

OBSAH

1.VŠEOBECNÁ ČÁST

1. Identifikační údaje mostu
2. Základní údaje o mostu podle ČSN 73 6200
3. Zdůvodnění mostu a jeho umístění
 - 3.1. Návaznost na dokumentaci a územní rozhodnutí
 - 3.2. Charakter překážky a převáděné komunikace
 - 3.3. Územní podmínky
 - 3.4. Geotechnické podmínky
 - 3.5. Vybavení mostu stálým zařízením
4. Technické řešení mostu
 - 4.1. Popis stávající konstrukce mostu
 - 4.1.1. Dispoziční řešení
 - 4.1.2. Stavební stav stávajícího mostu
5. Navrhovaná konstrukce mostu
 - 5.1.1. Vozovka na mostě a izolační souvrství
 - 5.1.2. Odvodnění mostu
 - 5.1.3. Izolace ve styku se zemínou
 - 5.1.4. Ložiska
 - 5.1.5. Římsy
 - 5.1.6. Zábradlí a svodidla
 - 5.1.7. Dilatace
 - 5.1.8. Dilatační a pracovní spáry
 - 5.1.9. Přejechod na zemní těleso
 - 5.1.10. Spodní stavba
 - 5.1.11. Nosná konstrukce
 - 5.1.12. Zpevněné plochy
 - 5.1.13. Schody
 - 5.1.14. Opatření proti omezení bludných proudů
 - 5.1.15. Povrchová úprava
6. Inženýrské sítě
7. Letopočet stavby
8. Zatěžkávací zkouška
9. Pozorovací body
10. Statické posouzení
11. Svislé značky
12. Opatření při provádění

1. Identifikační údaje mostu

Stavba:	„SILNICE II/308 SLATINA ČERNILOV, ČERNILOV – LIBŘICE, LIBŘICE – HRANICE OKRESU RK“
Objekt:	SO 201 - MOST EV. Č. 308 - 002
Místo stavby:	Černilov
Kraj:	Královéhradecký
Katastrální území:	Černilov - 620238
Objednatel:	Královehradecký kraj
Ev. Číslo:	308-002
Správce mostu:	SÚS Hradec Králové
Udržovatel:	SÚS Hradec Králové
Projektant:	PROKONSULT s.r.o. Koubovka 876 549 41 Červený Kostelec
Překračovaná překážka:	Librantický potok

2. Základní údaje o mostu

Popis stávající konstrukce mostu:

Šikmý silniční jednopolový deskový most ze železového betonu, tloušťka deska původní části 0,42 m, nové (rozšiřující části) 0,36 m. Opěry masivní betonové, založení plošné.

Délka přemostění: 3,0 m

Rozpětí nosné konstrukce: 3,4 m

Délka nosné konstrukce: 4,6 m

Šikmost mostu: 75°

Šířka mezi zábradlími: 10,1 m

Šířka průjezdního prostoru: 9,8 m

Šířka průchozího prostoru: -

Šířka mostu: 11,05 m

Stavební výška: 0,83 m

Plocha mostu: 46,5 m²

Deskový silniční most ze železového betonu

Rekonstruovaný most:

Charakteristika mostu :

podle konstrukce	- jednopolový deskový most s tuhou výztuží
podle druhu převáděné komunikace	- pozemní komunikace
podle překračované překážky	- přes vodoteč
podle počtu mostních otvorů	- o jednom poli
podle počtu mostovkových podlaží	- jednopodlažní
podle měnitelnosti základní polohy	- nepohyblivý
podle plánované doby trvání	- trvalý
podle situativního uspořádání	- šikmý
podle omezení volné výšky	- s neomezenou volnou výškou
Délka přemostění	3,0 m
Délka opěr	10,5 m
Šikmost mostu	75°
Šířka vozovky mezi zvýšenými obrubami	8,5 m

Šířka mostu mezi svodidly	8,5 m
Šířka chodníku	-
Výška mostu nad terénem	1,5 m
Stavební výška	0,56 m
Plocha mostu (délka přem. * šířka voz.)	42,6 m ²
Zatížení mostu	Normální zatížitelnost Vn nejméně 32t
	Výhradní zatížitelnost Vr nejméně 80t
	Výjimečná zatížitelnost Ve nejméně 196t

3. Zdůvodnění mostu a jeho umístění

Součástí stavební úpravy úseku č.1 je rekonstrukce mostního objektu ev. č. 308-002. V rámci rekonstrukce mostního objektu dojde ke snesení mostovky, sanaci opěr mostku a vybudování nové mostovky včetně nových říms a osazení nového bezpečnostního zábradlí. V rámci rekonstrukce mostu bude také provedeno vybourání stávajícího zpevněného dna a provedení nového zpevněného dna.

3.1. Návaznost na dokumentaci

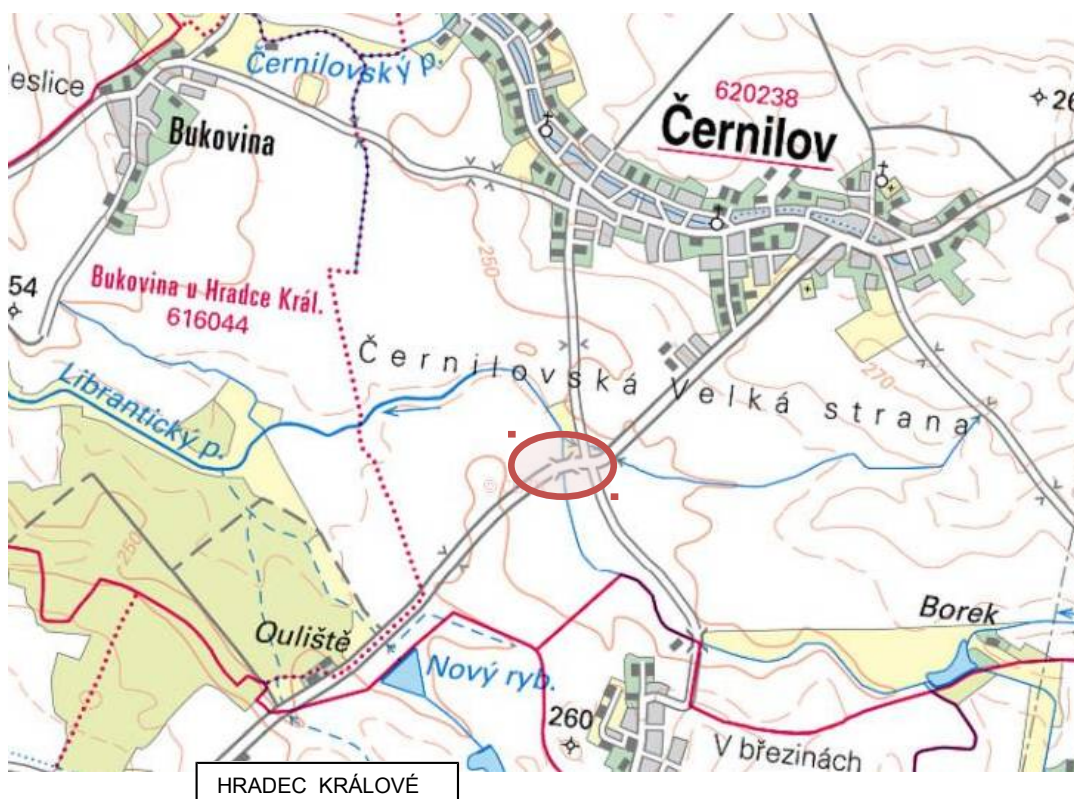
Na stávajícím mostu byl proveden výpočet zatížitelnosti a diagnostický průzkum – Ing. Pavel Hruža. Po projednání se zástupcem investora (Ing. Horn, SÚS Královéhradeckého kraje a.s.) bylo rozhodnuto, a to především s ohledem na nízké hodnoty zatížitelnosti, nahradit stávající žb desku novou žb deskou s liniovým uložením na stávajících opěrách.

3.2. Charakter překážky a převáděné komunikace

Most převádí silnici II/308 přes překážku místní vodoteč – Librantický potok.

3.3. Územní podmínky

Stavba se nachází v extravilánu u obce Černilov. Most je na pozemku č. 3802 , k.ú. Černilov.



3.4. Geotechnické podmínky

Projekt nepředpokládá zásah do založení spodní stavby. Proto nebyl ani prováděn inženýrskogeologický průzkum. Projekt předpokládá minimum zemních prací.

3.5. Vybavení mostu stálým zařízením

Most není nutné vybavovat stálým zařízením.

4. Technické řešení rekonstrukce mostu

4.1. Fotodokumentace stávajícího stavu



4.1.1. Konstrukční a dispoziční řešení

S ohledem na nevyhovující stávající konstrukci mostu bude původní nosná konstrukce mostní desky odbourána včetně části stávajících opěr. Nová deska bude uložena na vrubové klouby, pod kterými budou provedeny nové železobetonové úložné prahy, které budou přikotveny ke stávajícím opěrám pomocí vlepené výztuže, nebo případné stávající výztuže opěr, která bude při bourání zachována. Obdobně budou upraveny i stávající mostní křídla – odbourání horní částí křídel a nebetonování nového zpevňujícího prahu. Na mostě budou provedeny nové mostní římsy, které budou kotveny do nové mostní desky a nově opravených mostních křídel. Římsy budou mít nepravidelné tvary podle průběhu nové komunikace a hran stávajícího mostu. Na římsy bude osazeno nové zábradelní svodidlo, které bude součástí dodávky komunikace. Stávající betonové konstrukce budou mít nově sanované povrchy. Zpevnění dna pod mostem bude provedeno nové po vybourání stávajícího poškozeného dna. Protože není známá hladina stoleté vody, byl při rekonstrukci mostu zachován stávající průtočný profil.

4.1.2. Stavební stav stávajícího mostu

Deskový silniční most ze železového betonu přes Librantický potok byl postaven podle dostupných údajů pravděpodobně někdy v letech 1952 - 1956. Návrh mostu byl proveden podle tehdy platných „Směrnic pro navrhování mostů z roku 1952“, na zatěžovací třídu A (silnice I a II třídy). V roce 1982 byl most rozšířen přibetonováním nové části desky a opěr. Návrh této části mostu byl proveden dle tehdy platné normy ČSN 73 6203 „Zatížení mostů“ z roku 1968 včetně změny a) z roku 1976.

Diagnostický průzkum zpracovala firma BETON – DIAGNOSTIK, Věkošská 411/22b, Hradec Králové – Ing. Pavel Hruža.

Podle diagnostického průzkumu je betonářská výztuž původní nosné konstrukce z oceli I0 372 (B) o D:14 mm a je rozmístěna v podélném směru po cca 130 mm při spodním okraji průřezu. Beton původní nosné konstrukce lze podle diagnostického průzkumu uvažovat jako značky 250 (B 20) dle ČSN z: 6206, tomu odpovídá třída betonu C 16120 dle ČSN EN 206-1.

Betonářská výztuž nové části nosné konstrukce je z oceli I0 425 (V) o D=18 mm a je rozmístěna v podélném směru po cca 100 mm při spodním okraji průřezu. Beton nové části nosné konstrukce lze podle diagnostického průzkumu uvažovat jako značky 250 (B 20) dle ČSN Z3 6ZO6, tomu odpovídá třída betonu C 16120 dle ČSN EN 206-1.

Materiály:

beton:	značka	třída dle ČSN EN 206-1	modul pružnosti
	250	C 16120	26500 MPa

betonářská výztuž:

I0 372 (B) D : 14 mm podle ČSN 1090-1948

I0 425 (V) D : 18 mm podle Výnosu ministerstva dopravy z roku 1968

Dovolená namáhání:

betonzn.250	v tlaku za ohybu	7,50 MPa
	v hlavním tahu	0,60 MPa
ocel 10 372 (B)	v tlaku i tahu	140 MPa
ocel 10 425 (V)	v tlaku i tahu	235 MPa

Opěra levá – betonová opěra šířky cca 800mm – pouze odhad. Skládá se z původní části mostu a rozšířené části mostu. Původní část mostu má značně narušený povrch betonové konstrukce trhlinkami.

Opěra pravá – betonová opěra šířky cca 800 – pouze odhad. Skládá se z původní části mostu a rozšířené části mostu. Původní část mostu má značně narušený povrch betonové konstrukce trhlinkami.

Nosná konstrukce – železobetonová deska. Tl. 420mm na původní části mostu a na rozšířené části je deska tl. 360mm. Vrstvy nad deskou mají tl. cca 460mm.

Vozovka, římsy – železobetonové římsy po obou stranách jsou silně degradované.

Izolační a krycí vrstvy – hydroizolační vrstvy jsou pravděpodobně na mostním objektu již značně poškozené.

Poškozený pohled mostní konstrukce v značném rozsahu (zejména na původní části mostu).

5. Navrhovaná rekonstrukce mostu

Rekonstrukce předpokládá zachovat stávající směrovou úpravu mostu včetně obou betonových opěr. Výškově bude niveleta spodní hrany konstrukce mostovky zvednuta, čímž bude zachován stávající průtočný profil pod mostem. Nově je nosná deska mostu navržena ve spádu a bude uložena přes vrubové klouby na nové železobetonové prahy, které budou svázány se stávající konstrukcí betonových opěr pomocí vlepené výztuže (případně stávající zachovalé výztuže mostních opěr). Nové prahy, budou v místech po částečném odbourání stávajících betonových opěr.

Na základě požadavku o co největší snížení stavebních nákladů na opravu mostu požaduje investor zachování stávajícího stavu s provedením opravy opěr, které budou mít sanovaný vnitřní povrch. Sanace bude provedena i na mostních křídlech.

Na mostě budou provedeny nové železobetonové římsy, v kterých budou osazeny plastové chráničky o průměru 80mm na každé straně. Římsy budou mít nepravidelné tvary a budou na vnitřních stranách podél komunikace provedeny do oblouku dle průběhu nově navržené komunikace. Na vnějších hranách budou kopírovat směr původní konstrukce mostu. Římsy budou k mostní desce kotveny pomocí kotev, které budou vlepeny do předvrtaných otvorů. Na římsách bude osazeno zábradelní svodidlo, které bude součástí dodávky komunikace.

Dno pod mostem je zpevněno lomovým kamenem do betonového lože. V celé délce mostu i před a za mostem bude dno očištěno od nánosů a stávající dno bude ze 100% obnoveno. Původní dno bude vybouráno. Stávající betonové opěry budou opraveny. Pro jejich opravu bude nutné při provádění co nejvíce snížit hladinu toku a provést zahrazení okolo opěr s čerpáním a převedení toku pomocí provizorně osazené roury. Oprava dna i opěr bude provedena vždy ve dvou fázích podle místa osazení trouby pro převod toku. Stávající opěry budou v poškozených místech 100% otryskány do hloubky cca 20-55mm. Po otryskání budou tyto opěry opět ze 100% sanovány pomocí neprofilační malty včetně přechodového můstku. Na sanaci bude použit kompletní sanační systém včetně i povrchového ošetření a sjednocujících nátěrů. Pokud budou opěry obsahovat výztuž, bude tato odhalená výztuž také sanována a ošetřena příslušnými sanačními prostředky dle skutečného stavu výztuže. Takto budou i sanačně ošetřeny stávající křídla na obou stranách mostu. Z vnitřní strany budou opraveny opěry i křídla pouze v místech, kde bude proveden odkop. Oprava povrchu provedení nové izolace na odkrytých částech s navázáním na stávající izolaci. Za opěrami bude nově osazena drenáž, která bude vyvedena průrazem do stávajících opěr. Drenáž bude vyvedena pomocí plastového potrubí osazeného do vyvrtaného otvoru ve stávající opěře. Po osazení plastového potrubí bude okolí trubky zainjektováno a utěsněno injektážní cementovou maltou v celé šířce stávající betonové opěry. Obdobně jako prahy budou opraveny křídla, která budou mít horní část opravenou pomocí nového železobetonového zpevňujícího pásu. Ve stejné výšce jako je nový žb práh. Předpokládaná šířka opěr je cca 500mm. Tato úprava bude upřesněna v průběhu provádění dle skutečnosti. Opravená křídla budou také opatřena novou izolací, jako je na mostě.

Výkopy za mostními opěrami budou provedeny v nejnutnějším rozsahu pro provedení nového železobetonového prahu pod nově navrženou deskou pro opravu křídel. Zásyp za opěrou proveden z hubeného mezerovitého betonu. Na podkladní beton pod drenáží.

5.1.1. Vozovka na mostě a izolační souvrství

Vozovka je navržena z asfaltobetonu. Horní vrstva o tl.50mm, úložná vrstva tl.60mm. Jako ochrana izolace je navržen betonový potěr. Izolace je navržena z asfaltových izolačních pásů modifikovaných, tl.5mm nalepených na bet. konstrukce. Pod izolací je zřízena pečetící a kotevní vrstva. Izolace bude upřesněna dle seznamu schválených izolačních systémů MDS ČR. Izolace nosné konstrukce bude celoplošná natavená na betonový podklad a pod římsami bude zdvojená dle VL 4 - Mosty.

5.1.2. Odvodnění mostu

Odvodnění mostovky bude řešeno jejím podélným a příčným sklonem, pomocí kterého bude srážková voda odvedena mimo plochu mostu. Dále bude svedena podél opěry v betonových žlabovkách osazených do betonového lože tl. 250mm do vodoteče. Zalomení odvodnění bude provedeno vybetonováním s tvarem pro odvodnění a napojením na okolní žlabovky, nebo provedení této části z dlažebních kostek do betonového lože. Součástí odvodnění je utěsnění spár mezi římsami (v rámci dodávky komunikace). Mostní dva odvodňovače jsou navrženy pouze po jedné straně mostu a odvádějí vodu z povrchu izolace mostu.

5.1.3. Izolace ve styku se zemínou

Obnažené části opěry bude opatřena izolací z modifikovaných asfaltových pásů tl. 5mm až k drenáži – cca 1m pod terénem. V této části bude také provedená plošná drenáž. Penetračním a izolačním nátěrem bude ošetřena zbylá část křídel a opěry. Ochranu izolace je třeba provést geotextilií 600g/m².

5.1.4. Ložiska

Ložiska na mostě nejsou. Deska, je uložena na vrubové klouby. Spřahující výztuž v místě kloubů bude opatřena antikoročním nátěrem.

5.1.5. Římsy

Nové římsy budou navrženy jako monolitické římsy železobetonové dle VL 4 - Mosty. Šířka říms je proměnná dle jejich tvaru, který je patrný z výkresové dokumentace. Do říms budou po každé straně osazeny chráničky o průměru 80mm. Jejich konstrukce v příčném řezu není stejná, liší se proměnnými šířkami a délkou. Podél vozovky jsou obě římsy řešeny do oblouku (vnější vnitřní dle umístění římsy a průběhu nové komunikace) Vnější hrany mají průběh rovný dle původní konstrukce mostu (podrobněji řešení říms je patrné z výkresové dokumentace). Vozovka a obrubníky budou utěsněny dilatačním páskem podle VL4 403.42. (součást dodávky komunikace). Výztuž říms bude muset být upravena po jednotlivých třmínkách, které budou kopírovat proměnný tvar říms. V nejširší římse budou třmínky zpevněny pomocí spon.

Použité materiály:

Římsy beton : C 30/37-XF4, XD3

Betonářská výztuž: B500B

5.1.6. Zábradlí a svodidla

Na mostní římsy bude osazeno ocelové zábradelní svodidlo pozinkované a s ochranným barevným nátěrem (součást dodávky komunikace).

5.1.7. Dilatace

Dilatace mezi nosnou konstrukcí a konstrukcí komunikace je navržena z řezané spáry 15x50mm vyplněné elastickou zálivkou (součást dodávky komunikace).

5.1.8. Dilatační a pracovní spáry

V nových betonových konstrukcích nejsou navrženy dilatační spáry. Případné pracovní spáry budou upřesněny v realizační dokumentaci.

5.1.9. Přejít na zemní těleso

Přejít na zemní těleso bude realizován bez přechodové desky dle VL 4 201.02. zemina v místě zásypu bude ztuhněna na $E_{df2} = 60\text{MPa}$.

5.1.10. Spodní stavba

Spodní stavba zůstane z větší části zachována a bude k ní přibetonován úložný železobetonový práh, který bude spřažen se stávající betonovou konstrukcí opěr pomocí vlepené spřahovací výztuže. V místě navázání nového žb prahu a stávající opěry bude nanesen přechodový spřahovací můstek. Část opěr bude odbourána dle výškového osazení nové komunikace. Vnější líc opěr bude mít otrysaknou poškozenou vrstvu v celém rozsahu – předpoklad do hloubky cca 20-55mm. Takto očištěný povrch bude celoplošně sanován uceleným sanačním systémem. Případná výztuž bude také sanována dle obvyklých sanačních postupů. Stávající dno bude v celé délce šířce nově opraveno. Vybourání poškozeného zpevnění dna a provedení nového zpevněného dna z lomového kamene tl. 150 do betonového lože o min. tl. 250mm. Stávající křídla budou mít proveden na vrchní části zpevňující betonový práh. Vyztužení a spřažení bude obdobné jako na žb. prahu na mostních opěrách. Rozsah bude upřesněn dle skutečnosti na stavbě a stavu opěr.

Použité materiály:

Beton nosné konstrukce: C 30/37-XF2, XD1

Betonářská výztuž: B500B

5.1.11. Nosná konstrukce

Nově navržena je deska ze železového betonu o tloušťce 350 mm, v podélném směru ve sklonu nivelety vozovky. Příčný sklon nosné konstrukce bude kopírovat příčný sklon vozovky (6%) s protispádem 4% pod římsou na nižším okraji nosné konstrukce dle VL 4 – Mosty.

Uložení nosné konstrukce se provede na vrubové klouby šířky 200 mm a výšky min. 20 mm, svislá výztuž vrubového kloubu bude vyčnívat do desky z nově vybudovaných železobetonových úložných prahů přikotvených ke stávajícím dříkům opěr. Výztuž v místě vrubového kloubu bude opatřena ochranným nátěrem proti korozi. Vyztužení desky a krytí výztuže je patrné z výkresové dokumentace. Římsy budou k desce kotveny pomocí spřahovacích prvků dle VL 4 – mosty, které budou do desky vlepeny. Takto bude římsa kotvena i k opěrám.

Použité materiály:

Beton nosné konstrukce: C 30/37-XF2, XD1

Betonářská výztuž: B500B

5.1.12. Zpevněné plochy

Zpevněné asfaltové plochy opravované komunikace jsou řešeny v samostatné části.

5.1.13. Schody

Vzhledem k výšce nad terénem nejsou navrženy schody. Případný přístup pod most bude realizován po stávajícím svahu.

5.1.14. Opatření proti omezení bludných proudů

Nejsou navržena zvláštní opatření proti bludným proudům. V dané lokalitě nejsou zdroje bludných proudů.

5.1.15. Povrchová úprava

Povrch pohledových betonových ploch bude opatřen ochranným a sjednocujícím nátěrem. U zábradelních svodidel bude povrch upraven žárovým zinkováním ZnAl, barevná úprava polyuretanovou barvou odstínu RAL 6013 - zelená.

Římsy budou opatřeny ochranným nátěrem proti účinkům posypových solí.

Konečná úprava skladby závisí na dohodě dodavatele a investora.

5.1.16. Sanace

Použitý sanační systém musí splňující nej přísnější požadavky moderního stavitelství:

- snadná zpracovatelnost
- výborná přídržnost k původnímu betonu a výztuži
- výborná vzájemná přídržnost jednotlivých vrstev
- zrání jednotlivých vrstev bez vzniku trhlin
- velmi nízká nasákavost, odolnost vůči difuzi vodních par a plynů s agresivními účinky vůči betonu (oxid uhličitý, oxid siřičitý, oxidy dusíku)
- součinitel teplotní roztažnosti sanačních materiálů blízký betonu

Podklad musí být zbaven prachu, nečistot, mastnot a případných biotických napadení (plísně, řasy). Odstraněny musí být všechny nesoudržné, mechanicky nebo chemicky narušené části. Stav případně obnažené ocelové výztuže železobetonových prvků je nutné odborně posoudit ze statického hlediska. Očištěný a odmaštěný povrch železné výztuže se opatří dvojnásobným nátěrem.

Mechanická pevnost betonu podkladu a adheze následné vrstvy se zvýší napuštěním podkladu penetračním roztokem nebo adhezivním nátěrem. Po jeho povrchovém obnesnutí se chybějící materiál nahradí reprofilační maltou v závislosti na tloušťce přidávané vrstvy. Nanáš se v jedné vrstvě stěrkováním nerezovým hladítkem. Spojení a spolupůsobení reprofilační malty s ošetřenou ocelovou výztuží obnoví původní statickou stabilitu prvku. Reprofilovaný povrch lze lokálně nebo souvisle uhladit zastěrkováním na vytvrzený povrch. Stěrkovou vrstvu lze zpevnit výztužnou síťovinou. Vyhlazený reprofilovaný povrch se opatřuje dvojnásobným ochranným nátěrem. První nátěr se nanáš štětkou na vytvrzený povrch, druhá vrstva se provádí stěrkováním ihned po povrchovém obnesnutí první vrstvy. Dodatečnou hydrofobizaci lze provést krycím lakem nebo impregnačním lakem. Alternativní povrchovou úpravou je dvojnásobný nátěr flexibilní akrylátovou barvou nebo barvou na beton.

6. Inženýrské sítě

Z vyjádření oslovených správců sítí vyplývá, že v okolí mostu nejsou žádné inženýrské sítě. V římsách jsou osazeny chráničky pro možné převedení budoucích sítí přes vodoteč. **Před započítím výkopových a bouracích prací musí být tato skutečnost ještě prověřena.**

7. Letopočet stavby

Na mostní konstrukci bude vyznačen letopočet stavby a rekonstrukce mostu na desku 500x300mm, výška písma 250mm, materiál bude upřesněn investorem. Upevnění do hmoždinek šrouby M12x100.

8. Zatěžovací zkouška

Vzhledem ke statickému systému konstrukce není navržena zatěžovací zkouška.

9. Pozorovací body

Nebyly navrženy pozorovací body na opěrách a na nosné konstrukci.

10. Statické posouzení

Statické posouzení konstrukce mostu je provedeno ve statické části dokumentace - normální zatížitelnost 32t, výhradní zatížitelnost 80t.

11. Svislé značky

Na most budou osazeny svislé značky – označení mostu. Značky budou umístěny na samostatných ocelových pozinkovaných nosných sloupcích, které budou osazeny do betonové patky, viz dopravní značení v projektu komunikace. Značky s označením mostu mohou být případně připevněny ke konstrukci zábradlí. Značky jsou součástí dodávky komunikace).

12. Opatření při provádění

Rekonstrukce mostu musí být prováděná v období s menším průtokem vody. Dále musí dodavatel před zahájením prací na opravě mostu ohlásit zahájení a ukončení prací na pracovišti Povodí Labe.

Při demolici stávajícího mostu bude materiál odbírán z konstrukce mostu postupně (odbourání asfaltu, vybourání betonu). Při rozebírání stávajícího mostu se bude postupovat tak, aby nedocházelo k pádu odbouraných částí do vodoteče. Případné odpadlé části musejí být okamžitě odstraněny.

Po ukončení stavebních prací musí být přilehlé části toku nad a pod mostní konstrukcí uvedeny do původního stavu.

Návrh opatření při provádění stavebních prací:

- stavební práce budou prováděny při normálním nebo sníženém průtoku vody
- při pracích na mostu zejména při bourání a stavbě nové nosné konstrukce mostu bude sledována předpověď počasí, zda nehrozí vyhlášení povodňového stavu. Tyto práce mohou být prováděny pouze v období mimo zvýšeného průtoku vody.
- dodavatel bude mít spojení na povodňovou komisi
- pokud by došlo během provádění výstavby nové mostní konstrukce k vyhlášení povodňového stavu na toku, musejí být přerušeny veškeré stavební práce na mostě.

Budou odstraněny veškerá zařízení a hrázky z koryta vodoteče a dále budou odstraněny veškeré neukotvené části konstrukce mostu.

- vodoteč bude v průběhu stavebních prací převáděna pomocí plastového potrubí DN 800, do kterého bude pomocí hrázek sveden tok. Potrubí bude vedeno při jedné straně podpěry a bude obsypáno. Po provedení opravy podpěry mostu a části dna bude přeloženo potrubí k druhé podpěře a bude provedena zbývající oprava dna a podpěry mostu na druhé straně.

Ing. Jiří Vejvoda