

Investor:


STŘEDOČESKÝ KRAJ

ZBOROVSKÁ 11, 150 21 – PRAHA 5

Středočeský kraj

Souřadnicový systém: S-JTSK
Výškový systém: Bpv

ETAPA VI.

Číslo zakázky:	07 012 00	HIP:	Ing. Pavel HRDINA 736662206, phr@pontex.cz	 Praha 4, Bezová 1658, 147 14 tel: +420 241086735 fax: +420 244461038
Schválil:	Ing. Petr SOUČEK	Zodp. projektant:	Ing. Martin KUDRNÁČ 602256144, mku@pontex.cz	
Tech. kontrola:	Ing. Daniel ŠINDLER, Ph.D. 724007830, dsn@pontex.cz	Vypracoval:	Ing. Martin KUDRNÁČ 602256144, mku@pontex.cz	

Objednatel:	Středočeský kraj	Obec:	Ovčáry, Křenek, Dřísy, Lhota	Kraj:	Středočeský
Akce:	II/331 BRANDÝS NAD LABEM – I/9, REKONSTRUKCE D.1 STAVEBNÍ ČÁST SO 203 – DŘÍSY, MOST EV. Č. 331-005 PŘES HLÁVENSKÝ POTOK TECHNICKÁ ZPRÁVA			Datum	Stupeň
Část:				11/2023	PDPS
Objekt				Souprava	Č. přílohy
Příloha:					1.

Obsah

1. Všeobecné údaje	2
1.1. Identifikační údaje stavby	2
1.2. Základní údaje o křížení	2
1.3. Základní údaje – nový most	3
2. Geotechnické podmínky	3
3. Technické řešení	3
3.1. Koncepce	3
3.2. Inženýrské sítě a cizí zařízení	3
3.3. Preambule	3
3.4. Demolice	4
3.5. Technické řešení nových částí	5
3.6. Materiál	8
3.7. Statický výpočet	9
3.8. Hydrotechnické posouzení	9
3.9. Zatížitelnost	9
4. Provádění	9
4.1. Výstavba objektu	9
4.2. Postup výstavby	9
4.3. Opatření pro omezení vlivu hluku a prašnosti	10
4.4. Ochrana zdraví a bezpečnost pracovníků při výstavbě	10
5. Další stupně projektové dokumentace	11
6. Přílohy	11

TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. Všeobecné údaje

1.1. Identifikační údaje stavby

Název stavby: II/331 Brandýs n/Labem – I/9, rekonstrukce
Objekt: SO 203 - Dřísy, most ev.č. 331-005 přes Hlavenský potok
Kraj: Středočeský
Obec: Dřísy, Křenek
Katastrální území: Dřísy, Křenek
Stupeň PD: PDPS
Investor: **Středočeský kraj**
Zborovská 11, 150 21 Praha 5
Majetkový správce objektu: **Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje**
Zborovská 11, 150 21 Praha 5
Projektant: **Pontex s.r.o.**
Bezová 1658, 147 00 Praha 4
Zodpovědný projektant: Ing. Martin Kudrnáč
Tel.: 602 256 144, *e-mail:* kudrnac@pontex.cz

1.2. Základní údaje o křížení

Staničení křížení na SO 106: km 2,065 037
Staničení silnice II/331: km 12,761
Překážka: Hlavnovský potok (dle CEVT)
Staničení vodního toku: nestanoveno
Úhel křížení: 85,1^{gr}

1.2.1. Převáděná komunikace

Silnice: II/331
Kategorie silnice: S 7,5
Výška nivelety v místě křížení: 172,137 m n. m.
Směrové poměry v místě mostu: přímá
Výškové poměry v místě mostu: klesání cca 0,2%

1.2.2. Překážka

Přemostovaná překážka: Hlavnovský potok, IDVT 10185633
Úhel křížení: 85,1^g
Správce vodního toku: Povodí Labe, s.p.

1.3. Základní údaje – nový most

Délka přemostění (světlost):	šíkmo 4,14 m, kolmo 4,02 m
Rozpětí pole:	šíkmo 4,20 m, kolmo 4,08 m
Volná šířka mostu:	7,50 m
Chodníky:	bez chodníků
Šířka nosné konstrukce (délka tubusu):	19,40 m
Zatížení mostu:	most bude navržen na zatížení dle ČSN EN 1990 a 1991-2 pro skupinu 1 pozemních komunikací se zatížením zvláštními vozidly pro komunikace II. třídy

2. Geotechnické podmínky

Vzhledem k charakteru navrženého mostu nebyl inženýrsko – geologický průzkum prováděn. Zatížení podloží je srovnatelné, respektive nižší než zatížení okolním silničním násypem.

3. Technické řešení

3.1. Koncepce

Stávající most, který tvoří pískovcová klenba skrytá pod torkretovým nástřikem, bude kompletně odstraněn a nahrazen novou konstrukcí tvořenou flexibilní ocelovou konstrukcí tlamového tvaru. Konstrukce je navržena na průtok stoleté vody stanovený ČHMÚ (19,1 m³/s).

3.2. Inženýrské sítě a cizí zařízení

Výskyt inženýrských sítí v oblasti mostu nebyl v rámci průzkumu sítí zjištěn. Cca 10m vpravo od stávajícího mostu přechází nad potokem ocelové potrubí Ø250 mm, které nebude stavbou dotčeno. Jedná se pravděpodobně o závlahové zařízení.

3.3. Preambule

V projektu bylo možno vycházet pouze ze zaměření, oměření přístupných částí stávajícího mostu a náčrtu v mostním listu.

Všechny kubatury u položek souvisejících s tvarem stávajících konstrukcí jsou v soupisu prací označeny jako odhady, jejich čerpání je možné jen dle skutečnosti zastižené na stavbě a v rozsahu odsouhlaseném TDI.

3.4. Demolice

Stávající most, který tvoří otorkretovaná pískovcová klenba, bude odstraněn v rozsahu dle výkresové dokumentace (budou ponechány pouze části základů a opěr mimo stavební jámu pro novou nosnou konstrukci).

Součástí demolice mostu je odvoz a uložení veškerého demolovaného materiálu na skládku, vč. příslušných poplatků. Zhotovitel je povinen zajistit si skládku již v rámci zpracování nabídky a do ceny zahrnout poplatky a přepravu na skládku.

Objemy položek týkající se demolice stávajících konstrukcí uváděné v soupisu prací jsou jen odhady dle dostupných podkladů a zkušeností zpracovatele. Uvedené položky je možno čerpat jen v rozsahu zastiženém na stavbě a odsouhlaseném TDI.

Při provádění demolice je třeba postupovat tak, aby byla zajištěna stabilita jednotlivých částí při odstraňování konstrukce.

Zahájit demolice bude možné až po schválení příslušného Technologického postupu objednatelem stavby a projektantem. Zhotovitel je povinen zajistit bezpečnost a stabilitu konstrukcí během stavby.

Popis stávající konstrukce:

Podpěry jsou číslovány ve směru staničení silnice, tj. od Mělníka k Brandýsu. Z tohoto směru je také vychází označení levé a pravé strany mostu. Levá strana mostu je současně protivodní, pravá povodní. Ve vztahu k vodnímu toku je levá a pravá strana uváděna z pohledu po toku.

3.4.1. Založení

Založení je pravděpodobně plošné, přesně jej nebylo možno ověřit.

3.4.2. Spodní stavba

Opěry

Opěry jsou z kamenného pískovcového zdiva překrytého torkretovou omítkou. Za nižšího stavu vody je patrná v patě opěr výztuž torkretu. Dle mostního listu je tloušťka opěr 1,50m.

Křídla

Křídla jsou šikmá, z pískovcového zdiva, překrytého torkretovou omítkou. Na pravé (povodní) straně před opěrou 1 je svah zpevněn betonem, těsně za křídlem ve tvaru skluzu.

3.4.3. Nosná konstrukce

Nosná konstrukce je tvořena dle mostního listu klenbou z pískovcových kvádrů. Překryta torkretovou omítkou.

Nad klenbou byla dle mostního listu vybetonovaná v roce 1985 železobetonová deska. Tloušťka a rozsah nejsou známy. Dle trhlin ve vozovce lze délku odhadnout až na cca 14m.

Čelní parapetní zdi

Obdobně jako spodní stavba z pískovcového zdiva překrytého torkretovou omítkou.

3.4.4. Příslušenství

Izolace

Klenba pravděpodobně bez izolace. V nadnásypu možná málo propustné jílovité vrstvy, které částečně mohou plnit funkci hydroizolace.

Odvodnění

Odvodňovací prvky – pouze betonový skluz vpravo před mostem.

Skladba vozovky

Vozovka s živичným povrchem, přesná skladba a tloušťka nezjištěny.

Mostní závěry

Nejsou.

Římsy

Po obou stranách jsou betonové římsy překryté torkretovým betonovým nástřikem, nízké obrubníky.

Svodidla

Do říms je osazeno atypické dvojité (2 pásnice nad sebou) ocelové svodidlo s pásnicemi NH4, sloupky U100 po 3 m.

3.5. Technické řešení nových částí

V rámci rekonstrukce bude vybudována zcela nová mostní konstrukce. Stávající most bude nahrazen novou konstrukcí tvořenou flexibilní ocelovou konstrukcí z profilovaného plechu tlamového tvaru. Konstrukce je navržena na průtok stoleté vody stanovený ČHMÚ (19,1 m³/s).

3.5.1. Provizorní převedení vody:

V běžném stavu vykazuje průtok pod mostem minimální proudění. Koryto je v přírodním stavu, pod mostem má charakter tůně.

Provizorní obtok po dobu výstavby je navržen za rubem opěry 1 formou otevřeného koryta. Před mostem a za mostem budou vybudovány provizorní hrázky z těsnící zeminy.

Po dokončení montáže tubusu a po vybudování kynety bude voda převedena do nového koryta.

3.5.2. Založení:

Podloží nového ocelového tubusu bude vyčištěno od naplavenin a dalšího nevhodného materiálu. Následně bude v podloží tubusu proveden hutněný štěrkopískový podsyp tl. min. 200mm.

Před provedením štěrkopískového podsypu se provede plošná přejímka základové spáry. V místech, kde by byla nekvalitní, se provede zesílení podsypu, resp. Výměna zemin v podloží. V soupise bude uvažováno s průměrnou tloušťkou 400mm.

Flexibilní OK bude osazena do vrstvy neuhutněného písku. Přesné detaily osazení budou provedeny dle TP dodavatele OK.

3.5.3. Spodní stavba:

Mostní konstrukce nemá samostatnou spodní stavbu, ta je součástí nosné konstrukce.

3.5.4. Nosná konstrukce:

Nosnou konstrukci bude tvořit flexibilní ocelová konstrukce tlamového profilu, která bude na koncích seříznuta ve sklonu silničního tělesa.

Nová flexibilní konstrukce je sestavena ze segmentů z profilovaného plechu a je opatřena povrchovou úpravou. Ocelová konstrukce spolupůsobí se zemním tělesem za jejím rubem.

V rámci RDS je zhotovitel ve spolupráci s dodavatelem konstrukce povinen provést její podrobný návrh v souladu s pravidly použitého typu. Použitý typ konstrukce musí být certifikován a schválen pro použití na silniční síti. Dle TP 157 se počítá s životností mostu 100let. Průtočný profil konkrétní použité konstrukce musí odpovídat předpokladů PDPS.

Konstrukce bude opatřena PKO pozinkováním v kombinaci s nátěrovým systémem, včetně ručního nátěru šroubů. PKO musí být součástí certifikovaného systému flexibilní konstrukce.

V PD se předpokládá konstrukce s výškou vlny cca 55mm, tl. plechu dle certifikovaného typu (orientačně 4mm). Spojení jednotlivých segmentů se provede šroubovými spoji.

Zhotovitel je již v rámci nabídky povinen zajistit si dodavatele flexibilní konstrukce a konkrétně použitý typ s ním konzultovat. Do nabídky je pak povinen zakalkulovat cenu flexibilní konstrukce od zvoleného dodavatele, cena musí zahrnout dobavu konstrukce včetně PKO, její dopravu a montáž.

3.5.5. Přechodová oblast, obsyp a zásyp:

Je součástí technického řešení flexibilní konstrukce a bude provedena dle technologického postupu dodavatele flexibilní konstrukce. V soupisu prací je uveden jako zásyp zeminou, v této položce musí zhotovitel ocenit zásyp materiály dle TP výrobce OK.

Obsyp musí být pravidelně zhutňován po obou stranách ocelové konstrukce. Maximální rozdíl ve výšce obsypu na obou bocích může být max. 30cm.

3.5.6. Příslušenství

Izolace

V násypu nad nosnou konstrukcí bude provedena plovoucí hydroizolace z těsnicí fólie HDPE tl. 1,5mm.

Římsy

Na mostě nejsou navrženy, přesýpaný most.

Vozovka

Je součástí silničního objektu.

Záchytné zařízení

Svodidla jsou součástí silničního objektu. Nad mostním objektem bude provedeno atypické kotvení sloupků svodidel – kotvení na hloubku 70cm (zkrácené sloupky do betonového bloku). Týká se vždy dvou sloupků na každé straně.

Nad čely tubusu je na obou čelech navrženo ocelové dvoumadlové trubkové zábradlí pro zamezení pádu osob. Zábradlí bude provedeno dle vzorového listu VL4 501.51 98 12.

Dilatace

Na přesýpaném mostě není navržena.

Evidenční značky

Z obou stran budou před mostem osazeny tabulky s evidenčním číslem mostu.

Měřicí body

Nejsou požadovány.

Úpravy pod mostem, odláždění svahů

Svahy násypového tělesa v místě propustku budou opevněny lomovým kamenem do betonu ve sklonu 1:1,5 až 1:1,75. Vně tubusu bude dlažba opřena o základové pasy z prostého betonu 800 x 400mm nebo do betonových prahů na čelech odláždění kynety – viz dále.

Pod novým mostem bude vydlážděna kyneta z lomového kamene. Na vtoku pod most a za mostem bude odláždění ochráněno proti podezření betonovými prahy 800 x 400mm.

Použit bude lomový kámen nepravidelného tvaru s lícovou plochou lomově rovnou, třídy II dle TP 192. Nasákavost max. 3%, pevnost v tlaku min. 80MPa, nepravidelná vazba nadivoko. Dlažba bude mít charakter přírodní plochy, spárování max. 35mm pod horní líc.

Navázání na stávající koryto vně prahů bude řešeno materiálem obdobným charakteru navazujícího koryta.

Terénní úpravy

Okolní terén poškozený stavebními pracemi bude upraven do původního stavu. Povrch bude včetně upravených svahů zemního tělesa ohumusován v tl. min. 10cm a zatravněn.

3.5.7. Dopravní značení:

Je součástí silničního objektu.

3.6. Materiál

3.6.1. Beton

Pro výstavbu bude použito betonu kvality podle následující tabulky:

<i>Konstrukční část</i>	<i>Třída betonu</i>	<i>Svp</i>
Betonové prahy, patky svodidel	C 25/30	XF3
Výplňový beton	C 12/15	X0
Betonové lože pro dlažbu	C 16/20n	XF1
Spárovací malta dlažby	MC 25	XF4

3.6.2. Ocelové konstrukce

Materiál nosné flexibilní konstrukce musí odpovídat certifikátu pro konstrukce montované z dílců z profilovaného plechu.

Ocelové prvky zábradlí z oceli S235 JR. Ocelové prvky svodidel budou v kvalitě materiálu dle příslušné certifikace.

Ocelové konstrukce musí splňovat požadavky TKP 19.

Protikorozní ochrana ocelových konstrukcí

Protikorozní ochrana nosné konstrukce a svodidel bude provedena dle jejich certifikace.

Protikorozní systém zábradlí navrhne výrobce v souladu s TKP 19, přílohy 19.B.P5.

Na veškeré povrchové úpravy bude zhotovitelem vypracován technologický postup s definicí jednotlivých konkrétních hmot, jejich materiálovými listy a certifikáty. Tento postup bude předložen investorovi a stavebnímu dozoru k odsouhlasení.

Ocelové konstrukce budou namontovány s povrchovou úpravou, poškozená místa (při dopravě a montáži) budou po dokončení stavebních prací opravena. Každá vrstva PKO bude provedena v jiném barevném odstínu, tak aby byla možná jejich kontrola. Odstín vrchního nátěru – bude určen investorem.

3.6.3. Ostatní

- Ochranná geotextilie: netkaná, odolnost proti proražení dle ČSN EN ISO 12236 (CBR) min. 3 kN, tloušťka po stlačení (2 kPa) dle ČSN EN ISO 9863-1 min. 3 mm.
- Izolační vrstva z HDPE fólie: pevnost v tahu min. 20 kN/m a protažení min. 20 % v obou směrech.
- Drenážní trubka min. kruhové tuhosti SN 8 kN/m².

3.7. Statický výpočet

Statický výpočet bude součástí dodávky certifikované nosné konstrukce. Bude proveden pro zatížení uvedené výše v kap. 1.3.

3.8. Hydrotechnické posouzení

Hydrotechnický výpočet provedený v rámci DÚR prokázal schopnost propustku provést průtok odpovídající Q₁₀₀.

3.9. Zatížitelnost

Bude stanovena v rámci realizace pro konkrétní vybranou konstrukci.

4. Provádění

4.1. Výstavba objektu

Předpokládá se zahájení výstavby objektu společně se zahájením rekonstrukce přilehlého úseku silnice. Průběh přestavby mostu na propustek bude koordinován s rekonstrukcí silnice. Silnice bude rekonstruována za úplné uzavírky. Doprava bude vedena po objízdné. Detailněji řešeno v samostatném objektu stavby.

4.2. Postup výstavby

Předpokládá se následující postup výstavby:

- provede se frézování vozovky (součást silničního objektu)
- demolice stávajícího mostu
- zemní hrázky před a za mostem, provizorní obtok
- dotěžení stavební jámy, přejímka, úprava základové spáry
- provedení podloží tubusu
- montáž ocelové konstrukce
- obsyp a zásyp spodní části ocelové konstrukce
- vybudování kynety uvnitř mostu

- převedení vodoteče do mostu
- dokončení obsypu a zásyp
- odláždění svahů, instalace zábradlí
- vozovka, svodidla (součást silničního objektu)
- terénní úpravy a dokončovací práce

Celková doba výstavby se předpokládá 3 měsíce. Podrobný harmonogram prací zpracuje vybraný zhotovitel.

4.3. Opatření pro omezení vlivu hluku a prašnosti

Přestože je stavba v extravilánu, je potřeba přijmout účinná opatření pro omezení hlučnosti a prašnosti při provádění. Bude se jednat zejména o následující opatření:

- Požívané stroje a mechanismy musí splňovat hlukové a emisní limity.
- U všech strojů musí být během prací důsledně používáno zakrytování, pokud je jejich součástí.
- Při pracích, kde vzniká větší množství prachu (bourací práce, broušení apod.) bude prováděno důsledně kropení, aby ne docházelo k volnému šíření prachových částic.
- Stavební činnost bude lokalizována do prostoru staveniště.
- Práce působící hluk a prašnost budou minimalizována na nezbytné minimum pro provedení stavebního díla.
- Stroje budou ihned po použití vypínány, aby zbytečně nezatěžovaly okolí hlukem a emisemi.

4.4. Ochrana zdraví a bezpečnost pracovníků při výstavbě

Při realizaci stavby musí být dodržovány veškeré zákonné a podzákonné právní a ostatní předpisy upravující bezpečnost a ochranu zdraví při práci a protipožární ochranu (BOZP a PO), aktuálně platné v době realizace práce.

V závislosti na rozsahu stavby, typu konstrukce a technologii musí investor stavby:

- určit koordinátora BOZP pro realizaci stavby,
- doručit oznámení o zahájení prací na Oblastní inspektorát práce a
- zajistit vypracování a případné aktualizace plánu BOZP.

Povinnosti zhotovitele stavby v oblasti BOZP a PO vůči investorovi a koordinátorovi BOZP stanovují příslušné předpisy. Mezi povinnostmi patří především:

- předání informací o rizicích a zvýšeném požárním nebezpečí vznikajícím při zvolených technologických postupech,
- zajištění součinnosti při vyhodnocování možných rizik a
- uplatňování přijatých (organizačních, technologických apod.) opatření.

Před zahájením prací je nutné prověřit, zda pro konkrétní pracoviště nejsou nutná zvláštní bezpečnostní opatření, školení, případně zda není třeba zajistit další specifické podmínky (např. při práci v ochranném pásmu třetí strany).

O všech agendách a sjednaných podmínkách týkajících se BOZP a PO musí být vedena příslušná dokumentace.

Vybrané právní a ostatní předpisy:

- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce,
- zákon č. 309/2006 Sb., zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci,
- zákon č. 133/1985 Sb., zákon o požární ochraně,
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích,
- nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky,
- nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci,
- nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu,
- nařízení vlády č. 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů.

5. Další stupně projektové dokumentace

Tato dokumentace slouží výhradně pro výběr zhotovitele. Pro vlastní realizaci je nutno vypracovat RDS, kterou zajistí vybraný zhotovitel.

Pro výrobu konstrukcí a technologické operace (flexibilní ocelová konstrukce, zábradlí, PKO apod.), kde je to potřebné je zhotovitel povinen zajistit VTD a TePř. Cena za zpracování VTD a TePř je součástí dodávky těchto konstrukcí a musí být zahrnuta v ceně položky dodávky a montáže uvedených konstrukcí.

Zhotovitel je povinen již v rámci zpracování nabídky se seznámit s místními podmínkami včetně ztížení prací v souvislosti s klimatickými podmínkami. Náklady na veškeré ztížení pracovních podmínek je povinen zahrnout do cen položkových prací, jichž se ztížení týká.

Po dokončení stavby je zhotovitel povinen zajistit mj. též dokumentaci skutečného provedení stavby (DSPS) včetně stanovení zatížitelnosti nové konstrukce a nový mostní list.

Před uvedením mostu do provozu bude provedena 1. hlavní prohlídka mostu.

6. Přílohy

- mostní list

Ing. Martin Kudrnáč
listopad 2023

MOSTNÍ LIST:

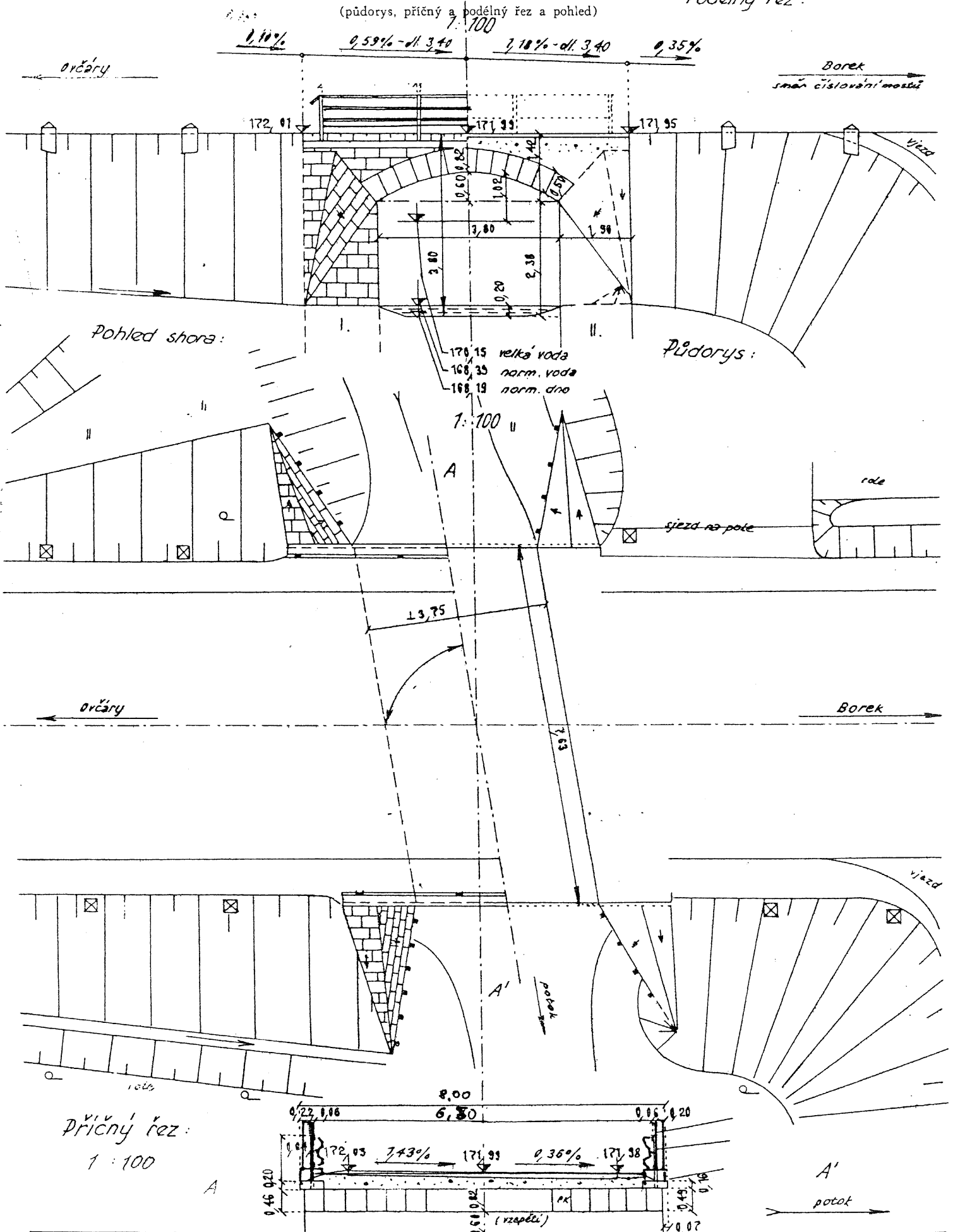
1. Název mostu: most přes potok u obce Dřísy		Evidenční čís. mostu: 331-005	
2. Předmět přemostění nebo převedení (překážka): potok		Rok postavení:	
3. Dálnice nebo silnice: silnice č. 331 km: stejně jako dříve		Zatížitelnost: a) normální: 45 b) výhradní: 90 c) výjimečná: 122 d) most navržen pro zatížení:	
4. Katastrální obec: Dřísy 5. Okres: Mělník 6. Kraj: Středočeský		7. Udržovatel: OSS Mělník	
8. Počet otvorů: 1		9. Světlost otvorů: kolmá: 3,80 šikmá: -	
10. Délka přemostění: 3,80		11. Rozpětí polí: neuvádí se 12. Šikmost mostu: -	
13. Podrobný popis nosné konstrukce: Klenba eliptická z kvádrů s ŽB roznášecí deskou a torkretem. d.m. = 7,60 i. = 8 pl. = 61 m² Stavební výška: 0,82 Úložná výška: neuvádí se			
14. Opěry: Počet 2 Výška: I-II=2,38+1,42		Délka: I-II=7,63 Tloušťka: I-II=1,50 Druh a materiál: plné, z PK, přecházející do klenby z téhož mater.	
15. Ostatní podpěry:		Počet: - Délka: - Tloušťka: - Výška: - Druh a materiál: -	
16. Prostorová úprava: Volná šířka mostu (podjezdu): 7,07 6,50 Šířka mezi zvýšenými obrubami: -		Šířka chodníků: - Volná výška nad vozovkou: - neomezeno	
17. Vozovka a chodníky: Druh vozovky: střední živičná, tl. 10cm Druh zpevněné části krajnice: - Druh chodníků: - Zábradlí: dvojitě ocel. svodidlo typ NHKG			
18. Výška mostu nad terénem: 3,80			
19. Výška spodní hrany konstrukce nad vel. vodou: 1,02		Normální hloubka vody: 0,20	
20. Různá zařízení na mostě: -		Výkresy mostu: -	
21. Stavební stav: Dobrý HK-III./04 SS-III./04			
22. Správní údaje: GEN. OPRAVA v. 1985, NAD KLENBOU ŽIV. DESKA, ZÁBRADL. SVODIDLO, NÁSTŘIK TORKRETEM, PŘEVZATA PUV. ZATÍŽITELNOST - ZÁSOB STANOVENÍ NEZJISTEN Top. mapa 1 : 10 000 HP-04			
23. Reprodukční pořizovací hodnota (RPH) výchozí: 118 221,80		Kčs	
Úprava: (stručný popis)			
Nová RPH:		datum Kčs datum Kčs datum Kčs	

Pohled:

SCHEMATICKÝ NÁČRT MOSTU:

(půdorys, příčný a podélný řez a pohled)

Podélný řez:



Mostní list	datum	podpis	Mostní list	datum	podpis
vypracoval	20.1.1971	Pirkl Jan	doplnil	06/88	
doplnil	16.10.85		doplnil	06/88	

80 90 01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12