

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

OBSAH:

| | |
|--|----------|
| 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE | 5 |
| 1.1. Označení stavby | 5 |
| 1.2. Stavebník, objednatel - zadavatel stavby, jeho sídlo a kontaktní adresa..... | 5 |
| 1.3. Projektant, jeho sídlo, kontaktní adresa, údaje o živnostenském oprávnění a autorizaci osob, IČO a jeho podzhotovitelé s identifikačními údaji | 5 |
| 1.4. Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění | 6 |
| 1.5. Předpokládaný průběh stavby | 6 |
| 1.6. Vazby na regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace a na územní rozhodnutí, nebo územní souhlas včetně plnění jeho podmínek (je-li vydán)6 | |
| 1.7. Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití | 6 |
| 1.8. Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí 6 | |
| 1.9. Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření..... | 7 |
| 2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ | 7 |
| 2.1. Geodetické podklady | 7 |
| 2.2. Geotechnický průzkum..... | 7 |
| 2.3. Mapové podklady | 8 |
| 3. ČLENĚNÍ STAVBY (JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ STAVBY) | 8 |
| 3.1. Způsob číslování a značení..... | 8 |
| 3.2. Určení jednotlivých částí stavby | 8 |
| 3.3. Členění stavby na části stavby, stavební objekty a provozní soubory | 8 |
| 4. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY | 8 |
| 4.1. Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků | 8 |
| 4.2. Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti | 8 |
| 4.3. Zajištění přístupu na stavbu..... | 8 |
| 4.4. Dopravní omezení, objízďky a výluky dopravy | 8 |
| Objízdna trasa je možná po silnicích III. třídy a je vedena z Divišova po silnici III/11124 přes Všechlapy a Libež do Ctiboře a z ní zpět na silnici II/113 mezi Radošovicemi a Vlašimí. Pro pěší bude po dobu rekonstrukce mostu vybudována provizorní lávka na povodní straně mostu.. | 9 |

| | |
|---|-----------|
| 5. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ) | 9 |
| 5.1. Seznam známých nebo předpokládaných právnických a fyzických osob, které převezmou jednotlivé stavební objekty a provozní soubory po jejich ukončení do vlastnictví nebo je budou spravovat (PK, sítě technické infrastruktury, oplocení apod.) | 9 |
| 5.2. Způsob užívání jednotlivých objektů stavby | 9 |
| 6. PŘEDÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ..... | 9 |
| 6.1. Možnosti (návrh) postupného předávání části stavby (úsek, objekt) do užívání | 9 |
| 7. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY | 9 |
| 7.1. Souhrnný technický popis | 9 |
| 7.2. Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí..... | 12 |
| 8. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ | 18 |
| 8.1. Geodetické zaměření | 18 |
| 8.2. Geotechnický průzkum..... | 18 |
| 9. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY..... | 18 |
| 9.1. Rozsah dotčení | 18 |
| 9.2. Podmínky pro zásah | 18 |
| 9.3. Způsob ochrany nebo úprav | 18 |
| 9.4. Vliv na stavebně technické řešení stavby..... | 19 |
| 10. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ | 19 |
| 10.1. Bourací práce..... | 19 |
| 10.2. Kácení mimolesní zeleně a jejich případná náhrada | 19 |
| 10.3. Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu..... | 19 |
| 10.4. Ozelenění nebo jiné úpravy zastavěných ploch | 19 |
| 10.5. Zásah do pozemků určených k plnění funkcí lesa..... | 19 |
| 10.6. Zásah do jiných pozemků..... | 20 |
| 10.7. Vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků | 20 |
| 11. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY | 20 |
| 11.1. Všechny druhy energií..... | 20 |
| 11.2. Vodní hospodářství..... | 20 |
| 11.3. Připojení na dopravní infrastrukturu a parkování..... | 20 |
| 11.4. Možnosti napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě)..... | 20 |
| 11.5. Druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby – PROJEKT NAKLÁDÁNÍ S ODPADY | 20 |

| | |
|--|-----------|
| 12. VLIV STAVBY A PROVOZU NA PK NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.. | 21 |
| 12.1. Ochrana přírody a krajiny..... | 21 |
| 12.2. Hluk | 21 |
| 12.3. Emise z dopravy | 21 |
| 12.4. Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje | 21 |
| 12.5. Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě | 21 |
| 12.6. Nakládání s odpady | 21 |
| 13. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI..... | 22 |
| 13.1. Mechanická odolnost a stabilita | 22 |
| 13.2. Požární bezpečnost (umožnění zásahu jednotek požární ochrany, únikové cesty pro osoby apod.) | 22 |
| 13.3. Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí..... | 22 |
| 13.4. Ochrana proti hluku..... | 22 |
| 13.5. Bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na PK)..... | 22 |
| 13.6. Úspora energie a ochrana tepla (hospodárnost provozu, úsporné technologie při výstavbě a údržbě apod.) | 22 |
| 14. BILANCE ZEMNÍCH PRACÍ | 23 |
| 15. HARMONOGRAM | 23 |



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

II/113 Bílkovice, most ev.č. 113-014
PDPS

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1. Označení stavby

Název stavby: **II/113 Bílkovice, most ev.č. 113-014**

Kraj, okres: Středočeský kraj, okres Benešov

Katastrální území: Bílkovice

Druh stavby: Oprava mostu

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

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

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

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

Zpracovatelé dokumentace:

| | |
|--------------|-----------------------|
| HIP | - Ing. Josef Jirotka |
| SO 101 – 102 | - Ing. Josef Jirotka |
| SO 201 | - Ing. Libor Pokorný. |
| SO 401 | - Jan Hasenöhrl |

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

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

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

Důvodem přestavby mostu, dle technické specifikace, je jeho současný špatný stavebně-technický stav. Křídla opěr jsou rozvolněná, mají hloubkově vyplavené spárování. Spárování mostních podpěr je silně poškozené, místy jsou vypadané kameny. V nosné konstrukci jsou výrazné průsaky, došlo k prokreslení betonářské výztuže na spodní líc nosné konstrukce. Římsy povrchově a ve spodní části hloubkově degradují. Izolace je nefunkční.

Bude vybudován nový most na místě mostu stávajícího a to dle platných norem, TP, TKP a dle ČSN EN 1991-2 navržen na skupinu pozemních komunikací 1 pro zatížení vozidlem LM 1. V souvislosti s tím budou v rámci možností daných přílehlou zástavbou zlepšeny šířkové poměry komunikace v oblasti mostu. Toto si vyžádá potřebu přeložit některé inženýrské sítě, a to nadzemní vedení NN ČEZ, veřejné osvětlení a nadzemní vedení CETIN a.s.

1.5. Předpokládaný průběh stavby

Zahájení stavby: 05/2018

Dokončení stavby: 09/2018

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

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

1.7. Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití

Most je umístěn v intravilánu, silnice je vedena před i za mostem v násypu v mírně zvlněném terénu mezi zástavbou, před mostem ve směru od Divišova jsou oboustranně umístěny rozjezdy místních komunikací. Po levé straně mostu jsou přes potok vedeny inženýrské sítě a to konkrétně vzdušně vedený metalický kabel CETIN a.s., podzemní kabel CETIN a.s., veřejné osvětlení a vedení NN ČEZ. Tato nadzemní vedení přecházejí i napříč silnice. Za mostem je vlevo těsně u vozovky umístěno oplocení přílehlé zástavby, vpravo pak vede podél komunikace pod opěrnou zdí koryto Divišovského potoka.

Přístup k mostu je možný pouze z komunikace - silnice II/113.

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

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

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

1.9. Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

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

2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

2.1. Geodetické podklady

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

2.2. Geotechnický průzkum

Geotechnické podmínky byly zjištěny průzkumným vrtem (Jiří Moravec – průzkumné a vrtné práce) a byl proveden chemický rozbor podzemní vody (MONITORING s.r.o.). Účelem IGP bylo zjistit geologické podmínky pro hlubinné založení mostu a agresivitu podzemní vody.

Byl proveden jeden jádrový vrt (J 1), jehož popis je uveden v příloze této dokumentace.

Dne 5. dubna 2016 byl v místě vzdáleném cca 9 m severozápadně od stávajícího severovýchodního základu mostu vyhlouben vrt označený J 1. Úroveň povrchu terénu zde byla 342,15 m n. m. a celková hloubka vrtu 8,0 m.

Svrchních 2,0 m tvoří navázka z hnědého písku hlinitého (SM - kyprý až středně ulehlý) s úlomky svoru a ruly. Ve spodní části tohoto horizontu (resp. dne 5.4.2016) se nacházela podzemní voda, jejíž úroveň průběžně komunikuje s hladinou v potoce. Tento horizont je velmi nehomogenní a nedostatečně ulehlý a proto neposkytuje základovou půdu vhodnou pro plošné základy.

Hluběji jsou tmavě šedé náplavy, které jsou do 4,35 m převážně bahnitě (organická zemina O, většinou měkké konzistence, s vločkami i kašovité) a proto opět neposkytují základovou půdu vhodnou pro plošné základy (resp. ani pro pilotové).

Spodní část náplavů od 4,5 do 5,8 m (v této úrovni je erozní báze) je z částečně opracovaného štěrku s hlinitopísčitou výplní (G-F, relativní ulehlost 0,67). Do tohoto subhorizontu by bylo možné vetknout pilotové základy. Toto by ale vyžadovalo potvrzení, že se také nachází v dalších částech staveniště (včetně protějščího břehu).

Z nového chemického rozboru vody z vrtu J 1 (podrobné výsledky viz příloha) vyplývá, že v zájmovém území se vyskytují podzemní vody, u kterých z hlediska agresivity na beton jsou všechny složky chemických charakteristik podlimitní ve vztahu k tabulkovým hodnotám vymezujících první stupeň vlivu prostředí (ČSN EN 206-1 - 73 2403 - tabulka 2) a jsou tedy hodnoceny jako neagresivní. Při interpretaci třídy XA1 (tj. se slabou agresivitou na beton) se vyžaduje maximální vodní součinitel 0,55, minimální pevnostní třídu betonu C 30/37 a obsah cementu v dávkách 300 kg.m⁻³.

2.3. Mapové podklady

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

3. ČLENĚNÍ STAVBY (JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ STAVBY)

3.1. Způsob číslování a značení

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

3.2. Určení jednotlivých částí stavby

Stavbu lze rozdělit na část SO 101 Komunikace a část SO 201 Most a dále přeložky inženýrských sítí SO 401 Přeložka VO. Přeložky dalších inženýrských sítí budou řešeny jejich správci v součinnosti s projektantem.

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

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

Celá stavba je rozdělena na následující stavební objekty:

| | |
|--------|------------------------------|
| SO 101 | - Komunikace |
| SO 102 | - Dopravní opatření |
| SO 200 | - Demolice stávajícího mostu |
| SO 201 | - Most |
| SO 401 | - Přeložka VO |

4. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

4.1. Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

V současné době nejsou známy stavby jiných stavebníků, které by věcně či časově souvisely s touto stavbou.

4.2. Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Stavba bude realizována jako celek v předpokládaném časovém úseku 4-5 měsíců. Realizace bude probíhat za plné uzavírky.

4.3. Zajištění přístupu na stavbu

Přístup na stavbu bude zajištěn z navazující silnice II/113.

4.4. Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy

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

Objízdná trasa je možná po silnicích III. třídy a je vedena z Divišova po silnici III/11124 přes Všechlapy a Libež do Ctiboře a z ní zpět na silnici II/113 mezi Radošovicemi a Vlašimí. Pro pěší bude po dobu rekonstrukce mostu vybudována provizorní lávka na povodní straně mostu..

Bílkovicemi jsou vedeny tři linky hromadné autobusové dopravy provozované ČSAD Benešov, z nichž jedna zde končí. Pro zbývající dvě linky bude stanovena objízdná trasa se zajištěním dopravní obslužnosti obce dle aktuální dopravní situace před stavbou.

5. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)

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

| | | |
|--------|----------------------------|-----------------|
| SO 101 | Komunikace | KSÚS SK |
| SO 102 | Dopravní opatření | dočasný objekt |
| SO 200 | Demolice stávajícího mostu | dočasný objekt |
| SO 201 | Most | KSÚS SK |
| SO 401 | Přeložka VO | Obec Bílkovice. |

5.2. Způsob užívání jednotlivých objektů stavby

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

SO 401 přeložení vedení a svítidla VO v souvislosti s rozšířením komunikace a ostatními přeložkami sítí.

6. PŘEDÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

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

Stavba bude najednou po svém dokončení uvedena do užívání.

7. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

7.1. Souhrnný technický popis

Popis současného stavu

Most je umístěn v intravilánu, silnice je vedena před i za mostem v násypu v mírně zvlněném terénu mezi zástavbou, před mostem ve směru od Divišova jsou oboustranně umístěny rozjezdy místních komunikací. Po levé straně mostu jsou přes potok vedeny

inženýrské sítě a to konkrétně vzdušně vedený metalický kabel CETIN a.s., podzemní kabel CETIN a.s., veřejné osvětlení a vedení NN ČEZ. Tato nadzemní vedení přecházejí i napříč silnice. Za mostem je vlevo těsně u vozovky umístěno oplocení přilehlé zástavby, vpravo pak vede podél komunikace pod opěrnou zdí koryto Divišovského potoka.

Podle mostního listu byl most postaven v r. 1916. Nosnou konstrukci mostu tvořila železobetonová deska tloušťky 0,36 m. Most měl zábradlí z betonových sloupků, tři vodorovná madla mezi sloupky byla z ocelových úhelníků. Viz mostní list.

Původní deska byla později zesílena, dokumentace zesílení se nedochovala, ani rok ve kterém k zesílení došlo není znám. Zábradlí z betonových sloupků a ocelových úhelníků bylo nahrazeno ocelovým trubkovým zábradlím.

Opěry mostu spolu s křídly jsou ze zdiva lomového, rohy opěr ze žulových kvádrů. Římsy křídel jsou z betonu. Předpokládá se plošné založení.

Most se nachází ve středu obce, prostorové poměry všeobecně jsou zde stísněné. Vlevo podél silnice směrem k mostu je koryto Divišovského potoka, který se ostře stáčí vpravo pod most. Koryto je ze strany silnice omezeno opěrnou zdí z lomového kamene. Protilehlá strana koryta je zpevněna převážně gabiony.

Přístup k mostu je možný pouze z komunikace - silnice II/113.







Stručný popis navržených úprav

Konstrukce mostu je navržena jako celek z monolitického železobetonu (mostovka s římsami, opěry a základy). Na bočních stranách mostovky budou za zvýšenými odraznými pruhy osazena mostní zábradlí. V příčném uspořádání je navržen chodník šířky 2,0 m pouze na povodní straně, který na této straně logicky umožní přechod pěším přes potok a naváže na místní cestu. Dno koryta potoka, přibližně v rozsahu mostu a s mírným přesahem na každou stranu, se zpevní položením lomového kamene do betonu.

Únosnost mostu musí vyhovět dle zadání (dle Technické specifikace pro PD) zatěžovacímu modelu LM1 dle ČSN EN 1991-2.

7.2. Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí

SO 101 Komunikace

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

Směrové a výškové vedení stavby

Navržené směrové a výškové řešení kopíruje v podstatě průběh původní silnice, Silnice v delším úseku nejlépe odpovídá návrhové kategorii S 6,5/60, v trase se nachází právě v oblasti mostu směrový oblouk o malém poloměru $R=50$ m.

Rozsah úpravy vozovky je od km 0,000975 do km 0,04500 staničení stavby, tedy celkem 44,025 m.

Výškové řešení je v podstatě dáno návazností na stávající průběh komunikace, které se nachází mezi zástavbou, takže není možné měnit niveletu komunikace na mostě. Niveleta byla pouze mírně upravena pro dosažení jejího plynulého průběhu v oblasti úprav, aby bylo dosaženo na mostě alespoň minimálního podélného sklonu 0,5%, protože stávající most se nachází v podstatě v nulovém sklonu..

Šířkové uspořádání, příčný sklon

Příčný sklon je navržen jednostranný ve sklonu 3,5%, což odpovídá stávajícímu stavu a respektuje napojení upravované komunikace na místní komunikace a vjezdy do objektů.

Šířkové řešení komunikace na mostě odpovídá kategorii silnice S 6,5, to znamená pro oblast mostu šířku mezi obrubami 6,5 m, i když daný poloměr směrového oblouku by vyžadoval větší rozšíření, nebylo jej možné vzhledem k přilehlé zástavbě a podzemním inženýrským sítím dosáhnout. Před a za mostem se plynule uspořádání napojí v délce úpravy komunikace, na stávající uspořádání.

Na levé straně komunikace je dle požadavku obce navržen chodník o šířce 2,0 m, který začíná v začátku úpravy a končí v km 0,027800, jeho délka je 27,75 m.

Konstrukce vozovky

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

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

Celkem **500mm**

Odvodnění

Systém odvodnění zůstane zachován v obdobném provedení jako doposud. Odvodnění vozovky je zajištěno příčným a podélným sklonem do stávajících vpustí, za mostem bude obnovena vpust v km 0,029 32 narušená výstavbou mostu a napojením opěrné zdi na něj..

SO 102 Dopravní opatření

Postup výstavby a přístup na staveniště

Stavba bude prováděna za plné uzavírky, tedy za vyloučení silničního provozu, který bude po dobu stavby veden po objízdné trase. Přístup na staveniště bude ze silnice II/113

Dopravní opatření a objízdné trasy v průběhu výstavby

Objízdná trasa je možná po silnicích III. třídy a je vedena z Divišova po silnici III/11124 přes Všchlapy a Libež do Ctiboře a z ní zpět na silnici II/113 mezi Radošovicemi a Vlašimí.

Pro pěší bude po dobu rekonstrukce mostu vybudována provizorní lávka na povodní straně mostu.

Definitivní řešení dopravního opatření a objízdných tras bude opětovně projednáno před zahájením stavby.

Veřejná linková doprava

Bílkovicemi jsou vedeny tři linky hromadné autobusové dopravy provozované ČSAD Benešov, z nichž jedna zde končí. Pro zbývající dvě linky bude stanovena objízdná trasa se zajištěním dopravní obslužnosti obce dle aktuální dopravní situace před stavbou.

SO 200 Demolice stávajícího mostu

Stávající most je deskový, o jednom poli, mostní deska s římsami je provedena z monolitického železobetonu. Deska má tloušťku 360 mm. Opěry jsou vyzděny z lomového kamene, rohy z žulových kvádrů. Vozovku tvoří živичný koberec. Do římsy je ukotveno ocelové trubkové zábradlí skládající se ze sloupků, madla a dvou vodorovných výplní. Kolmé světlé rozpětí stávajícího mostu je 4,9 m, šikmé 5,9 m, šířka mostu cca 6,54 m, výška mostu cca 2,32 m (niveleta komunikace – dno potoka) a stavební výška v ose komunikace cca 0,8 m (dle ML), resp. 0,91 m (dle zaměření).

Technologický postup demoliční práce vypracuje zhotovitel na základě zevrubné prohlídky bouraného mostu a odsouhlasí se správcem stavby. O provedeném průzkumu musí být vyhotoven zápis. Ze statického hlediska je vhodné rozřezání mostní desky na pruhy rovnoběžné s římsami. Vzniknou tak jednotlivé „nosníky“, které je možno zvedat, event.. přesunout na pevnou zem k dalšímu rozbití (zmenšení), následně nakládat a odvážet. Šířku těchto dílů je třeba volit tak, aby pak jejich hmotnost umožňovala manipulaci a odvoz s příslušnou (dostupnou) mechanizací.

Před započítáním bouracích prací je nutno vymezit ohrožený prostor. Dotčené inženýrské sítě musí být před započítáním prací odpojeny a zajištěny. V tomto případě půjde ale pouze o vytyčení sítí, resp. zřetelné vyznačení hranice, za kterou nesmí zasahovat zemní práce. Dále je třeba zajistit ohrožený prostor např. plným oplocením do výšky 1,8 m nebo jiným vhodným způsobem (střežením, vyloučením provozu). Pokud dokumentace nového mostu neurčí další využití některého materiálu z demolice, uloží se nevhodné materiály na určené skládky v okolí objektu.

SO 201 Most přes potok

Konstrukce mostu je navržena jako celek z monolitického železobetonu (mostovka s římsami, opěry a základy). Na bočních stranách mostovky budou za zvýšenými odraznými pruhy osazena mostní zábradlí. V příčném uspořádání je navržen chodník šířky 2,0 m pouze na povodňové straně, který na této straně logicky umožní přechod pěším přes potok a naváže na místní cesty. Dno koryta potoka, přibližně v rozsahu mostu a s mírným přesahem na každou stranu, se zpevní položením lomového kamene do betonu.

Únosnost mostu musí vyhovět dle zadání (dle Technické specifikace pro PD) zatěžovacímu modelu LM1 dle ČSN EN 1991-2.

Použité materiály:

Beton C30/37 pro stupeň vlivu prostředí XA1
Beton C30/37 pro stupeň vlivu prostředí XF4

Beton C25/30 pro stupeň vlivu prostředí XA1

Ocel 10505 (R), 10425 (V)

Beton C12/15

Lomový kámen (frakce cca 150 – 200 mm)

v konstrukčním prvku:

opěry, piloty
mostní deska, římsy, přechodové desky
pro položení lomového kamene
– zpevnění koryta potoka
opěry, piloty, mostní deska,
římsy, přechodové desky
podkladní vrstvy
zpevnění koryta potoka

Údaje o založení a spodní stavbě mostu

Založení opěr je navrženo jako hlubinné, na železobetonových vrtaných pilotách $\varnothing 0,6$ m. S ohledem na vysokou hladinu podzemní vody a zjištěné geologické poměry půjde o vrtání s výpažnicí a betonování pod vodou.

Podkladní vrstvu tloušťky 70 mm vytvoří beton pevnostní třídy C12/15, který se uloží na urovnané a zhutněné dno výkopu v prostoru zapažených jam pro základy opěr. Horní povrch podkladního betonu se shoduje s horním okrajem pilot, tj. v úrovni 340,310 m n.m. a společně vytváří úroveň pro armování a betonování základů opěr.

Návrh založení mostu vycházel z podkladu 2.4 (viz kap. 2), který je však v době zpracování této DSP pouze předběžnou geotechnickou informací. Po komplexním zpracování inženýrskogeologického průzkumu mohou nastat v dalším stupni projektové dokumentace eventuální odchylky od předkládaného řešení. Popisy a geotechnické charakteristiky vyplývající z předběžné geotechnické informace jsou uvedeny v řezech a ve statickém výpočtu této dokumentace.

Nově upravené dno potoka se zpevní položením lomového kamene do betonu C25/30 (XA1) v rozsahu cca 1,0 m na každou stranu od mostu. Na návodní straně bude navíc zpevnění lemováno příčným betonovým prahem ve dně potoka.

Popis nosné konstrukce mostu

Mostovka je desková o jednom poli světlosti 5,5 m, tloušťky 350 mm. Monolitické římsy budou na straně přilehlé k vozovce lemovány žulovými odraznými obrubníky a volné okraje říms zajištěny ocelovým mostním zábradlím.

Opěry jsou navrženy jako monolitické bloky, které se skládají ze základu, dříku opěry, úložného prahu a závěrné zídky. Křídla, která obvykle plynule navazují na opěry, jsou v tomto případě nahrazena opěrnými zídkami vyzděnými z lomového kamene a žulových kvádrů těsně až k obrysu opěr. Jde v podstatě o navrácení zídek do původního stavu, jen s odlišnou délkou, resp. polohou, podle rozsahu nové konstrukce mostu.

Viditelné betonové plochy se provedou jako pohledový beton – Třídy PB2 (pro běžné dopravní stavby, vysoké požadavky na plochu betonu) a s kategorií povrchové úpravy C2d (bednění z překližek).

Vzhledem k rozpětí jednopolového mostu odpadají ložiska a mostní závěry. Opěry jsou ve vrcholu vodorovně opřeny o čela mostovky boční stěnou závěrné zídky. Na ozub za závěrnou zídou se jednostranně uloží přechodové desky (pevné podpory), mimo opěry pak leží na hutněném zásypu (na pružném podloží). Míra zhutnění zásypu (= pláň pod vozovkou) se určuje podle typu přilehlé komunikace a je náplní objektu komunikace. V půdoryse mají přechodové desky délku (měřeno kolmo k okrajům) 3,7 a 4,0 m, tloušťku 170 mm, směrem od opěr klesají ve sklonu cca 1:10, a to až do míst, kde konstrukci vozovky lze položit v celé výšce.

Ochrana proti zemní vlhkosti se navrhuje jednak jako primární, tj. výběrem a složením betonové směsi a zvětšeným krytím výztuže, a současně jako sekundární, tj. nátěrem (penetračním + asfaltovým) na všech betonových plochách, které budou ve styku se zeminou.

Mostní svršek a vybavení

Vozovkové a izolační souvrství je navrženo ve složení (shora):

40 mm-ACO 11 +, ČSN EN 13108-1 (Asfaltový beton pro obrusnou vrstvu)
PS-E, ČSN 736129 (postřík spojovací z kationaktivní asfaltové emulze 0,25 kg/m²)
60 mm -ACL 16 +, ČSN EN 13108-1 (Asfaltový beton pro ložní vrstvy)
PS-E, ČSN 736129 (postřík spojovací z kationaktivní asfaltové emulze 0,25 kg/m²)
Hydroizolace –2x asfaltové modifikované pásy
Penetrační nátěr
Úprava povrchu betonu pod izolací – otryskáním ocelovými kuličkami.

Izolace bude položena na uhlazené betonové povrchy desky mostovky a přechodových desek. U římsy se zatáhne směrem nahoru k odrazným žulovým obrubníkům a v drážce šířky min. 15 mm podél obrubníků se kontakt obrubníků, hydroizolace a obrusné vrstvy vozovky vyplní těsnicí zálivkou (viz též VL mostů MD ČR, 401.02). Izolace na přechodových deskách se zatáhne na jejich bocích a čele naopak, tj. směrem dolů.

Chodník na rozšířené římsy na povodní straně vytvoří vrstva litého asfaltu (MA) o tloušťce 30 mm, který se uloží na snížený povrch betonu římsy mezi obrubníkem a zábradlím o uvedených 30 mm. Předtím je nutno povrch betonu a vyčnívajícího obrubníku opatřit penetračním nátěrem.

Odvodnění krátkého úseku povrchu mostovky je zajištěno jednostranným příčným a podélným sklonem, které odvedou dešťovou vodu podél římsy na návodní straně ke stávajícímu terénu, který v minulosti již byl příslušným způsobem odvodněn. Při terénních úpravách v rámci dokončovacích prací, kdy se má plynule navázat na stávající terény, je třeba důsledně dbát na odvedení povrchové vody z mostovky.

Zábradlí je navrženo jako ocelové z trubek. Madlo z trubky Ø82,5/4, sloupky z tr. Ø70/5, vodorovné výplně z tr. Ø44,5/3.2 a svislé výplně z tr. Ø28/3.2 mm. Výška madla musí být min. 1100 mm nad odrazným pruhem, resp. nad povrchem chodníku. Protikorozi ochranu navrhuji kombinovaným povlakem, tj. žárovým zinkováním ponorem v tloušťce 80 µm a nátěrovým souvrstvím o tloušťce 100 µm, v odstínu RAL 5015 (nebo odstín určí správce mostu, objednatel – např. dle jiných objektů ve správě, resp. dle prováděné údržby).

Vedení inženýrských sítí se na nové konstrukci mostu neuvažuje.

SO 401- Přeložka VO

Výstavbou nového mostu přes Divišovský potok v Bílkovicích bude dotčeno stávající vedení 1 kV, na kterém je vedeno i vedení VO. Trasa vedení musí být změněna kvůli výkopům pro most.

Stávající VO na vedení 1 kV je vedeno vodičem Al Fe 25, svítidla jsou staršího typu, výrobce Elektrosvit. Poloha stávajících bodů VO byla zaměřena společně s komunikací.

Projekt řeší pouze přeložku VO, jako vyvolanou investici, v prostoru výstavby mostu budou překládány rozvody NN a sdělovacích kabelů Cetin.

Technické podklady:

Napětí a kmitočet sítě :

napájecí 1 kV na sloupu 3+PEN, stř. 50 Hz, 400 / 230 V, TN-C
VO 1+PEN, 230 V, stř. 50 Hz, TN-S

Celkový instalovaný výkon není znám, při náhradě stávajícího svítidla novým, bude možno připojit další 1 nový světelný bod.

Prostředí: AA 8, AB 8, AD 4, AN 3, AQ 3, AE 4, BA 1, BB 2, BC 2 , prostory VI., zvlášť nebezpečné

Ochrana před bleskem : dle ČSN EN 62305-1

Ochrana proti nebezpečnému dotyku dle ČSN 33 20 00-4-41

základní – samočinným odpojením od zdroje

zvýšená - pospojováním

Stávající rozvod VO je natažen na vedení 1 kV vodičem AlFe 25 mm².

Podle sdělení pana starosty Záruby, není rozvod místního rozhlasu v provozu. Je třeba zjistit situaci s rozvodem VO a MR v době zpracování stupně DZS.

Návrh nového VO.

Rozvod VO v obci bude podle sdělení pana Hanzala rekonstruován, budou použita nová svítidla typu Schröder MC 12, 1x 70 W. Také se chystá náhrada vedení s vodičem AlFe 25 za kabel AES 2x16 mm². Doba rekonstrukce není známa.

Předpokládá se, že vedení 1 kV bude přeloženo do nové trasy mimo most, pro přeložku rozvodu VO bude nutno dozbrojit konzoli VVS vedení 1 kV roubíkem s izolátorem. Bude-li již rozvod VO po rekonstrukci, bude kabel AES 2x16 v přeložce uchycen na nových stožárech na samostatných konzolách.

Na obou nových stožárech budou montována výbojková svítidla MC 12, 1x70 W. Pro odjištění svítidel budou na stožárech montovány plastové pojistkové skřínky

Bude provedeno digitální zaměření všech nových tras.

Na novém zařízení bude provedena výchozí revize.

Přeložka vedení 1 kV i VO musí být provedeny v předstihu před výstavbou mostu

Cizí sítě :

V prostoru výstavby mostu budou překládány rozvody NN a sdělovacích kabelů Cetin. Přeložka vzdušného vedení Cetin je závislá na dokončení přeložky rozvodu NN.

Postup prací :

Výstavba nového VO musí být prováděna současně s přeložkou vedení NN 1 kV , v předstihu před výstavbou mostu.

Návrh nového rozvodu byl projednán se správcem VO.

8. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

8.1. Geodetické zaměření

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

8.2. Geotechnický průzkum

Výsledky geotechnického průzkumu jsou zapracovány do dokumentace mostu, konkrétně jeho založení.

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

9.1. Rozsah dotčení

Stavba se nachází v blízkosti vodoteče a ostatních ploch.

9.2. Podmínky pro zásah

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

9.3. Způsob ochrany nebo úprav

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

9.4. Vliv na stavebně technické řešení stavby

Jedná se o opravu stávajícího mostu, který bude s ohledem na vzniklé poruchy v rámci povodní navržen tak, aby k obdobným poruchám v rámci zvýšených průtoků (až Q_{100}) nedocházelo.

10. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

10.1. Bourací práce

Postupně budou provedeny tyto hlavní bourací práce:

- odstranění obrusné a ložné vrstvy na mostě a předmostích – frézování
- výkopové práce za ruby opěr
- odbourání nosné konstrukce a opěr
- pilotážní práce pro založení nového mostu

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

10.2. Kácení mimolesní zeleně a jejich případná náhrada

V rámci celé stavby dojde k vykácení jednoho listnatého stromu o průměru kmene 500 mm, který stojí v nově budovaném chodníku a vadí i překládaným nadzemním vedením ČEZ a CETIN již ve stávající poloze.

10.3. Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu

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

10.4. Ozelenění nebo jiné úpravy zastavěných ploch

Ozelenění se nepředpokládá. Stávající zatravněné plochy poškozené stavbou budou obnoveny.

10.5. Zásah do pozemků určených k plnění funkcí lesa

Stavba nezasahuje do pozemků určených k plnění funkcí lesa.

10.6. Zásah do jiných pozemků

Stavba předpokládá dočasné zábory sousedních pozemků, konkrétně se jedná o parcely v KÚ Bílkovice č.44/1 – zastavěná plocha-zbořeniště, č. 1028/3 a 1028/15 - ostatní plocha (ostatní komunikace).

Po realizaci stavby budou okolní pozemky uvedeny do původního stavu.

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

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

11. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

11.1. Všechny druhy energií

Stavba nemá nároky na energie.

11.2. Vodní hospodářství

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

11.3. Připojení na dopravní infrastrukturu a parkování

Most je součástí silnice II/113. Parkování není součástí návrhu.

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

Stavbu není třeba napojovat na technickou infrastrukturu.

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

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

Při těchto činnostech může docházet ke vzniku následujících odpadů:

odpady z kategorie „ostatní odpady“

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

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

12.1. Ochrana přírody a krajiny

Stavba nemá vliv na zdraví a životní prostředí. Jedná se o stávající stavbu, která bude pouze opravována. Opravu lze spíše hodnotit pozitivně, neboť dojde ke zvýšení bezpečnosti, ke zvýšení kapacity průtoku a ke zlepšení jízdních vlastností, z čehož vyplývá pravděpodobné snížení nehodovosti.

12.2. Hluk

Jedná se o opravu stávající komunikace bez změny parametrů. Stavbu lze hodnotit z hlediska hluku spíše příznivě, neboť dojde ke zlepšení jízdních vlastností vozovky (např. odstranění nerovností), které nepatrně sníží ekvivalentní hladinu akustického tlaku. K ovlivnění zástavby hlukem dojde, protože staveniště leží v obci, proto je třeba při výstavbě využívat mechanismů se sníženou hlučností a stavební práce provádět mimo dobu od 22:00 hodin do 7:00 hodin.

12.3. Emise z dopravy

Stavba nemá vliv na emise z dopravy.

12.4. Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje

Stavba nemá vliv na znečištění vodních toků a vodních zdrojů.

12.5. Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě

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

12.6. Nakládání s odpady

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

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

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

13. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

13.1. Mechanická odolnost a stabilita

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

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

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

13.3. Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí

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

13.4. Ochrana proti hluku

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

13.5. Bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na PK)

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

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

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

14. BILANCE ZEMNÍCH PRACÍ

| položka | jednotka | množství |
|---|----------------------|--------------|
| frézování asfaltového krytu | m ³ | 17,62 |
| odstranění podkladní vrstvy | m ³ | 58,31 |
| sejmutí ornice | m ³ | 31,56 |
| odkopávky | m ³ | 91,74 |
| výkop jam | m ³ | 64,58 |
| uložení sypaniny do násypu, zásypy | m ³ | 118,55 |
| zřízení zemních krajnic | m ³ | 34,62 |
| zpevnění krajnic štěrkodrtí | m ³ | 6,84 |
| potřebná ornice | m ³ | 31,56 |
| přebytečná zemina | m³ | 3,15 |
| nedostatek ornice | m³ | 0,00 |
| přebytek odfrézovaného materiálu | m³ | 17,62 |

15. HARMONOGRAM

S ohledem na stupeň dokumentace a následný výběr zhotovitele nelze v předstihu přesně stanovit termín stavebních prací. Předpokladem je provádění stavby v roce 2017 v klimaticky vhodném období v době trvání do 5-ti měsíců.

Stavba bude realizována v následujících krocích:

- Projednání zahájení stavby, správní povolení, administrativní přípravné práce, vyznačení objízdných tras, vyznačení a projednání objízdných tras autobusů
- Přeložky inženýrských sítí – 2 týdny
- Frézování vozovky – 1 den
- Demolice mostu – 1 týden
- Výstavba mostu – 3 měsíce
- Úprava navazující komunikace – 2 týdny (lze provádět v technologických pauzách při výstavbě mostu)
- Úprava terénu dočasného záboru, urovnání, ohusování – 1 týden
- Pokládka obrusné vrstvy, zpevnění krajnic, zřízení zábradlí a doplňkové činnosti – 1 týden
- Srovnání okolního terénu a uvedení do původního stavu

Podrobněji u vlastního mostu půjde o následující postup prací:

- příprava staveniště
- odstranění obrusné a ložné vrstvy na mostě a předmostích – frézování
- demontáž zábradlí na římsách
- odstranění říms na mostě
- vybourání parapetních zídek
- vybourání nosné konstrukce
- výkopové práce
- odstranění spodní stavby až na základovou spáru
- pilotážní práce

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

V Praze v lednu 2018

Ing. Josef Jírotka