

Akce:

LÁVKA PRO PĚŠÍ A CYKLISTY PŘES LABE MEZI KOSTOMLATY NAD LABEM A HRADIŠTKEM – PD

Investor:



KRAJSKÁ SPRÁVA A ÚDRŽBA SILNIC
STŘEDOČESKÉHO KRAJE
ZBOROVSKÁ 81/11, 150 21 PRAHA 5

Souřadnicový systém: S–JTSK
Výškový systém: Bpv

ČÁST D

Číslo zakázky:	20 258 00	HIP:	Ing. David DVOŘÁČEK	 Praha 4, Bezová 1658, 147 14 tel: +420 244462219 fax: +420 244461038
Schválil:	Ing. Václav HVÍZDAL		720951172, ddv@pontex.cz	
606646680, vhw@pontex.cz		Zodp. projektant:	Ing. David DVOŘÁČEK	
			720951172, ddv@pontex.cz	
Tech. kontrola:	Ing. Milan KALNÝ	Vypracoval:	Ing. Jakub ZÍMA	
602347692, mka@pontex.cz			606098708, jzm@pontex.cz	

Objednatel:	KSÚS Středočeského kraje	Obec:	Kostomlaty nad Labem, Hradištko	Kraj:	Středočeský
Akce:	LÁVKA PRO PĚŠÍ A CYKLISTY PŘES LABE MEZI KOSTOMLATY NAD LABEM A HRADIŠTKEM – PD			Datum	Stupeň
Objekt:	SO 201 – LÁVKA PŘES LABE			3/2024	PDPS
Část:	D – STAVEBNÍ ČÁST			Souprava	Č. přílohy
Příloha:	TECHNICKÁ ZPRÁVA				1

Obsah

1	Technická zpráva	5
1.1	Identifikační údaje	5
1.2	Základní údaje o mostu	6
1.3	Zdůvodnění mostu a jeho umístění	6
1.3.1	Návaznost projektu most. obj. na předchozí dokumentaci – účel mostu a požadavky na jeho řešení	6
1.3.2	Charakter přemostované překážky	6
1.3.3	Územní podmínky	6
1.3.4	Geotechnické podmínky	7
1.4	Technické řešení mostu	7
2	Technické řešení mostu	7
2.1	Popis konstrukce mostu	7
2.1.1	Založení	7
2.1.2	Spodní stavba	7
2.1.3	Nosná konstrukce	8
2.1.4	Ložiska	8
2.1.5	Mostní závěry	8
2.1.6	Tlumiče kmitání	8
2.2	Vybavení mostu	9
2.2.1	Vozovka a izolace	9
2.2.2	Římsy	9
2.2.3	Odvodňovače	9
2.2.4	Odvodnění za opěrami	9
2.2.5	Zábradlí	9
2.2.6	Schodiště, dlažba	9
2.2.7	Elektroinstalace	9
2.2.8	Bludné proudy	9
2.2.9	Inženýrské sítě	10
2.2.10	Letopočet	10
2.2.11	Přechodová oblast	10
2.2.12	Vegetační úpravy	10
2.3	Statické a hydrotechnické posouzení	10
2.4	Cizí zařízení na mostě	10
2.5	Řešení antikorozní ochrany a bludné proudy	10
2.6	Požadované podmínky a měření sedání (měření a monitoring)	10
2.6.1	Požadované zatěžovací zkoušky	11
2.7	Výstavba mostu	11
2.7.1	Postup a technologie stavby mostu	11
2.7.2	Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby (přístupy, přírůdky el. energie, skladovací plochy, montážní a pomocné plochy, montážní a pomocné konstrukce, ...)	11
2.7.3	Související (dotčené) objekty stavby	12

2.7.4	Vztah k území (inženýrské sítě, ochranná pásma, omezení provozu apod.)	12
2.7.5	Požadavky na mikrosítě	13
2.8	Přehled provedených výpočtů	13
2.8.1	Vytyčovací údaje	13
2.8.2	Prostorové uspořádání a geometrie mostu	13
2.8.3	Statický výpočet základů, spodní stavby, nosné konstrukce	13
2.8.4	Hydrotechnické výpočty	13
2.9	Řešení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	13

1 Technická zpráva

1.1 Identifikační údaje

Stavba:	Lávka pro pěší a cyklisty přes Labe mezi Kostomlaty a Hradištěm - PD
Číslo objektu:	SO 201
Název objektu:	SO 201 – Lávka přes Labe
Katastrální území:	Kostomlaty nad Labem [670626], Hradiště u Sadské [647519]
Obec:	Kostomlaty nad Labem [537331], Hradiště [537179]
Kraj:	Středočeský
Objednatel:	KSÚS Středočeského kraje, p. o. Zborovská 11, 150 21 Praha 5 IČ 00066001, DIČ CZ00066001
Investor:	KSÚS Středočeského kraje, p. o. Zborovská 11, 150 21 Praha 5 IČ 00066001, DIČ CZ00066001
Uvažovaný správce:	KSÚS Středočeského kraje, p. o. Zborovská 11, 150 21 Praha 5 IČ 00066001, DIČ CZ00066001
Projektant:	Pontex s.r.o. Bezová 1658, 147 14 Praha 4 IČ 40763439, DIČ CZ40763439 Hlavní inženýr projektu: Ing. David Dvořáček
Pozemní komunikace:	cyklostezka
Body křížení:	
– potahová stezka:	$y_{JTSK} = 704080.353$, $x_{JTSK} = 1039234.053$
– křížení s vodotečí Labe:	$y_{JTSK} = 704051.688$, $x_{JTSK} = 1039185.473$
– cyklostezka Nymburk – Čelákovice:	$y_{JTSK} = 704023.996$, $x_{JTSK} = 1039138.543$
Staničení:	Lokální staničení trasy
– podpěra 1	km 0.080117
– podpěra 2	km 0.087617
– podpěra 3	km 0.097617
– podpěra 4	km 0.105117
– podpěra 5	km 0.229117
– podpěra 6	km 0.236617
– podpěra 7	km 0.246617
– podpěra 8	km 0.254117
Volná výška:	–
Volná výška podjezdu:	4.750 m nad potahovou stezkou a cyklostezkou
Volná plavební výška:	7.750 m v místě plavebního profilu

1.2 Základní údaje o mostu

<i>Charakteristika lávky:</i>	trvalá visutá lávka, hlavní pole zavěšené na ocelových lanech, vedlejší pole vetknuta do spodní stavby, lávka o sedmi polích, ve vrcholovém oblouku podélně předpjatá nosná konstrukce, zavěšená na ocelových lanech, tvořena příčným betonovým segmentem, masivní tížné opěry, betonový pylon, betonové pilíře, hlubinné založení,
<i>Délka přemostění:</i>	173.000 m
<i>Délka lávky:</i>	210.750 m
<i>Délka nosné konstrukce:</i>	174.000 m
<i>Rozpětí jednotlivých polí:</i>	
– pole 1:	7.500 m
– pole 2:	10.000 m
– pole 3:	7.500 m
– pole 4:	124.000 m
– pole 5:	7.500 m
– pole 6:	10.000 m
– pole 7:	7.500 m
<i>Šikmost lávky:</i>	
– opěra 1:	100 g
– opěra 8:	100 g
<i>Volná šířka lávky:</i>	3.0 m
<i>Šířka lávky:</i>	5.0 m
<i>Výška lávky:</i>	cca 24.5 m
<i>Stavební výška:</i>	0.5 m
<i>Plocha nosné kce lávky:</i>	870.0 m ²
<i>Zatížení a zatížitelnost lávky:</i>	lávka navržena podle ČSN EN 1991-2, na zatížení dopravou (dav chodců, vozidla IZS).

1.3 Zdůvodnění mostu a jeho umístění

1.3.1 Návaznost projektu most. obj. na předchozí dokumentaci – účel mostu a požadavky na jeho řešení

Stupeň PDPS je dalším stupněm projektové dokumentace k zamýšlené výstavbě lávky. Lávka má vydané územní rozhodnutí a je zahájeno stavební řízení.

Projektová dokumentace řeší výstavbu lávky přes Labe. Komunikace u lávky řeší SO 101. Výstavba lávky je navržena z důvodu zlepšení obslužnosti v místě budoucí lávky.

1.3.2 Charakter přemostované překážky

Lávka převádí cyklorasu přes řeku Labe. Lávka spojuje cyklotrasu 2 (EV4) a modrou turistickou trasu s cyklotrasou 2a.

1.3.3 Územní podmínky

Most se nachází v extravilánu v těsném sousedství obcí Kostomlaty nad Labem a Hradiště.

V oblasti stavby se nacházejí různé inženýrské sítě. Jedná se o:

- podzemní vedení NN – ČEZ Distribuce, a. s.,
- nadzemní vedení NN – ČEZ Distribuce, a. s.,

Stavba se nachází v záplavovém území. Předmětné území není poddolováno.

Přístup na stavbu je možný ze stávajících cyklostezek.

1.3.4 Geotechnické podmínky

Geotechnický průzkum byl proveden. Závěry průzkumu jsou uvedeny v samostatné příloze této projektové dokumentace.

1.4 Technické řešení mostu

2 Technické řešení mostu

Jedná se o vistou konstrukci. Nosnou konstrukci tvoří ocelová nosná lana, ocelové závěsy a betonová mostovka z UHPC.

2.1 Popis konstrukce mostu

2.1.1 Založení

Založení mostu je hlubinné. Pod základovými bloky pylonů, pilířů, opěr a kotevních bloků jsou umístěny piloty průměru 0.8 m. Piloty na pylonech jsou umístěny ve třech řadách, na pilířích v jedné řadě, na opěrách ve dvou řadách a na kotevním bloku ve čtyřech řadách. V každé řadě jsou celkem pět pilot pro pylon, dvě piloty pro jeden pilíř a opěru a pět pilot pro kotevní blok. Délka pilot je proměnná v závislosti na geologickém profilu v místě základů. Piloty jsou vetknuty do horniny R4. Pod každým základem bude na jedné z pilot provedena zkouška integrity CHA.

Pod základovými kotevních bloků jsou umístěny zemní kotvy. Zemní kotvy jsou umístěny ve třech řadách. V každé řadě je šest zemních kotev. Délka zemních kotev je proměnná v závislosti na geologickém profilu v místě základů. Zemní kotvy jsou ukončeny v hornině R4. Na každém kotevním bloku bude na jedné z kotev umístěn senzor pro monitoring síly v kotvě.

Základové jámy jsou částečně svahované ve sklonu 1:1, částečně pažené. Pažení je navrženo u pylonů. Pažení je navrženo ze štětovnic, které budou opatřeny rozpěrami. Po dokončení budou štětovnice zaříznuty 0.5 m pod povrchem.

Základové jámy budou vybaveny čerpacími jímkami. Voda z čerpacích jímek bude přečerpávána mimo základové jámy.

2.1.2 Spodní stavba

Opěry jsou železobetonové monolitické stěnové. Do dříků opěr jsou na vnějších stranách vetknuta podélná křídla. Křídla jsou vetknuta do dříků opěr a částečně opatřena základovým blokem.

Výška dříku opěr je 5.0 m. Šířka dříku opěr je 1.25 m. Celková délka dříku na opěru je 5.0 m. Délka křídel na opěrách je 6.0 m. Tloušťka křídel je 0.5 m.

Výška základového bloku obou opěr je 1.0 m, šířka bloku na opěře je 5.5 m. Šířka bloku pod křídly je 1.5 m.

Základové bloky pilířů jsou tvořeny bloky o půdorysném rozměru 2.0 x 3.0 m. Výška bloků je 1.5 m. Stojny pilířů mají půdorysný rozměr 0.5 x 0.5 m. Výška stojek je proměnná od 5.0 do 5.5 m.

Základové bloky pylonů jsou tvořeny bloky o půdorysném rozměru 5.0 x 11.0 m. Výška základových bloků je 1.5 m. Do základů jsou vetknuty betonové pylony tvaru "A" jsou výšky 25.0 m. Půdorysný rozměr pylonu je proměnný od 2.5 x 1.5 m do 1.0 x 1.5 m. Pod nosnou konstrukcí a v místě sedel jsou pylony spojeny táhlem, zajišťující jejich tvar. Pylon lze alternativně provést z prefabrikované konstrukce.

Základové bloky kotevních bloků jsou tvořeny bloky o půdorysném rozměru 12.0 x 16.0 m. Výška bloků je 1.5 m. Kotevní bloky mají půdorysný rozměr 5.5 x 1.5 m. Výška bloku je 1.5 m. Kotevní bloky tvoří protiváhu nosné konstrukce zavěšené na nosných lanech.

2.1.3 Nosná konstrukce

Nosnou konstrukci tvoří dvojice ocelových nosných lan, ocelové závěsy a betonová mostovka z UHPC dle TP 267. Lávka je situována v levotočivém oblouku v polích 1 až 3. Poloměr oblouku je 25.0 m. Hlavní pole a pole 5 až 7 jsou v přímé. Niveleta na lávce je ve vrcholovém oblouku o poloměru 1100.0 m. Podélné vedení na lávce je symetrické. Šířka lávky je 5.0 m, průjezdná šířka je 3.0 m. Příčný sklon na lávce je dostředný ve sklonu 2.0 %. Rozpětí hlavního pole je 124.0 m. Celková délka přemostění 174.0 m.

Ocelová nosná lana jsou navržena o minimálně ploše 2x8250 mm², modulu pružnosti 160 GPa, mezi pevnosti v tahu 1500 MPa. Délka hlavního nosného lana je 211.6 m. Ocelové závěsy jsou navrženy o minimálně ploše 600 mm², modulu pružnosti 140 GPa, mezi pevnosti v tahu 1300 MPa. Délka ocelových závěsů je proměnná od 0.6 do 15.8 m. Ocelové závěsy musí umožňovat jejich rektifikaci.

Betonová mostovka je navržena z prefabrikátu z UHPC dle TP 267. Rozměr typického prefabrikátu je 8.0 m, šířka 5.0 m. Tloušťka prefabrikátu v místě desky 70 mm. Prefabrikát je opatřen trámy v podélném směru a žebry v příčném směru. Celkově je navrženo 21 prefabrikátů. Betonová mostovka v hlavním poli je předepnuta pomocí dodatečné předpínací výztuže. Ve vedlejších polích s ohledem na půdorysné vedení lze alternativně provést mostovku z monolitického betonu obdobných vlastností.

2.1.4 Ložiska

Nosná konstrukce je na pylonu osazena na dvojici hrncových ložisek. Jedná se o podélně posuvná ložiska. Ložiska budou z důvodu vyměnitelnosti opatřena zdvojenou horní i dolní deskou, horní deska bude kotvená. Ložiska budou opatřena měrkou pohybu a možností osadit libelu.

2.1.5 Mostní závěry

Na obou opěrách jsou navrženy povrchové mostní závěry. Rozsah mostních závěrů +/-160 mm.

2.1.6 Tlumiče kmitání

Na pohledu nosné konstrukce je navržena dvojice laděných hmotnostních tlumičů. Tlumiče jsou navrženy do čtvrtin rozpětí hlavního pole. Kmitající hmotnost do 2000 kg, vlastní frekvence do 2.0 Hz.

2.2 Vybavení mostu

2.2.1 Vozovka a izolace

Na mostě se uvažuje s provozem koní, viz požadavky stavebního povolení. Na mostovce je navržena vozovka z litého asfaltu v tloušťce 50 mm. Litý asfalt bude opatřen výztužnými textiliemi.

MA 16 IV, PmB 25/55-60	50 mm	ČSN 736122, ČSN EN 13108-6
AIP. modif.	5 mm	ČSN 736242
Pečetící nátěr		ČSN 736242
Celkem	55 mm	

V úsecích před a za mostem bude provedena vozovka viz SO 101.

2.2.2 Římsy

Římsy nejsou navrženy. Nášlap 50 mm je tvořen nosnou konstrukcí.

V trámech nosné konstrukce je navržena dvojice chrániček.

2.2.3 Odvodňovače

V ose lávky jsou navrženy odvodňovače velikosti 200 x 200 mm. Odvodňovače jsou vyústěny pod nosnou konstrukci. Odvodnění izolace je uvažováno v místě odvodňovače pochozí plochy.

2.2.4 Odvodnění za opěrami

Odvodnění za opěrami je zajištěno pomocí podélného a příčného sklonu do krajnic podél komunikace.

2.2.5 Zábradlí

Na okraji mostu je ocelové zábradlí výšky 1.3 m. Zábradlí je tvořeno dvěma madly. Sloupky zábradlí jsou navrženy z otevřených profilů á 2.0 m. Madla jsou tvořena trubkovým průřezem. Výplň zábradlí je tvořena sítí s maximální velikostí oka 20 mm.

2.2.6 Schodiště, dlažba

U opěr, pilířů, pylonů a kotevních bloků není navrženo opevnění a revizní schodiště. Návrh není proveden s ohledem na umístění lávky v místě migračního koridoru biotopu vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců.

2.2.7 Elektroinstalace

Elektroinstalace není navržena.

2.2.8 Bludné proudy

Viz kap. 2.5.

2.2.9 Inženýrské sítě

Lávka nepřevádí inženýrské sítě.

2.2.10 Letopočet

Na opěrách bude umístěn letopočet výstavby. Letopočet bude proveden vlisem.

2.2.11 Přechodová oblast

Ochranný zásyp s drenážní z geotextilií ukončené v trubní drenáži a těsnicí vrstva bude provedena jak za rubem dřívů, tak i za rubem křídel. Těsnicí vrstva bude provedena z těsnicí fólie v pískovém obsypu.

Přechodová oblast bude provedena z nakupovaného materiálu. V případě, že stávající materiál z přechodové oblasti bude vyhovovat požadavkům předpisů, lze ho po odsouhlasení objednatelem zpětně použít. Nevyhovující stávající materiál lze po odsouhlasení objednatelem zpětně použít po zlepšení např. vápněním.

2.2.12 Vegetační úpravy

Vegetační úpravy jsou součástí SO 801.

2.3 Statické a hydrotechnické posouzení

Viz kap. 2.8.

2.4 Cizí zařízení na mostě

Cizí zařízení na lávce není navrženo. V lávce budou osazeny dvě rezervní chráničky inženýrských sítí.

2.5 Řešení antikorozi ochrany a bludné proudy

Jsou navržena ochranná opatření 3. stupně dle TP 124. Jedná se o primární s sekundární ochranu omezujících vliv bludných proudů s provařením výztuže, zhotovení jiskřišť v místě podpor.

2.6 Požadované podmínky a měření sedání (měření a monitoring)

Most bude osazen měřickými značkami na spodní stavbě a na nosné konstrukce. Zaměření značek bude provedeno:

- během realizace stavby po dokončení významných fází výstavby (dokončení spodní stavby, osazování prefabrikátů nosné konstrukce, apod.)
- po dokončení realizace stavby.

Rozsah zaměřování bude upřesněn v realizační dokumentaci stavby.

Měřičské značky budou umístěny na pylonech a nosné konstrukci. Na každém pylonu jsou navrženy 4 měřičské značky, na nosné konstrukci je navrženo 10 značek. Celkem je navrženo 28 měřičských značek.

2.6.1 Požadované zatěžovací zkoušky

S ohledem na typ konstrukce je navržena zatěžovací statická a dynamická zkouška.

2.7 Výstavba mostu

2.7.1 Postup a technologie stavby mostu

Mostovka v hlavním poli bude osazována pomocí montážní lan, která budou kotveny k pylonům. Provedení výkopových prací, zhotovení pilot, základů a pilířů bude probíhat z přílehlých pozemků.

Předpokládá se následující postup prací:

- zhotovení štětovnic u pylonů,
- provedení výkopových prací,
- zhotovení pilot,
- zhotovení základů pylonů, pilířů a opěr,
- zhotovení pylonů, pilířů a opěr,
- zhotovení zemních kotev kotevního bloku,
- zhotovení kotevních bloků, pylonů, pilířů a opěr,
- zásyp výkopových jam,
- osazení a napnutí hlavních nosných lan,
- osazení ocelových závěsů,
- osazení ložisek,
- osazení prefabrikátů v hlavním poli (pole 4),
- osazení prefabrikátů v poli 1 až 3,
- osazení prefabrikátů v poli 5 až 7,
- předepnutí nosné konstrukce,
- osazení tlumičů kmitání,
- zhotovení pochozí izolace,
- zhotovení přechodových oblastí,
- osazení mostních závěrů,
- osazení zábradlí,
- zhotovení odláždění před a za lávkou,
- dokončovací práce.

Při realizaci objektu je především třeba zkoordinovat postup osazování prefabrikátů v hlavním poli a výstavbu betonových pylonů.

2.7.2 Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby (přístupy, přívody el. energie, skladovací plochy, montážní a pomocné plochy, montážní a pomocné konstrukce, ...)

Základní požadavky na provedení stavby jsou následující:

- Veškeré stavební práce:

- musí být v souladu provedeny s požadavky příslušné legislativy, především zákona č. 262/2006 Sb., zákona č. 309/2006 Sb a nařízení vlády č. 591/2006 Sb. v platném znění.
- musí být zkoordinovány s ostatními pracemi na staveništi. Při stavebních pracích musí být postupováno v souladu s plánem BOZP.
- smějí být provedeny pouze na základě v předstihu zpracovaného a odsouhlaseného technologického postupu.
- smějí být zahájeny pouze, pokud k tomu byl odpovědnou osobou vydán písemný příkaz a pokud bylo pracoviště vybaveno pomocnými konstrukcemi, materiálem a pomůckami stanovenými v technologickém postupu.
- Při realizaci stavebních prací nesmí dojít k:
 - k ohrožení provozu na cyklostezkách,
 - k zanesení říčního koryta řeky Labe,
 - k poškození inženýrských sítí v oblasti stavby.
- Betonáž nosné konstrukce musí být provedena s výškovou přesností $\pm 10 \text{ mm}$. Broušení nebo zalévání při vyrovnání horního povrchu NK není na základě požadavku investora povoleno.

Specifické požadavky na provedení stavby jsou uvedeny v samostatné příloze projektové dokumentace.

2.7.3 Související (dotčené) objekty stavby

- SO 101 – Cyklostezka u lávky
- SO 102 – Cyklostezka na levém břehu
- SO 201 – Lávka přes Labe
- SO 801 – Vegetační úpravy
- SO 901 – Údržba místních komunikací

2.7.4 Vztah k území (inženýrské sítě, ochranná pásma, omezení provozu apod.)

V oblasti stavby se nacházejí různé inženýrské sítě. Jedná se o:

- podzemní vedení NN – ČEZ Distribuce, a. s.,
- nadzemní vedení NN – ČEZ Distribuce, a. s.,

Stavbou jsou dotčena následující ochranná pásma:

Podzemní vedení elektrizační soustavy do napětí 110 kV včetně	1 m od krajního vodiče
Nadzemní vedení elektrizační soustavy s napětím nad 1 kV a do 35 kV včetně	7 m od kraj. vodiče pro vodiče bez izolace, 2 m od kraj. vodiče pro vodiče s izolací základní, 1 m od kraj. vodiče pro závěsná kabelová vedení

Výše zmíněná ochranná pásma jsou definována v těchto předpisech:

- zákon č. 127/2005 Sb., zákon o elektronických komunikacích,

Doprava na cyklotrasách bude při většině stavebních pracích přerušena. Budou vyznačeny obchozí trasy.

V rámci výstavby budou respektovány polygonové a další geodetické body. Za tímto účelem bude před zahájením stavebního řízení provedeno protokolární vytyčení a stanovení způsobu jejich ochrany.

Stávající plavební značení a vázací prvky musí zůstat zachovány. Stavbou nesmí dojít k poškození či odstranění stávajících součástí vodní cesty (opevnění břehů, pobřežní obslužné cesty vodního toku, plavebních znaků plovoucích či břehových, kilometráže vodní cesty, vyvazovacích zařízení, vodních částí atd.), kterých se nedotkne vlastní stavba.

Po dobu provádění prací budou 100.0 m nad a pod lávkou osazeny břehové signální znaky B.8 „Příkaz zachovat zvláštní pozornost“ a C.4 „Omezení v plavbě, s nímž je nutno se seznámit“, kde bude proveden odkaz na probíhající práce. Základní rozměr signálních znaků bude 1.0 m x 1.0 m. Signální znak bude umístěn na ocelovém sloupku. Dolní okraj signálního sloupku bude ve výšce 2.1 m nad okolním terénem.

Vzhledem k nedaleké zástavbě je nutné omezit negativní vlivy stavební činnosti na okolí. Budou použity stavební mechanismy s nízkou hlučností. Hlučné práce budou přednostně prováděny v pracovních dnech od 8.00 do 18.00. Budou přijata opatření omezující prašnost stavebních prací.

2.7.5 Požadavky na mikrosítě

Požadavky na mikrosítě nejsou.

2.8 Přehled provedených výpočtů

2.8.1 Vytyčovací údaje

Vytyčovací body viz samostatná příloha této projektové dokumentace.

2.8.2 Prostorové uspořádání a geometrie mostu

Prostorové uspořádání lávky vychází z uspořádání převáděné cyklostezky. Cyklotrasa je provedena ve funkční třídě D2.

Geometrie lávky vychází z navazujících úseků komunikace.

2.8.3 Statický výpočet základů, spodní stavby, nosné konstrukce

Byl proveden statický výpočet v rozsahu odpovídajícím stupni projektové dokumentace. Výpočtem bylo ověřeno založení mostu, byly posouzeny rozhodující průřezy spodní stavby a nosné konstrukce. Statický výpočet viz samostatná příloha projektové dokumentace.

2.8.4 Hydrotechnické výpočty

Objekt přemostňuje vodoteč avšak negativně neovlivňuje průtok vodoteče. Žádná z konstrukcí nezasahuje do průtočného profilu Q_{100} . Hydrotechnický výpočet nebyl proveden.

2.9 Řešení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Celá stavba lávky je řešena jako bezbariérová.

Vypracoval: Ing. Jakub Zíma
13. 1. 2025