoru stávající komunikace. Dojde při ní ovšem k trvalým záborům dalších pozemků, protože zároveň s rekonstrukcí mostu a opěrných zdí dojde i k rozšíření komunikace o chodník.

Stavba je umístěna ve zvláště území a to v intravilánu obce Levín. Šířka vozovky stávající silnice se v místech mezi opěrnými zdmi a na mostě pohybuje v rozmezí 7,5 m v přímé až 8,5 ve směrovém oblouku. Výškově se most nachází v údolnicovém zakružovacím oblouku, kde niveleta klesá ve směru od Zdic sklonem 7,5% a za mostem pak opět směrem na Králův Dvůr stoupá sklonem 1,75%

1.7. Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí

Technické řešení stavby – čili oprava mostu, má pozitivní vliv na zdraví a životní prostředí. Negativní vliv na okolní krajinu nemá rekonstrukce mostu žádný.

Po opravě dojde ke zvýšení kapacity průtočného profilu, který počítá s průtokem Q_{100} a ke zvýšení bezpečnosti provozu.

1.8. Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

Dopad stavby na území je pozitivní, dojde ke zvýšení kapacity průtočného profilu, a dojde i ke zvýšení bezpečnosti. Nově je most navržen pro zatížení pro silnici II.třídy, tedy pro skupinu pozemních komunikací LM 1, včetně zvláštních souprav LM 3.

2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

2.1. Geodetické podklady

Geodetické podklady byly poskytnuty a zaměření zajistila firma: GK Straka, Geodetická kancelář, V Lískách 1780, 142 00 Praha 4.

2.2. Geotechnický průzkum

V rámci přípravy projektové dokumentace bylo provedeno zhodnocení inženýrskogeologických a geotechnických poměrů na podkladě interpretace archivních materiálů rekognoskace v terénu a provedení vrtané sondy v blízkosti opěry mostu ve vozovce komunikace. Na základě tohoto zhodnocení byl zvolen způsob založení mostu a opěrných zdí.

2.3. Stavebně technický průzkum

V rámci přípravy projektové dokumentace byl také proveden Stavebně technický průzkum (vypracoval Doc. Ing. Jiří Dohnálek, CSc., autorizovaný inženýr a soudní znalec). Ze závěrů průzkumu vyplývá jako nejvhodnější řešení nahradit stávající most a opěrné zdi novými konstrukcemi.

2.4. Mapové podklady

V rámci projektové přípravy byly pořízeny mapové podklady ortofoto, základní mapa 1:10000, digitální katastrální mapa a další doplňující mapové podklady z různých archivů.

3. ČLENĚNÍ STAVBY (JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ STAVBY)

3.1. Způsob číslování a značení

Stavba je členěna na jednotlivé stavební objekty, číslování vychází ze Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací.

3.2. Určení jednotlivých částí stavby

Stavbu lze rozdělit na část SO 101 Komunikace a část SO 201 Most přes Levínský potok.

Stavba bude budována jako celek. SO 102 Dopravní opatření a SO 200 Demolice stávajícího mostu jsou dočasné stavební objekty po dobu výstavby.

SO 401 Přeložka kabelu Cetin a.s. zahrnuje pouze přípravu trasy pro případnou přeložku neprovozovaného kabelu.

SO 501 Přeložka veřejného osvětlení zahrnuje provizorní přeložku kabelu VO během výstavby a pak doplnění veřejného osvětlení na novém mostě.

3.3. Členění stavby na části stavby, stavební objekty a provozní soubory

Celá stavba je rozdělena na následující stavební objekty:

SO 100	- Příprava území
SO 101	- Komunikace
SO 102	- Dopravní opatření
SO 200	- Demolice stávajícího mostu
SO 201	- Most přes Levínský potok
SO 401	- Přeložka kabelu Cetin a.s.
SO 501	- Přeložka veřejného osvětlení

4. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

4.1. Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

V současné době je známa stavba jiných stavebníků, která by věcně či časově souvisela s touto stavbou a to výstavba „Areál RD, Levín – Nad potokem“, která má probíhat na pozemku č. 465/1 v těsném sousedství naší stavby.

4.2. Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Stavba bude realizována jako celek v předpokládaném časovém úseku 5-6 měsíců. Realizace bude probíhat za plné uzavírky.

4.3. Zajištění přístupu na stavbu

Přístup na stavbu bude zajištěn z navazující silnice II/605.

4.4. Dopravní omezení, objížd'ky a výluky dopravy

Stavba bude prováděna za vyloučení silničního provozu, který bude po dobu stavby veden po objízdě trase.

Pro osobní dopravu je možná obousměrná objízdňá trasa od Králova Dvora ze silnice II/605 před Levínem na silnici III/2362 na křižovatku se silnicí II/236 v Černíně a ve Zdicích zpět na silnici II/605.

Pro těžkou nákladní dopravu bude pak potřebné vést objízdňou trasu ze silnice II/605 na exit 22 – Beroun západ a z něj na dálnici D 5. Zpět na silnici II/605 se sjede na exitu 28 - Bavoryně.

5. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)

5.1. Seznam známých nebo předpokládaných právnických a fyzických osob, které převezmou jednotlivé stavební objekty a provozní soubory po jejich ukončení do vlastnictví nebo je budou spravovat (PK, sítě technické infrastruktury, oplocení apod.)

SO 101	Komunikace	KSÚS SK
SO 102	Dopravní opatření	dočasný objekt
SO 200	Demolice stávajícího mostu	dočasný objekt

SO 201	Most přes Levínský potok	KSÚS SK
SO 401	Přeložka kabelu Cetin a.s.	Cetin a.s.
SO 501	Přeložka veřejného osvětlení	Město Králův Dvůr

5.2. Způsob užívání jednotlivých objektů stavby

SO 101 bude řidiči využíván jako komunikace. Objekt SO 102 bude využíván při realizaci stavby jako dopravní opatření. SO 201 bude využíván jako most přes potok, též jako součást komunikace.

6. PŘEDÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

6.1. Možnosti (návrh) postupného předávání části stavby (úsek, objekt) do užívání

Stavba bude najednou po svém dokončení uvedena do užívání.

7. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

7.1. Souhrnný technický popis

Popis současného stavu

Stávající most světlosti cca 5 m blíže neurčeného stáří je tvořený kamennou valenou klenbou a návaznými opěrami z lomového či hrubě tesaného kamene. Na tuto základní nosnou konstrukci navazují bez dilatací rovnoběžná kamenná křídla, svisle ukloněná cca ve sklonu 10 : 1.



Mostní objekt má masivní železobetonovou římsu, která však pravděpodobně nebyla součástí původního mostního objektu, ale byla zhotovena v souvislosti s jeho pozdější rekonstrukcí. Na římsu navazují železobetonové zábradelní sloupky, do kterých jsou vetknuty železobetonové kruhové, silně korodující příčle. V dalším úseku je pak zábradlí již celokovové.



Most se nachází v okrajové části obce Levín, kde převádí silnici II/605 přes Levínský potok, který v místě stavby protéká hlubokou strží. Výška mostu je 8,6m. Zástavba je zatím v této části obce minimální. Jedná se o samostatně stojící hospodářské usedlosti. K této zástavbě na levém břehu za mostem odbočuje místní komunikace. Vodní tok je nad mostem zregulován. Jedná se o kamenné zdi výšky asi 1,2m. Regulace je neudržovaná a rozpadá se. Dno potoka je v tomto úseku opatřeno dlažbou, která se rozpadá. ČHMÚ – pobočka Praha stanovil hodnotu Q100 na 9,8m³/s. Přístup pod most není zřízen.

Mostní vybavení - zábradlí, které je v havarijním stavu nevyhovuje současným požadavkům na stupeň zadržení v místních podmínkách na dané komunikaci. Stávající most byl vybaven, v souvislosti s vybudováním chodníku na levé straně komunikace, odděleným pruhem pro pěší a to na stávající vozovce, kde je od ní oddělen betonovým svodidlem.

Stručný popis navržených úprav

Jedná se o rekonstrukci mostu přes Levínský potok a na něj navazujících opěrných zdí na silnici II/605 v obci Levín. Rekonstruovaný most se nachází z větší části ve shodném místě, jako most stávající, protože jeho umístění je částečně dáno vedením komunikace mezi zástavbou obce, takže není možné její směrové vedení výrazněji měnit.

Oprava mostu sestává z těchto hlavních činností:

Bourací a výkopové práce spočívají v odstranění mostního svršku a provedení první fáze výkopů do úrovně vrtání mikropilot.

Oprava dřívků opěr bude provedena jako očištění stávajícího zdiva tlakovou vodou 200bar a následné hloubkové přespárování

Nosná konstrukce je tvořena železobetonovým monolitickým rámem. Deska rámu bude provedena na skruži. Tloušťka desky uprostřed rozpětí je 700mm.

Odvodnění a izolace nosné konstrukce bude provedeno celoplošnou izolací z natavovaných asfaltových izolačních pásů. Izolace je přetažena přes čelo nosné konstrukce až na přechodovou desku a po ní k drenáži. Izolace na podkladním betonu bude ochráněna textilií. Drenáže jsou vyvedeny na povodňovou stranu mostu.

Vozovka na mostě je šířky 8,0m je živičná, jednostranného příčného sklonu 7,0%. Vozovka je lemována železobetonovými římsami. Do říms je osazeno mostní zábradlí. Obruba odrazného pruhu je vyvýšena nad okolní vozovku o 150mm.

Nový most je navržen na zatížení dle ČSN EN 1991-2 . Zatěžovací model LM 1 – skupina komunikací 1.

7.2. Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí

SO 100 Příprava území

Tento stavební objekt zahrnuje uvolnění prostoru u mostu a opěrných zdí pro bezpečné provádění stavebních prací. Jedná se o odstranění porostu v těsné blízkosti mostu a zdí, vykácení náletových dřevin a stromů v oblasti trvalého záboru lesního pozemku. Dále bude odstraněna ornice a lesní hrabanka a uložena na dočasnou skládku. Bude zřízen přístup k mostu a opěrným zdem. Po ukončení stavební činnosti bude opět vrácena ornice a lesní hrabanka na původní místo.

SO 101 Komunikace

Objekt komunikace je podrobně popsán v samostatné příloze C.1.

Směrové a výškové vedení stavby

Směrové řešení sleduje stávající průběh komunikace, kdy upravovaný úsek začíná v křižovatce s místní komunikací před koncem obce Levín na pracovní spáře v km 0,000 a končí před křižovatkou s místní komunikací v km 0,105785. Směrově začíná v přímé a přes most pokračuje pravým směrovým obloukem o poloměru $R=100$ m, na který navazuje za koncem úpravy přímá. Celková délka úpravy je tedy 105,785 m.

Jak již bylo uvedeno, výškový průběh rekonstruovaného úseku komunikace byl pouze mírně upraven oproti stávající niveletě v řádu centimetrů, větší změny nebyly možné s ohledem na zasazení komunikace do terénu. Celý rekonstruovaný úsek se prakticky nachází ve vyduťtém zakružovacím oblouku. Před začátkem úpravy niveleta nejprve klesá sklonem 7,22% až do km 0,040159, kde je vrchol jednoho vyduťtého zakružovacího oblouku o $R=700$ m, dále pokračuje krátkým klesáním 0,17% mezi zakružovacími oblouky, po kterém následuje v km 0,086068 další vrchol vyduťtého zakružovacího oblouku poloměru $R=1800$, který mění klesání na stoupání 1,74% na konci úpravy.

Šířkové uspořádání, příčný sklon

Šířkové uspořádání silnice je nejbližší kategorii S 9,5 tedy 2 x 3,5 jízdní pruhy a vodící proužek 0,25 m a zpevněná krajnice 0,25 m. Komunikace je opatřena na mostě po obou stranách zvýšenými obrubami, na levé straně je v celé délce úpravy lemována chodníkem šířky 2,0 m. Nášlap chodníku na mostě je zvolen na 180 mm z důvodu bezpečnosti.

Konstrukce vozovky

Konstrukce nové vozovky byla vybrána z katalogu vozovek TP 170 pro třídu dopravního zatížení III, tedy v návrhové období 25 let pro průměrnou denní intenzitu TNV 1200 voz/ 24 hodin. Minimální požadavky na modul přetvárnosti podloží je $E_{\text{def},2}=45$ MPa.

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11 S	40mm
Spojovací postřík kationaktivní emulzí PS - E	0,25kg/m ²
Asfaltový beton pro ložní vrstvy ACL 22 S	60mm
Spojovací postřík kationaktivní emulzí PS - E	0,25kg/m ²
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy ACP 22 S	50mm
Infiltrační postřík kationaktivní emulzí PI - E	0,5kg/m ²
Směs stmelená cementem SC; C _{8/10}	130mm
Štěrkodrt' ŠD _A	220mm
Celkem	500mm

Konstrukce chodníku v běžném místě má následující složení:

Betonová dlažba	60 mm
Kladeční vrstva z kameniva frakce 4-8 mm	30 mm
Štěrkodrt' ŠDA	200 mm
Celkem	290 mm

Na zbylé části rekonstruovaného úseku, kde nebude odstraněna kompletní konstrukce stávající vozovky, se uvažuje s odfrézováním stávajících vrstev krytu a položením nové obrusné a ložné vrstvy z asfaltového betonu na stávající podklad.

Odvodnění

Systém odvodnění zůstane zachován v obdobném provedení jako doposud. Odvodnění vozovky je zajištěno příčným a podélným sklonem ke krajům vozovky, odkud voda stéká do uličních vpustí, přes které je svedena do vodoteče pod mostem.

SO 102 Dopravní opatření

Postup výstavby a přístup na staveniště

Stavba bude prováděna za plné uzavírky, tedy za vyloučení silničního provozu, který bude po dobu stavby veden po objízdě trase. Přístup na staveniště bude ze silnice II/605.

Dopravní opatření a objízdě trasy v průběhu výstavby

Pro osobní dopravu je možná obousměrná objízdě trasa od Králova Dvora ze silnice II/605 před Levínem na silnici III/2362 na křižovatku se silnicí II/236 v Černíně a ve Zdicích zpět na silnici II/605.

Pro těžkou nákladní dopravu bude pak potřebné vést objízdě trasu ze silnice II/605 na exit 22 – Beroun západ a z něj na dálnici D 5. Zpět na silnici II/605 se sjede na exitu 28 - Bavoryně.

Veřejná linková doprava

Uzavřeným úsekem projíždí řada autobusových linek dopravce ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o., Dle aktuální dopravní situace v době vlastní stavby bude pak projednáno zajištění dopravní obslužnosti.

SO 200 Demolice stávajícího mostu

Před zahájením prací je třeba vytyčit inženýrské sítě vedoucí v okolí mostu a vyznačit jejich ochranná pásma.

Bourací práce představují odstranění mostního svršku a bourání stávající klenbové konstrukce. Protože se jedná o bourání zdiva z lomového kamene, je pochopitelné, že bourání nelze provést přesně na předepsanou úroveň založení železobetonového rámu. Je nutno počítat s tím, že bude nutno provést zpětné dozdnění do předepsané úrovně. Před tím než bude započato se zpětným dozdvíháním, je nutno na stavbu povolát projektanta, který, po ověření stavu zdiva opěry a jeho rozměrů, určí detailní způsob úpravy opěry. V každém případě je nutno opěru v místě nejnižšího výkopu za jejím rubem odvodnit.

Během bouracích a výkopových prací musí být zamezen vstup pod most.

SO 201 Most přes Levínský potok

Provádějí se jako výkop pro založení nové rámové konstrukce. Výkopy jsou rozděleny do dvou fází. První fáze výkopů bude provedena do úrovně pro vrtání mikropilot. Po provedení mikropilot budou výkopy dokončeny.

Při provádění zemních prací je třeba postupovat takto:

- **Před zahájením zemních prací je nutno provést vytyčení a přeložení inženýrských sítí v místě stavby.** Výkopové práce budou probíhat v ochranném pásmu (nebo těsné blízkosti), proto budou výkopové práce prováděny v souladu s platnou legislativou a s vyjádřením správce sítě.
- Výkop je nutno provádět symetricky po obou stranách klenby. Tímto předpisem se stavba rozděluje z hlediska přístupu na dvě poloviny.
- Stroj pro těžení zeminy nesmí pracovat ve stavební jámě, ale musí svoji činnost vykonávat ze břehu výkopu.

Po dokončení výkopu je třeba bez prodlení opatřit část dna, kde je výkop definitivní, podkladním betonem. Výkop bude proveden v otevřené svahované jámě.

Mikropiloty a založení opěrných zdí

Nové opěrné zdi navazující na křídla mostu budou založeny na mikropilotách profilu 133mm vyztužených ocelovou trubkou 70x10mm z oceli S235. Pod základem jsou navrženy dvě řady mikropilot. Mikropiloty budou provedeny vystřídáně. Stejně mikropiloty budou provedeny i pod nosnou konstrukcí.

Vytyčení polohy pilot bude provedeno v souřadnicovém systému S-JTSK. Půdorysná tolerance polohy pilot je 0,05m. Piloty budou označeny číslováním. Postup zhotovování dalších pilot zvolí zhotovitel tak, aby nedocházelo k ovlivnění sousedních pilot.

Piloty jsou dimenzovány na zatížení 150kN, za předpokladu vetknutí do horizontu zvětralých hornin na hloubku 1,7m. Piloty budou prováděny pod úrovní hladiny podzemní vody. Nosný prvek tvoří ocelová trubka Ø70x10 perforovaná po 0,7m a osazená do vrtu profilu 133mm. Výplň bude provedena jednostupňovou injektáží. Minimální 28denní pevnost malty na válcovém vzorku je 30MPa, minimální obsah cementu 425 kg/m³, vodní součinitel 0,5.

Trubka bude vetknuta do základu zdi a je opatřena tlakovou hlavou 200x200x20mm.

Základ a dřík křídla bude proveden ze železového betonu C30/37-XF2. Výztuž B500B. Pracovní spára mezi základem a dříkem opěry musí být před betonáží řádně očištěna a zbavena cementového mléka. Základ i dřík budou opatřeny nátěrovou izolací proti spodní vodě. Ochrana izolace bude provedena geotextilií plošné hmotnosti 800g/m².

Oprava dříků opěry

Stávající kamenné zdivo se v celém rozsahu pečlivě očistí tlakovou vodou 200bar s následným kartáčováním a dočištěním stlačeným vzduchem. Takto připravené zdivo bude hloubkově přespárováno vápenocementovou maltou MVC. Při míšení malty na stavbě je nutno použít čistého křemitého písku bez jílovitých příměsí, cementu struskoportlandského a vápenné kaše uleželé. Uvedené složky budou smíchány v objemovém poměru 6:2:1. Vyrobena MVC musí mít pevnost v tlaku větší než 2,5 Mpa. Pevnost v tahu za ohybu musí přesahovat 0,8 Mpa a malta musí být mrazuvzdorná.

Konzistence malty musí být suchá až zavlhlá, použití měkké malty se nepřipouští.

Nosná konstrukce

Je navržena jako železobetonový monolitický rám betonovaný na skruži založené na základových deskách rámu.

Železobetonová deska mostovky bude z betonu C30/37-XF2. Deska mostovky bude vyztužena ocelí 10 505. Horní povrch je v podélném směru střešovitě spádován k opěrám.

Betonáž rámu bude provedena ve třech pracovních záběrech. Po skončení betonáže je třeba beton řádně ošetřovat po dobu alespoň jednoho týdne. Pro výrobu betonové směsi je nutno použít struskoportlandský cement, aby bylo omezeno smršťování. Povrch betonu mostovky bude sloužit pro přímé uložení izolace, a proto musí mít tomu odpovídající zpracování. Prvky sloužící jako vodící lišty pro stržení povrchu vibrační latí, nesmí být v díle ponechány, ale ještě ve stavu čerstvé směsi musí být odstraněny a stopy po nich zahlazeny řádně utaženým betonem. Základová deska a stojky rámu budou z betonu C30/37-XF2. Výztuž z oceli 10 505.

Opěrné zdi

Opěrné zdi navazují na křídla mostu. Na povodní straně je zeď rozšířena o konzolu nesoucí chodník. Zdi jsou navrženy masivní ze železového betonu.

Izolace mostovky a vozovka

Izolace mostovky se provede z natavovaných izolačních pásů jako celoplošná a bude přetažena přes čelo mostovky na přechodové desky až k drenáži. Ochrana izolace bude provedena z geotextilie IZOCHRAN 2x.

Vozovka na mostě bude živičná:

ACO 11+	40mm
ACL 16	60mm
ACP 16	50mm

Typ izolace není předepsán, ale použitá izolace musí mít vlastnosti předepsané ČSN 73 6242 tab.2. Izolační pásy budou kladeny na povrch opatřený pečetící vrstvou.

Povrch betonu musí svými vlastnostmi vyhovovat požadavkům zvoleného typu izolace. Obecně však musí být splněny následující požadavky. Stáří betonu na, který bude pokládána izolace, musí být minimálně tři týdny, vlhkost betonu v povrchové vrstvě tloušťky 20mm

musí být nižší než 4% hmotnostní (nevázaná voda). Pevnost betonu v tahu povrchových vrstev se požaduje min 1,5MPa. Povrch betonu musí být bez zbytků cementového mléka.

V případě užití izolačního systému na mladý beton musí být splněny tyto podmínky:

Pevnost betonu v tlaku 75% předepsané hodnoty. Pevnost betonu v tahu povrchových vrstev se požaduje min 1,5MPa. Vlhkost betonu v povrchové vrstvě tloušťky 20mm musí být nižší než 6%. Izolační systém bude prováděn dle TKP kapitola 21 Izolace proti vodě.

Římsy

Římsy na mostě jsou monolitické ze železového betonu. Beton říms je třídy C30/37-XF4 a je vyztužen ocelí 10 505. Příčná výztuž se provede z oceli profilu 10mm v rozteči 150mm a v podélném směru se použije 20 prutů profilu 12mm. Kotvení říms bude provedeno pomocí chemické kotvy. Kotvení je provedeno pomocí lepených svorníků M24 osazených do dodatečně vrtaných otvorů profilu 28mm a hloubky 140mm. Rozteč kotev bude 0,75m.

Mostní zábradlí

Na mostě a navazujících opěrných zdech bude osazeno mostní zábradlí se svislou výplní. Sloupky zábradlí budou kotveny do římsy přes patní plech šrouby .

Odvodnění

Povrchové vody budou svedeny do nově vybudovaných uličních vpustí, které budou vyústěny do silničního příkopu a Levínského potoka.

Odvodnění levobřežního svahu bude řešeno odvodňovacím vrtem.

Povrchové úpravy

Povrchová úprava svodidlového zábradlí je provedena žárovým zinkováním – máčením (výrobce svodidla). Dále bude zábradlí opatřeno základním nátěrem reaktivní barvou a dvojnásobným syntetickým nátěrem vrchním. Barva zábradlí bude májová zelená RAL 6017.

Veškeré pohledové betonové plochy se opatří ochranným nátěrem. Římsy na mostě a podhled nosné konstrukce se natrou protikarbonatačním a hydrofobizačním nátěrem. Natírané plochy musí být čisté, beze stop cementového mléka.

SO 401 Přeložka kabelu CETIN a.s.

Bylo použito zaměření stávajícího mostu a komunikace s návrhem nového mostu. Průběh DK Praha – Holoubkov byl zakreslen podle digitální dokumentace Cetin, a.s. Dokumentace v prostoru mostu je velmi stručná, je však jasné, že DK je uložen v krajnici původní silnice.

Při projednání PD s Cetin,a.s. v roce 2016 došlo ke změně původního vyjádření k akci a místo původně požadované přeložky dálkového kabelu požaduje Cetin a.s. použít pro přeložku rezervní chráničku PE 110, která bude založena již v době před výstavbou nového mostu.

V prostoru mostu je DK Praha – Holoubkov uložen patrně v betonových žlabech, mimo prostor mostu je uložen v pískovém loži s krytím 0,8-1m a zakryt cihlami.

DK má konstrukci 1x4x0,9 st Pb + 36x4x1,4 + 36x4x0,9 Cu, podle sdělení p. Maněny je v několika místech přerušen a není využíván..

Provizorní přeložka DK nebude prováděna. Na hranici stavebního prostoru bude DK přerušena a oboustranně ukončena kabelovou koncovkou. Z kabelu bude na obou stranách vyvedena 1 čtyřka s ukončením pro případ měření DK.

Podle požadavku KSÚS Kladno nebude trasa rezervní chráničky vedena v novém mostu.

Musí být trvale převedena na druhou stranu komunikace a opět se musí vrátit do trasy původní. Trasa chráničky také bude podcházet vodoteč v prostoru lesního porostu ve vlastnictví Lesů ČR.

Trasa chráničky bude s krytím 0,8 m v pískovém loži tl. 10 cm a bude v celém souběhu uložena v souběhu s kabelem VO. Vzdálenost kabel VO – chránička PE 110 bude 0,3m. Trasa bude označena výstražnou fólií oranžové barvy.

Podchod pod místní vodotečí bude proveden překopem. Výkop pod vodotečí bude proveden do hloubky 1,2m, do vzniklé rýhy bude nasypán písek, do kterého se uloží tlakové chráničky 2x PE 160 mm. Chráničky se zasypou pískem a zakryjí pytli s pískem, aby bylo zabráněno uvolnění chrániček. Pak se rýha zasype šterkopískem, případně se upraví stabilizací. Ve svahu potoka se chráničky uloží do pískového lože a budou zasypány pískem. Vyústění na hraně břehu bude v hloubce 1m.

Trasa chráničky bude křížit i dešťovou kanalizaci z nové zástavby rodinných domků, místo přesného křížení lze určit až na stavbě.

Úpravu s koncovkami na přerušném DK je nutno provést před zemními pracemi pro výstavbu mostu.

Demontovaný DK musí být předán správci kabelu..

SO 501 Přeložka veřejného osvětlení

Výstavbou nového mostu přes Levínský potok bude dotčen stávající rozvod veřejného osvětlení. V okolí mostu byla provedena výstavba chodníku a nového osvětlení, které bude nutno částečně demontovat.

Stávající stožáry VO jsou zaměřeny podle stávajícího stavu.

Při rekonstrukci VO v obci Levín byly podle sdělení p. Šimona, firma ELISS, postaveny stožáry Jb – bezpatkové, s výložníky dl. 2m, svítidla jsou SITECO, patrně typu Malaga, 1x150 W. Napájení je kabelem CYKY 4B x 10 mm².

Protože stávající rozvod VO bude demolicí a výstavbou nového mostu přerušena, bude zřízena nová provizorní kabelová trasa, výsekem v lesním porostu, v souběhu s trasou chrániček PE 110 pro Cetin,a.s. Pro podchod Levínského potoka bude kabel VO zatažen do chráničky PE 110, délky 8m, chránička bude v trase pod potokem upevněna stejně jako chráničky pro trasu Cetinu. Bude použito kabelu CYKY 4B x 10 mm².

Po výstavbě definitivního rozvodu VO bude tato provizorní trasa VO odpojena.

Pro nový rozvod VO budou postaveny 2 klasické stožáry Jb ocelové bezpatkové, s montáží do betonového základu, s výložníkem dl. 2m. (stožáry č. 1 a 4). Další 2 stožáry, označené č. 2 a 3, budou vzhledem k tomu, že budou postaveny v prostoru opěrné zdi, montovány na kotevní rošt se základovou deskou. Stožáry nebudou postaveny přímo na mostu. Výložník bude délky 2m.

Svítidla budou pro jednotnost s montáží v celé obci volena typu SITECO Malaga SGS 102, 1x150 W. Výška světelného bodu bude 10m.

Připojení stožárů bude kabelem CYKY 4B x 10 mm², mezi jednotlivými stožáry bude kabel zatažen do chráničky PE 50mm.

Vzhledem k tomu, že je pevně stanoven rozsah záboru pro stavbu, ještě ze stupně DUR, bude návaznost na stávající trasu VO ve spojkách.

V trase kabelu bude uložen zemní drát Fe Zn 10 mm², na který se připojí všechny stožáry. Ocelové stožáry č. 1 a 4 budou postaveny do betonových základů s rourou PE 300 mm. Do stožáru bude pro vstup kabelu zatažena trubka PE 36, nebo hadice Kopex.

Na novém zařízení bude provedena výchozí revize.

Výstavba provizorního propojení rozvodu VO musí být prováděna v předstihu před výstavbou mostu.

Návrh nového rozvodu byl konzultován se správcem VO.

8. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

8.1. Geodetické zaměření

Výsledky geodetického měření jsou zakomponovány v situaci stavby. Geodetické měření bylo provedeno v souřadnicovém systému JTSK a výškové systému Bpv.

9. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY

9.1. Rozsah dotčení

Stavba se nachází v blízkosti vodoteče a ostatních ploch.

9.2. Podmínky pro zásah

Stavba bude prováděna v souladu s podmínkami vyjádření dotčených orgánů (především příslušné odbory životního prostředí).

9.3. Způsob ochrany nebo úprav

V blízkosti vodního toku a případných archeologických nálezů bude postupováno v souladu se stanovisky dotčených orgánů. Stavební práce v ochranných pásmech inž.sítí budou prováděny v souladu s požadavky jejich správců.

9.4. Vliv na stavebně technické řešení stavby

Jedná se o rekonstrukci stávajícího mostu, který bude s ohledem na vzniklé poruchy v rámci povodní navržen tak, aby k obdobným poruchám v rámci zvýšených průtoků (až Q100) nedocházelo.

10. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

10.1. Bourací práce

Postupně budou provedeny tyto hlavní bourací práce:

- odstranění obrusné a ložné vrstvy na mostě a předmostích – frézování
- výkopové práce k obnažení klenby
- odbourání klenbové nosné konstrukce a křídel
- práce pro založení nového mostu

Veškeré stavební jámy budou svahovány ve sklonu 1:1, pokud výkresová část nestanoví jinak, v části přiléhající k cizím nemovitostem a inženýrským sítím bude výkop zapažen.

10.2. Kácení mimolesní zeleně a jejich případná náhrada

V rámci celé stavby se nepředpokládá kácení stromů mimoletní zeleně.

10.3. Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu

Zemní práce jsou uvažovány především v podobě následujících prací: odstranění nánosů z krajnic, frézování vozovky, odkopávky na silnici, výkop stavebních jam v oblasti mostní klenby, úprava koryta vodního toku, zřízení zásypu, sejmutí ornice a opětné ohumusování..

10.4. Ozelenění nebo jiné úpravy zastavěných ploch

Ozelenění se nepředpokládá. Stávající zatravněné plochy poškozené stavbou budou obnoveny, svahy násypového tělesa silnice budou uhumusovány a osety travním semenem..

10.5. Zásah do pozemků určených k plnění funkcí lesa

Stavba nezasahuje do pozemků určených k plnění funkcí lesa.

10.6. Zásah do jiných pozemků

Stavba předpokládá dočasné zábery sousedních pozemků, konkrétně se jedná o parcely v KÚ Levín u Berouna č. 127, 140 a 465/1 – ZPF (zahradá, orná půda), dále č. 85/3, 85/23, 85/24 a 128 – ostatní plocha (silnice, neplodná půda), dojde i k záboru lesního pozemku č. 336/1.

Trvalé zábery pro rekonstrukci mostu se týkají pozemků č. 128 – ostatní plocha a č. 336/1 – lesní pozemek (les)

Po realizaci stavby budou okolní pozemky dočasného záboru uvedeny do původního stavu.

10.7. Vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků

Stavba nemá ani nevyvolává žádné přeložky ani úpravy dopravní infrastruktury, dojde pouze k přeložkám dotčené technické infrastruktury.

11. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

11.1. Všechny druhy energií

Stavba nemá nároky na energie.

11.2. Vodní hospodářství

Stavba nemá nároky na zdroje vodního hospodářství. V průběhu realizace stavby si případný zdroj vody zhotovitel zajistí sám a na vlastní náklady (např. cisternu).

11.3. Připojení na dopravní infrastrukturu a parkování

Rekonstruovaná komunikace i most je součástí silnice II/105. Parkování není součástí návrhu.

11.4. Možnosti napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě)

Stavbu není třeba napojovat na technickou infrastrukturu.

11.5. Druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby – PROJEKT NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

Během provozu na komunikaci může docházet ke vzniku odpadů při úklidu vozovky, sekání trávy a úklidu v příkopech.

Při těchto činnostech může docházet ke vzniku následujících odpadů:

odpady z kategorie „ostatní odpady“

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Vznik odpadu
16 01 03	pneumatiky	zbytky pneumatik
17 02 03	plast	směrové sloupky, odpad v příkopech
20 02 01	biologicky rozložitelný odpad	sečená tráva, údržba dřevin
20 02 02	zemina a kameny	údržba krajnic a zelených ploch
20 03 03	uliční zmetky	údržba komunikací

12. VLIV STAVBY A PROVOZU NA PK NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

12.1. Ochrana přírody a krajiny

Stavba nemá vliv na zdraví a životní prostředí. Jedná se o stávající stavbu, která bude pouze rekonstruována. Opravu lze spíše hodnotit pozitivně, neboť dojde ke zvýšení

bezpečnosti, ke zvýšení kapacity průtoku a ke zlepšení jízdních vlastností, z čehož vyplývá pravděpodobné snížení nehodovosti.

12.2. Hluk

Jedná se o opravu stávající komunikace bez změny parametrů. Stavbu lze hodnotit z hlediska hluku spíše příznivě, neboť dojde ke zlepšení jízdních vlastností vozovky (např. odstranění nerovností), které nepatrně sníží ekvivalentní hladinu akustického tlaku. K ovlivnění zástavby hlukem nad stávající mez nedojde, protože stavba je rekonstrukcí stávající komunikace.

12.3. Emise z dopravy

Stavba nemá vliv na emise z dopravy.

12.4. Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje

Stavba nemá vliv na znečištění vodních toků a vodních zdrojů.

12.5. Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě

Před zahájením stavby investor zajistí plán BOZP a stanoví koordinátora BOZP. Stavba bude respektovat všechna platná nařízení v oblasti bezpečnosti práce, jmenovitě pak NV č. 591/2006 Sb. a NV č. 362/2005 Sb. a předpisy, na které se odvolává. Při realizaci je zhotovitel povinen řídit se ustanoveními této vyhlášky a souvisejících předpisů. Je třeba dbát zvýšené pozornosti během prací v blízkosti inženýrských sítí.

12.6. Nakládání s odpady

Předmětnou stavbou komunikace vznikne stavební odpad z odstraňovaných částí stávajících konstrukcí vozovek a částí doprovodných objektů. Podle vyhl. MŽP č. 381/2001 Sb., resp. dle přílohy 1 – katalog odpadů se bude jednat o tyto druhy odpadu:

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Vznik odpadu
17 01 01	beton a kamenné zdivo	likvidace stávajících drobných stavebních částí
17 03 02	asfalt bez dehtu	odfrézované asfalt.vrstvy
17 04 05	železo a ocel	dopravní značky, zábradlí
17 05 04	zemina a kameny	nevhodný výkopek
15 01 01	papírové obaly	ze stavebních materiálů
20 02 01	biologicky rozložitelný odpad	pařezy a vykácená zeleň
20 03 04	kal ze septiků a žump	odpad z chemických WC v zařízení staveniště

Vybouraná a odfrézovaná asfaltová drť bude využita k recyklaci nebo následně jinak zpracována v silničním hospodářství. Ostatní vybouraný materiál bude uložen na řízenou skládku. Dopravní značky se odvezou dle dispozic investora, odstraněné zábradlí se odveze do sběrného dvora.

Odfrézovaný živinový materiál se skládá, dle provedených vrtů, ze čtyř vrstev. Z toho první vrstva tl. 50 mm je zaříděna dle PAU do třídy ZAS – T1, druhá vrstva tloušťky 40 mm do třídy ZAS – T3, třetí vrstva tloušťky 40 mm do třídy ZAS – T1 a čtvrtá vrstva tloušťky 45 mm do třídy ZAS – T1.

13. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

13.1. Mechanická odolnost a stabilita

Podloží a silniční násypy by mělo být zkonsolidováno, v místě odtěžených krajů vozovky dojde k přehutnění zemní pláně na požadované hodnoty, případně k lokálnímu zlepšení aktivní zóny. Konstrukce vozovky vychází z dopravního zatížení. S ohledem na výše uvedené se po realizaci stavby předpokládá plně vyhovující mechanická odolnost a stabilita.

13.2. Požární bezpečnost (umožnění zásahu jednotek požární ochrany, únikové cesty pro osoby apod.)

Stavba bude prováděna za plné uzavírky. V místě stavby se nachází potok z kterého lze čerpat vodu v případě požáru. Uzavírka (termín a doba trvání) bude oznámena HZS 30dní před zahájením stavby.

Rekonstruovaný most bude mít oproti stávajícímu podstatně zlepšené parametry ohledně únosnosti, takže umožní provoz všech vozidel bez omezení. Únosnost mostu musí vyhovět dle zadání (dle Technické specifikace pro PD) zatěžovacímu modelu LM1 dle ČSN EN 1991-2.

13.3. Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí

Stavba bude ve stejném provedení jako doposud a nepředpokládá se jakékoliv zhoršení podmínek nebo životního prostředí. Výsledkem opravy bude naopak zlepšení životního prostředí.

13.4. Ochrana proti hluku

Stavba nemá vliv na ekvivalentní hladinu akustického tlaku. Stavbu lze hodnotit z hlediska hluku spíše příznivě, neboť dojde ke zlepšení jízdních vlastností vozovky (např. odstranění nerovností), které nepatrně sníží ekvivalentní hladinu akustického tlaku.

13.5. Bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na PK)

Jedná se o opravu stávající komunikace bez změny parametrů. Stavbu lze hodnotit příznivě z hlediska bezpečnosti při užívání, neboť dojde ke zlepšení jízdních vlastností vozovky (např. odstranění nerovností).

13.6. Úspora energie a ochrana tepla (hospodárnost provozu, úsporné technologie při výstavbě a údržbě apod.)

Jedná se o opravu silnice, která nemá vliv na úsporu energie a ochranu tepla.

14. BILANCE ZEMNÍCH PRACÍ

položka	jednotka	množství
frézování asfaltového krytu	m ³	98,52
odstranění podkladní vrstvy	m ³	178,36
sejmutí ornice	m ³	83,50
odkopávky	m ³	228,67
výkop jam	m ³	64,58
uložení sypaniny do násypu, zásypy	m ³	218,55
zřízení zemních krajnic	m ³	31,95
zpevnění krajnic štěrkodrtí	m ³	5,64
potřebná ornice	m ³	83,50
přebytečná zemina	m³	42,75
nedostatek ornice	m³	0,00
přebytek odfrézovaného materiálu	m³	98,52

15. HARMONOGRAM

S ohledem na stupeň dokumentace a následný výběr zhotovitele nelze v předstihu přesně stanovit termín stavebních prací. Předpokladem je provádění stavby v roce 2014 v klimaticky vhodném období v době trvání do 5-ti měsíců.

Stavba bude realizována v následujících krocích:

- Projednání zahájení stavby, správní povolení, administrativní přípravné práce, vyznačení objízdných tras, vyznačení a projednání objízdných tras autobusů
- Frézování vozovky – 1 týden
- Demolice mostu – 1 týden
- Výstavba mostu – 4 měsíce
- Úprava navazující komunikace – 4 týdny (lze provádět v technologických pauzách při výstavbě mostu)
- Úprava terénu dočasného záboru, urovnání, ohusování – 1 týden
- Pokládka obrusné vrstvy, zpevnění krajnic, zřízení zábradlí a doplňkové činnosti – 1 týden
- Srovnání okolního terénu a uvedení do původního stavu

Podrobněji u vlastního mostu půjde o následující postup prací:

- příprava staveniště
- odstranění obrusné a ložné vrstvy na mostě a předmostích – frézování
- demontáž zábradlí na římsách
- odstranění říms na mostě
- vybourání parapetních zídek a křídel
- vybourání nosné konstrukce
- výkopové práce
- odstranění spodní stavby až na základovou spáru
- betonáž základové desky
- bednění, výztuž a betonáž stěn rámu
- výstavba skruže
- bednění, výztuž a betonáž vodorovné NK (rámová příčel)
- odbednění

- izolace mostovky včetně ochrany
- izolace spodní stavby
- bednění, výztuž a betonáž říms
- přechodové oblasti
- úprava koryta potoka (odláždění)
- pokládka nových vozovkových vrstev
- dilatační úprava ve vozovce
- montáž zábradlí, terénní úpravy a dokončovací práce
- povrchová úprava říms
- dopravní značení
- 1. hlavní prohlídka
- uvedení do provozu

V Praze v červnu 2021

Ing. Josef Jírotka