

# Technická zpráva

## 1. Identifikační údaje

- a) označení stavby: II/420 Dolní Věstonice, most ev. č. 420-012.
- b) stavební objekt: **SO 201 Most.**
- b) stavebník: Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, p.o.k.,  
Žerotínovo náměstí 449/3, 601 82 Brno, IČ 70 93 25 81.
- c) projektant: Rybák – projektování staveb, spol. s r.o., Havlíčkova 25a,  
602 00 Brno, IČ 25325680, hlavní inženýr projektu Ing. Vít Rybák,  
autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby a mosty a  
inženýrské konstrukce, ČKAIT – 1000609.

## 2. Základní údaje

Stávající most ev.č. 420-012 převádí silnici II/420 přes staré koryto Dyje. Stavba je vyvolána špatným stavebním stavem mostu. Dle Hlavní mostní prohlídky 2014 je jeho stavební stav ve stupni VI – velmi špatný a zatížitelnost 13/15/105 t (normální/výhradní/výjimečná). Most byl postaven dle pasportu BMS v roce 1965.

Jedná se o šestipolový most s délkou n.k. 69,4 m, každé pole je prosté, o rozpětí max. 12 m. Spodní stavba je betonová monolitická – opěry s rovnoběžnými zavěšenými křídly – a kombinovaná (prefabrikované žb beraněné stojky pilířů s monolitickými žb prahy).

Nosná konstrukce je ocelová (rošt), na níž je volně položena žb prefabrikovaná mostovka. Ocelový rošt je v každém poli tvořen 8 ks ocelových válcovaných nosníků I č.500, spojených 7 ks příčnicí z ocelových válcovaných nosníků U č. 180. Podélníky jsou uloženy na ocelových ložiscích. Spoje jsou nýtované a šroubované. Jakost ocelových materiálů nebylo možno bez narušení statiky mostu nedestruktivně zjistit, předpoklady statického výpočtu budou ověřeny v rámci provádění stavby na měněných ocelových dílech (zkouška tahem). Předpokládá se jakost základního materiálu S 235, min. J0, stejná třída se vyžaduje i u nových (měněných) prvků.

Komunikace na mostě je šířkové kategorie S 6,5 v přímé s novým pravostranným chodníkem š. 1,50 m.

## 3. Rozsah rekonstrukce

Nosná konstrukce se kompletně zrekonstruuje při využití stávajících ocelových prvků, které se spřáhnou s novou žb deskou. Tím dojde ke zvýšení zatížitelnosti na hodnotu, nevyžadující dopravní omezení. Stávající DZ, omezující zatížitelnost (B13 + E5) se odstraní. Statické schéma konstrukce zůstane zachováno.

Mostní svršek bude proveden kompletně nový, včetně záchytného zařízení. Stávající volná šířka cca 6 m bude rozšířena na normových 6,5 m, most bude dále rozšířen o chodníkovou konzolu. Chodník š. 1,5 bude z mostu protažen ke sjezdu na hráz VD a směrem do obce. Bude provedeno odvodnění povrchu mostu mostními odvodňovači (most se nachází ve výškovém vrcholovém oblouku s nejvyšším bodem cca uprostřed mostu). Mostní izolace se odvodní do odvodňovacích trubiček a odvodňovačů. Bude provedena výměna mostních

závěrů a ložisek. V rámci přeložky sdělovacích kabelů SO 401, 402 se na konstrukci uloží nové kabelové chráničky. Spodní stavba se sanuje pouze povrchově a upraví se pro uložení nové n.k. Významnější zásahy nejsou možné bez narušení statiky mostu jako celku. Přetížení spodní stavby po navrhované rekonstrukci je zanedbatelné.

Rozměry nového mostu budou kopírovat stávající stav, dojde pouze k jeho rozšíření o chodníkovou konzolu. Niveleta na mostě se zvýší pouze nepatrně (do 3 cm), tím nedojde ke snížení podjezdné výšky. Délka vozovky na mostě mezi ruby závěrných zídek je 70,3 m, délka říms 79,4 m.

Statickým výpočtem bylo prokázáno, že nosná konstrukce mostu po rekonstrukci vyhoví požadavkům ČSN 73 6222 – Zatížitelnost mostů pozemních komunikací, resp. ČSN EN 1991-2 – Zatížení mostů dopravou. Je však nutno zohlednit rok vybudování spodní stavby, která nebude staticky posilována. S uvažováním předpisů platných v době postavení mostu (ČSN 73 6202/1953, resp. ČSN 73 6203/1968) je stanovena zatížitelnost mostu po rekonstrukci na 32/60/196 t (normální/výhradní/výjimečná).

#### **4. Závady a sanace stávající konstrukce**

**Nosná konstrukce:** OK je napadena povrchovou korozí vlivem zatékání. Oba krajní podélné nosníky I č. 500 jsou zkorodovány přes sanovatelnou mez. Levý krajní nosník bude vyměněn za stejný profil I č. 500 pevnosti S 235, pravý nosník bude vzhledem k nové chodníkové konzole zesílen na profil HEB č. 500, S 235. Dále budou vyměněny nejvíce zkorodované vnitřní nosníky (I č. 500) – předpokládá se 1 nosník v každém poli. Vyměněny budou i příčníky U č. 180, S 235, včetně nýtovaných styčníků. Ostatní profily budou po rozebrání sanovány. Podélné ztužidlo bude odstraněno bez náhrady (jeho funkci převezme nová spřažená žb deska). Přípojně otvory po ztužidle budou před povrchovou sanací zavařeny. Šroubované spoje příčník – podélník budou rozebrány a nahrazeny spoji novými - šrouby s šestihrannou hlavou s typizovaným žárovým pozinkováním (min. 30 mikrometrů), pevnostní třídy min. 8.8 (DIN 933), velikost M20, dotažené momentovým klíčem (předpjaté). Styčníky se provedou nové. Na povrch horních přírub ocelových podélníků budou navařeny spřahovací prvky. Levý krajní nosník bude opatřen konzolami pro uložení kabelových chrániček SO 401, 402. Vpravo budou doplněny výztuhy chodníkové konzoly HEB 140, S235, přivařením (alternativně přišroubováním, šrouby M16, min. 8.8) k horním přírubám 3 krajních nosníků.

Povrchová úprava (sanace) OK: Bude provedena očištěním od korozních zplodin a nátěrovým systémem dle TKP MD ČR podle zjištěného rozsahu povrchového narušení, barevná úprava dle požadavku investora.

#### **Povrchová úprava (sanace) OK:**

Stávající ocelové prvky budou v celém rozsahu zbaveny stávajících nátěrů a rzi (pískováním).

Specifikace ochranného nátěrového systému a základní parametry jakosti:

Zařazení konstrukce – ocelová konstrukce v exteriéru

Kategorie vnějšího prostředí - stupeň korozní agresivity – C4 dle ČSN EN ISO 12944-2

Životnost systému PKO- vysoká dle ČSN EN ISO 12944-1( více než 15 let)

Požadovaná záruka 5 let

Odstín vrchního nátěru – dle požadavku investora

Předpokládaná specifikace složení ochranného nátěru (po dohodě s investorem lze použít i

jinou skladbu, pokud bude v souladu s TKP 19 část B – protikorozi ochrana ocelových mostu a konstrukcí a výše uvedenými specifikacemi):

- příprava ocelového povrchu tryskáním - čistota Sa 2 ½, drsnost podle Rugotest BN 10a.
- základní nátěr - dvoukomponentní epoxid se zinkovým prachem (vysoký obsah Zn min. 80% hmotnostních) NDFT 80 mikrometrů, min.65 mik., max.150 mik.
- 1 mezivrstva- epoxid se železitou slídou NDFT 80 mik., min 65 mik, max 160 mik.
- 2 mezivrstva epoxid se železitou slídou NDFT 80mik., min 65 mik, max 160 mik
- vrchní nátěr – polyuretan NDFT 60 mik.

Tloušťka nátěrového systému:

- nominální 300 mik.
- minimální 240 mik.
- maximální 600 mik.

Pouze 20 % měřených hodnot může být mezi 240 - 300 mik., žádná hodnota nesmí být menší než 240 mikro. Odstín každé vrstvy musí být výrazně odlišný než ten předchozí. Vrchní nátěr nesmí degradovat vlivem UV záření.

Provádění kontroly: Fyzická přejímka jednotlivých vrstev bude zapsána ve stavebním deníku stavby a potvrzena objednatelem.

- a) po otryskání ocelové konstrukce
- b) po provedení jednotlivých vrstev
- c) po osazení konstrukce na ložiska

Klimatické podmínky:

Nátěry nelze provádět v rozporu s touto specifikací, teplotní rozsah aplikací stanovuje specifikace výrobce nátěrových hmot. Aplikace PKO pod teplotou 10 stupňů C se nepřipouští. Teplota OK musí být min. 3 stupně C nad rosným bodem, vlhkost vzduchu max. 85 %.

Měřené teploty budou zapisovány do natěračského deníku.

Pro provedení PKO bude zhotovitelem zpracován „Technologický postup“, který bude schválen zástupcem objednatele.

**Spodní stavba:** Povrch betonových konstrukcí je lokálně degradován od zatékání, místy je obnažena výztuž. Dostupné povrchy se očistí tlakovou vodou 1100 bar, rozvolněné části se odstraní. Obnažená výztuž se zakonzervuje. Konstrukce se reprofiluje a opatří sjednocujícím ochranným nátěrem. Ledolamy na návodní straně pilířů nebudou stavbou dotčeny Po odstranění stávajících zkorodovaných ocelových ložisek se povrch úložných prahů očistí a zasanuje. Osadí se nová elastomerová ložiska 150 x 100 mm (podélníky I 500), resp 250 x 200 mm (podélníky HEB 500), výšky cca 30 mm (podle konkrétního typu), do plastbetonového lože tl. cca 10 mm. Ocelové nosníky se osadí přímo na ložiska. Zvedací hrobočky pod ložiska nelze provést bez výraznějších zásahů, ke zvedání lze využít ocelových příčníků.

Závěrné zídky a mostní křídla budou ubourána a nově vybetonována (C30/37 XF4) s doplněním betonářské výztuže. Kotvení do stávajících konstrukcí bude provedeno pomocí chemických kotev z betonářské výztuže (B500B). Závěrná zídka bude opatřena izolací proti stékající vodě (navazující na mostní izolaci), dobetonovaná mostní křídla se opatří izolací proti zemní vlhkosti NP+NA. V předmostích budou pod vozovkou provedeny přechodové klíny z jednofrakčního betonu na výšku závěrné zídky.

**Sanace spodní stavby:**

Vnější povrch opěr a pilířů bude otryskán vysokotlakým vodním paprskem (1100 barů).

Tryskání musí zajistit odstranění nekvalitního betonu a rzi z obnažené výztuže. Pevnost v tahu povrchových vrstev před upraveného podkladu bude prokázána odtrhovými zkouškami) požadovaná pevnost 1,2 MPa četnost zkoušek dle ČSN EN 1542“ výrobky a systémy pro ochranu a opravy betonových konstrukcí - Zkušební metody - Stanovení soudržnosti odtrhovou zkouškou“

Poté se provede konzervace obnažené výztuže hustým nátěrem suspenzí z hydraulických pojiv a překrytí opravnou maltou.

Místa v nichž dojde k odstranění degradovaného betonu (kaverny, v minulosti narušený beton apod.) budou v případě hloubky nad 20 mm reprofilována sanační maltou ve více vrstvách (tl. do cca 70 mm). Sanační maltou se dále provede obnova hran nosných pilířů mostů a povrch úložných prahů (všechny hrany budou sraženy min. 25/25 mm). Poté bude vnější povrch opěr v celém rozsahu opatřen ochrannou stěrkou tl. 3 mm, kterou se sanují i mělké kaverny pod 10 mm. Sanované plochy budou opatřeny tenkostěnným uzavíracím nátěrem.

Použité materiály:

Dobetonávka křídel a závěrných zídek beton C30/37-XF4 max. vel. Zrna 16 mm

Výztuž – kotevní trny – ocel 10505 dilatační podložky betonové (ne plastové)

Opravná malta - pro tl. vrstev 7-40 mm jednom pracovním kroku

- Pevnost v tlaku- třída- třída R4
- Soudržnost: 2,0 MPa

Sanační omítka- koeficient propustnosti vodní páry =15

- Pevnost v odtrhu: 8,00MPa
- Pevnost v tlaku za 28 dní 5,00 MPa
- Pro tl. vrstev do 20 mm jednom pracovním kroku
- Mrazuvzdornost, odolnost proti rozmrazovacím látkám

Stěrka

- Pevnost v odtrhu: 1,5 MPa
- Pevnost v tlaku 25 MPa za 28 dní
- Pro tl.vrstev 2-4 mm
- Mrazuvzdornost, odolnost proti rozmrazovacím látkám

Tenkostěnný uzavírací nátěr

- Paropropustný
- Blokující průnik CO<sub>2</sub>
- Přídržnost s podkladem 0,80 MPa

Poznámka: zhotovitel musí garantovat kompabilitu užitých sanačních hmot. Provedení sanačních prací musí být v souladu“ technickými podmínkami pro sanace betonových konstrukcí(TP SSBK II) - ČKAIT, SSBK 2003.

Přechodové oblasti

Dno výkopu na pláň u opěr a křídel bude v obou předpolích přehutněno - míra zhutnění : 45 MPa. Výkop mezi křídly a u opěr bude vyplněn štěrkodrtí frakce 0/63 která bude po vrstvách hutněna. Míra zhutnění na povrchu Edef 2%> 80 MPa. Na tuto vrstvu se uloží přechodový klín min. tl. 0,50 m z mezerovitého betonu a dále vrstvy vozovky.

## 5. Bourací práce

Délka výstavby je omezena 1 stavební sezónou, tj. cca 8 měsíců. Bude provedeno kompletní odstranění mostního svršku a vybavení tj. zábradlí, říms. Stávající vozovka bude odfrézována odstraní se odvodňovače, izolace, mostní závěry, provede se bourání betonové části mostovky, rozebrání její ocelové části a nakonec ubourání krajních opěr, včetně křídel.

Při provádění prací nad vodní hladinou je třeba zabránit padání bouraných konstrukcí do vodní plochy pod mostem.

Po vybourání mostního svršku bude rozebrána n.k. mostu. Betonová mostovka je dle dostupné dokumentace a provedené rekognoskace tvořena žb deskovými prefabrikáty volně uloženými na OK. Předpokládá se tedy jejich rozebrání po kusech po jednotlivých polích – pole 1, 2, 3 atd. (resp. 6, 5, 4...), přístup z opačné strany mostu. Po rozebrání mostovky bude přednostně rozebrána OK krajních polí a převezena k sanaci a zároveň prováděna sanace a dobetonování spodní stavby v nezbytném rozsahu a osazování ložisek. Následná montáž a betonáž nové n.k. bude prováděna po jednotlivých polích z obou konců mostu, vše z důvodu časové úspory.

Po vybourání mostovky stávajícího mostu bude OK nosné konstrukce mostu kompletně rozebrána a převezena k sanaci na dílnu. Šroubované a nýtované spoje podélníků a příčníků budou rozebrány nebo odvrtány. Prvky konstrukce budou vizuálně zkontrolovány. Narušené svary budou vybroušeny a reprofilovány. Případné trhliny budou vyfrézovány a svařeny. Jednotlivé díly je nutno přesně označit pro zpětné sestavení. Protože se předpokládá využití stávajících otvorů po šroubech v hlavních nosnících, je nutno otvory ve styčnicích nových příčníků svrtat na míru a zkušebně sestavit. Předpokládaná pevnostní třída OK bude ověřena tahovou zkouškou na vyřazených částech OK (předpokládá se pevnostní třída min. S235 J0). Závěrné zídky a mostní křídla budou ubourána a nově vybetonována (C30/37 XF4) s doplněním betonářské výztuže. Pokud dojde k obnažení výztuže závěrné zídky či křídel, výztuž je možno po souhlasu technického dozoru ponechat, zbavit případné koroze a bez dalšího ošetření ponechat s případnou tvarovou úpravou pro navázání nové výztuže.

Aby nedošlo k porušení navazujících konstrukcí, veškeré bourací práce se na mostní konstrukci provedou ručním způsobem vyjma bourání mostovky.

Kotvení do stávajících konstrukcí bude provedeno pomocí chemických kotev z betonářské výztuže (B500B).

## **6. Nová mostovka**

Provede se jako monolitická železobetonová, spřažená s OK, beton, C25/30 XF2, výztuž KARI sítí. Protože nová chodníková konzola nemůže být racionálně vyztužená betonářskou výztuží, je navrženo vyztužení tuhými profily HEB 140, přivařenými (příšroubovanými) k horním přírubám podélníků a následně zabetonovaným do konzoly. Mostovka bude betonována po jednotlivých polích. Je nutno osadit odvodňovací trubky izolace, mostní odvodňovače a mostní závěry – budou provedeny jako podpovrchové bez řezané spáry. Pod obrusnou vrstvu vozovky bude nad dilatačními závěry uložena tahová geomříž š. 2 m. Mostní závěry budou provedeny na všech dilatacích mostu. Je navržen podpovrchový dilatační závěr jako tvarovaný pryžový pás s ocelovou výztuhou pro dilatační posun +/- 5 mm připevněný k závěrné zídce, resp. k desce mostovky vrtanou montáží. Zásady provádění dle TP 86 Mostní závěry. Dilatační spáry budou vyplněny polystyrenem tl. 20 mm. Pro provedení mostních závěrů bude v rámci RDS zpracován technologický post, řešící m.j. otázku teploty nosné konstrukce při pokládce závěrů.

Před betonáží, se provede na hranách jednotlivých polí mostovky „žlábek“ pro osazení mostního závěru. Pro omezení účinků smršťování v průběhu hydratace betonu bude povrch betonu ošetřován v souladu s ČSN EN 13670 Provádění betonových konstrukcí. Způsob ošetřování je odvislý od konkrétních klimatických podmínek. Z běžných metod se pro daný případ nedoporučuje nástřik ošetřovacích hmot s ohledem na požadovanou soudržnost s izolačním systémem. Provedení povrchu musí splňovat požadavky ČSN 736242 Navrhování a provádění vozovek na mostech pozemních komunikací, zejména čl. 4.1.3. (přikotvení) a čl.4.5 (kvalita povrchu pod izolací včetně zkoušek kvalitativních parametrů dle čl.6.3.2 a případných nápravných opatření).

Monolitické římsy (beton C30/37 XF4, max. velikost zrna 32 mm, výztuž B500B, betonová distanční tělíska) budou kotveny vodotěsnými chemickými kotvami dle VL4 MD ČR. Kotevní šrouby – ocel S 235, protikorozi ochrana žárové zinkování ponorem 60 mikronů+ epoxid. nátěr do úrovně izolace. Povrch římsy pod chodníkem bude zdrsněn mechanicky (striáží). Na nezdrsněných plochách bude proveden pohledový beton po odbednění nevyžadující již žádnou další úpravu.

pod římsami bude mostní izolace ochráněna asfaltovým pásem s kovovou výztužnou vložkou. Nad dilatačními závěry bude provedena dilatační spára i v římsách. Dilatační spáry v římsách budou vyplněny polystyrenem a překryty zabetonovaným plastovým lícovaným těsnícím pásem. Podél říms a odvodňovačů bude vozovka utěsněna AZM. Římsy budou opatřeny ochranným nátěrem dle TKP 31.

Skladba vozovky na mostě:

Asfaltový beton	ACO 11+ - 40 mm
Postřík spojovací kationt. emulzí	PS-E – 0,5 kg/m <sup>2</sup>
Asfaltový beton	ACO 11 - 50 mm
Mostní izolace na pečetící vrstvě	- 10 mm
CELKEM	100 mm

Provedení vozovky musí být v souladu s ČSN 73 62 42. Asfaltobetonový kryt (obrus) na mostě bude proveden bez střední pracovní spáry.

## 7. Mostní vybavení

Na levé mostní římse bude provedeno mostní zábradelní svodidlo ZSNH4/H2, obrubník římsy + 0,15 m. Na pravé mostní římse se osadí mostní zábradlí výšky 1,10 m a mostní svodidlo JSMNH4 se spojovacím páskem, obrubník + 0,15 m. Povrchová úprava OK bude navržena typizovaná dle TKP MD ČR v rámci RDS. Most bude opatřen tabulkou s letopočtem rekonstrukce (vpravo za mostem), stávající tabulky s ev. č. budou provedeny nově (stávající DZ omezující zatížitelnost B13 + E5 se odstraní). Odvodnění mostovky se provede pomocí mostních odvodňovačů, izolace bude odvodněna drenážní vrstvou plastbetonu podél obrubníkové hrany do odvodňovacích trubek, obojí volně pod most. Základní příčný sklon vozovky je střešovitý 2,5%, chodník 2 % do vozovky, levá římsa 4% do vozovky. Podélný sklon je proměnný (výškový zakružovací oblouk vrcholový).

Podélná výztuž říms je navržena v souladu s platným vzorovým listem 402.31 (2015). Rozteč mezi vložkami je ale velmi malá z hlediska betonáže a hutnění čerstvého betonu, autorský dozor proto na stavbě navrhne případnou úpravu výztuže.

Přikotvení svodidel a zábradlí do říms prostřednictvím rozpěrných kotev do vyvrtaných otvorů. Dilatační spoje svodila budou provedeny elektricky nevodivé v konstrukční úpravě dle TP ( oplastování polyamidem). Podélný sklon mostu bude pod patními deskami vyrovnán podlitím.

Protikorozi ochrana záchytných zařízení:

Svodidla dle TP 203 Ocelová svodidla svodnicového typu, zábradlí dle TKP 19, stupeň korozi agresivity C4, vysoká dle ČSN ISO 12944-2, životnost ochranného systému vysoká (vice jak 15 let) dle ČSN ISO 12944-2.

Všechny konstrukční prvky se žárově zinkují dle ( ČSN EN ISO 1461).

Sloupky s patními deskami - kombinovaný povlak, tj žárové pozinkování s ponorem + nátěry s vrchním nátěrem v odstínu dle požadavku investora.

Nominální zkoušky povlaků dle TkP 19 – Ocelové konstrukce a mosty. Povrchová úprava OK

bude navržena typizovaná dle TKP MD ČR v rámci RDS.

Odvodnění:

Odvodnění vozovky na mostě je řešeno příčným a podélným sklonem vozovky do mostních odvodňovačů 500/300. Odvodňovače se osadí před betonáží.

Odvodnění izolace je do odvodňovacích žlábků podél obrub, které jsou v podélném směru vyspádovány k odvodňovačům a trubkám odvodnění izolace. Nad žlábků je navržena vrstva z drenážního a vsakovacího plastu betonu s užitím těžného kameniva frakce 4/8, překryta vrstvou asfaltového betonu ACO 11+ v tl. 50 mm s vodonepropustným nátěrem asfaltovou suspenzí.

Použité materiály:

Mostní odvodňovače - litina

Trubky pro odvodnění izolace – měděný plech tl. 1,mm

Drenážní plastbeton (mezerovitý)- doporučené složení dle TKP 17 Beton pro konstrukce – čl. 18.2.10

## 8. Izolace

### Spodní stavba

Rubové plochy železobetonových konstrukcí spodní stavby na styku se zemínou budou chráněny proti účinkům zemní vlhkosti dvouvrstvým nátěrem a na přesazích izolace z n.k. pod římsami a na závěrných zídkách izolací proti volně stékající vodě ve skladbě 1x penetrační nátěr + 1x modifikovaný asfaltový pás (jedná se o). Takto izolované plochy budou chráněny geotextilií 400g/m<sup>2</sup>. Pod římsami se provede ochrana mostní izolace asfaltovým pásem s hliníkovou fólií, zajištěný proti posunutí.

### Nosná konstrukce

Primární vrstva - pečetící vrstva v rozsahu celé mostovky

Izolační vrstva mezi římsami – 1x modifikovaný asfaltový pás

Izolační vrstva pod římsami- 1x modifikovaný asfaltový pás s přesahem 0,25 m za okraj římsy + ochrana = asfaltový hliníkový pás s hliníkovou fólií, zajištěný proti posunutí, který bude ukončen v lici římsy s přesahem min. 0,10 m.

Musí být použit izolační systém schválený MD odpovídající skladbě vozovky a splňující požadavky ČSN 736242. Pro provedení izolací bude zhotovitelem zpracován technologický postup.

## 9. Další požadavky

Před zahájením rekonstrukce mostu je nutno zpracovat realizační dokumentaci (RDS). Pro práce nad vodní hladinou bude zhotovitelem zpracován projekt, který bude řešit postup prací a návrh opatření k zabránění padání bouraných částí do vodního toku, a dále bude zpracován "Havarijní a povodňový plán" po dobu výstavby, které budou před zahájením prací projednány s dotčenými orgány.

Pro provádění prací platí v plném rozsahu „Technické a kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací“ (Ministerstvo dopravy, odbor pozemních komunikací), poslední platné znění.

Rekonstrukce mostu předpokládá úplné vyloučení silničního provozu, který bude veden po objízdné trase v bezprostřední blízkosti rekonstruovaného mostu, výstavbu je nutno koordinovat.

Provádění sanačních prací se předpokládá jednak z plošiny případně s použitím pontonu na vodní hladině. Konstrukce plošiny či pontonu bude dostatečně utěsněna tak, aby bylo zamezeno spadu stavebního odpadu (bouraný beton, korozní zplodiny apod.) do vodoteče.