

Objednatel stavby:


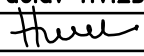
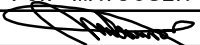


Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o.

Zborovská 11, 150 21 Praha 5  
IČ: 000 66 001

Souřadnicový systém: S-JTSK

Výškový systém: Bpv

Číslo zakázky:	17 139 00	HIP:	Ing. Petr SOUČEK	 Praha 4, Bezová 1658, 147 14 tel: +420 244062215 fax: +420 244461038 e-mail: pontex@pontex.cz
Schválil:	Ing. Václav HVÍZDAL		602 214 618, soucek@pontex.cz	
		Zodp. projektant:	Ing. Jan BAŽIL	
			727 970 803, bazil@pontex.cz	
Tech. kontrola:	Ing. Petr MATOUŠEK	Vypracoval:	Ing. Jan BAŽIL	
			727 970 803, bazil@pontex.cz	

Objednatel:	KSUS Středočeského kraje	Obec:	Řítkva	Kraj:	Středočeský
Akce:	III/1024 Řítkva, most přes D4 ev.č. 1024-1_PD A. Souhrnná část			Datum	Stupeň
				09/2018	PDPS
				Souprava	Č. přílohy
Příloha:	PRŮVODNÍ ZPRÁVA				A.1

## PRŮVODNÍ ZPRÁVA

### OBSAH

<b>1. Stručný popis stavby.....</b>	<b>3</b>
1.1 Identifikační údaje stavby .....	3
<b>2. Základní údaje o stavbě.....</b>	<b>3</b>
2.1 Základní popis stavby .....	3
2.2 Předpokládaný průběh stavby: .....	4
2.3 Vazba na územní plán .....	4
2.4 Stručná charakteristika zájmového území a jeho dosavadní využití: .....	4
2.5 Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí .....	4
2.5.1 Účelnost stavby .....	4
2.5.2 Ovlivnění ŽP a krajiny .....	4
2.6 Celkový dopad stavby do dotčeného území a navrhovaná opatření.....	4
2.6.1 Vztahy k plánovaným stavbám.....	4
2.6.2 Změny využití území.....	5
2.6.3 Změny dosavadních staveb dotčených projektovanou stavbou .....	5
<b>3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů .....</b>	<b>5</b>
3.1 Výčet podkladů použitých pro vypracování DSP/PDPS.....	5
3.1.1 Zadávací dokumentace.....	5
3.1.2 Schválená územně plánovací dokumentace nebo územně plánovací podklady .....	5
3.1.3 Mapové a další geodetické podklady .....	5
3.1.4 Dopravní průzkumy .....	5
3.1.5 Geotechnický a hydrogeologický průzkum.....	5
3.1.6 Hydrologické údaje.....	9
3.1.7 Klimatologické údaje .....	9
3.1.8 Průzkum inženýrských sítí .....	9
<b>4. Členění stavby .....</b>	<b>10</b>
<b>5. Podmínky realizace stavby .....</b>	<b>10</b>
5.1 Věcné a časové vazby se stavbami jiných stavebníků.....	10

**A. Průvodní zpráva**

5.2	Uvažovaný průběh výstavby .....	10
<b>6.</b>	<b>Přehled budoucích vlastníků (správců).....</b>	<b>10</b>
<b>7.</b>	<b>Předání stavby do užívání .....</b>	<b>10</b>
<b>8.</b>	<b>Stručný technický popis stavby .....</b>	<b>11</b>
8.1	SO 001 Demolice stávajícího mostu.....	11
8.1.1	Základní údaje o stávajícím mostě .....	11
8.1.2	Popis závad a demolice .....	11
8.2	SO 103 Úprava komunikace .....	12
8.1	SO 151 Chodník podél komunikace vpravo .....	13
8.2	SO 201 Most ev.č. 1024-1 .....	14
8.2.1	Základní údaje o novém mostě .....	14
8.2.2	Popis konstrukce mostu .....	15
8.3	SO 901 Přechodné dopravní značení na dálnici D4 .....	16
8.3.1	Etapa 1a a 1c.....	16
8.3.2	Etapa 1b.....	16
8.3.3	Etapa 2.....	17
8.3.4	Přechodné svislé dopravní značení .....	17
8.3.5	Přechodné vodorovné dopravní značení.....	17
8.4	SO 901 DIO na III/1024.....	18
8.4.1	Etapa 1 .....	18
8.4.2	Etapa 2 .....	18
<b>9.</b>	<b>Výsledky a závěry z podkladů a průzkumů.....</b>	<b>18</b>
<b>10.</b>	<b>Dotčená chráněná pásma, chráněná území, zátopová území a kulturní památky.....</b>	<b>18</b>
<b>11.</b>	<b>Zásah stavby do území.....</b>	<b>19</b>
<b>12.</b>	<b>Základní nároky stavby na zdroje, potřeby a jejich zajištění.....</b>	<b>19</b>
12.1	Nakládání s odpady.....	19
<b>13.</b>	<b>Vliv stavby a silničního provozu na zdraví a ŽP.....</b>	<b>20</b>
<b>14.</b>	<b>Obecné požadavky .....</b>	<b>20</b>
<b>15.</b>	<b>Požární bezpečnost.....</b>	<b>20</b>

**A. Průvodní zpráva**

---

**1. Stručný popis stavby****1.1 Identifikační údaje stavby**

Stavba:	III/1024 Řitka, most přes D4 ev.č. 1024-1
Název mostu (dle ML):	Most přes silnici I/4
Katastrální území:	Mníšek pod Brdy
Obec:	Mníšek pod Brdy
Kraj:	Středočeský
Objednatel:	KSÚS Středočeského kraje, příspěvková organizace Zborovská 11, 150 21 Praha 5
Správce mostu:	KSÚS Středočeského kraje, příspěvková organizace Zborovská 11, 150 21 Praha 5
Stavebník:	KSÚS Středočeského kraje, příspěvková organizace Zborovská 11, 150 21 Praha 5
Zhotovitel dokumentace:	
Projektant:	PONTEX s.r.o., 147 14 Praha 4, Bezová 1658 IČO 40763439, DIČ 010-40763439
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Petr Souček – autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské konstrukce (ČKAIT 0009754)
Kategorie komunikace:	S 7,5
Stupeň dokumentace:	PDPS
Pozemní komunikace:	III/1024
Přemostovaná překážka:	Dálnice D4 Praha-Příbram

**2. Základní údaje o stavbě****2.1 Základní popis stavby**

Předmět stavby:	Rekonstrukce stávajícího silničního mostu
Druh stavby:	Rekonstrukce
Rozsah stavby:	Rozsah stavby je definován potřebou nahradit stávající nevyhovující mostní objekt novým silničním mostem, který převede silnici kategorie S7,5/50. Stavba těsně sousedí se stavbou dvou okružních křižovatek před začátkem úpravy a za koncem úpravy. Rozsah stavby byl definován v koordinaci s projektantem sousední stavby. Výstavba proběhne za vyloučeného provozu, bude zřízena objízdná trasa.

**A. Průvodní zpráva**

---

Zdůvodnění stavby: Důvodem pro provedení komplexní rekonstrukce je špatný technický stav mostu a z toho plynoucí doporučení HPM (10. 05. 2016, Ing. Junek Vladimír).

**2.2 Předpokládaný průběh stavby:**

Zahájení stavby: 04/2019  
Etapizace stavby: realizace stavby proběhne najednou v jedné etapě  
Uvedení do provozu: 11/2019

**2.3 Vazba na územní plán**

Soulad s úz. pl. dokumentací: Stavba je v souladu se schváleným územním plánem. Jedná se o rekonstrukci stávajícího přemostění  
Vztah k dotčeným předchozím ÚR: Na stavbu nebylo vydáno územní rozhodnutí. Na stavbu byl MěÚ Mníšek pod Brdy vydán souhlas dle §15 stavebního zákona (č.j. MMpB-SÚ/8702/17-1172/2017-Min z 25.9.2017)

**2.4 Stručná charakteristika zájmového území a jeho dosavadní využití:**

Zájmové území se nachází v extravilánu obce Řitka, Mníšek pod Brdy. Most převádí silnici III/1024 přes dálnici D4 a je součástí MÚK EXIT 14. Většina stavby se nachází buď na ploše stávající komunikace, nebo přilehlých pozemků (dálnice).

**2.5 Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí****2.5.1 Účelnost stavby**

Zajištění dopravní obslužnosti: Dopravní obslužnost území během provádění stavebních prací bude zajištěna zřízením objízdné trasy.  
Zvýšení bezpečnosti dopravy: Bude zajištěno demolicí stávajícího mostu a výstavbou nového mostu, který splní všechny nejnovější bezpečnostní standardy.  
Dopravně ekonomická hlediska: Nebyla s ohledem na charakter stavby posuzována.

**2.5.2 Ovlivnění ŽP a krajiny**

- stavba nepodléhá nutnosti posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb.
- podrobnosti o vlivu stavby na ŽP jsou v příloze ZOV v části E této dokumentace.

**2.6 Celkový dopad stavby do dotčeného území a navrhovaná opatření****2.6.1 Vztahy k plánovaným stavbám**

Stavba je úzce koordinována se stavbou „Řitka, přestavba křižovatek na silnici III/1024 v MÚK Řitka“ (stavebník KSÚS), se stavbou sjezdu na soukromé pozemky (stavebník UNI-PRAG a.s.) a s připravovanou modernizací dálnice D4 (stavebník ŘSD ČR). Stavby byly vzájemně konzultovány a koordinovány a je možná jejich realizace.

## A. Průvodní zpráva

---

Rekonstrukce mostu a přestavba křižovatek jsou spolu úzce spojeny, ale je možná jejich oddělená realizace a jejich oddělené uvedení do provozu.

Stavba sjezdu na soukromé pozemky bude dle informace od investora (UNI-PRAG) realizována před stavbami KSÚS. Při realizaci staveb KSÚS bude sjezd v místě napojení upraven tak, aby plynule navazoval na silnici III/1024.

Parametry mostu jsou navrženy dle dokumentu „D4 SOKP – Řitka, technická studie“, který řeší modernizaci dálnice D4 od křížení s SOKP (Silniční okruh kolem Prahy) po MÚK Řitka. Most je navržen tak, aby při modernizaci D4 nebylo nutné zasahovat do konstrukce mostu, ale budou provedeny pouze terénní úpravy v okolí mostu.

### 2.6.2 Změny využití území

Po rekonstrukci mostu nedojde ke změně využití území.

### 2.6.3 Změny dosavadních staveb dotčených projektovanou stavbou

V rámci stavby bude upraven sjezd na soukromý pozemek UNI-PRAG a.s., tak aby navazoval na upravenou komunikaci (pokud bude skutečně realizován před přestavbou mostu a komunikace).

## 3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů

### 3.1 Výčet podkladů použitých pro vypracování DSP/PDPS

#### 3.1.1 Zadávací dokumentace

Rozsah projektových prací je dán specifikací objednatele stavby.

#### 3.1.2 Schválená územně plánovací dokumentace nebo územně plánovací podklady

Projektovaná stavba je v souladu s územně plánovacími podklady zájmové oblasti. Nedojde ke změně ve využití území.

#### 3.1.3 Mapové a další geodetické podklady

Bylo provedeno zaměření oblasti v souřadném systému S-JTSK a výškovém systému Balt po vyrovnání.

#### 3.1.4 Dopravní průzkumy

S ohledem na charakter stavby a nezměněné dopravní podmínky není zpracování dopravního průzkumu nutné.

#### 3.1.5 Geotechnický a hydrogeologický průzkum

Na opravu mostu byl zpracován kompletní IGP. Na tomto místě je uveden pouze výtah z IGP.

Skalní podloží v zájmovém prostoru a širším okolí tvoří prachovce štěchovické skupiny proterozoika Barrandienu. Prachovce byly archivními vrty J1 a J2 provedenými v blízkosti mostních opěr zastiženy v hloubce od 0,4 m pod terénem. Ve svrchních vrstvách skalního podloží se střídají navětralé prachovce (poloha \*3b\*) a prachovce zvětralé (poloha \*3a\*).

Průzkumným vrtem Rk 1 provedeným pro vsakovací zkoušku byly zvětralé prachovce zastiženy v hloubce od 1,2 m a od 1,8 m lze prachovce charakterizovat jako navětralé. Skalní podloží je zde překryto kamenitou

**A. Průvodní zpráva**

sutí (poloha \*2\*) s hlinitopísčitou výplní, kterou lze zatřídit jako štěrk s příměsí jemnozrnné zeminy. Štěrkovitá (kamenitá) frakce je tvořena pevnými neopracovanými úlomky břidlice. Mocnost polohy je 0,9 m. Svrchní vrstvu o mocnosti 0,3 m tvoří konstrukční vrstva místní komunikace - drcené kamenivo.

Hladina podzemní vody byla zastížena vrtem J 1 v hloubce 2,6 m pod terénem (397,02 m n.m.) . Hladina se ustálila v hloubce 5,10 m pod terénem (tj. 394,52 m n.m.). Vrt J 2 byla hladina naražena v hloubce 2,9 m (395,31 m n.m.) a údaj o ustálené úrovni hladiny není v dokumentaci uveden.

Podzemní voda je vázaná na puklinové systémy v skalním masivu, které nevytváří souvislý kolektor. Vydutnost zvodnění je velmi nízká. Při provádění výkopů pro nové základové prvky nelze tedy vyloučit zastížení zvodnělých puklin.

Z vrtu J 1 byl odebrán vzorek podzemní vody pro stanovení agresivity na betonové konstrukce (dle ČSN EN 206 Beton - Část 1 : Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda, tabulky 2 - Mezní hodnoty pro stupně chemického působení zeminy a podzemní vody) a ocel (dle ČSN 03 8372 Zásady ochrany proti korozi neli-  
niových zařízení uložených v zemi nebo ve vodě).

**Agresivita na beton**

Výsledky rozboru jsou v následující tabulce a porovnány s limitními hodnotami uvedenými v ČSN EN 206 pro slabě agresivní prostředí na beton (stupeň agresivity XA1).

Stanovení	Vrt	Limity ČSN EN 206 pro slabě agresivní prostředí (stupeň agresivity XA1.)
	J 1	
sírany (mg/l)	523	$\geq 200$ a $\leq 600$
pH	7,5	$\leq 6,5$ a $\geq 5,5$
CO <sub>2</sub> agresivní (mg/l)	13,2	$\geq 15$ a $\leq 40$
amonné ionty (mg/l)	1,0	$\geq 15$ a $\leq 30$
hořčík (mg/l)	63,2	$\geq 300$ a $\leq 1000$

Dle ČSN EN 206 podzemní voda vykazuje slabou agresivitu na beton (stupeň agresivity XA1), a to vzhledem k hodnotám koncentrace síranů.

**Agresivita na ocel**

Výsledky rozborů jsou v následující tabulce a porovnány s limitními hodnotami uvedenými v dle ČSN 03 8372 Zásady ochrany proti korozi neli-  
niových zařízení uložených v zemi nebo ve vodě pro velmi vysokou agresivitu prostředí na ocel (stupeň agresivity IV.).

Stanovení	Vrt	Limity ČSN 03 8372 pro velmi vysokou agresivitu prostředí (stupeň agresivity IV.)
	J 1	
pH	7,5	$< 6,0$
CO <sub>2</sub> agresivní (mg/l)	13,2	5
Cl (mg/l)	165	$> 300$
měrná vodivost ( $\mu$ S/cm)	1600	$> 430$

**A. Průvodní zpráva**

Dle ČSN 03 8372 podzemní voda vykazuje velmi vysokou agresivitu na ocel (stupeň agresivity IV.), a to vzhledem k hodnotám měrné vodivosti podzemní vody a koncentracím agresivního oxidu uhličitýho.

**Zatřídění zemin a hornin**

Zeminy a horniny lze rozdělit 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).

Poloha *1*	navážka (drcené kamenivo), hlína humózní
	zatřídění dle ČSN 73 1001 : nezatříděno
Poloha *2*	šterk s příměsí jemnozrnné zeminy (kamenitá suť), šterkovitá frakce je tvořena pevnými úlomky prachovce
	zatřídění dle ČSN 73 1001 : G 3, G-F (šterk s přím. jemnozrnné zeminy)
Poloha *3a*	prachovec zvětralý, deskovitě odlučný
	zatřídění dle ČSN 73 1001 : R 4
Poloha *3b*	prachovec navětralý, deskovitě odlučný
	zatřídění dle ČSN 73 1001 : R 3

**Fyzikálně - mechanické parametry zemin a hornin**

V následující tabulce jsou uvedeny směrné normové hodnoty dle dříve platné ČSN 73 1001 Základová půda pod plošnými základy s přihlédnutím ke genezi zemin. Dále jsou v tabulce uvedeny hodnoty svislé tabulkové únosnosti vrtaných pilot dle dříve platné ČSN 73 1002 Pilotové základy. Uvedené hodnoty jsou orientační a platí pouze pro předpokládaný geologický profil.

Poloha	ČSN 73 1001	$\gamma_n$ [kN.m <sup>-3</sup> ]	$c_{(ef)}$ [kPa]	$\varphi_{(ef)}$ [°]	$\nu$	$\sigma_c$ [MPa]	$E_{def}$ [MPa]	$R_{dt}$ [kPa]	$U_{v, tab}$ [kN]
*2*	G 3, G-F	19,5	0	33 - 38	0,25	-	15 - 20	300 <sup>1</sup>	-
*3a*	R 4	23,0	50	35	0,25	5 - 15	200	500	580 <sup>2</sup>
*3b*	R 3	25,0	100	38	0,20	20 - 50	800	800	1000 <sup>2</sup>

Pozn. : hodnoty tabulkové výpočtové únosnosti je třeba upravit ve smyslu příl. 6 ČSN 73 1001 dle skutečné hloubky zakládání a šířky základu,

\*<sup>1</sup> při hloubce založení 1,0 m a šířce základu 1,0 m,

\*<sup>2</sup> pro průměr piloty 0,6 m a délce vetknutí 1,5 m.

$\gamma_n$  objemová tíha

$c_{(ef)}$  efektivní soudržnost zeminy (u hornin zdánlivá soudržnost)

$\varphi_{(ef)}$  efektivní úhel vnitřního tření

$\nu$  Poissonovo číslo



**A. Průvodní zpráva**

$\sigma_c$	<i>pevnost v prostém tlaku</i>
$E_{def}$	<i>modul přetvárnosti</i>
$R_{dt}$	<i>tabulková výpočtová únosnost</i>
$U_{v,tab}$	<i>svislá tabulková únosnost vrtaných pilot dle ČSN 73 1002 Pilotové základy</i>

**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 přílohy 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 (drcené kamenivo)	*1*	I	tř. 3	I. třída
kamenitá suť, ulehlá	*2*	I	tř. 3 - 4	I. třída
prachovec zvětralý	*3a*	II	tř. 5	III. třída
prachovec navětralý	*3b*	III	tř. 6	IV. třída

Výkopovými pracemi budou mělce pod terénem zastiženy obtížně těžitelné prachovce až 6. třídy těžitelnosti dle dříve platné ČSN 73 3050 Zemní práce.

Krátkodobě otevřené výkopy lze provádět do hloubky 1,2 m se svislými stěnami bez pažení. Výkopy ve skalních horninách (prachovcích) lze provádět bez pažení se sklonem stěn v poměru 1 : 0,1 až 1 : 0,3 (dle rozpukanosti a sklonu vrstev).

Ve skalním masivu nelze zcela vyloučit zastižení slabě zvodnělých puklin, a to především ve srážkově bohatém období. Vydatnost zvodnění lze předpokládat maximálně v řádu setin litrů za vteřinu.

**Zasakování srážkových vod**

Na vrtu Rk 1 byla dne 21.8.2017 provedena nálevová zkouška. Hloubka vrtu činila 2,0 m od terénu. Vrt byl dočasně zapažen perforovanou PVC trubkou o průměru 75 mm, vyvedenou do úrovně 0,15 m nad terén. Do vrtu byla nalitá voda a byl měřen pokles hladiny po dobu 120 minut. Průběh měření je znázorněn v příloze č. 3. Základní údaje o zkoušce jsou uvedeny v následující tabulce.

Objekt č.	Rk 1
Odměrný bod (OB - m nad terénem) :	0,15
Hloubka objektu od OB (m):	2,15
Průměr sondy (mm) :	115
Průměr výstroje (mm) :	75
Nalévané množství (l) :	40

**A. Průvodní zpráva**

Doba nálevu (s) :	55
Hladina vody před nálevem (m od OB):	bez vody
Hladina vody po nálevu (m od OB):	0,94
Hladina vody na konci měření (m od OB):	1,515

Vsakování vody probíhalo nerovnoměrně. Do hloubky 1,1-1,2 m byl pokles hladiny rychlý. Níže byl zaznamenán spíše pomalý pokles hladiny, a rychlost poklesu hladiny se postupně zpomalovala. K infiltraci vody docházelo do poloh kamenité sutě a podložních prachovců. Ke konci zkoušky nedošlo k úplnému vsaku nalité vody.

**Závěry**

Výsledky inženýrskogeologického průzkumu lze shrnout do následujících bodů:

- Novou mostní konstrukci lze založit na plošných základech se základovou spárou ve skalních horninách - prachovcích, které jsou uloženy mělce pod terénem v hloubce do cca 0,5 m.
- Hladina podzemní vody byla zastižena vrtem J 1 v hloubce 2,6 m pod terénem (397,02 m n. m.) a ustálila se v hloubce 5,10 m pod terénem (tj. 394,52 m n. m.). Vrt J 2 byla hladina naražena v hloubce 2,9 m (395,31 m n. m.).
- Zvodnění je vázané na puklinové systémy s velmi malou vydatností. Ve srážkově chudém období nemusí být zvodnělé pukliny zastiženy.
- Dle ČSN EN 206 podzemní voda vykazuje slabou agresivitu na beton (stupeň agresivity XA1), a to vzhledem k hodnotám koncentrace síranů.
- Dle ČSN 03 8372 podzemní voda vykazuje velmi vysokou agresivitu na ocel (stupeň agresivity IV.), a to vzhledem k hodnotám měrné vodivosti podzemní vody a koncentracím agresivního oxidu uhličitého.
- Výkopovými pracemi budou mělce pod terénem zastiženy obtížně těžitelné prachovce až 6. třídy těžitelnosti dle dříve platné ČSN 73 3050 Zemní práce.
- Koeficient vsaku  $k_v$  (vyjadřující vsakovací schopnost prostředí ve smyslu ČSN 75 9010 Vsakovací zařízení srážkových vod) byl vypočten pro prostředí zvětralých a navětralých prachovců v hodnotě  $1,2 \cdot 10^{-5}$  m/s.

Pokud by došlo k podstatným změnám v projektovaném záměru, lze závěry aplikovat pouze se souhlasem autorské organizace. V případě požadavku investora lze provést přejímku základové spáry ve vztahu k závěrům této zprávy.

**3.1.6 Hydrologické údaje**

S ohledem na charakter stavby nejsou hydrologické údaje nutné. Podklady pro výpočet odvodnění mostu v dostatečné míře poskytuje TP 107.

**3.1.7 Klimatologické údaje**

S ohledem na charakter stavby nejsou klimatologické údaje nutné.

**3.1.8 Průzkum inženýrských sítí**

Dle vyjádření správců sítí a dle místního šetření jsou v zájmové lokalitě inženýrské sítě těchto subjektů:

**A. Průvodní zpráva**

---

CETIN

Sdělovací metalické kabely

Ludvík Filípek, Pražská 57, 25203 Řitka

El. napájení ohradníku, vodovodní přípojka ke studni, el. přípojka ke studni

Kabely CETIN budou vytyčeny a řádně označeny. Kabely nebudou stavbou dotčeny, jejich provoz nebude omezen.

Přípojky ke studni (elektrická a vodovodní) nebudou stavbou dotčeny. Práce v místě křížení silnice budou probíhat pouze v konstrukčních vrstvách vozovky, čímž kabely nebudou dotčeny. Napájení elektrického ohradníku bude před provedením demolice přerušeno a během stavby nebude funkční. Po dokončení mostu bude provedeno naspojování kabelu. Kabel bude umístěn v chrániče v levé římse, jeho stávající trasa tak zůstane zachována.

**4. Členění stavby**

Stavba bude členěna na následující stavební objekty

SO 001 Demolice stávajícího mostu

SO 103 Úprava komunikace

SO 151 Chodník podél komunikace vpravo

SO 201 Most ev. č. 1024-1

SO 901 Přechodné dopravní značení na dálnici D4

SO 902 Objízdné trasy na III/1024

**5. Podmínky realizace stavby****5.1 Věcné a časové vazby se stavbami jiných stavebníků**

Koordinace navazujících staveb je popsána výše v této zprávě.

**5.2 Uvažovaný průběh výstavby**

Stavba bude probíhat za úplné uzavírky silnice. Výstavba mostu proběhne najednou, v jediné etapě. Podrobnější postup výstavby je uveden v ZOV.

**6. Přehled budoucích vlastníků (správců)**

SO 103, 201 KSÚS Středočeského kraje, Zborovská 11, 150 21 Praha 5

SO 151 Obec Řitka, Na Návsi 54, 252 03 Řitka

**7. Předání stavby do užívání**

Stavba bude předána do užívání po kompletním dokončení této stavby a navazující přestavby okružních křižovatek.

**A. Průvodní zpráva**

---

**8. Stručný technický popis stavby****8.1 SO 001 Demolice stávajícího mostu****8.1.1 Základní údaje o stávajícím mostě**

Délka přemostění:	48,159 m
Délka mostu:	57,954 m
Délka nosné konstrukce:	50,077 m
Rozpětí polí:	8,448 + 29,840 + 8,880 m
Šikmost mostu:	82,00° (91,11g) levá
Volná šířka mostu mezi obrubníky:	7,5 m (0.50 + 0.25 + 3.50 + 3.50 + 0.25 + 0.50)
Šířka průchozího prostoru:	0,75 m (nouzový chodník vlevo); 1,50 m (chodník vpravo)
Šířka mostu:	11,350 m
Výška mostu nad terénem:	7,0 m
Stavební výška:	1,731 m
Plocha nosné konstrukce mostu:	10,91 x 50,077 = 546,34m <sup>2</sup>
Zatížení mostu:	ČSN 73 6203/86, zatěžovací třída A
Zatížitelnost:	Vn=13t ,Vr=32t, Ve=78t, Ve=9,6t (hodnoty převzaty z mostní evidence)

**8.1.2 Popis závad a demolice**

V rámci rekonstrukce mostu dojde ke kompletní výměně nosné konstrukce a spodní stavby. Stav současného mostu byl prověřen hlavní mostní prohlídkou dle ČSN 73 6221/1996 z data 10. 05. 2016 (zpracoval Ing. Vladimír Junek), kdy spodní stavba byla klasifikována stupněm VI – velmi špatný a nosná konstrukce stupněm V – špatný.

Popis hlavních závad:

- degradovaný beton stativ, obnažená silně korodující výztuž – některé pruty výztuže již přerušeny
- na dřících pilíře P2 ve větších plochách odpadá krycí vrstva betonu a koroduje obnažená výztuž, na pilíři P3 svislé trhliny
- nefunkční dilatace – masivní zatékání na mostní podpěry, úložné prahy i závěrné zídky
- nefunkční izolace – silné zatékání do NK = na celé spodní ploše a na bocích lokálně odstřelování krycí vrstvy a koroze především příčné výztuže
- zatékání na čela nosníků, koroze kotev předpínací výztuže
- koroze zábradlí, zádržný systém neodpovídá normě
- vozovka vykazuje výrazné nerovnosti a trhliny v krytu

## A. Průvodní zpráva

---

- vlivem zatékání silná koroze ložisek

Vzhledem ke špatnému stavu nosné konstrukce mostního objektu a ohrožení bezpečného provozu na přemostované komunikaci bylo investorem stavby rozhodnuto o celkové rekonstrukci mostní konstrukce.

Opěry jsou masivní, tížné, monolitické železobetonové. Pilíře jsou monolitické železobetonové, členěné a jsou tvořeny trojicí kruhových sloupů a žb. stativem.

Nosná konstrukce je tvořena prefabrikovanými nosníky typu I67. V poli 1 a 3 jsou nosníky železobetonové, v poli 2 (hlavní pole přes D4) jsou nosníky předepnuté.

Na nosníky je proveden vyrovnávací beton a živičná vozovka. Římsy jsou monolitické, železobetonové. Kryt chodníků je tvořen litým asfaltem. Na mostě je osazeno ocelové trubkové zábradlí, na které navazuje ocelové silniční svodidlo. Provedení záchytného systému neodpovídá soudobým bezpečnostním standardům.

Nosná konstrukce je uložena na ocelová válečková ložiska.

Staticky nosná konstrukce působí jako prosté nosníky.

Před zahájením bouracích prací bude ukončen provoz na mostě, bude zpracován prováděcí projekt demolice (resp. TePř), který bude mimo jiné řešit vytyčení a ochranu inženýrských sítí a vymezení ohroženého prostoru.

Vozovka bude odfrézována až na ochranný beton, obruby budou sneseny, živičný kryt chodníků bude odstraněn a zábradlí odříznuto. Ochranný a vyrovnávací beton bude odstraněn až na spojovací dobetonávku mezi nosníky. Tyto práce mohou být prováděny za omezeného provozu na D4 (snížená rychlost).

Demolice hlavní nosné konstrukce bude probíhat za úplné uzavírky dálnice D4. Na demolici bude stačit jedna úplná noční uzavírka.

V prostoru pod mostem budou demontována svodidla a bude rozprostřena dvojitá geotextilie a ochranná vrstva tl. 800 mm (recyklát, štěrkodrt, zemina...).

Nosníky budou odstraňovány postupně z jedné strany. Nejprve budou odstraněny příčné i podélné dobetonávky mezi nosníky tak, aby každý nosník působil zcela samostatně. Nosníky budou rozrušovány hydraulickými nůžkami uprostřed rozpětí a budou postupně padat na ochrannou vrstvu, kde budou dále rozrušovány.

Po kompletním odstranění všech nosníků bude materiál a ochranná vrstva přesunuty do jednoho jízdního pásu a bude zprovozněn druhý jízdní pás.

Pilíře budou demolovány postupně při uzavírci přilehlého jízdního pásu. Pilíře budou demolovány bouracími kladivy, materiál bude ihned odvážen pryč ze stavby.

Opěry budou demolovány bez omezení provozu na D4. Bourání opěr bude probíhat bouracími kladivy.

Podpěry mostu budou zdemolovány kompletně včetně základů. Betonová svodidla, tvořící ochranu vozidel před stávajícími pilíři budou odvezena na skládku, kterou určí jejich majitel (ŘSD ČR).

### 8.2 SO 103 Úprava komunikace

Směrové vedení komunikace bude zachováno beze změny.

Pro komunikaci byla rekonstruována ze zaměření osa, která je v rámci tohoto projektu označena jako 103. Začátek a konec úpravy komunikace je zvolen v koordinaci se silničními objekty navazující stavby.

**A. Průvodní zpráva**

V úseku km 0,135272 – 0,194412 osy 103 se nachází most SO 201.

Výškové řešení komunikace je zvoleno s ohledem na výškové řešení celého úseku komunikace mezi okružními křižovatkami. Návrh nivelety je koordinován s připravovanou modernizací dálnice D4 tak, aby mostní konstrukce nebránila budoucí modernizaci dálnice D4.

Vozovka komunikace je navržena jako dvou pruhová se základní šířkou jízdního pruhu 3,5m. V řešeném úseku této stavby je šířka komunikace více méně zachována, případně dochází k malému rozšíření.

Základní příčný sklon vozovky je jednostranný 2,5-4%, jehož točivost se mění dle směrového oblouku.

Podél komunikace vpravo bude vybudován chodník základní šířky 2,0m. Příčný sklon chodníku je 2,0% do vozovky (na mostě 2,5% do vozovky). Chodník je řešen v samostatném SO 151.

Konstrukce vozovky je navržena z následujících vrstev:

Asf. koberec mastixový, modif.	SMA 11S PmB	40mm	ČSN EN 13108–5
Postřik spojovací	PS-EP	0,35kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Asf. beton pro ložní vrstvy	ACL 16+ PmB	60mm	ČSN EN 13108–1
Postřik spojovací	PS-EP	0,35kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Asf. beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	60mm	ČSN EN 13108–1
Postřik infiltrační <sup>4)</sup>	PI-EP	0,6kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Směs stmelená cementem	SC C8/10	120mm	ČSN EN 14227-1
Štěrkodrt 0/63, tř. A	ŠD <sub>A</sub>	min. 150mm	ČSN EN 13285
Konstrukce vozovky celkem		min. 480mm	

Pozn.:

Konstrukční vrstvy je možné pokládat pouze na řádně urovnanou a zhutněnou pláň:

- Hodnota  $E_{def,2}$  na zemní pláni (povrch aktivní zóny) je předepsána min. 45 MPa.
- Na ochranné vrstvě (ŠD 0/63) je stanovena min. hodnota  $E_{def,2} = 90$  MPa

Vozovka bude prováděna najednou za plné uzavírky silnice.

Odtok srážkové vody z vozovky na mostě je řešen svedením srážkové vody do vsakovacích objektů na obou předmostích. Odvedení vody z vozovky mimo most je zajištěno příčným a podélným sklonem. Voda z vozovky na předmostí O1 (strana Řitky) bude odvedena odtokem přes krajnici na zatravněný svah, a to od mostu do staničení 0.08578, kde je nulový příčný sklon. Od tohoto místa dále bude voda z pravé strany vozovky a chodníku svedena příčným sklonem k nižší obrubě. Dále je voda z pravé strany vedena za obrubu a poté odteče přes krajnici do terénu. Levá strana je v celém úseku odvedena odtokem přes krajnici na terén.

V rámci tohoto stavebního objektu bude obnoveno trvalé dopravní značení v celém rozsahu stavby. Jedná se o vyznačení dělicí čáry na vozovce, které bude provedeno ve dvou fázích. V první fázi (neprodleně po pokládce obrusné vrstvy) rozpouštědlovou barvou. Po uplynutí prvního zimního období, důkladném očištění a zametení povrchu vozovky budou čáry obnoveny z materiálu s dlouhou životností v nehluché úpravě.

V rámci stavby budou všechny svislé dopravní značky v rozsahu stavby odstraněny. Všechny nové svislé dopravní značky budou osazeny v rámci související stavby rekonstrukce křižovatek.

**8.1 SO 151 Chodník podél komunikace vpravo**

Chodníky budou sloužit pěší dopravě z Řitky do průmyslového areálu.

**A. Průvodní zpráva**

Směrové a výškové řešení chodníků kopíruje směrové a výškové řešení silnice III/1024.

Šířka chodníku je 1,50m. a skládá se ze dvou pruhů šířky 0,75m. Od silnice je chodník oddělen bezpečnostním odstupem šířky 0,5m. Příčný sklon chodníku je 2%. Chodník je pouze pro pěší a neslouží pro cyklisty.

Konstrukce chodníků bude následující:

Zámková dlažba	DL	60 mm	ČSN 73 6131-1
Pískové lože fr. 2-4	L	30 mm	ČSN 73 6126, ČSN EN 13285
Štěrkodrt 0-32, třída A	ŠD <sub>A</sub> 0-32	min. 200	ČSN 73 6126, ČSN EN 13285
Celkem		min. 290 mm	

Na pláni chodníků je požadováno  $E_{def,2}$  min. 30 MPa při poměru  $E_{def,2}/E_{def,1} = \max. 2,5$ .

Odtok srážkové vody z chodníků je zajištěn příčným a podélným sklonem na terén.

Podél chodníku bude osazeno ocelové silniční dvojmadlové zábradlí, které bude kotveno do betonových patek. Kotvení bude zajištěno ocelovými dodatečně vlepenými chemickými kotvami přes patní plechy. Zábradlí bude mít výšku 1,10 m a naváže na zábradlí na mostě SO 201

**8.2 SO 201 Most ev.č. 1024-1****8.2.1 Základní údaje o novém mostě**

Charakteristika mostu:	Trvalý silniční most o jednom poli. Založení mostu je na plošné.
Délka přemostění:	31,85 m
Délka nosné konstrukce:	34,57 m
Rozpětí nosné konstrukce:	33,25 m
Šikmost mostu:	levá 90,84 g
Volná šířka mostu:	9,50 m
Šířka chodníku:	pravostranný veřejný 1,50 m
Šířka mostu:	12,60 m
Šířka mezi zvýšenými obrubami:	9,50 m
Výška mostu:	7,85 m
Stavební výška:	2,02 m
Plocha mostu:	$9,50 \times 31,85 = 302,6 \text{ m}^2$
Zatížení mostu:	Most je navržen na zatížení dle ČSN EN 1991-2 pro 1. skupinu pozemních komunikací.
Zatížitelnost mostu:	Výpočet zatížitelnosti bude proveden dle ČSN 73 6222 v platném znění při realizaci stavby. Minimální požadované hodnoty zatížitelnosti jsou: $V_n=32t$ , $V_r=80t$ , $V_e=180t$ , $V_{ej}=12t$ .

## A. Průvodní zpráva

---

### 8.2.2 Popis konstrukce mostu

Most bude založen plošně. Základová spára bude v horninách třídy R3. Je tedy nutné počítat s vyšší vrstvou podkladního betonu, který zajistí vyrovnaní základové spáry do požadované úrovně po dolámání.

Opěry jsou masivní, železobetonové a jsou tvořeny základy, dříky, úložnými prahy, závěrnými zdmi a křídly rovnoběžnými s osou komunikace. Křídla jsou částečně založena na společném základu, částečně jsou vykonzolována.

Nosná konstrukce bude uložena na hrncová ložiska. Pevné ložisko bude na opěře O1.

Přechodová oblast bude provedena dle ČSN 73 6244 a ČSN 73 6133. Použita je přechodová oblast s přechodovou deskou.

Nosná konstrukce bude tvořena spřaženou konstrukcí beton-beton. Hlavní nosná konstrukce bude tvořena prefabrikovanými předpjatými nosníky tvaru „T“. Spřažená deska a koncové příčníky budou monolitické, železobetonové.

Hydroizolace mostu je celoplošná natavovanými modifikovanými asfaltovými pásy tl. 5 mm. Použitý izolační systém musí být schválen MD pro izolace mostů pozemních komunikací.

Římsy jsou monolitické, železobetonové a nášlapem 150 mm.

Pravá římsa je chodníková, šířky 2,30m. Příčný sklon horního povrchu je 2,5%. Levá římsa má šířku 0,8m; horní povrch má příčný sklon 4%.

Na nosné konstrukci jsou římsy kotveny kotvami do vývrtu á 1m, na křídlech jsou římsy kotveny vystupující betonářskou výztuží. Do říms je kotvené ocelové zábradelní svodidlo s úrovní zadržení H2. Do pravé římsy je navíc kotveno ocelové mostní zábradlí se síťovou výplní.

V levé římse bude umístěna kabelová chránička DN50 pro silový kabel soukromého vlastníka. V pravé římse budou umístěny 3 rezervní kabelové chráničky DN90. Chráničky budou ukončeny v krajnici za přechodovou oblastí římsy, budou opatřeny ocelovým zatahovacím lankem a budou zavíčkované.

Na levé římse bude osazeno ocelové zábradelní svodidlo s úrovní zadržení H2, výplň ze sítě. Na pravé římse bude osazeno ocelové mostní svodidlo s úrovní zadržení H2.

Na pravé římse bude osazeno ocelové mostní zábradlí výšky min. 1.10m. Zábradlí bude mít síťovou výplň.

Na O2 je navržen ocelový povrchový mostní závěr s jednoduchým těsněním spáry, celkový posun do 80 mm (druh 4 dle TP 86). Na opěře O1 bude provedena řezaná spára v obrusné vrstvě. Těsnění spáry mezi n.k. a závěrnou zdí bude provedeno dle VL4 305.02.

Na mostě bude dvouvrstvá asfaltová vozovka celkové tl. 90 mm (vč. izolace).

Srážková voda z vozovky je svedena příčným a podélným sklonem do mostních odvodňovačů 500x300. Odvodňovače budou vybaveny lapači splavenin. Z odvodňovačů je voda svedena svislými svody do podélného svodu DN200 ze sklolaminátu. Svod bude zavěšen pod nosnou konstrukcí mezi prvním a druhým nosníkem zleva. Svod projde koncovým příčnickem a závěrnou zdí do vpusti umístěné za mostem. Před opěrou O1 bude mít svod pevný bod.

Z vpusti bude vedena přípojka do vsakovacího objektu 2x4m tvořeného vsakovacími bloky.

Voda na předmostí O2 bude příčným sklonem svedena do skluzu z betonových tvarovek do betonového lože. Skluz bude zaústěn do vsakovacího objektu 1x1m tvořeného vsakovacími bloky.



## A. Průvodní zpráva

---

Izolace je odvodněna trubičkami DN50 z nerezové oceli. Trubičky budou spojeny podélným žebrem z drenážního polymerního betonu. V místě trubiček a odvodňovačů bude žebro rozšířeno.

Svahy před opěrami a podél opěr vlevo budou zpevněny kamennou dlažbou tl. 250 mm do betonového lože C20/25n-XF3 tl. 100 mm. Dlažba bude před opěrou ukončena zajišťovacím prahem min. 500x800mm z betonu C30/37-XF4 (XD3). Dlažba bude lemována betonovými obrubníky kladenými do betonového lože C20/25n-XF3 s opěrou. Použity budou záhonové obrubníky 100x250mm. Použita bude dlažba třídy I dle ČSN 72 1860. Spáry v dlažbě a mezi obrubníky se vyplní cementovou maltou MC 25 XF4. Spáry v dlažbě se zatrou do výšky max. 35 mm pod horní líc kamene, aby zpevnění působilo jako „přírodní plochy“ (tzv. Naturstein).

Za koncem všech říms bude navazovat kamenná dlažba tl. 250 mm do betonového lože 100 mm z betonu C20/25n-XF3. Spárování bude provedeno cementovou maltou MC 25 XF4. Ze strany vozovky bude dlažba ohraničena silničním obrubníkem do betonového lože s opěrou, z ostatních stran bude olemována záhonovými obrubníky do betonového lože. Použita bude dlažba třídy I dle ČSN 72 1860. Spáry v dlažbě a mezi obrubníky se vyplní cementovou maltou MC 25 XF4. Spáry v dlažbě se zatrou do výšky max. 35 mm pod horní líc kamene, aby zpevnění působilo jako „přírodní plochy“ (tzv. Naturstein).

Na přechodové oblasti římsy dojde k přechodu výšky nášlapu ze 150 mm na 0 mm. Příčný sklon dlažby za mostem bude přecházet na příčný sklon nezpevněné krajnice tj. 8,0%.

Všechny nové (upravené) svahy budou ohumusovány v tl. 100 mm a budou zatravněny.

### 8.3 SO 901 Přechodné dopravní značení na dálnici D4

Realizace stavby je z hlediska provozu na D4 rozdělena na 4 etapy:

#### 8.3.1 Etapa 1a a 1c

V rámci etapy 1a bude připravována demolice mostu ev. č. 1024-1 přes D4. V rámci etapy 1c bude dokončována demolice mostu ev. č. 1024-1 přes D4 na pravém jízdním pásu. Doprava bude v místě nadjezdu vedena v režimu 2+1/0. Pravý jízdní pás bude uzavřen.

Doprava směr Příbram bude převedena na levý jízdní pás v jednom jízdním pruhu přejezdem SDP v úseku km 13,80 – 13,92. Zpět na pravý jízdní pás bude doprava směr Příbram převedena přejezdem SDP v km 14,68 – 14,80.

Odbočovací větev z pravého jízdního pásu bude po dobu etapy uzavřena. Na připojení na levý jízdní pás budou osazeny dopravní značky P6 – Stůj dej přednost jízdě. Vyznačení uzávěry bude provedeno dle TP 66 schémat D/12a a D/12b.

Délka dopravních omezení na obou jízdních pásech je 1,6 km. Předpokládaná délka trvání této etapy je 6 hodin.

#### 8.3.2 Etapa 1b

V rámci etapy 1b bude probíhat demolice mostu ev.č. 1025-1 před D4.

Dálnice bude v místě mostu kompletně uzavřena. Doprava bude převedena na objízdnou trasu:

- ve směru Praha v MÚK Mníšek pod Brdy (exit 18) a nájezd na dálnici bude umožněn v MUK Řitka (EXIT 14)
- ve směru Příbram v MÚK Jíloviště (exit 9) a nájezd na dálnici bude umožněn v MUK Řitka (EXIT 14)

## A. Průvodní zpráva

---

Vyznačení uzávěry bude provedeno schématem DK790. Předpokládaná délka trvání této etapy je 14 hodin.

### 8.3.3 Etapa 2

V rámci etapy 2 budou osazovány nosníky nového mostu.

Doprava bude v místě nadjezdu vedena v režimu 2+1/0. Pravý jízdní pás bude uzavřen. Doprava směr Příbram bude převedena na levý jízdní pás v jednom jízdním pruhu přejezdem SDP v úseku km 13,80 – 13,92. Zpět na pravý jízdní pás bude doprava směr Příbram převedena přejezdem SDP v km 14,68 – 14,80.

Odbočovací větev z pravého jízdního pásu bude po dobu etapy uzavřena. Na připojení na levý jízdní pás budou osazeny dopravní značky P6 – Stůj dej přednost jízdě.

Vyznačení uzávěry bude provedeno dle TP 66 schémat D/12a a D/12b. Délka dopravních omezení na obou jízdních pásích je 1,6 km.

V době osazování každého z nosníků bude dálnice krátkodobě úplně uzavřena na dobu cca 20 min. Objezdná trasa nebude vyznačena. Uzavírka dálnice bude značena dle schématu DM 291. Předpokládaná délka trvání této etapy je 6 hodin.

### 8.3.4 Přejížděné svislé dopravní značení

Způsob organizace dopravy a konkrétní provedení a umístění přechodného svislého dopravního značení je zřejmý ze schémat.

Pro vyznačení pracovních míst na dálnici, je využito opakovaně umístěných dopravních značek č. A15 s dodatkovou tabulkou č.E3a, přičemž první ve vzdálenosti 2km před začátkem šířkového omezení je zvýrazněná umístěním na žlutém fluorescenčním podkladu. Provedení sestavy značek A15 s dodatkovou tabulkou E3a bude provedena podle výkresu opakovaných řešení R24. S ohledem na požadované řazení vozidel budou rovněž osazeny dopravní značky dle schématu DD100. Změna vedení jízdních pruhů je označena pomocí dopravních zařízení Z4a, Z4b s výstražnými světly – viz příložené situace. K oddělení protisměrného provozu jsou použity vodící desky Z3.

Pro převádění dopravy vedené ve dvou pruzích přes přejezd SDP bude rychlost omezena na 60km/h a pro převádění dopravy vedené v jednom jízdním pruhu přes přejezd SDP bude rychlost omezena na 80 km/h. V mezilehlém úseku bude rychlost omezena na 80km/h.

Dočasné zrušení platností stávajících svislých dopravních značek bude provedeno přeškrtnutím křížem oranžovo-černou magnetickou páskou, opakovaným vodorovným přeškrtnutím cílů na směrovém dopravním značení nebo zakrytím štítu značky. V případě zneplatnění svislé dopravní značky standardní velikosti bude použito její zakrytí. Upozornění na změnu organizace dopravy na silnicích bude provedeno vždy dopravní značkou IP22. Vyznačení objížděných tras pak bude provedeno dopravními značkami IS11b a IS11c.

### 8.3.5 Přejížděné vodorovné dopravní značení

Změny v provedení stávajícího definitivního vodorovného dopravního značení souvisejí s potřebou vytvoření provizorních jízdních pruhů.

K oddělení protisměrného provozu v dopravním režimu 2+1 na jednom jízdním pásu jsou dočasná svodidla s úrovní zadržení T3/W3. Ukončení svodidel se řídí přepisem Typová DIO, D1 Mirošovice – Kývalka Modernizace, II. vydání.

## A. Průvodní zpráva

---

K oddělení pomalého a rychlého jízdního pruhu bude použita provizorní podélná čára V2a. Provedení a umístění je zřejmé ze situací.

### 8.4 SO 901 DIO na III/1024

Objekt je dělen na 2 etapy. Etapa 1 je vyznačení objízdné trasy při úplné uzavírce dálnice, etapa 2 je DIO při kompletní uzavírce silnice III/1024 a provozu na D4 s omezením.

#### 8.4.1 Etapa 1

Dálnice bude v místě mostu kompletně uzavřena. Doprava bude převedena na objízdnou trasu. Značení uzávěry na samotné dálnici je součástí objektu SO 901.

Objízdné trasy mimo dálnici jsou následující:

- ve směru Praha v MÚK Mníšek pod Brdy (exit 18) povede trasa po silnici II/116, III/1025 do obce Čisovice, dále po silnici III/1024 na nájezd na dálnici v MÚK Řitka (exit 14)
- ve směru Strakonice v MÚK Jíloviště (exit 9) povede trasa po silnici III/11513, III/1025 do obce Klíneč, dále po III/0042 přes obec Líšnice, dále po silnici III/1024 do obce Čisovice a po silnici III/1025 směrem do Mníšku pod Brdy na nájezd na dálnici v MÚK Mníšek pod Brdy (exit 18)

Objízdné trasy budou vyznačeny pomocí svislých dopravních značek IS11b. Přesné vedení objízdných tras a jejich značení je zřejmé z obrazových příloh č. 3 a 4 tohoto SO.

Etapa 1 bude použita pro tyto činnosti:

- demolice nosné konstrukce mostu ev. č. 1024-1 (SO 001 Demolice stávajícího mostu)
- osazování prefabrikovaných nosníků (SO 201)

#### 8.4.2 Etapa 2

Slouží k převedení místní dopravy mezi obcemi Řitka a Čisovice při demolici a výstavbě mostu ev. č. 1124-1 – kompletní uzavírka silnice III/1124.

Objízdná trasa je následující:

- ve směru z obce Řitka povede trasa po silnici III/11510 směrem Mníšek pod brdy, dále vlevo po silnici II/116 a vlevo po silnici III/1025 do obce Čisovice kde se objízdná trasa napojí na původní vedení.

Toto vedení objízdné trasy slouží pro oba směry.

Objízdná trasa je vyznačena pomocí svislých dopravních značek IS11b.

## 9. Výsledky a závěry z podkladů a průzkumů

Závěry z průzkumů jsou citovány u jednotlivých SO.

## 10. Dotčená chráněná pásma, chráněná území, zátopová území a kulturní památky

Most se nenachází v ochranném pásmu kulturní památky a není kulturní památkou. Stavba nevyvolává potřebu dočasného i trvalého záboru pozemků PUPFL. Stavba nevyvolává potřebu dočasného i trvalého záboru ZPF. Most se nenachází v ochranném pásmu lesního pozemku 50 m. Most se nenachází v CHKO.

Most a celá stavba je v ochranném pásmu dálnice.

**A. Průvodní zpráva****11. Zásah stavby do území**

Stavba nevyvolává potřebu kácení dřevin.

Stavbou je dotčeno několik pozemků, jejichž majiteli jsou:

LV	Vlastník	Parc.č.	Kultura	Ochrana	Výměra
1093	Středočeský kraj, Zborovská 11, 150 00 Praha 5	2014/4	ost.pl.		1 362
		2017/12	ov. sad	ZPF	263
4042	GONURA PROPERTY s.r.o., Bucharova 1314/8, 158 00 Praha 5	2014/6	ost. pl.		647
1746	ČR - ŘSD ČR, Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha	2024	ost. pl.		53 837

Součástí stavby je i umístění informačního billboardu stavby na předmostí O1.

**12. Základní nároky stavby na zdroje, potřeby a jejich zajištění**

Zdroje energie si zhotovitel zajistí vlastními mobilními zdroji, nebo připojením do sítě po dohodě s jejím správcem.

**12.1 Nakládání s odpady**

Veškerý vybouraný materiál je v majetku investora. Materiál, který je možno dále využít (jde zejména o odfrézovanou vozovku, zeminu, kamenivo, kamenné obrubníky, ocel), bude odvezen na skládku dle pokynu objednatele.

Skládka, na kterou bude ukládán nerecyklovatelný odpad, bude určena zhotovitelem stavby v nabídkovém řízení. Zhotovitel je povinen zajistit si již v rámci nabídky skládky dle kategorie nebezpečnosti a náklady na odvoz včetně skládkovného zahrnout do příslušné položky soupisu prací týkající se odstraňovaného materiálu.

V průběhu výstavby musí zhotovitel dodržovat všechna ustanovení příslušných zákonů a zákonných opatření, zejména pak:

- zákon č. 185/2001 Sb., Zákon o odpadech o změně některých dalších zákonů
- vyhláška 93/2016 Sb., Vyhláška Ministerstva životního prostředí, kterou se stanoví Katalog odpadů, Seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů)
- vyhláška 93/2016 Sb., Vyhláška Ministerstva životního prostředí o podrobnostech nakládání s odpady
- vyhláška 384/2001 Sb. – Vyhláška Ministerstva životního prostředí o nakládání s PCB.

Původce odpadu je povinen odpady zařazovat dle Katalogu odpadů (vyhláška č. 337/1997 Sb.) a odpady, které nemůže sám využít trvale nabízet k využití jiné fyzické nebo právnické osobě. Nelze-li odpady využít,

## A. Průvodní zpráva

---

zajistí zneškodnění odpadu. Dále je povinen odpad třídit a kontrolovat, zda nemá některou z nebezpečných vlastností.

Původce odpadu je povinen vést evidenci o množství odpadu a nakládání s ním, je zodpovědný za nakládání s odpady až do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

Odpady vzniklé při výstavbě budou likvidovány v jejím průběhu a jejich likvidace skončí před předáním stavby do provozu. Hospodaření s odpady na plochách zařízení staveniště bude v souladu s platnými bezpečnostními předpisy včetně manipulace s nebezpečnými látkami.

Budoucí zhotovitel zajistí kontrolu práce a údržby stavebních mechanismů s tím, že pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, tak kontaminovanou zeminu ihned odtěží a uloží do nepropustné nádoby, příp. kontejneru a vyveze na příslušnou skládku.

Před zahájením stavby vypracuje zhotovitel program odpadového hospodářství, který předloží k odsouhlasení investorovi akce.

### 13. Vliv stavby a silničního provozu na zdraví a ŽP

Během stavby bude přerušen provoz na silnici III/1024.

Zhotovitel bude dodržovat zákonná ustanovení týkající se bezpečnosti práce a ochrany zdraví.

Po ukončení opravy bude obnoven stálý provoz na silnici i na mostě. Vzhledem ke zlepšenému povrchu na mostě bude negativní vliv provozu na životní prostředí na opravené části silnice nižší. Podrobnosti k vlivu stavby na ŽP jsou uvedeny v ZOV v části E této dokumentace.

### 14. Obecné požadavky

Most po dokončení splní všechny bezpečnostní standardy a bude mít vyšší zatížitelnost než v současném stavu. Tím je zajištěn rychlý a bezpečný průjezd vozidel IZS. Osazením záchytného zařízení na mostech bude zajištěna bezpečnost dopravy.

Stavba bude prováděna dle platných technických kvalitativních podmínek staveb pozemních komunikací (TKP) a jejich provedených aktualizací k datu daným obchodními podmínkami objednatele, dle Vzorových listů pozemních komunikací MD ČR, v posledním platném znění, dle příslušných TP a relevantních ČSN.

### 15. Požární bezpečnost

Stavba svým konstrukčními prvky nevyvolává nároky na požární bezpečnost.

Most, skladba vozovky a jejich šířkové parametry vyhovují pro zatížení, příjezd, případně i odstavení požárních vozidel v souladu s čl. 12.2.2 kmenové normy ČSN 73 0802. Poloha a velikost nástupních ploch je beze změn. Způsob odběru požární vody nebude rekonstrukcí dotčen.

Během stavby musí být zachována obslužnost pro pohotovostní vozidla HZS, a pokud je stavba v blízkosti staveb zachován přístup ke všem objektům.

Během stavby bude zachován přístup k hydrantům.

V případě uzavírky komunikace nebo její části, musí být v dostatečném časovém předstihu informován příslušný HZS příslušného kraje a Krajské operační a informační středisko Středočeského kraje.

Únikové cesty nejsou řešeny, na stavbě nevznikne uzavřený prostor.

Praha, srpen 2018

Ing. Jan Bažil