

INVESTOR

KRAJSKÁ SPRÁVA A ÚDRŽBA SILNIC
KARLOVARSKÉHO KRAJE

Chebská 282, 356 04 Sokolov



SO 201 MODERNIZACE MOSTU EV.Č. 208 2-2

STAVBA

MODERNIZACE MOSTU EV.Č. 208 2-2
BŘEZOVÁ

S.A.W. CONSULTING s.r.o.

Prašná 2324, 407 47 Varnsdorf

středisko UL: Božtěšická 216/34, 400 01 Ústí n. L.

web: www.sawconsulting.cz

e-mail: info@sawconsulting.cz

VYPRACOVAL

ANDREA MAŠKOVÁ

ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT

ING. EVA DRAGOUNOVÁ

TECHNICKÁ KONTROLA

JAROSLAV ZAVADIL, DiS.

INVESTOR

ZAKÁZKOVÉ ČÍSLO

KSÚS KK

2018-054

DATUM

05/2019

STUPEŇ

DSP/PDPS

MĚŘÍTKO

-

PŘÍLOHA

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Č. PŘÍLOHY

1

PARÉ

1.	Identifikační údaje stavby	5
2.	Základní údaje o objektu.....	5
3.	Zdůvodnění mostu a jeho umístění	6
3.1.	Návaznost objektu na předchozí stupeň dokumentace, účel mostu, požadavky na jeho řešení	7
3.2.	Charakter přemostřované překážky	7
3.3.	Charakter převáděné komunikace	7
3.4.	Územní podmínky	7
3.5.	Geotechnické podmínky	7
4.	Technické řešení mostu.....	7
4.1.	Popis nosné konstrukce mostu	7
4.1.1.	Stávající most.....	7
4.1.2.	Demolice mostu	8
4.1.3.	Nová nosná konstrukce	9
4.1.4.	Komunikace.....	9
4.2.	Údaje o založení a spodní stavbě mostu	9
4.3.	Vybavení mostu	10
4.3.1.	Vozovka	10
4.3.2.	Izolace	10
4.3.3.	Římsy	10
4.3.4.	Silniční záchytný systém	10
4.3.5.	Zábradlí	10
4.3.6.	Odvodnění	10
4.3.7.	Osvětlení.....	10
4.3.8.	Dopravní značení	10
4.3.9.	Zábrany a ochranné zařízení	11
4.3.10.	Revizní zařízení	11
4.3.11.	Chráničky na mostě.....	11
4.3.12.	Mostní závěry	11
4.3.13.	Úpravy pod mostem a kolem mostu	11
4.4.	Statické a hydrotechnické posouzení	11
4.5.	Cizí zařízení na mostě	11
4.6.	Řešení protikorozní ochrany, ochrany konstrukcí proti agresivnímu prostředí a bludným proudům	11
4.7.	Požadované podmínky a měření sedání a průhybů.....	11
4.8.	Požadované zatěžovací zkoušky	11
5.	Výstavba mostu	12
5.1.	Postup a technologie stavby mostu	12
5.2.	Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby	12
5.3.	Objekty stavby	12
5.4.	Vztah k území	12
6.	Přehled provedených výpočtů	12
6.1.	Vytyčovací údaje	12
6.2.	Prostorové uspořádání a geometrie mostu	13
6.3.	Statický výpočet základů, spodní stavby, nosné konstrukce	13
6.4.	Hydrotechnické výpočty.....	13
7.	Řešení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	13

8.	Doklady	13
9.	Závěr	13

1. Identifikační údaje stavby

Stavba	Modernizace mostu ev.č. 208 2-2 Březová
Objekt číslo	SO 201
Název objektu	Modernizace mostu ev.č. 208 2-2 Březová
Kraj	kraj Karlovarský CZ041
Obec	Březová (okres Karlovy Vary)
Katastrální území	663697 Březová (okres Karlovy Vary)
Investor	Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje Chebská 282 356 04 Sokolov
Uvažovaný správce objektu	Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje Chebská 282 356 04 Sokolov
Projektant objektu	S.A.W. Consulting s r. o. středisko Ústí nad Labem Masarykova 633/318, 400 01 Ústí nad Labem Jaroslav Zavadil, DiS. tel. 607 930 191
Pozemní komunikace	Silnice III/208 2
Staničení na komunikaci	-
Zatížení	Zatížení dle ČSN EN 1991 (skupina PK 1)
Účel dokumentace	Dokumentace pro stavební povolení a pro provádění stavby - DSP/PDPS

2. Základní údaje o objektu

Charakteristika mostu dle ČSN 73 6200, článek 4:

4.1	silniční most
4.2	most přes řeku
4.3	o 1 poli
4.4	most s mostovkou v jedné úrovni
4.5	most s horní mostovkou
4.6	most bez přesypávky
4.7	nepohyblivý most
4.8	trvalý most
4.9	-
4.10	most v přímé
4.11	kolmý most
4.12	most z předpjatého betonu
4.13	-
4.14	trámový most
4.15	s neomezenou volnou výškou
4.16	-

<i>Charakteristika mostu</i>	Silniční most na silnici III/208 2 v obci Březová Most je trvalý, kolmý, v přímé, s normovou zatížitelností.
------------------------------	---

<i>Délka přemostění</i>	15,22 m
<i>Délka mostu</i>	26,2 m
<i>Délka nosné konstrukce</i>	18,4 m
<i>Rozpětí polí</i>	17,0 m
<i>Šikmost mostu</i>	moste je kolmý
<i>Volná šířka mostu</i>	7,75 m
<i>Šířka mezi zábradlím</i>	7,75 m
<i>Šířka mostu</i>	8,85 m
<i>Šířka nosné konstrukce</i>	8,25 m
<i>Výška mostu</i>	4,90 m
<i>Volná výška na mostě</i>	Neomezená
<i>Plocha nosné konstrukce</i>	8,85 x 18,4 = 162,9 m ² ¹⁾
<i>Zatížení mostu</i>	Uvažováno zatížení dle ČSN EN 1991, hodnoty regulačních součinitelů jsou uvažovány pro skupinu pozemních komunikací 1
<i>Důležitá upozornění</i>	práce na výstavbě mostu budou koordinovány s ostatními objekty stavby zejména s demolicí stávajícího mostu, poloha inženýrských sítí v místě stavby musí být zjištěna ještě před započítím stavebních prací, sítě nacházející se v blízkosti výkopů musí být ochráněny
<i>Poznámky</i>	

¹⁾ Plocha nosné konstrukce je určena dle ČSN 736220 jako násobek šířky mostu a délky nosné konstrukce.

3. Zdůvodnění mostu a jeho umístění

Jedná se o modernizaci stávajícího mostu na komunikaci III. třídy 208 2 v obci Březová. Součástí opravy mostu je demolice stávajícího mostu, výstavba nového mostu a úprava předpolí. V rámci úpravy

předpolí bude upravena niveleta a zhotovena nová vozovka, aby došlo k plynulému napojení na stávající komunikace.

3.1. Návaznost objektu na předchozí stupeň dokumentace, účel mostu, požadavky na jeho řešení

Projektová dokumentace DSP/PDPS nenavazuje na přechodí stupeň, jedná se o modernizaci mostu. Účelem mostu je převedení dopravy přes řeku Teplá. Účel mostu zůstane po stavebních úpravách nezměněný.

3.2. Charakter přemost'ované překážky

Přemost'ovanou překážkou je řeka Teplá v obci Březová. Řeka se nachází přibližně 4 m pod úrovní stávajícího terénu. Hloubka koryta je cca 3,5 m. Hloubka novy v korytě je cca 0,5 m. Koryto je v místě mostu nezpevněné.

3.3. Charakter převáděné komunikace

Na mostě je převáděna silnice III/208 2. Šířka komunikace na mostě je 6,5 m. Silnice se v místě mostu nachází v úrovni stávajícího terénu.

3.4. Územní podmínky

Most je situován v intravilánu. Nachází se v obci Březová. Území je rovinaté.

3.5. Geotechnické podmínky

V místě objektu nebyl proveden geotechnický průzkum. Pro zjištění geotechnických podmínek byl využit archivní vrt objednaný u ČGS. Jedná se o vrt IDO: 128420. Vrt je přiložen v příloze č. 1 této zprávy.

4. Technické řešení mostu

Projekt modernizace mostu ev.č. 208 2-2 zahrnuje demolici stávající nosné konstrukce a částí opěr, zhotovení nových úložných prahů a nové nosné konstrukce a zhotovení nových vozovek pro navázání nového mostu na stávající komunikace.

V místě mostu se nachází inženýrské sítě.

Inženýrské sítě v místě mostu nebudou překládány (pouze vodovod). Je nutné dbát zvýšené opatrnosti při pracích v blízkosti inženýrských sítí a v ochranných pásmech inženýrských sítí. Veškerá vedení musí být vhodně a dostatečně ochráněna, aby v žádném případě nedošlo k jejich poškození!!!

4.1. Popis nosné konstrukce mostu

4.1.1. Stávající most

Základy mostních podpěr a křídel

ML neuvádí, základy objektu nepřístupné, způsob založení nebyl v rámci HPM ověřován. Mostní podpěry a křídla masivní, z kvádrového zdiva s železobetonovým vyložným úložným prahem a kamennými rovnoběžnými zděnými křídly na povodní straně mostu a na vtoku na pravém břehu. Na návodní straně mostu na levém břehu je kamenné zděné šikmé křídlo ve vrchu doplněné betonem.

Nosná konstrukce

Jednopolová, kolmá, spřažená ocelovobetonová. Nosnou konstrukci tvoří 4 dvojice ocelových nosníků výšky 600 mm navzájem spojených příčníky. Jako ztracené bednění je na nosnících uložen ocelový plech na které je pravděpodobně vybetonována železobetonová deska.

Ložiska, klouby NK

Nosníky jsou na úložné prahy uloženy přes ocelové kolejnice.

Mostní svršek

Vozovka na mostě provedena asfaltbetonová vozovka. Římsy jsou železobetonové prefabrikované. Izolační systém mostovky nepřístupný, ML neuvádí, s ohledem na typ mostu zřejmě celoplošný vanový z NAIP.

Vybavení mostu

Zábradlí záchytný systém na mostě tvoří ocelové trubkové zábradlí výšky 1,1 m zabetonované do kapes v římsách. Dopravní značení, označení mostu na obou předmostích osazeny na společném sloupku tabulky s evidenčním číslem mostu a dále značky s vyznačením normální a výhradní zatížitelnosti. Území pod mostem a přístupové cesty koryto vodoteče v mostním otvoru je kamenité / balvanité nepevněné. Přístup pod most možný po svahu obsypu mostního objektu.

Cizí zařízení na mostě

Na vtokové straně v úrovni římsy nezávisle na mostě vedeno stávající ocelové potrubí DN 600, ve kterém je uložena stávající kanalizace v ocelovém potrubí DN 300. Vedle tohoto vedení je stávající izolované potrubí PE 90. Jedná se o nefunkční přípojku vody soukromého správce. V blízkosti objektu na předmostích osazeny betonové sloupy. Na návodní straně sloupy převádí vedení NN ve správě ČEZ Distribuce a.s. Betonový sloup na povodní straně nepřevádí žádná vrchní vedení.

Stav a závady částí mostu:

Spodní stavba

V kamenné zdivu opěr lokálně chybějící výplň spár a uvolněné zdivo. Levobřežní opěra je částečně podemletá. Na bocích úložných prahů je patrné značné zatékání. Mezi závěrnou zídou a nosnou konstrukcí není žádná spára. Na horních krajních oblastech úložných prahů jsou trvalé vlhké nánosy nečistot.

Nosná konstrukce

Patrný průhyb nosné konstrukce. Pokročilá koroze krajních ocelových nosníků. Špatné provedení únavových detailů v místě přichycení příčnic na nosníky. Na vtokovém krajním nosníku patrné projevy zatékání skrz spřahující desku s výluhy pojiva a tvorbou krápníčků na spodní pásnici.

Ložiska a klouby

Silně zkorodované úložné kolejnice

Mostní svršek

Oproti předmostí je vozovka nadvýšená s drobnými nerovnostními výtluky a plošnými výspravami. Výrazný pokles na vtokové straně za levou římsou. Patrné trhliny v obou směrech, uchycená vegetace podél obrubníků.

U chodníků narušený živичný povrch, místy pokryt mech, uchycená vegetace ve spáře podél obrubníků a ve styčné spáře s římsami.

U říms jsou nepřesně osazené prefabrikáty s místy porušeným spárováním na horním povrchu, zcela chybějící ve zkosené části. V místě spár degradace betonu a na lících v horní chodníkové části je viditelná výztuž a mechový porost.

Předpokládá se výrazně nefunkční hydroizolace o čemž vypovídá také projevy inkrustace, mapy a mokrá místa na mostovce.

Stavební stav

Spodní stavba. V - Špatný (koef. $a=0.6$). Nosná konstrukce. V - Špatný (koef. $a=0.6$). Na základě špatného technického stavu bylo investorem rozhodnuto o výměně celé nosné konstrukce.

V blízkosti mostu se nachází celá řada podzemních i nadzemních sítí. Dno vodoteče pod mostem je přírodní, kamenité, s mírnými nánosy sedimentu.

4.1.2. Demolice mostu

Bude provedeno kompletní odstranění nosné konstrukce mostu a částečné odstranění spodní stavby. Ubourání opěr proběhne po vyznačenou úroveň. Stejně tak budou odstraněny stávající křídla mostu.

Demolice proběhne postupným ubouráváním nosné konstrukce. Nejdříve proběhne úprava terénu. Budou vykáceny vyznačené stromy. Následně bude odstraněno mostní příslušenství a mostní svršek. Při demolici nosné konstrukce je nutné ochránit stávající sítě před poškozením. Po vybourání bude terén upraven do tvaru výkopové jámy pro nový most.

4.1.3. Nová nosná konstrukce

Nosnou konstrukci mostu tvoří trámový most z prefabrikovaných nosníků se železobetonovou deskou. Rozpětí pole je 17 m. Bude zhotoven nový úložný práh ze železobetonu. Most je kolmý. Příčný řez tvoří prefabrikované nosníky spřažené železobetonovou deskou. Celková výška NK je 0,82 m. Rovnoběžná betonová křídla jsou vetknuta do úložných prahů. Rozměry a uspořádání mostu jsou patrné z výkresových příloh.

4.1.4. Komunikace

V rámci rekonstrukce mostu je v nezbytném rozsahu upravena komunikace na mostě a v přilehlém úseku z důvodu plynulé návaznosti na stávající vozovku. Niveleta na mostě je navržena v úrovni stávající nivelety. Podélný sklon komunikace je proměnný. V příčném řezu je vozovka navržena ve střešovitém spádu 2,5 % v místě mostu.

Vozovka bude v rozsahu rekonstrukce mostu a v rozsahu úpravy komunikace nejdříve frézována v tl. 100 mm. Následně bude v rozsahu výkopů odstraněna celá skladba vozovkového souvrství.

Byla vybrána typová katalogová vozovka na dle TP 170 z katalogového listu D1-N-2-V, která byla mírně upravena takto:

Skladba komunikace před a za mostem je navržena takto:

Konstrukce vozovky dle TP170, katalogový list D1 – N – 2 – V

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm
Spojovací postřík	PS-C	0,3 kg/m ²
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	70 mm
Infiltrační postřík kation asf. emulze	PI-C	0,8 kg/m ²
Štěrkodrt', 0/32	ŠD _A	150 mm
Štěrkodrt', 0/32	ŠD _A	min 150 mm
Min. tloušťka nových vrstev celkem		min 410 mm

Sanace aktivní zóny		
Štěrkodrt', 0/150	ŠD _B	min. 300 mm

únosnost pláň $E_{def,2} = \min. 45 \text{ MPa}$

Nezpevněné krajnice budou provedeny šířky 1,5 m z R-materiálu tl. 150 mm.

4.2. Údaje o založení a spodní stavbě mostu

V rámci demolice mostu bude ubourána část stávajících opěr a křídla. Stávající opěry jsou kamenné. Nový úložný práh bude zhotoven na stávající opěry a bude založený na mikropilotách. Mikropiloty budou procházet stávajícím kamenným zdívem a budou dále zavrtány pod stávající základovou spáru. Rozměry a uspořádání založení jsou patrné z výkresových příloh. Pro zhotovení spárování a tryskání opěr bude nutné zhotovit před lícem opěr těsněné jímky a odčerpávat vodu z výkopových jam. Předpokládá se zhotovení těsnící jímky z jílovitého materiálu, která se ukončí zapuštěním do břehu.

Kamenné zdivo opěr a křídel bude celoplošně otryskáno tlakovou vodou s tlakem do 1000 Bar (tlak bude upraven na stavbě dle potřeby). Následně bude provedeno vyčištění spár vysekáním a bude provedeno hloubkové přespárování na hloubku min. 80 mm. V případě rozvolněného zdiva bude provedeno přezdění zdiva ze stávajícího kamene s hloubkovým spárováním. V místech chybějících kamenů bude provedeno dozdění ze stejného typu kamene jako je stávající.

Pro spárování bude použita maltová směs s odvlhčovacím účinkem na bázi speciálního hydraulického pojiva bez obsahu cementu s přírodním křemenným pískem. Malta musí být porézní a prodyšná pro spáry, ale současně vodoodpudivá (střídavé vystavení vodě a vysychání). Musí dlouhodobě odolávat povětrnostním vlivům – srážkám, střídání cyklů mrazů a tání, odolnost proti působení síranových solí. Pevnost malty v tlaku musí být větší než 25 MPa a menší než 50 MPa po 28 dnech. Pevnost v tahu za ohybu větší než 5,5 MPa. Modul pružnosti více než 20 MPa. Soudržnost větší než 1,5 MPa. Malta musí být mrazuvzdorná. Smrštivost musí být menší než 0,7 mm/m.

4.3. Vybavení mostu

4.3.1. Vozovka

Na mostě je navržena dvouvrstvá vozovka v tloušťce 85 mm včetně izolace ve složení:

Obrusná vrstva

- **ACO 11+ tl. 40 mm**

Spojovací postřík

- **PS-C 0,3 kg/m²**

Ochrana izolace

- **MA 11 tl. 40 mm**

Celoplošná izolace:

- **NAIP 5 mm**

Úprava povrchu NK pečetící vrstvou

- **Pečetící vrstva**

4.3.2. Izolace

Hydroizolace mostu je celoplošná, natavované modifikované asfaltové pásy tl. 5 mm. Použitý izolační systém musí být schválen MDS pro izolace mostů pozemních komunikací.

Zhotovení vozovky a izolace musí odpovídat ČSN 73 6242, TKP 7, TKP 8, TKP 21 vzorovým listům VL4.

4.3.3. Římsy

Římsy na mostě budou monolitické, železobetonové šířky 0,8 a 1,55 m. Tvar říms je zobrazený ve výkrese tvaru říms. Těsnění spár bude provedeno dle vzorových listů VL4 a TKP.

4.3.4. Silniční záchytný systém

Na pravé římse je navrženo zábradelní svodidlo se svislou výplní. Svodidlo pokračuje mimo most a bude ukončeno náběhy dle projektové dokumentace

4.3.5. Zábradlí

Na levé římse je navrženo mostní zábradlí výšky 1,1 m se svislou výplní dle VL4.

4.3.6. Odvodnění

Odvodnění mostu je řešeno podélným a příčným spádem vozovky na mostě. Voda z povrchu mostovky je svedena do odvodňovačů na mostě. Jsou navrženy dva odvodňovače s volným odtokem.

Izolace mostovky bude odvodněna odvodňovacími trubičkami.

Osazení trubiček izolace bude odpovídat vzorovým listům.

4.3.7. Osvětlení

Nenavrhuje se.

4.3.8. Dopravní značení

V rámci modernizace mostu na silnici III/2082 v obci Březová (Karlovarský kraj) je navržena obnova stávajícího vodorovné dopravní značení. Svislé dopravní značení nebude v blízkosti mostu osazeno. Dopravní značení bude provedeno za účasti PČR DI Karlovy Vary.

Vodorovným dopravním značením budou vyznačeny okraje jízdního pruhu – V4 (0,125). Vodicí čára bude vymezovat šířku jízdního pruhu 3,0 m a na svém začátku a konci plynule naváže na stávající DZ. Podélná čára přerušovaná (V 2b) nebude na mostě provedena, stejně jako je tomu na silnici III/2082.

Technické a kvalitativní podmínky pro vodorovné dopravní značení:

Vodorovné dopravní značení bude provedeno v barvě a bude se jednat o stálé vodorovné značení typ II – splnění požadavku na noční viditelnost v podmínkách za vlhka a za deště.

VDZ provedeno dle pravidel uvedených v TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích. Realizace bude provedena dle TP 70 – Zásady pro provádění a zkoušení

vodorovného dopravního značení na PK. Bude postupováno dle doporučení a podmínek výrobce barvy určené k použití na vodorovné dopravní značení.

Vodorovné dopravní značení musí být provedeno jednotným způsobem na celém úseku stavby a musí být napojeno na navazující úseky.

4.3.9. Zábrany a ochranné zařízení

Nenavrhuje se.

4.3.10. Revizní zařízení

Nenavrhuje se.

4.3.11. Chráničky na mostě

V obou římsách budou osazeny celkem 4 (2+2) chráničky DN110 pro případné vedení sítí v pravé i levé římse.

4.3.12. Mostní závěry

Na mostě jsou navrženy mostní závěry. Na opěře 1 je navržena spára dle VL4 305.02. Na opěře 2 je navrženo mostní závěr druh 4 dle TP86.

4.3.13. Úpravy pod mostem a kolem mostu

Prostor pod mostem bude v rámci rekonstrukce upraven. Stávající silnice bude upravena v navrženém rozsahu viz výkresové přílohy. Plochy za křídly a podél rovnoběžných křídel budou zpevněny zádlážbou.

4.4. Statické a hydrotechnické posouzení

Statické posouzení je provedeno dle souboru norem ČSN EN. Statické posouzení je provedeno dle souboru norem ČSN EN. Posouzení bylo ověřeno ručním výpočtem s posouzením ve výpočetním programu GEO 5 a IDEA RS.

4.5. Cizí zařízení na mostě

Na mostě se nenachází zařízení jiných správců.

4.6. Řešení protikorozní ochrany, ochrany konstrukcí proti agresivnímu prostředí a bludným proudům

Protikorozní ochrana

Povrchová úprava všech kovových konstrukcí a povrchů nosné konstrukce je navržena pro stupeň korozní agresivity C₄ dle TKP 19.B. Specifikace nátěrového systému musí odpovídat TKP 19.B.

Barevný odstín vrchní vrstvy PKO RAL 7016 – „Antracitová šedá“.

Ochrana proti bludným proudům

Pro most nebyl proveden korozní průzkum. Pro most budou použita základní ochranná opatření stupně č. 3 proti účinku bludných proudů. Podle TP 124 „Základní ochranná opatření pro omezení vlivu bludných proudů na mostní objekty a ostatní betonové konstrukce pozemních komunikací“ z roku 2009 je tedy zařazení základních ochranných opatření, pro daný mostní objekt, ve stupni 3, kombinace primární ochrany dle ČSN EN 206, tabulka 3, a sekundární ochrany dle TP 124, článek 5.3, C – konstrukční opatření dle TP 124, článek 5.4, bez propojení výztuže a jejího vyvedení na povrch konstrukce.

4.7. Požadované podmínky a měření sedání a průhybů

Nepožaduje se.

4.8. Požadované zatěžovací zkoušky

Provedení statické zkoušky se nepožaduje.

5. Výstavba mostu

5.1. Postup a technologie stavby mostu

Výstavba mostu bude probíhat standardními technologiemi, výstavba nosné konstrukce proběhne za pomoci jeřábu, který bude osazovat nosníky.

Provádění veškerých prací musí splňovat Technické a kvalitativní podmínky (TKP) staveb pozemních komunikací, Zvláštní technické a kvalitativní podmínky (ZTKP) stavby a příslušné technické normy a předpisy.

5.2. Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby

Nejsou předpokládány.

5.3. Objekty stavby

SO 151	Dopravně inženýrská opatření
SO 201	Modernizace mostu ev.č. 208 2-2 Březová
SO 202	Provizorní lávka

5.4. Vztah k území

Inženýrské sítě

V blízkosti objektu byly v době zpracování projektu zastiženy stávající inženýrské sítě.

Před vlastním zahájením stavebních prací je nutné nechat vytýčit všechny stávající inženýrské sítě v rozsahu stavby objektu, dodržet stanovená ochranná pásma, případně provést jejich přeložku a provést koordinaci ostatních objektů, komunikací a sítí.

Ochranná pásma

Dálnice a rychlostní komunikace	100 m od osy dálnice/rs
Silnice I. Třídy	50 m od osy přilehlého pásu vozovky
Silnice II. A III. Třídy	15 m od osy vozovky
Železniční dráhy	60 m
Kanalizační potrubí	3 m
Vodovodní potrubí	2 m
Elektro nadzemní vedení napětí Nad 1kv do 35kv vč.	7 m od krajního vodiče
Elektro podzemní vedení napětí Sdělovací kabelová vedení	1 m od krajního kabelu
Silnoproudá do 110 kV vč.	12 m od krajního kabelu
STL plynovod	4 m od půdorysu potrubí
VTL plynovod	4 m od půdorysu potrubí

Omezení provozu na stávajících komunikacích

Omezení provozu na komunikacích v blízkosti mostu řeší DIO (SO 151). Výstavba mostu vyžaduje plnou uzavírku opravované komunikace.

6. Přehled provedených výpočtů

6.1. Vytyčovací údaje

Vytyčované body jsou uvedeny ve výkresové části dokumentace.

6.2. Prostorové uspořádání a geometrie mostu

Prostorové uspořádání a geometrie mostu respektuje směrové a výškové vedení převáděné komunikace a překračované překážky a je navrženo v souladu s požadavky ČSN 736201.

6.3. Statický výpočet základů, spodní stavby, nosné konstrukce

Nosná konstrukce mostu byla staticky prověřena jak v podélném, tak v příčném směru. Samostatně bylo posouzeno založení a spodní stavba.

6.4. Hydrotechnické výpočty

Hydrotechnický výpočet nebyl proveden. Spodní stavba se rekonstrukcí nemění a nedochází ke zúžení profilu koryta vodoteče. Nová hrana nosné konstrukce je o min. 140 mm výše, než je hrana stávající ocelové nosné konstrukce. Dochází zde tedy mírně ke zlepšení průtočného profilu, a proto nebyl počítán hydrotechnický výpočet.

7. Řešení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou MMR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Žádné další požadavky nebyly stanoveny.

8. Doklady

Doklady jsou uvedeny v dokladové části dokumentace.

9. Závěr

Předložená dokumentace neslouží k realizaci stavby.

Technické řešení je navrženo podle norem a stavebních předpisů platných v České republice, zejména dle příslušných technických norem a Technických a kvalitativních podmínek staveb pozemních komunikací (TKP).

Pro kvalitní a úspěšnou realizaci je nutné vypracovat realizační dokumentaci stavby (RDS). Před vlastním zahájením stavebních prací je nutné nechat vytýčit všechny stávající inženýrské sítě v rozsahu stavby objektu a provést koordinaci ostatních objektů, komunikací a sítí podcházejících nebo jdoucích přes stavební objekt. V případě potřeby budou stávající sítě vhodně a dostatečně ochráněny, aby nedošlo k jejich poškození.