

OBJEDNATEL:

**KRAJSKÁ SPRÁVA A ÚDRŽBA SILNIC KARLOVARSKÉHO KRAJE**

**Chebská 282  
356 04 Sokolov**



<b>ZHOTOVITEL :</b>  <b>TOMANengineering, s r.o.</b> V Lučinách 22 360 06 Karlovy Vary tel.:724 308 244	vypracoval	Ing. R.Toman		objednatel	KSUSK
	zodp. projektant	Ing. R.Toman		zak. číslo	003/2019
	technická kontrola	Ing. R.Toman		datum	11/2020
	Akce: <b>Modernizace mostu ev.č. 210 47 – 2 Bernov SO 201 - Modernizace mostu</b>			stupeň	DSP/PDPS
				měřítko	
	Příloha: <b>Technická zpráva - ZMĚNA A</b>			č. přílohy : <b>C.1.1a</b>	paré :

## Obsah

1.	Identifikační údaje.....	3
2.	Základní údaje o mostním objektu (po opravě) .....	3
3.	Zdůvodnění stavby a její umístění .....	4
3.1.	Účel stavby a požadavky na její řešení .....	4
3.2.	Zdůvodnění stavby .....	4
3.3.	Územní podmínky .....	5
3.4.	Geotechnické podmínky.....	5
4.	Technické řešení .....	6
4.1.	Skrývka ornice.....	6
4.2.	Bourací práce.....	6
4.3.	Zemní práce .....	6
4.3.1.	Stavební jámy a výkopové práce .....	6
4.3.2.	Výkopový materiál.....	6
4.3.3.	Dosypání zemního tělesa komunikace a obsypy mostních opěr na rubu.....	6
4.3.4.	Vnější obsypy na spodní stavby .....	6
4.4.	Spodní stavba .....	6
4.4.1.	Základy .....	6
4.4.2.	Opěry a křídla mostu.....	6
4.4.3.	Křídlo na povodní straně.....	6
4.5.	Nosná konstrukce .....	7
4.6.	Mostní závěry .....	7
4.7.	Mostní římsy .....	7
4.8.	Konstrukce vozovky .....	7
4.9.	Zábradlí .....	7
4.10.	Odvodnění .....	7
4.11.	Úpravy povrchu svahů .....	8
4.12.	Úpravy pod mostem .....	8
5.	Výstavba .....	8
5.1.	Technologie výstavby.....	8
5.2.	Specifické požadavky na předpokládanou technologii výstavby.....	8
5.3.	Související objekty stavby .....	8
5.4.	Cizí zařízení v prostoru staveniště.....	8
5.5.	Omezení dopravy po dobu výstavby .....	8
5.6.	Rozsah výkonů .....	8
6.	Materiály pro stavbu .....	8
6.1.	Materiály pro zásypy a obsypy .....	8
6.2.	Bednění pro betonáž .....	8
6.3.	Betonářská výztuž .....	8
6.4.	Beton .....	9
6.5.	Vozovka a výplňové materiály včetně zálivek.....	9
7.	Provedené výpočty.....	9
8.	Závěr .....	9

**Poznámka:**

Projektová dokumentace je vypracována v rozsahu a členění dle Vyhlášky č. 146/2008 Sb. (s přihlédnutím k rozsahu a jednoduchosti stavby) a dále také v souladu se Směrnicí pro dokumentaci staveb pozemních komunikací, schválenou MD-OI, č.j. 101/07-910-IPK/1 ze dne 29.1.2007, s účinností od 1.2.2007.

Jedná se především o dokumentaci ve stupni DSP zpracovanou v podrobnostech odpovídajících také stupni PS (a to v textových a grafických přílohách).

## 1. Identifikační údaje

<b>Akce:</b>	<b>Modernizace mostu ev.č. 210 47 – 2 Bernov</b>
<b>Objekt:</b>	<b>SO 201 - modernizace mostu</b>
<b>Obec:</b>	555380 Nejdek
<b>Katastrální území:</b>	702625 Nejdek 702609 Bernov
<b>Kraj:</b>	CZ041 Karlovarský
<b>Investor / správce:</b>	Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, p.o. Chebská 282, 356 04 Sokolov
<b>Projektant:</b>	<b>TOMAN engineering, s r.o.</b> V Lučinách 22, 360 06 Karlovy Vary – Dvory e-mail.: tomanengineering@seznam.cz Ing. Radek Toman ČKAIT 0300187 telefon: 724 308 244
<b>Převáděná komunikace:</b>	Silnice III/21047
<b>Přemostovaná překážka:</b>	Nejdecký potok IDVT 10102434 ve správě Povodí Ohře, s.p., Bezručova 4219, Chomutov, 430 03

## 2. Základní údaje o mostním objektu (po opravě)

Charakteristika mostu dle ČSN 73 6200, čl. 15:

odst. a)	<b>most</b> na pozemní komunikaci
odst. b)	-
odst. c)	přes vodoteč
odst. d)	o jednom otvoru, poli
odst. e)	jednopodlažní
odst. f)	s horní mostovkou
odst. g)	nepohyblivý
odst. h)	trvalý
odst. i)	v pravotočivém oblouku
odst. j)	šikmý
odst. k)	s normovanou zatížitelností
odst. l)	masivní
odst. m)	plnostěnný
odst. n)	deskový
odst. o)	otevřeně uspořádaný
odst. p)	s neomezenou volnou výškou

Délka přemostění	3,60 m
Délka mostu	4,60 m
Rozpětí jednotlivých polí	3,60 m
Délka nosné konstrukce	4,60m
Šířka mostu	proměnná
Plocha nosné konstrukce	4,60 x 21,37 = 98,3m <sup>2</sup>
Šikmost mostu	šikmý
Volná šířka mostu	min. 7,50 m
Šířka průchozího prostoru	-
Stavební výška	0,41m
Výška mostu nad terénem	cca 1,85 m (v ose komunikace)
Zatížitelnost mostu	zatěžovací třída A podle ČSN 73 6222 (Vn = 32 t, Vr = 80 t, Ve = 196 t)
Důležitá upozornění	-

### 3. Zdůvodnění stavby a její umístění

#### 3.1. Účel stavby a požadavky na její řešení

Účelem mostu je zajištění bezpečného převedení silnice III/21041 přes vodoteč Nejdecký potok. Požadavky na jeho řešení vyplývají jednak ČSN 73 6222 (zatř. tř. A) a dále z požadavku objednatele PD na minimální volnou šířku komunikace 6,5m a případné rozšíření v obloucích.

#### 3.2. Zdůvodnění stavby

Stavba je vyvolána nutností řešit nevyhovující stavebně technický a dispoziční stav komunikace a mostu na silnici III/21041 mezi obcemi Nejdek a Lesík.

##### Popis stávajícího stavu:

Stávající mostní objekt je proveden jako jednopólový šikmý most přes vodoteč Nedecký potok. Polovina NK na vtokové straně tvořena zabetonovanými kolejnicemi s mírně klenutým spodním lícem; polovina NK na výtokové straně tvořena zabetonovanými válcovanými nosníky, na spodním líci ochranná cementová omítka. Spodní stavba je tvořena kamennými opěrami na vtokové straně a betonovými opěrami na straně výtokové. Normální hloubka vody v mostní otvoru činí cca 10-15cm. Rok postavení dle evidence mostních objektů je neznámý. Zatížitelnost objektu v současnosti činí 7 t (normální), 21 t (výhradní) a 103 t (výjimečná).

Římsy: železobetonové římsy, zřejmě integrované do nosné konstrukce, na horním povrchu dodatečně nadbetonované, na horním povrchu sanační omítka

Záchytný systém: na mostních římsách po obou okrajích objektu osazeno ocelové silniční svodidlo

Vozovka: asfaltobetonová

Mostní objekt se nachází v klasifikačním stavu **V – špatný dle ČSN 73 6221**.

Na mostním objektu jsou dle závěrů HPM z roku 2014 následující závady:

##### 1. Základy mostních podpěr a křídel, zemní těleso

- 1.1 Základy mostních podpěr a křídel z důvodu nepřístupnosti stav nezjištěn, na mostním objektu nejsou patrné žádné závady signalizující případné poruchy založení

##### 2. Mostní podpěry, křídla, čelní zdi

- 2.1 Mostní podpěry opěry místy vlhké, dochází k porušení spárování resp. betonu v oblasti kolísání hladiny normálních průtoků; u levobřežních kamenných zdí (na vtoku i výtoku) silně narušená kamenná vazba, jednotlivé kameny se uvolňují; plošný výluh pojiva na pravém výtokovém křídle, v lících betonových částí opěr patrné kaverny, lokálně uchycený mechý porost na křídlech

##### 3. Nosná konstrukce

- 3.1 všechny spodní pásnice kolejnic i válcovaných nosníků povrchově zkorodované, plošně patrné oslabení korozi (odhadem do 10-ti %); skrz NK dochází k průsakům - patrné

zejména na krajích mostu, silné průsaky především na vtokové straně, skrz trhliny v ochranné omítce dochází k výluhům pojiva, poměrně značná degradace betonu kolem dvou krajních ocelových prvků, ochranná omítka spodního líce NK mezi 2. a 3. kolejnicí odpadává, na rozhraní klenbové a deskové části patrně poměrně rozsáhlé vlhké mapy doprovázené výluhy pojiva s krápníčky, příčné trhliny, oproti předchozí HPM došlo ke zhoršení stavu

- |   |  |
|---|--|
| 5. Vozovka, chodníky, římsy, kolejový svršek, zálivky |  |
| 5.1 Vozovka   | pod obrubníky místy uchycená vegetace  |
| 5.2 Římsy   | sanační omítka horního povrchu římsy na výtokové straně popraskaná, místy se odlupuje, na styku NK a římsy na obou stranách mostu patrná pracovní spára, na které dochází k degradaci betonu; u římsy na výtoku lokálně odpad krycí vrstvy betonu a korze odhalené výztuže, na povrchu lokálně uchycený mechový porost |
| 6. Izolační systém                                    |  |
| 6.1   | s ohledem na stopy zatékání na vzdušné líce objektu je možno předpokládat porušení izolačního systému  |
| 11. Území pod mostem a přístupové cesty               |  |
| 11.1  | koryto vodoteče v mostním otvoru na vtoku podél pravobřežní opěry mírně zanesené, s uchycenou vegetací   |

#### **Navrhované řešení modernizace:**

S ohledem na stav objektu a na plánované rozšíření na povodní straně, bude stávající mostní objekt snesen a místo něj bude postaven nový most.

Zatížitelnost objektu po opravě bude vyhovovat zatěžovací třídě A dle ČSN 73 6222 ( $V_n = 32$  t,  $V_r = 80$  t,  $V_e = 196$  t).

#### **Výstavba bude probíhat po polovinách za částečné uzavírky silnice III/21041.**

Charakter přemostované překážky a převáděné komunikace

**Přemostovanou překážku** tvoří vodoteč Nejdecký potok. Koryto potoka mimo mostní otvor je široké cca 2,0m, lichoběžníkového tvaru, hloubky cca 90 cm, přírodní nepevněné se šterkovým dnem.

V mostním otvoru je koryto vodoteče obdobné jako mimo mostní otvor. Proudnicí vodoteče se přimyká k lesíkovské opěře.

Prostor u nejdecké opěry je při průtoku normálních vod nezaplavený a pokrytý masivními nánosy.

Světlá výška stávajícího mostního otvoru na návodní straně činí cca 1,26m (plocha mostního otvoru před opravou je 4,00m<sup>2</sup>, po opravě 6,24m<sup>2</sup>) Na povodní straně je původní světlá výška cca 1,40m (plocha před opravou je 4,49m<sup>2</sup> a po opravě 4,14m<sup>2</sup>). Vzhledem k malé ploše na vtoku do objektu se kapacita koryta po opravě zvýší o cca 3,5%.

Světlost mostního otvoru po opravě bude 3,60m (před opravou min 3,25m).

Normální hloubka vody v mostním otvoru činí cca 10-15 cm.

**Převáděnou komunikaci** je silnice III/21041. Na mostě je tato komunikace vedena v přechodnici o délce  $L = 10$  m mezi přímou a pravostranným obloukem o poloměru  $R = 90$  m. Komunikace je v podélném směru ve vrcholovém oblouku ( $R = 1000$  m) mezi sklony -5,00% a +2,78%. Šířka na novém mostě je proměnná vzhledem k tomu, že mostní objekt se nachází v blízkosti křižovatky.

### **3.3. Územní podmínky**

Celá stavba bude realizována v prostoru mostního objektu ev.č. 21041-2 na silnici III/21041, v intravilánu, u křižovatky sil III/21041 a místní komunikace u areálu autobusového přepravního Cvinger, v místě křížení s vodotečí Nejdecký potok ve správě Povodí Ohře, s.p., Bezručova 4219, Chomutov 430 03 Bezprostřední okolí mostu je rovinaté.

### **3.4. Geotechnické podmínky**

S ohledem na rozsah a dále s ohledem na navrhovaný způsob opravy nebyl proveden IGP (na stávající spodní stavbě nejsou patrné závady vyplývající z nedostatečně únosného založení).

Pro účely projektu byla zemina násypu silničního tělesa uvažována jako třídy F2 písčité dle ČSN 73 1001 MS - hlína písčité, tuhé konzistence. Směrné normové hodnoty byly uvažovány na spodním intervalu rozsahu hodnot uvedených v této uvedené normě.

## 4. Technické řešení

### 4.1. Skrývka ornice

Vzhledem k rozsahu a charakteru zemních prací se nepředpokládá.

### 4.2. Bourací práce

Před vlastní realizací demoličních prací bude provedena pažící záporová stěna v cca ose stávající vozovky a to z důvodu výstavby mostu po polovinách. Po provedení záporových stěn bude odstraněna povodní část mostu. Bude odstraněna nosná konstrukce, železobetonové opěry a základy mostu.

Před demolicí bude z mostu sneseno jeho vybavení (ocelové zábradlí, římsy) a vozovka včetně zásypů za opěrami.

### 4.3. Zemní práce

#### 4.3.1. *Stavební jámy a výkopové práce*

Stavební jámy budou svahované v maximálním sklonu 2:1.

Výkopové práce budou zřejmě probíhat v nesoudržných písčito-hlinitých zeminách. Povrch svahů není nutné během výstavby objektu nijak chránit.

#### 4.3.2. *Výkopový materiál*

V PD je předpokládáno, že většina výkopového materiálu ze stavebních jam a tělesa komunikace na předmostích bude odvezena na skládku. Pokud TDI uzná, že zemina je vhodná do zásypů bude tato uskladněna mimo staveniště a dále použita pro zásyp za opěrami. O případné vhodnosti výkopového materiálu do zásypu na rubu spodní stavby bude rozhodnuto během výstavby.

#### 4.3.3. *Dosypání zemního tělesa komunikace a obsypy mostních opěr na rubu*

Násypy silničního tělesa a zásyp stavebních jam na rubu spodní stavby budou provedeny materiálem nakupovaným, který bude odpovídat zemině "velmi vhodné" dle ČSN 72 1002. Hutnění bude provedeno po vrstvách maximální tloušťky 300 mm na index ulehlosti  $I_0 = 0,9$  nebo PS min. 98 % (v závislosti na typu použité zeminy), to znamená v kvalitě odpovídající běžnému silničnímu násypu dle ČSN 72 1006.

#### 4.3.4. *Vnější obsypy na spodní stavby*

Vnější obsyp bude proveden výkopovým materiálem ze stavebních jam s hutněním dle ČSN 72 1006.

## 4.4. Spodní stavba

#### 4.4.1. *Základy*

Základy budou provedeny ze železového betonu C30/37-XF2. Šířka základových pasů základů (kolmo na osu mostu) je 1,60m, výška 0,70m. Základy budou provedeny na vrstvě podkladního betonu tl. 10cm z betonu C12/15.

#### 4.4.2. *Opěry a křídla mostu*

Nové části spodní stavby (křídla a opěry) budou provedeny jako monolitické železobetonové tl. 50cm (opěry) resp. 60cm (křídla). Půdorysně jsou opěry ve kruhovém oblouku sledující osu potoka. Křídla jsou na návodní straně částečně původní (ve směru na Lesík) a ostatní křídla jsou nová železobetonová. Z opěr bude vyčnívat prutová výztuž jdoucí do desky mostovky.

Všechny zasypané plochy spodní stavby budou zaizolovány NAIP v jedné vrstvě v tl. 5mm a před zásypem budou ochráněny geotextilie (500gr/m<sup>2</sup>).

#### 4.4.3. *Křídlo na povodní straně*

Na povodní straně u p.p.č. 145/1 bude křídlo mostu délky 13,81m provedeno z gabionové konstrukce. Základ je šířky 2,10m a výšky 1,0m. Gabionové koše budou výšky 1,0m a šířky 1,50m v první řadě nad základem. 2. řada bude šířky 1,0m a třetí řada šířky 0,50m. V horní řadě gabionové zdi budou osazeny trubky DN 300mm dl 1,0 pro ukotvení monolitické římsy. Trubky budou vylity betonem C30/37-CF4 a dovnitř trubky bude osazen třmínek DN20 z oceli B500B.

## 4.5. Nosná konstrukce

Nosná konstrukce je železobetonová deska rámově spojená s železobetonovými opěrami. Deska mostovky je o tloušťce 30cm se zkosením u obou opěr (10/10cm). Beton desky je C30/37-XF2. Výstavba nosné konstrukce bude probíhat **ve dvou etapách**.

Dispozice nosné konstrukce viz grafické přílohy.

## 4.6. Mostní závěry

S ohledem na typ a dispozici mostního objektu nejsou navrhovány.

## 4.7. Mostní římsy

Římsy jsou navrženy jako monolitické železobetonové z betonu C30/37-XF4. Horní povrch bude hladký. Obrubníková hrana římsy je do vzdálenosti 150 mm od kraje natřena pružným polymerovým povlakem typu S4 dle Tab. č.5 TKP 31. Betonáž říms se provede postupně po betonážních dílech. Smršťovací spáry budou přiznané a těsněné po celém přístupném vnějším obvodu trvale pružným těsnicím polyuretanovým tmelem šedé barvy. Kotvení říms do opěr a nosné konstrukce bude provedeno pomocí betonářské výztuže vyčnívající z jejího bočního líce. Šířka římsy je 800mm na návodní i povodní straně. Výška římsy je 400mm.

Dispozice říms viz grafické přílohy.

## 4.8. Konstrukce vozovky

Na mostě bude vybudována nová vozovka ve skladbě:

<input type="checkbox"/> <b>ACO 11+ (ABS I)</b>	40 mm
<input type="checkbox"/> <b>PS,E</b>	0,30 kg/m <sup>2</sup>
<input type="checkbox"/> <b>ACO 11+ (ABS I)</b>	50 mm
<input type="checkbox"/> <b>NAIP</b>	5 mm
<input type="checkbox"/> <b>penetračně adhezni nátěr</b>	
<input type="checkbox"/> <b>brokování</b>	<b>Celkem 95 mm</b>

Pod římsami bude jako ochrana izolace proveden vyztužený NAIP tl. 5 mm s přetažením 15 cm před obrubník římsy. NAIP bude přetažen z nosné konstrukce na rub spodní stavby na celou výšku nově vybudovaných úložných prahů.

Na předmostích bude vybudována nová konstrukce vozovky ve skladbě:

<input type="checkbox"/> <b>ACO 11+ (ABS I)</b>	40 mm
<input type="checkbox"/> <b>PS,E</b>	0,30 kg/m <sup>2</sup>
<input type="checkbox"/> <b>ACL 16+ (ABS I)</b>	70 mm
<input type="checkbox"/> <b>PI,A</b>	1,0 kg/m <sup>2</sup>
<input type="checkbox"/> <b>SC C8/10</b>	130 mm
<input type="checkbox"/> <b>ŠD 0-32, tř. B</b>	200
<b>mm</b>	
<b>Celkem</b>	<b>440</b>
<b>mm</b>	

Na horním povrchu ŠD 0-32, tř. B je předepsáno dosažení  $E_{def,2} = 80$  MPa. Na horním povrchu silniční pláňe na předmostích je předepsáno dosažení  $E_{def,2} = 45$  MPa.

Asfaltové směsi a hotové vrstvy musí splňovat vlastnosti a parametry uvedené v ČSN 73 6121. Mezi všemi vrstvami musí být dosaženo dostatečné spojení.

Nová vozovka plynule naváže na stávající asfaltový koberec. Nad koncem křídla (v místech za novým žebrem pod deskou) bude ve vozovce provedena příčná řezaná spára 40 x 20 mm vyplněná asfaltovou modifikovanou zálivkou. Obdobným způsobem bude upravena i spára mezi vozovkou a obrubníkem římsy.

## 4.9. Zábradlí

Vzhledem k umístění mostu v intravilánu bude osazeno na obou okrajích mostu na římsách ocelové zábradlí. Kotvení zábradlí je shora pomocí 4ks M12.

PKO zábradlí bude provedeno kombinací žárového zinkování a vrchního nátěru.

## 4.10. Odvodnění

**Odvodnění povrchu vozovky** bude realizováno pomocí navrženého příčného a podélné sklonu směrem na předmostí pravobřežní opěry na nejdecké straně a odtud bude voda svedena do skluzu z betonové dlažby a svedena do přilehlé vodoteče. Vlevo je u římsy provedena uliční vpusť, která je vyvedena skrz nosnou konstrukci do potoka.

**Odvodnění povrchu izolace** bude realizováno pomocí navrženého příčného a podélné sklonu desky a konzol



za rub opěr. Odvodňovací trubičky ani žebra z drenážního plastbetonu nejsou s ohledem na velikost odvodňovaných ploch navrhována.

**Odvodnění rubu spodní stavby** bude provedeno pomocí rubových drenáží DN 150 mm, obetonovaných drenážním betonem a vyvedených před líce objektu na svahy zemního tělesa na povodní straně mostu.

#### 4.11. Úpravy povrchu svahů

Vpravo před a za mostem bude provedeno zpevnění svahu pomocí kamenné dlažby do betonu. Další úpravy dotčených svahů silničního tělesa a přilehlého terénu se předpokládá po jejich dosypání upravením s ohumusováním v tl. 0,10 m.

#### 4.12. Úpravy pod mostem

Koryto Nejdeckého potoka bude pod mostem zpevněno kamennou dlažbou tl. 30cm do betonového lože tl. min. 10cm. Dlažba bude zakončena na vtokové i výtokové straně betonovým prahem tl.30cm a vysokým 80cm. Před prahy bude proveden zához z lomového kamene.

### 5. Výstavba

#### 5.1. Technologie výstavby

Výstavba mostu bude vzhledem k zachování provozu probíhat po polovinách. Prvně bude postavena část na povodní straně a následně část na návodní straně.

#### 5.2. Specifické požadavky na předpokládanou technologii výstavby

S ohledem na skutečnost uvedenou v odstavci 4.1 je nutné provést zapažení stavební jámy v místě styku obou fází výstavby.

#### 5.3. Související objekty stavby

Stavba samotná není s ohledem na svoji jednoduchost členěna na žádné další objekty.

#### 5.4. Cizí zařízení v prostoru staveniště

V prostoru staveniště se nachází vedení:

1. vzdušné vedení CETIN
2. vzdušné vedení CEZ
3. podzemní vedení vodovodu a kanalizace v majetku Města Nejdek

Veškeré sítě budou před zahájením stavby vytyčeny. Výstavba mostu nepředpokládá přeložky výše uvedených sítí.

#### 5.5. Omezení dopravy po dobu výstavby

Výstavba bude probíhat za částečné úplné uzavírky silnice III/21041.

**Podrobněji viz Část E. Zásady organizace výstavby.**

#### 5.6. Rozsah výkonů

Pro zhotovitele jsou určeny veškeré výkony související s výstavbou.

### 6. Materiály pro stavbu

#### 6.1. Materiály pro zásypy a obsypy

Násypy silničního tělesa a zásyp stavebních jam na rubu provedeny materiálem nakupovaným, který bude odpovídat zemině "velmi vhodné" dle ČSN 72 1002.

Vnější obsyp konstrukce bude proveden výkopovým materiálem ze stavebních jam.

#### 6.2. Bednění pro betonáž

Pro bednění pohledových ploch betonových prvků projekt nepředepisuje žádné specifické požadavky. Je možno použít bednění dle uvážení zhotovitele. Požaduje se ale dosažení kvality povrchu betonových konstrukcí v třídě Bd nebo Cd dle TKP SPK kap. 18.

#### 6.3. Betonářská výztuž

Výztuž betonových částí objektu je navržena z betonářské oceli třídy **10 505 (R)**.



Minimální krytí betonářské výztuže betonem bude na všech plochách 40 mm. Jmenovité krytí výztuže bude ve všech případech o 10 mm větší, tzn. 50 mm.

#### 6.4. Beton

Podkladní beton	C12/15
Základy	C25/30-XA1
Spodní stavba	C30/37-XF2
Nosná konstrukce	C30/37-XF4
Římsy	C30/37-XF4

#### 6.5. Vozovka a výplňové materiály včetně zálivek

Základní kvalitativní požadavky na materiály vozovek a těsnících zálivek jsou stanoveny v ČSN 73 6242 „Navrhování a provádění vozovek na mostech pozemních komunikací“.

### 7. Provedené výpočty

Statické posouzení:

V rámci projektu byla posouzena únosnost mostního objektu pro zatěžovací třídu A dle ČSN 73 6222. Výpočty jsou v souladu s TKP-D kap. 6 archivovány u projektanta.

Zatížitelnost objektu po opravě tedy činí:

- ☒ normální 32 t
- ☒ výhradní 80 t
- ☒ výjimečná 196 t

Hydrotechnické posouzení:

V rámci projektu nebylo prováděno. Návrhem dojde k vylepšení hydrotechnické kapacity stávajícího mostního otvoru.

### 8. Závěr

Stavba je projektována, bude realizována a převzata podle norem a stavebních předpisů platných v České republice, zejména dle příslušných technických norem a Technických a kvalitativních podmínek staveb pozemních komunikací (TKP). Tímto jsou definovány a zajištěny požadované užité vlastnosti stavby.

Dokumentace DSP/PDPS neslouží k realizaci stavby. Před zahájením stavebních prací bude vypracována realizační dokumentace stavby, vycházející ze schválené dokumentace pro stavební povolení.

V Karlových Varech, 11/2019

Ing. Radek Toman

Přílohy: -