

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK

VÝŠKOVÝ SYSTÉM: Bpv

**SO 202** Most ev. č. 125-035.2

Objednatel:



Středočeský kraj  
Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5



KSÚS Středočeského kraje, příspěvková organizace  
Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5

Zhotovitel DSP:

Sdružení NOVA

HIP:

Ing. Martin Máša



Valbek, spol. s r.o., středisko Praha  
V Olšinách 2300/75  
100 00 Praha 10 - Strašnice

	Vypracoval	Ing. Mário Čonka		Zak. číslo	17-NO-00-003
	Zodp. projektant	Ing. Vladimír Engler		Datum	12/2023
	Tech. kontrola	Doc. Ing. Lukáš Vráblik		Stupeň	PDPS
	Akce <b>II/322 Kolín, ul. Třídvorská, okružní křižovatka</b>			Počet formátů	8 x 1 A4
				Měřítko	-
Zhotovitel: Valbek, spol. s r.o., středisko Praha V Olšinách 2300/75 100 00 Praha 10 - Strašnice		Příloha <b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>		<b>01</b>	Paré

OBSAH:

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	2
2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTĚ .....	3
3	ZDŮVODNĚNÍ MOSTU A JEHO UMÍSTĚNÍ.....	4
	3.1 NÁVAZNOST PROJEKTU MOSTNÍHO OBJEKTU NA DSP.....	4
	3.2 zdůvodnění stavby.....	4
4	POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU.....	4
	4.1 Stávající stav .....	4
	4.2 Zjištěné závady na objektu .....	5
	4.3 Navrhované řešení opravy .....	5
5	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ OPRAV.....	6
	5.1 Skrývka ornice, zemní práce.....	6
	5.2 Základy .....	6
	5.3 Sanace konstrukcí .....	6
	5.4 Spodní stavba.....	7
	5.5 Nosná konstrukce .....	8
	5.6 Vozovka a Izolace.....	8
	5.7 Římsy .....	9
	5.8 mostní závěry .....	10
	5.9 Mostní vybavení.....	10
	5.10 úpravy pod a kolem mostu.....	12
6	SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY STAVBY .....	12
7	CIZÍ ZAŘÍZENÍ V PROSTORU STAVENIŠTĚ .....	12
8	PROHLÍDKY A ÚDRŽBA MOSTU .....	13
9	ZÁVĚR .....	13

## 1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

**Název stavby:** II/322 KOLÍN, UL. TŘÍDVORSKÁ, OKRUŽNÍ, KŘIŽOVATKA

**Objekt:** **SO 202 Most ev. č. 125-035.2**

**Druh stavby:** Rekonstrukce

**Kraj:** Středočeský

**Místo stavby:** Kolín

**Katastrální území:** Kolín (668150)

**Stavebník/Objednatel:** Středočeský kraj  
Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5  
IČO: 70891095, DIČ: CZ70891095

**Zastoupený:**  
KSÚS Středočeského kraje, p.o.  
Zborovská 11, 150 21 Praha 5  
IČ: 00066001, DIČ: CZ00066001

**Zpracovatel dokumentace:** **Sdružení NOVA**  
Vedoucí sdružení:  
Valbek, spol. s r.o., středisko Praha  
V Olšinách 2300/75, 100 00 Praha 10 - Strašnice  
IČO: 48266230, DIČ: CZ48266230

**HIP:** Ing. Martin Máša – 0009514  
Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby

**Zpracovatel SO:** Valbek, spol. s r.o., středisko Praha  
V Olšinách 2300/75  
100 00 Praha 10 - Strašnice

**Stupeň PD:** PDPS

## 2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTĚ

Charakteristika mostu dle ČSN 73 6200, kap.4:

kap.4.1 most pozemní komunikace

kap.4.2 přes dráhu

kap.4.3 o 3 polích

kap.4.4 s mostovkou v jedné úrovni (jednopodlažní)

kap.4.5 s horní mostovkou

kap.4.6 bez přesypávky

kap.4.7 nepohyblivý

kap.4.8 trvalý

kap.4.9 -

kap.4.10 ve směrovém oblouku

kap.4.11 šikmý – pravá šikmost

kap.4.12 betonový

kap.4.13 -

kap.4.14 deskový

kap.4.15 s neomezenou volnou

kap.4.16 otevřeně uspořádaný

Délka přemostění	30,37 m
Délka mostu	40,10 m
Rozpětí jednotlivých polí	8,22+12,92+10,35 m
Délka nosné konstrukce	31,70 m
Šířka mostu	9,25 m
Šířka nosné konstrukce	9,25 m
Plocha nosné konstrukce	293,2 m <sup>2</sup>
Šikmost mostu	58,78-67,87 °
Volná šířka mostu	6,00 m
Šířka průchozího prostoru	2,00 m
Stavební výška	0,955 m
Výška mostu nad terénem	cca 7,5 m

SO 202 Most ev. č. 125-035.2 – Technická zpráva

Valbek spol. s r.o., stř. Praha ■ V Olšinách 2300/75, 100 00 Praha ■ 12/ 2023

Volná výška pod mostem 5,8 m  
Zatížení mostu dle ČSN EN 1991-2

Údaje jsou převzaty z mostního listu s omezenou čitelností, nemusí přesně odpovídat skutečnosti.

### 3 ZDŮVODNĚNÍ MOSTU A JEHO UMÍSTĚNÍ

#### 3.1 NÁVAZNOST PROJEKTU MOSTNÍHO OBJEKTU NA DSP

Hlavním účelem mostu je převedení komunikace přes železniční dráhu-vlečku a propojení dvou komunikací. Směrové vedení vychází ze směrového vedení trasy a řešení MÚK. V projektové dokumentaci pro provádění stavby (PDPS) nejsou žádné významné změny oproti předcházejícímu stupni DSP.

#### 3.2 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY

Jedná se o rekonstrukci větve MÚK, vycházející z nevyhovujícího stavebně technického stavu mostu.

### 4 POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU

#### 4.1 STÁVAJÍCÍ STAV

Údaje uvedené v této kapitole nemusejí být úplné a přesné. Údaje jsou převzaty z mostních listů, prohlídek, diagnostiky atd.

Mostní objekt se nachází ve Středočeském kraji ve městě Kolín. Jedná se most navazující na rampu mimoúrovňové křižovatky ulic Ovčárecká a Třídvorská.

Stávající objekt je proveden jako třípolový šikmý. Délka činí 40,10 m, výška mostu nad terénem cca 7,5 m. Rok postavení není dle dostupných podkladů znám. Zatížitelnost mostu v současnosti činí 16 t (normální), 26 t (výhradní), 147 t (výjimečná).

Stavebně technický stav mostu je pro spodní stavbu II-velmi dobrý a pro nosnou konstrukci III-dobrý, s koef.  $a=1,0$ .

Spodní stavbu tvoří betonové opěry opatřené ochranným nátěrem. Založení mostu není známo. Pilíře jsou monolitické železobetonové, členěné, tvořené 3 kruhovými dírkami o průměru 0,85 m, opatřené rovněž ochranným nátěrem. Přechodová deska je kloubově připojená ke koncům NK. Křídla jsou rovnoběžná, železobetonová, opatřená ochranným nátěrem. Křídlo na O4L je nahrazeno opěrou sousedního mostu ev.č.322-002.

Nosná konstrukce je spojitá monolitická plná, s oboustranně vyloženými konzolami. Staticky působí jako sdružený rám o 3 polích, uložení na sloupech je rámové (vetknutí), na opěrách také rámové (nepřístupné). Dilatační pohyby jsou řešeny v přechodové oblasti vlečenou deskou.

Na mostě je nová živičná vozovka, na obou stranách s odvodňovacím proužkem z litého asfaltu. Mostní závěry jsou podpovrchové nad opěrami a elastické na koncích přechodových desek.

Římsy jsou monolitické, železobetonové, kotvené do nosné konstrukce. Římsy nemají vnější líc s přesahem přes nosnou konstrukci.

Na mostě je na obou stranách ocelové zábradlí výšky 1,1 m se svislou výplní, kotvené kotvami do římsy. Na pravé římse je chodník šířky 2,0 m. Levou římsou prochází v chrániče kabelo VO, v pravé římse je 6 ks rezervních chrániček inženýrských sítí.

## 4.2 ZJIŠTĚNÉ ZÁVADY NA OBJEKTU

Místním šetřením byly zjištěny následující závady:

- znečištění spodní stavby graffiti
- oddělování sanační vrstvy s trhlinami na O1
- oddělování sanační vrstvy s trhlinami na NK
- vyjeté koleje ve vozovce v pravém pruhu, vytlačená vlna, nepravidelná síť trhlin, pokles vozovky
- trhliny ve vozovce nad podpovrchovými závěry
- nánosy nečistot podél obrub, travní porost
- nefunkční těsnění dilatačních spar v chodníku a římse, uchycená vegetace
- svahy velmi zarostlé, rostliny pronikají do zábradlí, zcizené vegetační tvárnice

## 4.3 NAVRHOVANÉ ŘEŠENÍ OPRAVY

- odstranění mostního svršku (zábradlí, říms, vozovky)
- provedení nové izolace nosné konstrukce
- provedení nového odvodnění mostu
- nový svršek mostu (římsy, záchytný systém. vozovka, MZ)
- odstranění nesourodých vrstev betonu spodní stavby a nosné konstrukce, sanace
- odstranění graffiti

- ochranný nátěr proti výfukovým plynům s příslušnou přípravou povrchu
- dlažba do betonu pod mostem, nová revizní schodiště

## 5 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ OPRAV

### 5.1 SKRÝVKA ORNICE, ZEMNÍ PRÁCE

Vzhledem k rozsahu a charakteru rekonstrukce se nepředpokládá skrývka ornice. Zemní práce jsou v minimálním rozsahu pro provedení dlažby do betonu pod mostem a v blízkosti nového schodiště.

### 5.2 ZÁKLADY

Založení mostu není známo. Zásah ani jakékoliv úpravy do založení nejsou uvažovány.

### 5.3 SANACE KONSTRUKCÍ

#### Ochrana kolejí vlečky

Pro ochranu kolejí vlečky pod mostem do vzdálenosti 2 m od hrany mostu bude zřízeno lešení. Na lešení bude umístěna plachta, zabraňující spadu ořískaného materiálu na trať. Plachta bude na lešení umístěna jak nad kolejí, tak i na boční ploše.

#### Příprava povrchu

Smyslem předúpravy povrchů je odstranění narušených, zkarbonatovaných nebo agresivními médii kontaminovaných povrchových vrstev betonu a současně s tím i vytvoření hutného, únosného betonového podkladu pro nanášení správkových reprofilačních hmot.

Podklad musí být čistý, mít otevřené póry a být nasákavý. Požadovaná minimální odtrhová pevnost 1,5 N/mm<sup>2</sup>. Kvalita přípravy povrchu bude ověřena provedením odtrhových zkoušek.

Malta vyžaduje hrubý povrch podkladu. Příliš hladké plochy je nutno zdrsnit. Zbytky nečistot, cementové šlemy a nepropustné vrstvy je nutno odstranit otryskáním nebo osekáním. Doporučenou metodou pro přípravu povrchu je otryskání vysokotlakým vodním paprskem nebo brokování.

Při otryskání tlakovou vodou bude opravovaný povrch důkladně otryskán tlakovou vodou o tlaku max. 800 bar a to tak, aby se dosáhlo odstranění všech povrchových nečistot a volných částí.

Podklad je nutno 24 hod., nebo nejméně 2 hod. před aplikací řádně navlhčit a udržovat vlhkým. Před nanesením sanační malty musí být povrch podkladu matně vlhký.

### **Ošetření výztuže**

Veškerou viditelnou betonářskou ocel je třeba očistit minimálně na stupeň Sa 2. Doporučenou metodou čištění je opískování nebo očištění vysokotlakým vodním paprskem. Odstranění betonu je nutné provést i za výztuží tak, aby byla očištěna a inhibítorem koroze ošetřena celá plocha po obvodu výztuže. Výztuž bude ošetřena aktivním ochranným nátěrem s inhibítorem koroze pro zvýšení pasivace ocelové výztuže.

### **Reprofilace**

Vybouraný či scházející beton konstrukce bude po provedení předchozího postupu nahrazen opravnou maltou - hrubá opravná malta pro opravy betonových konstrukcí podle ČSN EN 1504-3.

U reprofilace betonu je nutné ohraničit sanovanou oblast a zaříznout ji min. 10mm. Reprofilační malta se tak může opřít o stávající konstrukci a nebude se ztenčovat na nulovou tloušťku.

V případě silnější sanační vrstvy bude sanace provedena ve dvou nebo více vrstvách.

### **Injektáž trhlin**

Nejprve se trhliny otevřou v délce cca 2 cm do tvaru V a očistí kartáčem. Trhliny budou poté navrtány po cca 25 cm pod úhlem 45°. Následně se trhliny navlhčí a utěsní zároveň s instalací pakrů – injektážních trubiček. Pro injektáž bude použita tixotropní epoxidová injektážní pryskyřice speciálně navržená pro injektování trhlin od 0,5 mm – 20 mm.

### **Rozsahy sanací:**

Sanace do 10 mm – 100% sanované plochy

Sanace do 30 mm – 20% sanované plochy

Sanace do 50 mm – 5% sanované plochy

### **Antigraffiti nátěr**

Povrch nosné konstrukce, pilířů a opěr do výšky 3 m nad terénem bude opatřen antigraffiti nátěrem.

## **5.4 SPODNÍ STAVBA**

Ze spodní stavby budou odstraněny veškeré nesourodé vrstvy betonu použitím VVP max. 800 bar. Bude ošetřena odhalená výztuž a povrch zpětně reprofilován.

Bude odstraněno graffiti.

Podrobný popis viz **5.3 SANACE KONSTRUKCÍ**



## 5.5 NOSNÁ KONSTRUKCE

Budu odstraněny veškeré nesourodé vrstvy betonu použitím VVP max. 800 bar. Bude ošetřena odhalená výztuž a povrch zpětně reprofilován.

Bude odstraněno graffiti.

Nad železniční tratí bude nosná konstrukce opatřena ochranným povlakem proti účinkům výfukových plynů dle ČSN 73 6233, kap. 5.7.

Podrobný popis viz **5.3 SANACE KONSTRUKCÍ**

## 5.6 VOZOVKA A IZOLACE

Na mostě je v celkové délce 31,7 m navržena dvouvrstvá vozovka pro TDZ III, šířky 6,0 m s konstrukcí celkové tloušťky 90 mm včetně izolace ve skladbě:

ACO 11S	45 mm
PSE	0,35 kg/m <sup>2</sup>
SMA 11S	40 mm
NAIP	5 mm
PEČETÍCÍ VRSTVA	
BROKOVÁNÍ	—
CELKEM	90 mm

Izolace nosné konstrukce je navržena celoplošná, z natavovaných asfaltových izolačních pásů NAIP. Izolace je za opěrami přetažena min 1,0 m na přechodovou desku. Ochranu izolace pod římsami tvoří vyztužený NAIP. Izolace bude provedena na nosnou konstrukci, která bude před její pokládkou brokována a opatřena pečetíčí vrstvou. Izolace je provedena jako vanová.

Celoplošná izolace i podklad pro izolaci musí splňovat požadavky ČSN 73 6242. Použit smí být pouze schválený typ izolačního systému (seznam schválených typů viz [www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)). Povrch betonu musí být před položením izolace řádně očištěn a povrchová vrstva musí vykazovat pevnost v odtrhu min. 1,5 MPa. Rovinatost povrchu platí dle výše uvedené ČSN a dle TKP, kap. 18.

Technologie pokládky SMA 11S musí být přizpůsobena typu izolačního souvrství. Pod římsami bude izolace zdvojena položením vrstvy NAIP s ochrannou vložkou. Celoplošná izolace bude přetažena i za mostní závěry na přechodové desky. Vodorovné značení na mostě není součástí tohoto objektu.

Podél obrubníku římsy v nižším místě příčného řezu je navržený zapuštěný odvodňovací žlábek šířky 0,50 m dle VL4, det. V místě žlábků je vozovka v celé tloušťce z litého asfaltu bez posypu horní vrstvy. Zapuštění žlábků je ukončeno před

mostními závěry, kde je horní povrch odvodňovacího proužku plynule napojený na povrch mostního závěru.

Mezi vozovkou a obrubníky a podél mostních závěrů jsou těsnící zálivky v provedení dle VL4, det. 403.42. Těsnící hmota zálivek spár mezi vrstvami vozovky a římsou bude typu N2 dle ČSN EN 14188-1, čl. 4.1. V ose odvodňovacího žlábků je v tloušťce ochranné vrstvy na celou délku mostovky navržen průběžný pás z drenážního polymerního betonu v šířce min. 150 mm s příčnými žebry ve vzdálenostech max. 6,0 m zasahujícími 100 mm pod obrusnou vrstvu vozovky za hranu odvodňovacího proužku, viz det. 406.12a dle VL4. V místě odvodňovače, resp. odvodňovacích trubiček je pás z polymerního betonu také rozšířen, viz det. 406.12 dle VL4.

Nová vozovka plynule naváže na vozovku na komunikaci řešenou v rámci objektu SO 112. Spára 20 × 40 mm mezi vozovkou a obrubníkem římsy a zpevněním bude vyplněná asfaltovou modifikovanou zálivkou.

Při provádění asfaltových vrstev je nutné pracovní spáru proříznout a zalít modifikovaným asfaltem. Pro provádění vozovky platí TKP, kap. 7, TKP, kap. 8, TKP, kap. 21 a příslušné normy, na které se TKP odvolávají, zejména ČSN 73 6121, ČSN 73 6122 a ČSN 73 6242 a TP zhotovitele pro provádění izolace a asfaltových vrstev.

## 5.7 ŘÍMSY

Římsy jsou navrženy monolitické železobetonové z betonu C 30/37–XF4+XD3 s výztuží z oceli B500 B dle ČSN 42 0139. Pro případné svařování betonářské výztuže platí TP 193.

Výztuž bude provedena v souladu s VL4, det. 402.31.

Na obou stranách mostu jsou navrženy monolitické železobetonové římsy. Levá římsa je šířky 1,0 m, pravá 2,25 m. Výška obrubníku u římsy je 150-200 mm, horní povrch je u levé římsy 4,0% a u pravé římsy 2,0% v příčném sklonu směrem do vozovky. Římsy budou provedeny s přebetonováním konzoly nosné konstrukce vyztuženou KARI sítí  $\phi 6/100 \times 100$ . KARI síť bude opatřena epoxidovým nátěrem, za předpokladu nedodržení minimálního krytí 45 mm od horního povrchu přebetonávky.

Římsy jsou kotveny kotvami ve vývrtu upevněnými do nosné konstrukce pomocí chemických kotev dle VL4, det. 402.02. Přesné rozměry budou stanoveny v RDS dle konkrétního zvoleného výrobce. Kotvy jako celek musí být certifikované a odzkoušené pro použití v betonu s trhlinkami dle ETAG. Povrchová ochrana kotev se provede dle TKP, kap. 19B pro stupeň korozní agresivity prostředí C4+K9 (speciální) s požadovanou životností konstrukce min. 30 let a životností ochranného systému min. 15 let (VV). Ochranný povlak je typu III E, tj. žárové zinkování ponorem doplněné ochranným nátěrem proti přímému styku metalizace s betonem. Pro kotvení šroub chemické kotvy je stupeň korozní agresivity prostředí C4+K10 (speciální). Požadovaná životnost konstrukce je min. 30 let s životností ochranného

systému min. 15 let (VV). Ochranný povlak kotevního šroubu se provede dle požadavků v tab. 15 v TKP, kap. 19 A, popř. kotevní šrouby mohou být z nerezové oceli vhodné do prostředí s chloridy (A4, resp. A5 dle ČSN 41 7348).

Do levé římsy bude zakotveno nové ocelové zábradelní svodidlo pro úroveň zadržení H2. Zábradlí na levé římse bude odstraněno. Na pravé římse bude osazeno stávající ocelové zábradlí. Do obou říms budou uloženy celkem 4 ks korugovaných chrániček  $\phi 75/63$  mm to 2 ks do levé a 2 ks do pravé římsy.

Na římse jsou navrženy dilatační spáry ve vzdálenosti max. 12 m. Mezi nimi jsou navrženy smršťovací spáry tak, aby vzdálenost dvou spár byla max. 6 m. Výkres říms vychází z předpokladu osově vzdálenosti sloupků svodidel 2 m, v případě jiné vzdálenosti sloupků svodidel je nutné polohu spár v římse upravit.

Římasy v oblasti křídel opěr jsou uloženy na dobetonávku spřaženou s křídly betonářskou výztuží, která zároveň slouží ke kotvení říms nad křídly.

Pro provádění říms platí TKP, kap. 18. Obrubníková hrana římsy je do vzdálenosti 150 mm od kraje natřena pružným polymerovým povlakem typu S4 dle TKP, kap. 31. Betonáž říms se provede postupně po betonážních dílech. Pracovní, dilatační a smršťovací spáry jsou přiznané a těsněné po celém přístupném vnějším obvodu trvale pružným těsnícím silikonovým tmelem šedé barvy (typ F-25-HM-M1p dle ČSN EN ISO 11600), dle VL 4, det. 402.21, 402.22 a 402.23-alt. 1. Třída přesnosti provádění říms je 9 dle TKP kap. 1, příloha 9. Půdorysné odchylky říms jsou předepsány  $\pm 15$  mm, výškové odchylky povrchu říms jsou předepsány  $\pm 4$  mm.

Dilatační spáry v římsách nad konci NK budou opatřeny EPS tl. 20 mm.

## 5.8 MOSTNÍ ZÁVĚRY

Navržena jsou elastická mostní závěry. Mostní závěry musí být navrženy a osazeny podle TKP, kap. 23.

## 5.9 MOSTNÍ VYBAVENÍ

### Zábradelní svodidlo

Na levé římse bude osazeno nové zábradelní svodidlo se svislou výplní a s výplní se sítí nad železniční tratí (v rozsahu viz Dispoziční výkres oprav) s úrovní zadržení min H2 a výškou madla min. 1,10 m. Svodidlo bude kotveno do římsy typovým kotvením (chemické kotvy, rozpěrné kotvy, kotevní přípravek) dle VL4 det. 501.51 a 501.52, které je pro daný typ svodidla doloženo certifikátem o provedené zkoušce a odsouhlaseno výrobcem svodidla. V případě použití kotvení podle VL 4 – 501.51 bude cena kotevního přípravku rozpuštěna do ceny svodidla. Patní deska sloupků svodidla se osazuje do vyrovnávací vrstvy z polymerní malty do prostředí XF4 s omezeným smrštěním pevnosti min. 50 MPa. Tloušťka podlití bude dle TP zvoleného typu svodidla v rámci realizace. Max. tloušťka podlití nesmí přesáhnout 20 mm. Nad mostními závěry budou osazeny dilatační díly pásnice v provedení na ochranu proti přenosu bludných proudů na most. Izolační odpor osazeného svodidla

musí být min. 5 k $\Omega$ . Provedení svodidla musí být v souladu s požadavky TKP, kap. 11 a TP příslušného zvoleného typu. Pro návrh a použití svodidel platí TP 114. Nad mostními závěry bude svodidlo oddilátováno v provedení podle VL4 – 601.06 pro posun dilatace nad  $\pm 15$  mm.

Povrchová ochrana svodidel se provede dle TKP, kap. 19B pro stupeň korozní agresivity prostředí C4+K8 (speciální) s požadovanou životností konstrukce min. 30 let a životností ochranného systému min. 15 let (VV). Ochranný povlak je typu III A nebo III B, tj. kombinovaný povlak z žárové metalizace ponorem + nátěry. Svrchní odstín nátěru je RAL 7043 Traffic Grey B. Na částech svodidla, které se nenatírají (svodnice a distanční díl), se provede ochranný povlak typu III E, tj. žárové zinkování ponorem. U spojovacího materiálu se ochranný povlak provede dle požadavků v tab. 15 v TKP, kap. 19A. Kotevní šrouby včetně matic a podložek budou z nerezové oceli vhodné do prostředí s chloridy (A4, resp. A5).

Na svodidlech budou umístěny nástavce v barvě bílé/oranžové a mostní modré. Nástavce nesmí být nahrazeny odrazkami. Mostní nástavce budou umístěné ve vzdálenosti 5 m před směrovými nástavci.

Materiál svodidel a technologie jejich montáže musí splňovat všechna ustanovení TKP „Kapitola 11. Svodidla a zábradlí“.

Před a za mostem bude mezi poslední sloupek zábradelního svodidla na mostě a první sloupek svodidla na komunikaci osazen dilatační díl.

Za mostem bude svodidlo ukončeno v délce 12 m v konstantní výšce a 8 m náběhem, spolu 20 m.

### **Zábradlí**

Zábradlí na levé římse bude odstraněno.

Na pravé římse bude stávající zábradlí demontováno, opatřeno novou PKO a zpětně osazeno. Bude zřízeno nové kotvení a nové podlití patních desek zábradlí.

Zábradlí budou kotvena do říms chemickými kotvami, rozpěrnými kotvami nebo kotevním přípravkem. Patní deska sloupků zábradlí se osazuje do vyrovnávací vrstvy z polymerní malty do prostředí XF4 s omezeným smrštěním pevnosti min. 50 MPa. Tloušťka podlití bude dle TP zábradlí v rámci realizace. Max. tloušťka podlití nesmí přesáhnout 20 mm. Nad mostními závěry bude zábradlí oddilátováno v provedení podle VL4 – 601.05 pro posun dilatace nad  $\pm 15$  mm.

Povrchová ochrana zábradlí se provede dle TKP, kap. 19B pro stupeň korozní agresivity prostředí C4+K8 (speciální) s požadovanou životností konstrukce min. 30 let a životností ochranného systému min. 15 let (VV). Ochranný povlak je typu III A nebo III B, tj. kombinovaný povlak z žárové metalizace ponorem + nátěry. Svrchní odstín nátěru je RAL 7043 Traffic Grey B. U spojovacího materiálu se ochranný povlak provede dle požadavků v tab. 15 v TKP, kap. 19A. Kotevní šrouby včetně matic a podložek budou z nerezové oceli vhodné do prostředí s chloridy (A4, resp. A5).

### **Odvodnění**

Stávající trubičky izolace budou odstraněny a nahrazeny novými. Pro nové trubičky je nutno v nosné konstrukci vyvrtat otvory DN 60.

Odvodnění povrchu izolace je provedeno odvodňovacími trubičkami v nerezovém provedení DN 50 mm, dle VL4 det. 406.11. Odvodňovací trubičky jsou rozmístěny po 6 m.

Odvodnění na mostě je navrženo odvodňovacím proužkem z litého asfaltu dle VL4 det. 403.41 a vyústěn a do nejbližší vpusti. Uspořádání vrstev vozovky odvodňovacího proužku viz kapitola 5.6.

## **5.10 ÚPRAVY POD A KOLEM MOSTU**

U obou opěr bude stávající zpevnění nahrazeno novým. Navrženo je zpevnění betonovou dlažbou dle VL4 det. 206.03.

U opěry O4 je navrženo revizní schodiště dle VL4 det. 206.21.

Pod mostem, kolem pilířů a kolem opěr bude odstraněn porost.

Kužel kolem schodiště bude dosypáný v horní části ke schodišti, v dolní části bude hrana násypu zachována. Před dosypáním bude sejmuta ornice a ve svahu budou vytvořené kapsy proti usmyknutí doplněného násypu. V tloušťce 150 mm bude vytvořena humózní vrstva. Upravená část kuželu bude ohumusována.

## **6 SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY STAVBY**

SO 112 Silnice II/125 odbočovací větev MÚK

SO 431 Úpravy veřejného osvětlení

## **7 CIZÍ ZAŘÍZENÍ V PROSTORU STAVENIŠTĚ**

V římse mostu se nachází rezervní chráničky inženýrských sítí. Tyto chráničky budou v rámci rekonstrukce odstraněny a nahrazeny jedním kusem rezervní chráničky v pravé římse. Chránička pro vedení veřejného osvětlení bude vyměněna a opět umístěna do levé římsy.

Na spodním povrchu nosné konstrukce je umístěno zařízení pro měření intenzity provozu. Toto zařízení by nemělo být rekonstrukcí dotčeno, v případě nutnosti bude demontováno a znovu osazeno.

Dle zajištěných vyjádření správců se na konstrukci mostu nenachází žádná další cizí zařízení, kterých by se rekonstrukce mohla dotknout.

## **8 PROHLÍDKY A ÚDRŽBA MOSTU**

Před přejímkou mostu zajistí zhotovitel provedení 1. hlavní prohlídky mostu a vypracování mostního listu.

Prohlídky mostu je třeba provádět v souladu s ČSN 73 6221. Před skončením záruční doby se provede mimořádná prohlídka. Běžnou prohlídku vykoná správce mostu dle jeho stavu nejméně 1x ročně. Hlavní prohlídku provede oprávněná osoba dle stavebního stavu mostu v intervalu nejdéle 6 let.

Údržbu a opravy mostu je povinen zabezpečit správce mostu. Při údržbě mostu se přednostně realizují opatření plynoucí z požadavků bezpečnosti provozu na a pod mostem, obrany státu a dopravního významu převáděné komunikace. Účelem údržby mostu je zachování mostu v řádném technickém stavu. Velkou pozornost je třeba věnovat především zachování funkčnosti systému odvodnění mostu a mostním závěrům.

Zvýšenou pozornost při prohlídkách a včasnou údržbu pro zachování bezpečnosti a správné funkčnosti je třeba věnovat především těmto konstrukčním částem mostu: svodidla, zábradlí, mostní závěry, prvky odvodnění, ložiska, těsnící zálivky, těsnění dilatačních a smršťovacích spár a PKO ocelových prvků mostního vybavení.

## **9 ZÁVĚR**

Zpracovaná dokumentace PDPS slouží pouze pro výběr zhotovitele nikoliv pro realizaci stavby a v žádném případě nenahrazuje Realizační dokumentaci stavby. Před samotným zahájením stavby musí zhotovitel zajistit zpracování podrobné realizační dokumentace stavby (RDS).

Ing. Mário Čonka, 12/2023