


OBJEDNATEL

	Středočeský kraj Zborovská 11 150 21 Praha 5
---	--

.		
.		
.		
ZMĚNA		DATUM

JTSK

Bpv

<b>PROJEKTOVÁ, INŽENÝRSKÁ A KONZULTAČNÍ ORGANIZACE</b> CERTIFIKÁT ISO 9001 VPÚ DECO PRAHA a.s., PODBABSKÁ 1014/20, 160 00 PRAHA 6 DIČ CZ60193280 www.vpupraha.cz					
PROJEKTANT	VYPRACOVAL	KONTROLA	HIP	ATELIÉR DOPRAVNÍCH STAVEB	
Ing. Petr Dupač	Ing. Petr Dupač	Ing. Jiří Schindler	Doc. Pavel Ryjáček		
AKCE <b>MOST EV.Č. 1911-4, ZA CHRÁSTEM</b>  <b>A – PRŮVODNÍ ZPRÁVA</b>				ČÍSLO ZAKÁZKY	1-0487-01/30
				DOKUMENTACE	PDPS
				MĚŘÍTKO	—
				DATUM	09.2016
				POČET FORMÁTŮ	17xA4
OBSAH PŘÍLOHY <b>PRŮVODNÍ ZPRÁVA</b>				ČÁST <b>A</b>	ČÍSLO PŘÍLOHY
				KÓD	
				ČÍSLO KOPIE	
DOKUMENTACI LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. VÝKRES, ČI JEHO ČÁST, MŮŽE BÝT KOPIROVÁN NEBO JINÝM ZPŮSOBEM ROZŠÍŘOVÁN POUZE PO PŘEDCHOZÍM SOUHLASU VPÚ DECO PRAHA a.s.					

## **PRŮVODNÍ ZPRÁVA - OBSAH**

<b>1</b>	<b>Identifikační údaje.....</b>	<b>2</b>
1.1	Označení stavby .....	2
1.2	Stavebník/objednatel .....	2
1.3	Zhotovitel dokumentace .....	2
<b>2</b>	<b>Základní údaje o stavbě .....</b>	<b>2</b>
2.1	Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění .....	2
2.2	Předpokládaný průběh stavby .....	4
2.3	Vazba na územně plánovací dokumentaci, územní rozhodnutí .....	5
2.4	Stručná charakteristika území .....	5
2.5	Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí .....	5
2.6	Celkový dopad stavby na dotčené území .....	5
<b>3</b>	<b>Přehled výchozích podkladů a průzkumů.....</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Členění stavby .....</b>	<b>6</b>
4.1	Projektová dokumentace .....	6
4.1.1	Skladba projektové dokumentace PDSP .....	6
4.1.2	Projednání projektové dokumentace PDPS .....	7
4.1.3	Platnost projektové dokumentace PDPS .....	8
4.2	Určení jednotlivých částí stavby .....	8
4.3	Členění stavby na části stavby .....	8
<b>5</b>	<b>Podmínky realizace stavby .....</b>	<b>8</b>
5.1	Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků .....	8
5.2	Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti .....	8
5.3	Zajištění přístupu na stavbu .....	8
5.4	Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy .....	8
<b>6</b>	<b>Přehled budoucích vlastníků (správců) .....</b>	<b>9</b>
<b>7</b>	<b>Předání části staveb do užívání .....</b>	<b>9</b>
<b>8</b>	<b>Souhrnný technický popis stavby .....</b>	<b>9</b>
8.1	Základní technické parametry .....	9
8.1.1	Most ev. č. 1911-4 - stávající stav .....	9
8.1.2	Most ev. č. 27-094 - nový stav .....	10
8.1.3	Převáděná komunikace .....	10
8.1.4	Přemostňovaná železniční trať .....	10
8.2	Technický popis .....	11
8.2.1	Obj. 201 - Most ev.č. 1911-4 - stávající stav .....	11
8.2.2	Obj. 201 - Most ev.č. 1911-4 - nový stav .....	11
<b>9</b>	<b>Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření .....</b>	<b>12</b>
<b>10</b>	<b>Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území, kulturní památky .....</b>	<b>13</b>
10.1	Ochranná pásma .....	13
10.2	Chráněná území .....	13
10.3	Zátopová území .....	13
10.4	Kulturní památky .....	13
<b>11</b>	<b>Zásah stavby do území .....</b>	<b>13</b>
<b>12</b>	<b>Nároky stavby na zdroje a její potřeby .....</b>	<b>14</b>
<b>13</b>	<b>Vliv stavby a provozu na PK na zdraví a životní prostředí .....</b>	<b>14</b>
<b>14</b>	<b>Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti .....</b>	<b>15</b>
14.1	Mechanická odolnost a stabilita .....	15
14.2	Požadavky na bezpečnost silniční, požární .....	15
14.3	Užité vlastnosti stavby .....	15

14.4	Zabezpečení užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace .....	15
14.5	Požadavky civilní obrany .....	15
<b>15</b>	<b>Další požadavky .....</b>	<b>15</b>
<b>16</b>	<b>Kontrolní prohlídky stavby .....</b>	<b>15</b>

## **1 Identifikační údaje**

### **1.1 Označení stavby**

Název stavby : Most ev.č. 1911-4, za Chrástem  
Číslo komunikace: III/1911  
Číslo mostu : 1911-4  
Provozní staničení : km 12,886 (dle BMS)  
Směr staničení : od Příbrami do Březnice  
Místo stavby – obec : Chrást, Horčápsko, Březnice  
kraj : Středočeský  
Katastrální území : Chrást u Tochovic (653756), Horčápsko (641944), Březnice (614271)  
Druh stavby : Přestavba

### **1.2 Stavebník/objednatel**

Název a adresa : Středočeský kraj, Zborovská 11, 150 21 Praha 5  
Nadřízený orgán: Ministerstvo dopravy ČR  
nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

### **1.3 Zhotovitel dokumentace**

Název a adresa : VPÚ DECO PRAHA a.s.  
Podbabská 20  
160 00 Praha 6  
IČ : 60193280  
DIČ: CZ60193280  
Zpracovatelský útvar : Ateliér dopravních staveb  
Zodpovědný projektant: Ing.P.Ryjáček Ph.D.(autorizace č. 0009851)  
Projektant : Ing.P.Dupač

## **2 Základní údaje o stavbě**

### **2.1 Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění**

**Stávající mostní objekt** převádí dvoupruhovou směrově nerozdělenou silnici III/1911 přes jednokolejnou železniční trať Protivín – Zdice. Silnice III/1911 zde spojuje obce Chrást a Březnice.

Most se nachází v extravilánu cca 2km severně od okraje města Březnice, další průjezdnou obcí na trase III/1911 je cca 1.5 km na sever vzdálená obec Chrást. V blízkosti mostu na pravé straně před příbramskou opěrou se nachází oplocená skládka komunálního odpadu.

Dále se po pravé straně za březnickou opěrou nachází místní pamětihodnost tzv. „Šlapátka“, kámen neobvyklého tvaru s křížkem (viz vyjádření obce Chrást ze dne 19.5.2015).

Stávající silniční most o 3 prostých polích skladebné délky 3x 10.6 m je tvořen nosnou konstrukcí z 8-i ŽB předpjatých prefabrikovaných nosníků KA-61 výšky 0.45 m a ŽB spodní stavbou, sestávající ze 2 členěných prefabrikovaných plošně založených vnitřních pilířů P2 a P3 a 2 krajních plošně založených opěr O1 a O4.

Stávající most je šikmý (šikmost pravá 87.90<sup>gr</sup>), půdorysně v přímé, podélně ve spádu 1.15 – 2.1%, šířka mezi zvýšenými obrubami je 7.00 m, šířka nouzových chodníků 2x 0.50 m, celková šířka NK mostu je 8.50 m. Mostní římsy jsou ŽB monolitické. Na mostě nejsou svodidla, pouze krajní ocelové trubkové zábradlí se svislou výplní do kapes. Vozovka je živičná, příčný střešovitý spád je vytvořen podkladním betonem. Nosníky jsou uloženy pravděpodobně na lepence, mostní závěry jsou

podpovrchové. Na mostě nejsou odvodňovače, vozovka je odvodněna příčným a podélným spádem a voda odtéká podél obrub na konec říms, kde stéká po svahu násypu.

**Mostní objekt po rekonstrukci** bude tvořen kompletně novou nosnou konstrukcí vč. veškerého mostního vybavení, novými krajními ŽB opěrami O1, O4 a sanovanými vnitřními pilíři P2 a P3. Založení krajních opěr bude provedeno jako hlubinné na vrtaných velkopřůměrových pilotách. Založení vnitřních pilířů bude zachováno. Na mostě bude nové šířkové uspořádání – vozovka šířky 7.50 m a římsy šířky 0.80 m s novými zábradelními svodidly po obou stranách. Chodníky nebudou zřízeny. Celková šířka mostu bude 9.10 m.

#### **Celkový rozsah rekonstrukce:**

Předmětem rekonstrukce bude pouze vlastní mostní objekt ev.č. 1911-4, případné přeložky či úpravy inženýrských sítí a úpravy vozovky dotčené stavbou včetně napojení na stávající komunikaci. Jedná se o zejména o tyto hlavní stavební práce :

- příprava staveniště (vytýčení, zřízení manipulačních, skladových a administrativních ploch,...)
- zřízení dočasných dopravně-inženýrských opatření (DIO) na silnici
- ochrana či přeložky případných kolizních inženýrských sítí
- frézování vozovky, výkopové práce
- demolice stávajícího vybavení mostu, nosné konstrukce a krajních opěr O1, O4.
- výstavba nových opěr O1 a O4 včetně založení na pilotách
- celková sanace vnitřních pilířů P2 a P3 vč. vybetonování spádovací a roznášecí vrstvy na horním povrchu stávajících stativ
- výstavba nové spřažené ocelobetonové nosné konstrukce uložené na pilířích na vrubových kloubech a vetknuté do krajních opěr
- zřízení nových přechodových oblastí za opěrami
- zřízení nového vybavení mostu (římsy, zábradelní svodidla, odvodnění, vozovka vč. hydroizolace,...)
- finální terénní úpravy kolem krajních opěr (servisní schodiště, lavička, opevnění svahu pod mostem vč. opěrných prahů, zpevněné přechody z chodníků na terén, úprava nebezpečné krajnice a svahových kuželů za krajními opěrami, odvodňovací skluzy vč. vsakovacích jímek...)
- obnova dotčeného vozovkového souvrství
- finální úklid a likvidace staveniště
- zrušení DIO
- vysprávkování komunikací na objízdných trasách

#### **Důvody vyvolávající potřebu rekonstrukce:**

Hlavním důvodem pro komplexní rekonstrukci tohoto mostu je především špatný stavební stav způsobující sníženou zatížitelnost mostu, a dále potřeba celkové rekonstrukce mostního vybavení (zejména říms) a hydroizolačního systému. Vzhledem k dlouhodobému zatékání do NK je současný stavební stav NK značně nejistý (zejména stav předpínacích kabelů vč. kotvení a kanálků).

#### **Účel a cíle stavby:**

Zajistit zatížitelnost zatěžovací třídy A dle ČSN 73 6203. Podle platné normy na zatížení ČSN EN 1991-2 pak navrhnout mostní konstrukci na skupinu komunikací 1.

- **zajistit normální zatížitelnost mostu pro zatěžovací třídu A**, tj. přejezd všech vozidel bez omezení do celkové hmotnosti **32 t**
- **zajistit výhradní zatížitelnost mostu pro zatěžovací třídu A**, tj. přejezd jediného vozidla na mostě do celkové hmotnosti **80 t**
- **zajistit výjimečnou zatížitelnost mostu pro zatěžovací třídu A**, tj. pomalý přejezd jediného vozidla na mostě ve vybrané stopě do celkové hmotnosti **196 t**
- **zajistit požadovanou úpravu šířkového uspořádání na mostě** – nově s volnou šířkou 7.50 m mezi svodidly (zleva – římsa vč. zábradelního svodidla š.0.80 m, odvodňovací proužek š.0.50 m, vodící proužek š. 0.25 m, 2x jízdní pruh š. 3.00 m, vodící proužek š. 0.25 m, odvodňovací proužek š.0.50 m a římsa vč. zábradelního svodidla š.0.80 m, tj. celková šířka mostu 9.10 m.)
- **zvýšit zbytkovou životnost stávajícího přemostění**

**Požadavky objednatele na zhotovitele projektové dokumentace:**

- projektová dokumentace v rozsahu PDPS
- navrhnout přiměřeně ekonomické řešení z hlediska pořizovacích nákladů i budoucí správy a údržby
- využít (zachovat) stávající spodní stavbu – střední pilíře
- změnit šířkového uspořádání na mostě – náhrada zábradlí za zábradelní svodidla, šířka vozovky 7.50m, bez chodníků
- minimalizovat dočasné zábory po dobu rekonstrukce
- zajistit nezbytné podklady a průzkumy (mj. diagnostický a geotechnický průzkum, geodetické zaměření, výskyt inž.sítí,..)
- zajistit přeložky, ochrany nebo provizorní přemístění případně zjištěných kolizních inž.sítí vč. projednání s příslušnými správci
- zpracovat plán ZOV vč. harmonogramu stavebních prací
- zpracovat projekt dopravně-inženýrských opatření (DIO) během výstavby (vč.projednání a kladného stanoviska Policie ČR, Krajského dopravního inspektorátu)
- zpracovat záborový elaborát
- vypracovat plán BOZP
- zajištění výkonu autorského dozoru

**2.2 Předpokládaný průběh stavby**

Stavba bude provedena v jedné nepřerušené etapě, případná rekonstrukce tohoto mostního objektu ve dvou etapách po polovinách v příčném směru (se zachováním jednosměrného provozu na mostě po celou dobu výstavby) by vzhledem k rozsahu navržených činností a typu nové nosné konstrukce byla velmi obtížně realizovatelná.

Nutnost celkové uzavírky III/1911 se předpokládá maximálně 5 měsíců (22 týdnů) na celkovou rekonstrukci (demolici stávajícího+ výstavbu nového) mostu ev.č.1911-4, vč. DIO a úprav vozovky a dotčeného terénu v okolí mostu.

Předpokládaný termín zahájení stavby: 04/2017

Předpokládaný termín dokončení stavby: 09/2017

Stavba bude realizována za úplné výluky silničního a pěšího provozu na mostě. Po dobu výstavby bude provoz na podjezdné železniční trati v poli č.2 případně omezen zavedením pomalých jízd na základě projednání s příslušným správcem dráhy.

Úplná výluka v žel. trati pro nutné kritické operace v poli č.2 v průběhu rekonstrukce, tj. zřízení a zrušení ochranného lešení nad železniční tratí, snesení stávajících nosníků KA-61 a osazení nové NK, bude přednostně situována do víkendových nočních hodin 0:00-5:00, tj. do dopravní pauzy v aktuálním grafikonu dopravy.

Ostatní potřebné operace v poli č.2 v prostoru nad tratí (mj. demolice stávajících říms, zábradlí, rozpojení stávajících nosníků KA-61, betonáž nové desky mostovky a nových říms, osazení nového zábradlí, oprava poškozené PKO,...) lze provádět pod ochranou provizorní podvěšené konstrukce v dopravních pauzách i mimo noční hodiny.

Navržený časový plán rekonstrukce a plán výluk – viz příloha E1 - je v této projektové dokumentaci pouze orientační, zhotovený projektantem bez konkrétní znalosti užívaných technologií a možností budoucího vybraného zhotovitele.

**Požadavky na omezení železničního provozu budou stanoveny na základě projednání konkrétního technologického postupu a harmonogramu prací se správcem dráhy, a to min. 90 dní před předpokládaným zahájením prací.**

Budoucí konkrétní zhotovitel stavby předloží objednateli a projedná s ním a všemi dotčenými orgány státní správy, v dostatečném předstihu před zahájením vlastní stavební činnosti, aktualizovaný projekt POV a DIO, odpovídající jeho konkrétním možnostem a potřebám.

Celková doba rekonstrukce mostu ev.č.1911-4 a souvisejících výluk na železniční trati by se však výsledně neměla (dtto rozsah předjednaných uzavírek III/1911), dle zkušeností z obdobných dříve realizovaných staveb, významně lišit.

## **2.3 Vazba na územně plánovací dokumentaci, územní rozhodnutí**

Dokumentace navazuje na předchozí projektový stupeň - dokumentaci pro stavební povolení DSP, VPÚ DECO PRAHA a.s., 09 / 2015. Nemění zásadně koncepci navrženou v předchozím stupni, pouze rozpracovává dokumentaci do podrobností nutných pro dokumentaci PDPS.

V roce 2006 byla vydána dokumentace pro stavební povolení a zadání stavby (DSP, DZS), na kterou bylo vydáno stavební povolení. V současné době toto stavební povolení již pozbylo platnosti a předchozí stupeň dokumentace (DSP) tak sloužil k opětovné žádosti o nové stavební povolení, přičemž při novém zpracování dokumentace byly zohledněny aktuální platné normy a předpisy.

Před zpracováním předchozí dokumentace DSP (2006) bylo vydáno rozhodnutí MU Březnice, že rekonstrukce mostu řešená touto PD není předmětem územního řízení. V roce 2016 bylo vydáno nové stavební povolení.

## **2.4 Stručná charakteristika území**

Stavba je situována v katastrálním území obcí Chrást u Tochovic (653756), Horčápsko (641944), Březnice (614271).

Stávající mostní objekt převádí dvoupruhovou směrově nerozdělenou silnici III/1911 přes jednokolejnou železniční trať Protivín – Zdice. Silnice III/1911 je mimo most vedena na velmi nízkém náspu, železniční trať je v místě svého přemostění vedena v hlubším zářezu. Silnice III/1911 zde spojuje obce Chrást a Březnice.

Most se nachází v extravilánu cca 2km severně od okraje města Březnice, další průjezdnou obcí na trase III/1911 je cca 1.5 km na sever vzdálená obec Chrást. V blízkosti mostu na pravé straně před příbramskou opěrou se nachází oplocená skládka komunálního odpadu.

Dále se po pravé straně za březnickou opěrou nachází místní pamětihodnost tzv. „Šlapátka“, kámen neobvyklého tvaru s křížkem (viz vyjádření obce Chrást ze dne 19.5.2015).

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

Po dobu rekonstrukce (5 měsíců) bude dočasně zcela přerušena na silnici III/1911 v těsné blízkosti mostu, doprava bude vedena po náhradní objízdné trase. Tímto nutným odklonem silničního provozu dočasně dojde k nárůstu intenzity dopravního zatížení na této trase, nicméně s ohledem na třídu uzavřené komunikace a současnou intenzitu dopravy na této komunikaci, se neočekává výrazný nárůst. Po dokončení rekonstrukce mostu ev.č. 1911-4 bude provoz na objízdnych trasách uveden opět do původního stavu. Stavba po dokončení nebude mít žádný škodlivý vliv na životní prostředí.

## **2.6 Celkový dopad stavby na dotčené území**

Realizací stavby nedojde k významné změně ve způsobu provozu či provádění údržby komunikace oproti současnému stavu. Běžná údržba bude i nadále prováděna současnými kapacitami. Zlepšení stavebního stavu NK, spodní stavby a vybavení, spojené s prodloužením zbytkové životnosti a požadované zatížitelnosti příznivě ovlivní budoucí dopravní dostupnost oblasti. Instalací záchytného zařízení dle současných požadavků TP (TP114, ČSN 73 62101, ...) dojde ke zvýšení bezpečnosti provozu oproti současnému stavu. Protože se nemění využití prostoru a nedochází k ovlivnění žádných okolních objektů, nejsou navrhována žádná další opatření.

### **Upozornění:**

**Před zahájením stavby je třeba vytýčit hranice soukromých pozemků nacházejících se v těsné blízkosti dočasného záboru stavby – jde o pozemky č. 2243/24 a 2243/25, aby bylo zabráněno jejich dotčení a ovlivnění stavbou po dobu výstavby.**

### **Seznam pozemků dotčených stavbou:**

Parc.č. dle KN	Vlastník a adresa	Způsob využití	Katastrální území
2359	Česká republika, Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dílžďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	dráha	Březnice
1964/12	Obec Chrást, č.p. 15, 26272 Chrást, OBEC HORČAPSKO, č.p. 9, 26272 Horčápsko	neplodná půda	Březnice
2243/23	Obec Chrást, č.p. 15, 26272 Chrást, OBEC HORČAPSKO, č.p. 9, 26272 Horčápsko	silnice	Březnice
2243/1	Středočeský kraj, Zborovská 81/11, Smíchov, 15000 Praha 5, Krajská správa a	silnice	Březnice
2243/22	údržba silnic Středočeského kraje, p.f.org., Zborovská 81/11, Smíchov, 15021	silnice	Březnice
2243/26	Město Březnice, Náměstí 11, 26272 Březnice	silnice	Březnice
402	Česká republika, Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dílžďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	dráha	Horčápsko
717	Středočeský kraj, Zborovská 81/11, Smíchov, 15000 Praha 5, Krajská správa a	silnice	Horčápsko
722	údržba silnic Středočeského kraje, p.f.org., Zborovská 81/11, Smíchov, 15021	silnice	Horčápsko
678	Středočeský kraj, Zborovská 81/11, Smíchov, 15000 Praha 5, Krajská správa a	silnice	Chrást u Tochovic
329	údržba silnic Středočeského kraje, p.f.org., Zborovská 81/11, Smíchov, 15021		
	RUMPOLD-P s.r.o., Uslavská 657/27, Východní Předměstí, 30144 Plzeň	neplodná půda	Chrást u Tochovic

## **3 Přehled výchozích podkladů a průzkumů**

- Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací schválená MD-OI č.j. 101/07-910-IPK ze dne 29.1.2007, s účinností od 1.2.2007
- Technické kvalitativní podmínky pro dokumentaci staveb pozemních komunikací (TKP-D), schválená MDS ČR-OKP dne 30.6.1998 pod č.j.23298/98-120
- Technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací (TKP),schválená MDS ČR- soubor platný k 1.1.2010
- Geodetická dokumentace, průzkum inž.sítí – VPÚ DECO PRAHA a.s. - 2006
- Diagnostický průzkum mostu – doc.Ing.J.Dohnálek,CSc. – 2004-5
- Podrobný inženýrskogeologický průzkum – Geotechnik.cz, Mgr. J. Lešner 05/2015
- Stavebně-technický průzkum + fotodokumentace - VPÚ DECO PRAHA a.s. – 2015
- Mostní list ev.č. 1911-4
- Vyjádření správců o existenci inženýrských sítí
- Projednání dokumentace se zainteresovanými organizacemi a institucemi

## **4 Členění stavby**

Dle požadavků investora na členění projektové dokumentace bude postupováno v souladu se Směrnicí pro dokumentaci staveb pozemních komunikací, schválenou MD-OI č.j.101/07-910-IPK ze dne 29.1.2007 s účinností od 1.2.2007 a dále v souladu s Technickými kvalitativními podmínkami pro dokumentaci (TKP-D) staveb pozemních komunikací, schválenými MDS ČR dne 30.6.1998 pod č.j.23298/98-120. Projektová dokumentace bude zpracována obsahově jako DSP.

### **4.1 Projektová dokumentace**

#### **4.1.1 Skladba projektové dokumentace PDSP**

Byla doplněna skladba předchozí DSP (sestavené dle vyhl. 146/2008 Sb., příloha 8) o přílohy nutné k přesné specifikaci a kvantifikaci prováděných prací a požadavky na konstrukci mostu a na kvalitu prováděných prací.

příloha č.	název přílohy
<b>A</b>	<b>PRŮVODNÍ ZPRÁVA</b>
<b>B</b>	<b>SOUHRNNÉ ŘEŠENÍ STAVBY</b>
B1	Celková situace stavby
B2	Koordinační situace
<b>C</b>	<b>STAVEBNÍ ČÁST</b>
<b>C1</b>	<b>SO201 - Most</b>
C1.01	Technická zpráva
C1.02	Stávající stav
C1.03	Půdorys
C1.04	Podélný řez
C1.05	Příčné řezy
C1.06	Vytyčovací schéma
C1.07	Výkres tvaru opěr
C1.08	Výkres tvaru pilířů
C1.09	Tvar nosné konstrukce
C1.10	Výkaz materiálu
C1.11	Výkopový a bourací plán
C1.12	Schéma technologie výstavby
C1.13	Detaily
<b>C2</b>	<b>SO901 – Dopravně inženýrská opatření</b>
C2.01	Technická zpráva
C2.02	Situace
<b>D</b>	<b>TECHNOLOGICKÁ ČÁST (NEOBSAZENO)</b>
<b>E</b>	<b>ZOV</b>
E1	Technická zpráva ZOV
E2	Plán BOZP
<b>F</b>	<b>SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTACE A PRŮZKUMY</b>
F1	Záborový elaborát
F2	Geodetická dokumentace
F3	Geologický průzkum
<b>G</b>	<b>DOKLADY</b>

#### 4.1.2 Projednání projektové dokumentace PDPS

Projektová dokumentace byla projednána v rámci zpracování dokumentace pro stavební povolení (DSP) na pracovních poradách dne 30.04.2015 a 18.06.2015 za účasti zainteresovaných organizací. Technické řešení projektu navržené v dokumentaci DSP je shodné s PDPS.

#### 4.1.3 Platnost projektové dokumentace PDPS

Dokumentace pro provádění stavby (PDPS) je určena pro výběr zhotovitele stavby.

**PDPS není určena pro realizaci stavby. Pro realizaci stavby je nutno zpracovat realizační dokumentaci stavby (RDS).**

### 4.2 Určení jednotlivých částí stavby

Stavba tvoří 1 úsek, který bude proveden v jedné nepřerušené etapě.

### 4.3 Členění stavby na části stavby

Stavbu tvoří následující stavební objekty:

**SO 201 - Most ev.č. 1911-4**

**SO 901 – Dopravně inženýrská opatření**

SO 201 zahrnuje veškeré nutné činnosti k provedení rekonstrukce mostu, tj. demolici stávající a zřízení nové nosné konstrukce, vybavení a krajních opěr a jejich založení (včetně demolice a opětovného zřízení vozovkového souvrství ve stavbou dotčené části silnice III/1911), celkovou sanaci vnitřních pilířů, úpravu svodidel a dopravního značení, veškeré přípravné a dokončovací práce,

SO 901 zahrnuje dopravně-inženýrská opatření a výpravky komunikací na objízdných trasách.

## 5 Podmínky realizace stavby

### 5.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

S navrhovanou stavbou v blízkém okolí v tuto chvíli bezprostředně nesouvisí žádná současně realizovaná stavba jiného stavebníka.

### 5.2 Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Rekonstrukce mostního objektu ev.č. 1911-4 proběhne v 1 nepřerušené etapě, předpokládaná doba pro zajištění veškerých nezbytných stavebních činností nepřesáhne 5 měsíců (22 týdnů).

Za vzájemnou koordinaci jednotlivých stavebních činností, dodržování časových či věcných souvislostí daných schváleným POV a jejich minimální dopad na dotčené okolí stavby bude odpovídat určený odpovědný zástupce zhotovitel mostu.

### 5.3 Zajištění přístupu na stavbu

Přístup na stavbu bude po celou dobu výstavby ( pro přesun stavebních strojů, dopravu pracovníků, přepravu stavebních materiálů,vybouraných hmot,...) zajištěn z obou předpolí silnice III/1911, přičemž **přístup od Březnice je omezen sníženou podjezdnou výškou 3,20 m** pod nedalekým železničním mostem.

### 5.4 Dopravní omezení, objížd'ky a výluky dopravy

Během celé rekonstrukce mostního objektu se předpokládá celková uzavírka III/1911 v dotčené oblasti. Odklon místní i tranzitní silniční dopravy bude proveden na předem určené a schválené objízdné trasy – viz příloha C2-DIO.

Po dobu výstavby bude provoz na podjezdné železniční trati v poli č.2 případně omezen pomalými jízdami zavedenými na základě projednání s příslušným správcem dráhy.

Úplná výluka v žel. trati pro nutné kritické operace v poli č.2 v průběhu rekonstrukce, tj. zřízení a zrušení ochranného lešení nad tratí, snesení stávajících nosníků KA-61 a osazení nové NK, bude přednostně situována do víkendových nočních hodin 0:00-5:00, tj. do dopravní pauzy v aktuálním grafikonu dopravy.

Ostatní potřebné operace v poli č.2 v prostoru nad železniční tratí mj. demolice stávajících říms, zábradlí, rozpojení stávajících nosníků KA-61, betonáž nové desky mostovky a nových říms, osazení nového zábradlí, oprava poškozené PKO,...) lze provádět pod ochranou provizorní podvěšené konstrukce v dopravních pauzách i mimo noční hodiny.

Navržený časový plán rekonstrukce a plán výluk – viz příloha E1 - je v této projektové dokumentaci pouze orientační, zhotovený projektantem bez konkrétní znalosti užívaných technologií a možností budoucího vybraného zhotovitele.

**Požadavky na omezení železničního provozu budou stanoveny na základě projednání konkrétního technologického postupu a harmonogramu prací se správcem dráhy, a to min. 90 dní před předpokládaným zahájením prací.**

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

Realizací stavby nedojde ke změně vlastnických vztahů ani ke změně způsobu údržby mostu **ev.č. 1911-4**. Údržba bude i v budoucnu prováděna současnými kapacitami.

**Majitel mostu:** Česká Republika, Středočeský kraj, Zborovská 11, 150 21 Praha 5

**Správa a údržba mostu:** Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, Zborovská 11, 150 21 Praha 5 (SÚS Benešov, majetková správa Příbram)

## **7 Předání části staveb do užívání**

Dokončená stavba bude objednateli předána v dohodnutém termínu najednou, po dokončení všech naplánovaných stavebních činností. Současně s předáním zhotovitel stavby objednateli předá Dokumentaci skutečného provedení stavby, mostní list a doloží protokol z 1.hlavní prohlídky mostu před uvedením do provozu, která musí být provedena za účasti odpovědného zástupce objednatele stavby (technický dozor investora).

## **8 Souhrnný technický popis stavby**

### **8.1 Základní technické parametry**

#### **8.1.1 Most ev. č. 1911-4 - stávající stav**

Charakteristika mostu na základě ČSN 73 6200 dle:

- a. druhu převáděné komunikace : pro pozemní komunikaci
- c. přemostované překážky : železniční trať
- d. počtu mostních otvorů (polí) : o 3 otvorech (polích)
- e. počtu mostovkových podlaží : jednopodlažní
- f. výškové polohy mostovky : horní
- g. měnitelnosti základní polohy : nepohyblivý
- h. plánované doby trvání : trvalý
- i. průběhu trasy na mostě : směrově v přímé, výškově v přímé
- j. situativního uspořádání : šikmý
- k. projektované zatížitelnosti : se sníženou zatížitelností
- l. hmotné podstaty : masivní
- m. členitosti nosné konstrukce : plnostěnný
- n. výchozí charakteristiky : deskový
- o. konstr. uspořádání příč. řezu : otevřeně uspořádaný
- p. omezení volné výšky : neomezená

Délka přemostění : 30.60 m

Délka mostu : 32.84 m

Rozpětí mostu : 10.50 m + 10.80 m + 10.50 m

Šikmost mostu : pravá, 87.90<sup>gr</sup>

Šířka mostu : 8.50 m

Volná šířka mostu : 0.50 m + 7.00 m + 0.50 m = 8.00 m

Volná výška mostu : neomezená

Výška mostu nad terénem : 7.60 m

Zatížitelnost mostu : normální Vn=16 t, výhradní Vr=31 t, výjimečná Ve= 126 t

Stavební výška : 0.64 m

Plocha nosné konstrukce :  $8.00 \text{ m} \times 32.20 \text{ m} = 257.6 \text{ m}^2$

### 8.1.2 Most ev. č 27-094 - nový stav

Charakteristika mostu na základě ČSN 73 6200 dle:

- |                                  |   |
|----------------------------------|---|
| a. druhu přiváděné komunikace    | : pro pozemní komunikaci                                  |
| c. přemostované překážky         | : přes železniční trať                                    |
| d. počtu mostních otvorů (polí)  | : o 3 otvorech (polích)                                   |
| e. počtu mostovkových podlaží    | : jednopodlažní   |
| f. výškové polohy mostovky       | : horní   |
| g. měnitelnosti základní polohy  | : nepohyblivý   |
| h. plánované doby trvání         | : trvalý  |
| i. průběhu trasy na mostě        | : směrově v přímé, výškově v přímé                        |
| j. situativního uspořádání       | : šikmý   |
| k. projektované zatížitelnosti   | : s normovanou zatížitelností                             |
| l. hmotné podstaty               | : masivní   |
| m. členitosti nosné konstrukce   | : plnostěnný  |
| n. výchozí charakteristiky       | : trémový   |
| o. konstr. uspořádání příč. řezu | : otevřeně uspořádaný                                     |
| p. omezení volné výšky           | : neomezená   |
|                                  |   |
| Délka přemostění                 | : 30.58 m   |
| Délka mostu                      | : 38.80 m   |
| Rozpětí mostu                    | : 10.50 m + 10.80 m + 10.50 m (spojitý nosník)            |
| Šikmost mostu                    | : pravá, 87.90 <sup>gr</sup>                              |
| Šířka mostu                      | : 9.10 m  |
| Šířka mostu mezi svodidly        | : 7.50 m  |
| Volná šířka mostu                | : 7.50 m (vozovka mezi svodidly)                          |
| Volná výška mostu                | : neomezená   |
| Výška mostu nad terénem          | : 7.70 m  |
| Zatížitelnost mostu              | : normální Vn=32 t, výhradní Vr=80 t, výjimečná Ve= 196 t |
| Stavební výška                   | : 0.672 m   |
| Plocha nosné konstrukce          | : 8.60 m x 33.02 m = 284.0 m <sup>2</sup>                 |

### 8.1.3 Převáděná komunikace

- |                             |  |
|-----------------------------|--|
| Třída a číslo komunikace    | : III/1911   |
| Kategorie komunikace        | : S 7,5/60   |
| Šířka chodníků              | : stávající stav – nouzové chodníky 2x0.5m<br>nový stav – bez chodníků |
| Šířka vozovky               | : 7.00 m (stávající stav), 7.50 m (nový stav)                          |
| Délka upravované komunikace | : cca 83 m (most + napojení vozovky na předpolích)                     |
| Směrové poměry na mostě     | : přímá  |
| Sklonové poměry na mostě    | : podélně -1.00% do Březnice,<br>příčně střech.spád ±2.5% (nový stav)  |

#### 8.1.4 Přemost'ovaná železniční trať

- |                           |  |
|---------------------------|--|
| Traťový úsek              | : <b>200 – Protivín – Zdice (TUDU 0281 30)</b>                             |
| Počet kolejí              | : 1  |
| Trakce                    | : není   |
| VMP dle 73 6201/2008      | : VMP 3.0 (podjezd)  |
| Směrové poměry pod mostem | : přechodnice pravostranného oblouku,<br>převýšení p=110 mm (dle zaměření) |
| Výškové poměry pod mostem | : klesá ve směru staničení (do Zdic)                                       |

## 8.2 Technický popis

### 8.2.1 Obj. 201 - Most ev.č. 1911-4 - stávající stav

Stávající silniční most o 3 prostých polích skladebné délky 3x 10.6 m je tvořen nosnou konstrukcí z 8-i ŽB předpjatých prefabrikovaných nosníků KA-61 výšky 0.45 m a ŽB spodní stavbou, sestávající ze 2 členěných prefabrikovaných plošně založených vnitřních pilířů P2 a P3 a 2 krajních plošně založených opěr O1 a O4.

Stávající most je šikmý (šikmost pravá 87.90<sup>gr</sup>), půdorysně v přímé, podélně ve spádu 1.15 – 2.1%, šířka mezi zvýšenými obrubami je 7.00 m, šířka nouzových chodníků 2x 0.50 m, celková šířka NK mostu je 8.50 m. Mostní římsy jsou ŽB monolitické. Na mostě nejsou svodidla, pouze krajní ocelové trubkové zábradlí se svislou výplní do kapes. Vozovka je živičná, příčný střechovitý spád je vytvořen podkladním betonem. Nosníky jsou uloženy pravděpodobně na lepence, mostní závěry jsou podpovrchové. Na mostě nejsou odvodňovače, vozovka je odvodněna příčným a podélným spádem a voda odtéká podél obrub na konec říms, kde stéká po svahu násypu.

### 8.2.2 Obj. 201 - Most ev.č. 1911-4 - nový stav

Rekonstruovaný most bude tvořen novou nosnou konstrukcí vč. veškerého mostního vybavení, novými krajními ŽB opěrami O1, O4 včetně hlubinného založení a sanovanými vnitřními pilíři P2 a P3. Most bude v novém stavu řešen jako integrovaný most, tzn. že nosná konstrukce je vetknuta do opěr a není uložena na ložiskách, mostní závěry nejsou použity.

#### NOSNÁ KONSTRUKCE

Nová nosná konstrukce bude navržena jako spřažená ocelobetonová, spojitá o 3 polích rozpětí 10.5 m + 10.8 m + 10.5 m. Celkem bude navrženo 9 ks hlavních nosníků z válcovaného profilu HEB300 v každém poli, ve vzájemné osově vzdálenosti 0.95 m. Spřažení s monolitickou deskou mostovky základní tl. 230 mm bude provedeno pomocí spřahovacích trnů.

Hlavní nosníky budou při montáži uloženy jako řetězec prostých polí, poté budou vybetonovány podporové příčníky nad pilíři včetně vrubových kloubů. Při betonáži desky pak bude konstrukce fungovat jako spojitá nosníky zmonolitněné pomocí podporových příčníků. Tím bude zajištěno centrické zatěžování stativ a tím omezení ohybového namáhání stávajících pilířů při nesymetrické betonáži desky z jednoho konce mostu na druhý. Při betonáži desky dojde ke zmonolitnění a vetknutí nosné konstrukce do krajních opěr.

Podporové příčníky nad pilíři budou uloženy na vrubových kloubech, aby se minimalizovalo zatížení pilířů ohybovými momenty od natočení NK při zatížení dopravou.

#### SPODNÍ STAVBA

Vnitřní plošně založené pilíře P2-P3 budou po příznivém výsledku diagnostického průzkumu zachovány. Na horním povrchu stativ se odstraní zdegradovaný beton, povrch bude sanován a bude zde nabetonována spádovací a roznášecí vyztužená ŽB vrstva, na níž budou vytvořeny vrubové klouby podpírající NK. Zesílení stávajících stojek se nepředpokládá, provede se celková sanace a sjednocující nátěr. Během stavby v době, kdy pilíře budou stát po demolici NK samostatně do doby než budou pevně spojeny s novými opěrami pomocí ocelových nosníků nové NK, je třeba stabilitu pilířů zajistit pomocnou rozpěrnou konstrukcí (rozepření stativ pilířů P2 a P3 vůči svahům v polích 1 a 3, kde budou dočasně zaraženy zápory pro ukotvení rozpěrné konstrukce k terénu).

Krajní opěry O1, O4 se kompletně vybourají, provede se jejich pilotové založení a následně se vybudují nové s přechodovou deskou. Za opěrami se zřídí nové přechodové oblasti se zvláštními úpravami pro integrovaný most (vlečená přechodová deska, pružné vložky na rubu opěr, vyztužení přechodové oblasti pod vozovkou za mostem geomřížemi,...).

#### VYBAVENÍ

Po rekonstrukci bude na mostě šířka vozovky 7.50 m (= volná šířka mostu – mezi svodidly). Po obou stranách budou nové ŽB monolitické římsy šířky 0,80m se zábradelním svodidlem (požadovaná úroveň zadržení H2). Celková šířka mostu je 9.10 m. Uspořádání mostu je bez chodníků. Vozovka bude dvouvrstvá živičná, s pásovou celoplošnou hydroizolací NAIP, v celkové tl. 90 mm.

Ve stavbou dotčené části komunikace III/1911 se provede nové vozovkové souvrství s plynulým napojením na stávající stav, úpravou svodidel vč. nebezpečné krajnice a zpevněný přechod s chodníků na terén.

Podél opěr se zřídí celkem 2 obslužná schodiště s přístupem na revizní lávku v lici opěr a 2 obslužná schodiště k železniční trati (na každém svahu 1). Svahy pod mostem budou opevněny dlažbou z lomového kamene v betonovém loži s betonovými prahy u paty svahu.

Na levé straně u opěry O4 bude násyp zapažen pomocí gabionové zdi o délce 8 m, aby nedošlo k zasypání soukromého pozemku č. 2243/25 nacházejícího se v blízkosti opěry.

Odvodnění NK mostu bude provedeno dvěma svislými odvodňovači s lapačem splavenin, napojenými na podélné svody zavěšené pod deskou mostovky vedoucí k opěře O4. Zde je na potrubí umístěn kompenzátor a čistící kus, odvodnění pak prochází prostupem v lici opěry a po průchodu přechodovou oblastí je vyústěno ve svahu násypu silnice, kde je skluz směřující do vsakovací jímky u paty svahu.

## **9 Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření**

V souvislosti s dokumentací DSP byly provedeny následující průzkumné práce a měření:

1. Geodetická dokumentace, průzkum inž.sítí – VPÚ DECO PRAHA a.s. – 2006, 2015
2. Diagnostický průzkum mostu – doc.Ing.J.Dohnálek,CSc. – 2004-5
3. Podrobný inženýrskogeologický průzkum – Geotechnik.cz, Mgr. J. Lešner 05/2015
4. Stavebně-technický průzkum + fotodokumentace - VPÚ DECO PRAHA a.s. – 2005 - 2015

Aktuálně provedenými průzkumy byla učiněna následující základní zjištění:

**1. Geodetická dokumentace, průzkum inž.sítí.** Stávající stav geometricky odpovídá údajům z dostupných podkladů (původní projekt, projekt opravy vybavení, mostní list), pod mostem byly v území dotčeném stavbou zjištěny funkční inž.sítě. Podrobně – viz příloha F2.

**2. Diagnostický průzkum mostu.** Zachovávané stojky P2-P3 v dobrém stavu, beton stojek i stativ pevnostně min C -/28, výztuž bez elektrochemické koroze.

**3. Geotechnický průzkum.** Předkvartérní podloží je budováno vyvřelinami středočeského plutonického komplexu, které řadíme k útvaru karbon. Litologicky se jedná o střednozrnné křemité amfibolicko-biotitické granodiority blatenského typu, s hojnými vyrostlicemi živců. Horniny jsou při povrchu nepravidelně rozvětrány na hlinitohrudkovitá rezidua se zachovalou původní strukturou, hlouběji přecházejí do hrudkovitě rozpadavého drobového charakteru. Povrch zcela zvětralého skalního podkladu se nachází v hloubce kolem 1,50m pod terénem. Mocnost zvětralin činí cca 4,50m a je v prostoru obou posuzovaných mostních opěr prakticky shodná.

**Kvartérní pokryv:** Je tvořen deluviálně-splachovými sedimenty a navážkami násypu stávajícího silničního tělesa. Deluvia vznikala promísením původních pokryvných zemin v okolí lokality a zvětralin skalního podkladu, jejich svahovým transportem, činností stékající povrchové vody, promrzáním a zpětným ukládáním. Jejich litologie je proto závislá na místní geologické stavbě a na morfologických poměrech. V zájmovém území jsou zastoupena písčitémi jíly tuhé, hlouběji pevné, konzistence, s drobným podílem hrudek zvětralého granodioritu. Jejich mocnost na lokalitě dosahuje cca 1,3m. Navážky v tělese násypu mají charakter hlíny písčité, saSi (F3/MS) pevné konzistence, při povrchu kryté konstrukčními vrstvami.

V zájmovém území nejsou evidovány žádné sesuvy či jiné nebezpečné geodynamické jevy ani území chráněná z důvodů těžby surovin nebo pozůstatky hornické činnosti.

Podrobně – viz příloha F3.

**4. Stavebně-technický průzkum.** Hlavní zjištěné závady – kvůli malému podélnému spádu, nerovnostem vozovky a nečistotám a vegetaci usazené podél obrub je vozovka špatně odvodněna, poškozeným izolačním systémem pak zatéká mezi prefabrikované nosníky (zejména v krajních spárách, kde jsou patrné výluhy na podhledu. Zatékání pak pokračuje na spodní stavbu – opěry a stativa pilířů. Na povrchu stativ jsou odhalené trmínky ve značném rozsahu. Stojky kruhového průřezu jsou v dobrém stavu. Římsy mostu jsou značně degradované a hrozící až odpadnutím uvolněných kusů do kolejiště pod mostem.

Stavební stav mostu je ve **stupni V - špatný** dle ČSN 73 6221, dle poslední hlavní prohlídky mostu provedené 26.12.2014 (Ing. Tomáš Míčka). Na mostě je snižená zatížitelnost – normální 16 t, výhradní 31 t.

## **10 Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území, kulturní památky**

### **10.1 Ochranná pásma**

Stavba leží v ochranném pásmu silnice III/1911 (u silnice III. třídy je ochranné pásmo 15 m od osy vozovky), dále v ochranném pásmu přemostované železniční trati č.200 Protivín-Zdice (u celostátní a regionální dráhy je ochranné pásmo 60 m od osy krajní koleje, minimálně však 30 m od hranice obvodu dráhy).

V rámci navrženého obvodu staveniště (dočasný zábor 1 rok) byla zjištěna tato funkční podzemní vedení inženýrských sítí probíhající v prostoru pod mostem těchto správců :

- **ČD Telematika, a.s.-skupina kabelových sítí Plzeň** - DOK+TK Příbram – Březnice (MK), umístěné po obou stranách trati

- **SŽDC s.o., OŘ Plzeň** – kabely SSZT České Budějovice, umístěné vlevo od trati

Ochranné pásmo je 1.50 m od osy na každou stranu.

Je povinností správce všech zjištěných sítí je vytyčit v rámci staveniště v terénu a vytyčení protokolárně předat na staveništi zhotoviteli stavby. Zjištěné IS budou během stavby ochráněny před poškozením.

Přesná poloha všech zjištěných sítí dle podkladů správců - viz příloha B2 – Koordinační situace stavby, požadavky správců na opatření v průběhu výstavby – viz příloha F - Doklady.

Žádné další funkční inženýrské sítě v obvodu staveniště nebyly zjištěny.

### **10.2 Chráněná území**

Stavba leží mimo chráněná území.

### **10.3 Zátopová území**

Stavba leží mimo zátopové území nejbližší vodoteče.

### **10.4 Kulturní památky**

Po pravé straně silnice za březnickou opěrou se nachází místní pamětihodnost tzv. „Šlapátka“, kámen neobvyklého tvaru s křížkem (viz vyjádření obce Chrást ze dne 19.5.2015). Památka se nachází vně dočasného záboru a obvodu staveniště a nebude stavbou dotčena. Nepředpokládá se ani zamezení přístupu k ní.

## **11 Zásah stavby do území**

Protože se jedná o rekonstrukci stávajícího mostu a malou úpravou navazující komunikace, budou zásahy do území minimální. Kromě vlastního objektu mostu se úpravy budou převážně týkat krátkého navazujícího úseku silnice III/1911 za krajními opěrami (vozovka, přechodové oblasti, svodidla, krajnice, dopravní značení,...). Dále dojde k opevnění svahu pod mostem a zřízení odvodňovacích skluzů a vsakovacích jímek u paty silničního násypu.

**Demolice, výkopové práce.** Demoliční práce jsou navrženy v rozsahu: vozovka na mostě a předpolích v navržené délce úpravy komunikace, vybavení stávajícího mostu, nosná konstrukce stávajícího mostu, stávající krajní opěry O1 a O4.

Výkopové práce budou provedeny pouze v nutném rozsahu pro vybudování nových krajních opěr O1a O4 s přechodovými deskami, vč. výkopů pro zřízení nových přechodových oblastí.

**Zabezpečení ochranných pásem.** Povinností zhotovitele stavby je respektovat předpisy a pokyny správců a vlastníků parcel, komunikací, vodotečí a inženýrských sítí pro stavební činnost v jejich ochranných pásmech. Před zahájením stavby je nutno vytyčit veškeré stavbou dotčené inženýrské sítě a zajistit jejich ochranu. Inženýrské sítě, které se vyskytují mimo obvod staveniště, nebudou stavbou nijak dotčeny.

**Kácení a mimolesní zeleň.** Před zahájením stavby bude odstraněna náletová zeleň (křoviny a mladé stromky do  $\phi 10$  cm) v oblasti dotčených přímou stavební činností, zejména v prostoru budoucích výkopů pro nové krajní opěry O1 a O4 a na ploše budoucího zpevnění svahu. Náhradní vysazení

stromů po dokončení stavby nebude provedeno. Vzrostlé stromy v okolí mostu nebudou stavbou nijak dotčeny.

Při provádění stavebních prací na mostě může dojít k poškození zatravnění v okolí mostu. Po skončení stavebních prací budou veškeré poškozené plochy uvedeny zhotovitelem stavby do původního stavu, tj. budou upraveny a znovu zatravněny.

**Skrývka ornice.** Před zahájením vlastních stavebních prací provedena v nezbytném rozsahu skrývka ornice v tl. min 0.15 m a tato bude po dokončení stavby opět zpětně rozprostřena v původním rozsahu.

**Skládka vybouraného materiálu.** Vybourané živичné vrstvy vozovky budou odváženy k recyklaci na skládku ve vzdálenosti do 15 km (např. do obalovny v Příbrami), odvoz a likvidaci zajistí zhotovitel na své náklady. Stavební suť (beton, cihla, kámen,...), vytěžená nevhodná zemina či přebytky z výkopů budou odvezeny na skládku do 2km např. na blízkou skládku v sousedství stavby u obce Chrástu.

Provedením stavby nevzniknou žádné speciální nároky na zdroje ani požadavky na ukládání odpadů.

## **12 Nároky stavby na zdroje a její potřeby**

**Zařízení staveniště, dočasná skládka materiálu.** Jako plochy pro zařízení staveniště (tj. parkování, stavební buňky, WC, meziskládka dovezeného a vybouraného materiálu...) a dočasnou skládku materiálu budou přednostně využívány zpevněné plochy na obou předpolích uzavřené komunikace III/1911. Dále lze pro tyto účely využívat i vybrané plochy v rámci obvodu staveniště.

Celé staveniště bude oploceno a zabezpečeno tak, aby bylo zamezeno přístupu nepovolaných osob.

**Přístup na stavbu.** Bude po celou dobu výstavby zajištěn z obou předpolí po silnici III/1911, přičemž přístup od Březnice je omezen sníženou podjezdnou výškou 3,20 m pod nedalekým železničním mostem.

**Uvolnění pozemků a objektů.** Všechny pozemky dotčené budoucí stavbou jsou v současně době volně přístupné.

**Staveništní přípojka el. proudu.** Pokud to bude možné, bude přípojka el. proudu napojena dle dispozic místního správce rozvodného závodu, jinak se předpokládá se použití mobilních zdrojů – dieselaagregát.

**Staveništní přípojka vodovodu.** Pokud to bude možné, bude vodovodní přípojku napojena ze stávajícího vodovodního řadu dle dispozic správce, jinak předpokládá užití cisteren.

**Zásobování vodou, teplem, plynem, palivem.** Stavba bude bez nároků na spotřebu těchto energií.

**Montážní a pomocné konstrukce.** Pro demolici stávající a osazení nové nosné konstrukce mostu do otvoru se počítá s použitím mobilních silničních jeřábů. Pro osazení a betonáž nové nosné konstrukce nebudou zřizovány žádné další provizorní podpory v poli, pouze provizorní podepření (soustava hydraulických válců) na spodní stavbě.

## **13 Vliv stavby a provozu na PK na zdraví a životní prostředí**

Protože se jedná o rekonstrukci stávajícího mostu s malou úpravou navazujících částí komunikace, nepodléhá záměr povinnosti posouzení ani zjišťovacímu řízení podle zákona č. 100/2001 Sb., (Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí).

**Hluk a vibrace.** Po dobu výstavby bude okolí zatíženo běžným hlukem a vibracemi stavebních strojů. Současně však odpadá hluk a vibrace z provozu silničních vozidel. Po dokončení výstavby bude okolí zatíženo stejnou hlučností, jakou je zatíženo nyní před rekonstrukcí.

**Exhalace.** Po dobu výstavby bude okolí zatíženo běžnými exhalacemi od stavebních strojů. Současně však odpadají exhalace z provozu silničních vozidel. Po dokončení výstavby bude okolí zatíženo stejnou intenzitou exhalací, jakou bylo zatíženo před zahájením rekonstrukce.

**Prašnost.** Zvýšení prašnosti se projeví zejména při demoličních a zemních pracích. Pro minimalizaci prašnosti je při suchém počasí doporučeno kropení vodou. Po dokončení výstavby bude okolí zatíženo stejnou intenzitou prašnosti, jakou bylo zatíženo před zahájením rekonstrukce.

## **14 Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti**

### **14.1 Mechanická odolnost a stabilita**

Statické výpočty pro stanovení základních dimenzí mostu a prověření stávajících částí, které budou zachovány, na zatížení působící při provozu mostu byly vydány v rámci DSP. Doplnující výpočty provedené v rámci PDPS jsou archivovány u zpracovatele.

### **14.2 Požadavky na bezpečnost silniční, požární**

Požadavky na bezpečnost v průběhu výstavby a následně při užívání dokončeného objektu (stabilita, mechanická a požární odolnost nové konstrukce objektu, ochrana zdraví, životního prostředí, bezpečnost silničního provozu,...) budou splněny dodržením příslušných ČSN.

Po dobu výstavby bude pohyb vozidel bezpečnostních a havarijních služeb možný pouze po objížděce. Stavba svým charakterem nevyžaduje žádná další speciální opatření z hlediska požární bezpečnosti, civilní ochrany, ochrany proti hluku, ochrany zdraví, životních podmínek a prostředí.

**Plán BOZP** – viz samostatná příloha E2 této PD.

### **14.3 Užitné vlastnosti stavby**

Most je dimenzován na zatížení dle bývalé zatěžovací třídy A podle ČSN 73 6203/1986, zm. a,b. Návrhové zatížení odpovídá skupině komunikací 1 dle ČSN EN 1991-2.

### **14.4 Zabezpečení užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Most se nachází v extravilánu obce a není nutnost zabezpečení mostu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Na mostě se nenacházejí chodníky pro pěší provoz.

### **14.5 Požadavky civilní obrany**

Na stavbu nejsou kladeny požadavky civilní obrany.

## **15 Další požadavky**

Zajištění požadovaných užitných vlastností stavby je splněno zejména dodržením příslušných ČSN a TKP. Stavba nemění podmínky pro užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Základní korozní průzkum nebyl proveden vzhledem k lokalitě, kde se stavba nachází, neočekává se výskyt bludných proudů. Na mostě budou preventivně provedena opatření pro omezení vlivu bludných proudů ve stupni 3.

Zvláštní opatření dle TP124, sloužící k ochraně před bleskem a před ostatními škodlivými účinky atmosférické elektřiny (tzv. jiskřiště), se nenavrhují (celková délka NK mostu <100 m, na mostě není stožár TV ani VO,...), využije se svodnic svodidel ve funkci jímačů.

Proti škodlivým účinkům výfukových plynů od tažných lokomotiv s motorovou trakcí bude zřízen ochranný povlak ve smyslu ČSN 73 6223 (dolní hrana NK méně než 7.50 m nad TK).

Po dokončení rekonstrukce bude provedena statická zatěžovací zkouška mostu dle ČSN 73 6209.

## **16 Kontrolní prohlídky stavby**

### **Obecné požadavky na kontrolu při výstavbě:**

Stavební úřad, v rámci kontrolních prohlídek, vykonává dohled nad zajišťováním ochrany veřejných zájmů, ochrany práv a oprávněných zájmů dotčených právnických nebo fyzických osob a nad plněním povinností, vyplývajících ze stavebního zákona. Během výstavby kontroluje zejména:

- dodržení rozhodnutí nebo jiných opatření stavebního úřadu
- dodržování schválené a ověřené projektové dokumentace
- dodržování bezpečnosti osob a majetku

- zajišťování ochrany životního prostředí
- řádné provádění technického dozoru investorem
- vedení stavebního deníku
- aktuálnost a dostupnost havarijního a povodňového plánu

**Kontrolní prohlídky stavby:**

Vzhledem k charakteru stavby jsou navrženy následující kontrolní prohlídky:

- 1) Kontrola dočasného dopravního opatření před zahájením stavby.
- 2) Kontrola po demolici stávajícího mostního objektu.
- 3) Kontrola řádného vytýčení nových konstrukcí před a po provedení.
- 4) Kontrola změn stavby před dokončením – pokud těmito dojde k podstatné změně oproti stavebnímu povolení.
- 5) Kolaudace stavby

Stavební úřad může nařídit provedení dalších kontrolních prohlídek stavby, pokud si to vyžádá její průběh.

O provedení kontrolní prohlídky bude vždy proveden zápis do stavebního deníku.

**v Praze, 30.09.2016**

**Ing. Petr Dupač**