


2	11/2024	ČISTOPIS	Ing. Pavel Rándl	Ing. Petr Nehasil
1	08/2024	KONCEPT	Ing. Pavel Rándl	Ing. Petr Nehasil
Č.	Datum	Popis	Vypracoval	Schválil
REVIZE				

Souřadnicový systém S-JTSK, Výškový systém Bpv

Objednatel:	<div><div><b>Středočeský kraj</b> <b>Zborovská 81/11,</b> <b>150 21 Praha 5</b></div><div><b>Středočeský kraj</b></div></div>
-------------	---

Navrhl/vypracoval: Ing. Pavel Raindl	Zodpovědný projektant: Ing. Petr Nehasil	Zhotovitel:  Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.   Národní 984/15 110 00 Praha 1 +420 221412800
Technická kontrola: Ing. Petr Nehasil	Hlavní inženýr projektu: Ing. Martin Daniel	

Kraj: Středočeský kraj	Čís.sm.obj.:	S-0453/DOP/2017
Katastrální území: Kamberk [793124], Laby [683442], Louňovice pod Bláníkem [687375]	Čís.akce:	399220
Akce:  <b>II/125 Louňovice - Kamberk</b>	Datum:	08/2024
	Formát:	-
	Měřítko:	-
	Část: <b>D.2.1 SO 201 - Most ev. č. 125 - 008 v km 4,440</b>	Stupeň: <b>PDPS</b>
Příloha: <b>Technická zpráva</b>	Číslo přílohy: <b>D.2.1.1</b>	

## SO 201 Most ev.č. 125-008 v km 4,440

## Obsah

1	Identifikační údaje mostu.....	3
2	Základní údaje o mostu .....	4
3	Zdůvodnění mostu a jeho umístění .....	4
3.1	Návaznost projektové dokumentace mostního objektu na předchozí dokumentaci, účel mostu a požadavky, podklady na jeho řešení .....	4
3.2	Charakter přemostované překážky - převáděné komunikace .....	5
3.2.1	Údaje o hlavní trase II/125 (SO 101) .....	5
3.2.2	Údaje o vodním toku .....	5
3.3	Územní podmínky .....	5
3.4	Geotechnické podmínky .....	5
4	Technické řešení mostu .....	6
4.1	Popis stávající nosné konstrukce mostu .....	6
4.2	Popis nové nosné konstrukce mostu .....	6
4.3	Údaje o založení a spodní stavbě mostu.....	6
4.4	Vybavení mostu .....	7
4.4.1	Vozovka a izolace .....	7
4.4.2	Okraje mostu .....	7
4.4.3	Odvodnění .....	7
4.4.4	Úpravy pod a kolem mostu.....	7
4.4.5	Další vybavení mostu.....	7
4.5	Cizí zařízení na mostě.....	7
4.6	Řešení protikoroze ochrany, ochrany konstrukcí proti agresivnímu prostředí a bludným proudům .....	7
4.6.1	Protikoroze ochrana .....	7
4.6.2	Izolace proti vodě .....	8
4.6.3	Ochrana proti bludným proudům .....	8
4.7	Požadované podmínky a měření sedání, průhybů .....	9
4.8	Požadované zatěžovací zkoušky .....	9

5	Výstavba mostu .....	9
5.1	Postup a technologie stavby .....	9
5.2	Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby .....	10
5.3	Související (dotčené) objekty stavby .....	10
5.4	Vztah k území .....	10
6	Přehled provedených výpočtů a konstatování rozhodujících dimenzí a průřezů ..	11
6.1	Vytyčovací údaje .....	11
6.2	Prostorové uspořádání a geometrie mostu .....	11
6.3	Statický výpočet.....	11
6.4	Hydrotechnické výpočty.....	11
7	Řešení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace	11
8	Podklady .....	11
8.1	Související ČSN, předpisy, právní normy .....	11
8.2	Podklady .....	12

## 1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE MOSTU

Název stavby	II/125 Louňovice - Kamberk
Číslo objektu	201
Název mostu	Most ev.č. 125-008 v km 4,440
Evidenční číslo	125-008
Druh stavby	Rekonstrukce
Katastrální území	Laby [683442], Kamberk [793124]
Obec	Smršřov
Kraj	Středočeský
Objednatel, investor	Středočeský kraj Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5
Nadřízený orgán	Ministerstvo dopravy České republiky
Uvažovaný správce mostu	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5
Projektant (zpracovatel dokumentace)	Mott MacDonald CZ, spol. s r.o., IČ:485 88 733
Zpracovatel objektu	adresa sídla: Národní 984/15, 110 00 Praha 1 Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. Národní 984/15, 110 00 Praha 1 IČ 485 88 733
Hlavní inženýr projektu	Ing. Martin Daniel (autorizovaný inženýr ČKAIT)
Zodpovědný projektant	Ing. Petr Nehasil (autorizovaný inženýr ČKAIT)
Druh převáděné komunikace	Silnice II/125 (SO 101)
Návrhová kategorie komunikace	S6,5/60
Druh přemostované překážky	Bořkovický potok (10244884)
Bod křížení	S-JTSK: Y: 720240,000; X: 1098858,647 km 4,441 <sup>424</sup>
Staničení přemostovaných překážek	řkm 0,137
Úhel křížení	79,56°
Volná výška	neomezená

## 2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU

Charakteristika mostu	<p>Stávající stav:</p> <p>Silniční, nepohyblivý, trvalý most, přímý, kolmý, z kamenného zdiva, klenbový, přesýpaný, s neomezenou volnou výškou. Segmentová kamenná klenba o jednom poli s masivními opěrami. Založení opěr plošné.</p> <p>Nový stav:</p> <p>Silniční, nepohyblivý, trvalý most, přímý, šikmý, železobetonový, rámový, přesýpaný, s neomezenou volnou výškou. Uzavřený rám o jednom poli. Založení plošné.</p>
Délka přemostění <sup>1</sup>	2,66 m (stávající stav) 2,8 m (nový stav)
Délka mostu <sup>1</sup>	5,4 m (stávající stav) 6,4 m (nový stav)
Délka nosné konstrukce <sup>1</sup>	3,6 m (stávající stav) 3,4 m (nový stav)
Rozpětí polí <sup>1</sup>	2,66 m (stávající stav) 3,1 m (nový stav)
Šikmost mostu	kolmý most (stávající stav), pravá 79,56° (nový stav)
Volná šířka	5,82 m (stávající stav) 7,10 – 7,87 m (nový stav)
Šířka průchozího prostoru	-
Šířka mostu	12,3 m (stávající stav) 10,1 m (nový stav)
Výška mostu nad terénem	6,3 m (potok)
Stavební výška	3,5 m
Plocha nosné konstrukce mostu	12,1×3,6 = 43,6 m <sup>2</sup> (stávající stav) 10,1×3,4 = 34,4 m <sup>2</sup> (nový stav)
Zatížení mostu	Zatížení mostu dle ČSN EN 1991-2 (skupina 1)

<sup>1</sup> měřeno v ose mostu

## 3 ZDŮVODNĚNÍ MOSTU A JEHO UMÍSTĚNÍ

### 3.1 Návaznost projektové dokumentace mostního objektu na předchozí dokumentaci, účel mostu a požadavky, podklady na jeho řešení

Dokumentace navazuje na dokumentaci pro vydání stavebního povolení. Konceptně je shodná s předchozí dokumentací.

Most slouží k převedení silnice II/125 přes Bořkovický potok.

Účelem stavby je odstranění nevyhovujícího stavebně technického stavu, zlepšení možnosti údržby a zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Úsek včetně mostů bude navržen podle ČSN EN 1991-2 na skupinu pozemních komunikací 1 pro zatížení vozidlem LM1, včetně zvláštních souprav LM3. Konstrukce musí být přizpůsobena upravenému směrovému vedení a šířkovému uspořádání komunikace.

### 3.2 Charakter přemostňované překážky - převáděné komunikace

Přemostňovanou překážku tvoří Bořkovický potok.

Převáděná komunikace je hlavní trasa II/125 (SO 101).

#### 3.2.1 Údaje o hlavní trase II/125 (SO 101)

<i>Návrhová kategorie</i>	S6,5/60
<i>Směrové poměry v místě mostu</i>	Přechodnice L=20 k oblouku R= 60,0 m
<i>Výškové poměry v místě mostu</i>	klesání se sklonem 3,85 % a navazující údolnicový oblouk R=700 m
<i>Výška nivelety v místě křížení</i>	Příčný sklon jednostranný (pravostranný) 8 % 390,839 m n. m.

#### 3.2.2 Údaje o vodním toku

<i>Název toku</i>	Bořkovický potok
<i>Výška dna v místě křížení</i>	384,54 m n. m.
<i>Směrové poměry v místě křížení</i>	Přímá
<i>Výškové poměry v místě křížení</i>	Konstantní podélný sklon cca 4 %
<i>Návrhové úrovně hladin v místě křížení</i>	Návrhové hladiny nebyly stanoveny. Stávající světlost je zvětšena.

### 3.3 Územní podmínky

Mostní objekt se nachází v extravilánu na rozhraní katastrálních území Laby a Kamberk. Území je svažité směrem k toku Bořkovického potoka. Trasa silnice II/125 je vedena na násypu (cca 6,0 m). Most leží v chráněném koridoru evropsky významné lokality (EVL) Vlašimská Blanice. Most leží v CHKO Blaník a v biokoridoru RK 391.

### 3.4 Geotechnické podmínky

Z provedeného průzkumu vyplývá: Dle informací z ČGS je geologie trasy extrémně rozmanitá. V trase se vyskytují z pohledu geologické geneze hornin velmi rozdílné materiály. Vyskytují se převážně jednak metamorfované horniny (pararuly, ruly), dále pak kvartérní sedimentární - fluvialní zeminy v okolí vodotečí či deluviální sedimentární zeminy. Zeminy podloží v trase jsou rozdílného charakteru a geneze což bylo potvrzeno na hloubkových sondách při provádění průzkumu. Dle zjištění průzkumu a v korelaci s daty z ČGS v trase převládají písčité podmíněčně vhodné zeminy.

Zeminy podloží jsou v trase proměnné co do geneze a vlastností. V trase na všech hloubkových sondách byly identifikovány pouze podmíněčně vhodné zeminy. Zastižené zeminy jsou zejména podmíněčně vhodné, namrzavé až nebezpečně namrzavé písčité zeminy S3 S-F, S4 SM až po S5 SC s lokálním výskytem štěrkovitých zemin G3 G-F až G4 GM. Na provedených sondách nebyla na žádné hloubkové sondě (cca -1000 mm) zastižena neustálená hladina podzemní vody, avšak bylo zaznamenáno lokálně výrazné zvodnění vrstev v sondách provedených v poruchách.

V době odevzdání dokumentace nebyl k dispozici podrobný geotechnický průzkum.

## 4 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ MOSTU

### 4.1 Popis stávající nosné konstrukce mostu

Nosnou konstrukci mostu tvoří segmentová kamenná klenba tloušťky 0,55 m o jednom poli s masivními opěrami z kamenného zdiva. Založení opěr se předpokládá plošné. Součástí mostu jsou kolmá křídla z kamenného zdiva sledující svou výškou sklon svahu silničního tělesa.

Podle poslední hlavní prohlídky je stav mostu (spodní stavby i nosné konstrukce) hodnocen stavebním stavem III Dobrý.

### 4.2 Popis nové nosné konstrukce mostu

Nosnou konstrukci mostu tvoří prefabrikované uzavřené rámy ze železobetonu světlé šířky 2,8 m a světlé výšky 3,0 m. Tloušťka stěn se předpokládá 0,3 m. Konkrétní prefabrikát bude stanoven po výběru zhotovitele. Prefabrikát musí splňovat požadavky TKP a přenést požadované zatížení (nadmáskyp a zatížení vozidlem LM1, včetně zvláštních souprav LM3 podle ČSN EN 1991-2 na skupinu pozemních komunikací 1). Koncové rámové prefabrikáty budou vyrobeny atypické (zkosené) se železobetonovým límcem. Připouští se i provedení koncových částí nebo celé konstrukce monoliticky na staveništi.

### 4.3 Údaje o založení a spodní stavbě mostu

Založení je navrženo ve svahované jámě. Současně s výkopy bude provedeno kompletní odstranění stávající konstrukce mostu. Po odhalení základů stávajícího mostu bude vyhodnocen jejich stav a rozhodnuto o jejich případné sanaci a ponechání. Vodoteč bude během výstavby provizorně zatrubněna. Na začátku a konci provizorního převedení bude vodoteč zahrázkována podle zvyklostí zhotovitele.

Základová spára bude před položením podkladního betonu převzata odpovědným geologem stavby. Založení je navrženo plošné na vrstvě podkladního betonu na kterém bude provedena železobetonová základová deska zakončená koncovými prahy. Povrch základové desky bude zdrsněn.

Spodní stavba je vzhledem k typu konstrukce (uzavřený rám) integrována s nosnou konstrukcí. Koncové prefabrikované rámy budou zajištěny koncovými základovými železobetonovými prahy. Vzhledem k tomu, že silniční těleso v místě mostu je navrženo jako konstrukce z armované zeminy s lícními zdmi (SO 101.4), je most navržen bez křídel. Podrobnosti k armované zemině viz SO 101. Zpětné zásypy a přechodová oblast mostu budou provedeny v souladu s ČSN 73 6244.

#### 4.4 Vybavení mostu

##### 4.4.1 Vozovka a izolace

Na mostě je vzhledem k výšce přesypávky vozovkové souvrství stejné jako na silnici a je kompletně součástí SO 101. Konkrétní systém vodotěsné izolace (SVI) musí být před použitím schválen TDI. Izolace nosné konstrukce SVI1 je celoplošná z natavovaných asfaltových izolačních pásů (NAIP) s ochrannou vrstvou. Pásky jsou zataženy pod rubovou drenáž. Veškeré části konstrukce bez ochrany izolací budou na styku se zeminou ochráněny SVI2: nátěry proti zemní vlhkosti 1x asfaltovým penetračním nátěrem + 2x asfaltový nátěr SA12.

##### 4.4.2 Okraje mostu

Na vnějších okrajích mostu jsou monolitické límce, které navazují na armovanou zeminu (SO 101.4).

Zábradlí a silniční svodidla na koruně násypu jsou součástí SO 101.4.

##### 4.4.3 Odvodnění

Povrchová voda je odvedena podélným a příčným sklonem vozovky do odvodnění komunikace odkud je svedena do podcházejícího potoka.

Povrch izolace bude odvodněn pomocí drenážní vrstvy do rubové drenáže. Rubová drenáž je vyvedena na svah násypového tělesa a zaústěna do podcházejícího potoka.

##### 4.4.4 Úpravy pod a kolem mostu

V mostním otvoru bude vytvořena kyneta z betonu. Na jedné straně je v mostním otvoru vytvořena cca 1 m široká lavička tvořená nepravidelně uloženými kameny do betonu překrytými souvislou vrstvou hlinitého jílu tloušťky 5 – 10 cm. Lavička bude umístěna nad úroveň běžné hladiny potoka a před a za mostem plynule navázána na upravený terén. Před a za mostem bude zpevnění z lomového kamene do betonu lemované betonovými ukončovacími prahy. Za ukončovacími prahy bude proveden kamenný zához s proštěrkováním délky min. 1,0 m v celé šířce dna koryta.

##### 4.4.5 Další vybavení mostu

Do nosné konstrukce budou osazeny nivelační značky. Před a za mostem bude osazena nová značka s evidenčním číslem mostu.

#### 4.5 Cizí zařízení na mostě

Na mostě není žádné cizí zařízení.

#### 4.6 Řešení protikoroze ochrany, ochrany konstrukcí proti agresivnímu prostředí a bludným proudům

##### 4.6.1 Protikoroze ochrana

Součástí mostu nejsou ocelové konstrukce. Ochrana ocelových součástí vybavení mostu (značky) bude standartní pro tyto výrobky. Konkrétní systém PKO musí být před realizací schválen stavebním dozorem investora.



V pracovních a smršťovacích spárách bude procházející betonářská výztuž ochráněna epoxidovým nátěrem na délce min. 50 mm do betonu na obě strany od spáry.

Protikozozní odolnost betonu je dána složením směsi odpovídající požadovaným SVP.

#### 4.6.2 Izolace proti vodě

Izolace na objektu je navržena v celém rozsahu proti stékající vodě a zemní vlhkosti.

Veškerá hydroizolační souvrství budou prováděna na připravený podklad (podle technologického předpisu – bezpodmínečně musí být povrch zbaven volných nečistot, mastnot, organických rozpouštědel apod.). Přípravná vrstva bude definována účelem. Penetrační nátěry jsou nedílnou součástí konkrétního systému vodotěsné izolace. Pokud je však pro zrání betonového podkladu před aplikací izolačního systému k dispozici jen omezená doba (méně než 21 dní), je nutno použít penetračně adhezni nátěr na bázi nízkoviskózních pryskyřic.

Nosná rámová konstrukce bude izolována na rubech izolací proti stékající vodě a zemní vlhkosti s měkkou ochrannou vrstvou. Kotvení izolace na límci bude provedeno podélným páskem z austenitické korozivzdorné oceli kvality A2 tloušťky 5 mm a šířky 40 mm kotveným vruty s šestihrannou hlavou do plastové hmoždinky v maximální vzdálenosti 300 mm. Utěsnění bude provedeno trvale pružným tmelem. Všechny ostatní části ve styku se zemí se ochrání proti zemní vlhkosti asfaltovými nátěry 1 x penetračním a 2 x asfaltovým.

Konkrétní hydroizolační systém musí být schválen stavebním dozorem investora. Zhotovitel vypracuje a předloží ke schválení Technologický postup provádění vodotěsných izolací včetně řešení detailů s ohledem na zvolený typ izolace.

#### 4.6.3 Ochrana proti bludným proudům

Ochrana proti bludným proudům bude provedena v souladu s TP 124. Vzhledem k situaci v okolí objektu se očekává stupeň opatření 3. podle TP 124.

### 4.7 Materiály

#### 4.7.1 Betonářská výztuž

Betonářská výztuž nových částí konstrukce je B500B podle ČSN EN 10 080, ČSN EN 1992-1-1 a ČSN 42 0139. Pro případné svařování betonářské výztuže platí TP 193.

#### 4.7.2 Beton

Stanovení tříd betonu pro jednotlivé části mostu a konstrukční prvky je provedeno podle TKP kap.18, tabulka 18b, v souladu s ČSN EN 206 a ČSN EN 1992-1-1. Kvalita použitých betonů je uvedena na výkresech.

#### 4.7.3 Dilatační a pracovní spáry

Úprava dilatačních a pracovních spár musí odpovídat VL4. Dilatační spáry budou vyplněny extrudovaným polystyrenem a na vzdušném líci uzavřeny trvale elastickou těsnicí hmotou. Na zemním líci budou těsněny podle požadavků VL4. Podle VL4 budou těsněny rovněž všechny pracovní spáry, jejichž rozmístění (pokud není uvedeno ve výkresové dokumentaci) bude odsouhlaseno před zahájením betonáže.

#### 4.7.4 Izolační systém

Izolace mostovky je navržena celoplošná z natavovaných asfaltových izolačních pásů na pečetici vrstvu. Izolační systém musí být schválen a proveden v souladu s TKP kap. 21, vč. požadavků na kvalitu povrchu nosné konstrukce pro pokládku izolace.

#### 4.7.5 Ocelové části vybavení mostu

Pro vybavení mostu je použita konstrukční ocel S235JR+N. Ochrana ocelových součástí proti korozi bude provedena v souladu s TKP kapitola 19B.

Barevné řešení poslední vrstvy prováděných nátěrů bude stanoveno investorem v rámci RDS.

#### 4.7.6 Nátěry

Ochranné nátěry nových/nově zhotovených částí konstrukce (např. římsy) budou provedeny podle požadavků VL4.

Provádění nátěrů betonových konstrukcí a použitý materiál musí být v souladu s požadavky TKP 18, resp. TKP 31.

Barevné řešení nátěrů betonových konstrukcí bude RAL 7023 – betonová šedá.

#### 4.7.7 Kámen pro dlažby

Kamenné dlažby okolo mostu (podél křídel, apod.) budou provedeny z lomového kamene tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm na šterkopiskovém podsypu tl. 100 mm dle VL4. Spárování bude provedeno cementovou maltou. Pro dlažby a těžký kamenný zához bude použit lomový kámen třída jakosti I podle ČSN 72 1860.

### 4.8 Požadované podmínky a měření sedání, průhybů

Na nosné konstrukci budou umístěny geodetické čepové značky (2 ks) umožňující sledování sedání. V rámci stavby budou výšky zaměřeny po zřízení nosné konstrukce a před uvedením do provozu.

### 4.9 Požadované zatěžovací zkoušky

Před uvedením do provozu není vzhledem k druhu konstrukce požadována statická ani dynamická zatěžovací zkouška.

## 5 VÝSTAVBA MOSTU

### 5.1 Postup a technologie stavby

Výstavba navrhovaného přemostění bude realizována s minimálním zásahem do území. Předpokládaný postup:

- Příprava území, přeložky nebo rušení sítí, odstranění vozovkových souvrství (součást SO 101)
- Výkopy a zhotovení dočasného převedení vodoteče
- Demolice stávající mostní konstrukce
- Provedení základů konstrukce
- Realizace nosné konstrukce

- Zřízení nové kynety a převedení vodoteče
- Izolace, rubové drenáže a zásyp
- Dokončovací práce

Výstavbu je nutné koordinovat se souvisejícími objekty, zejména s SO 101.

## 5.2 Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby

Přístup na staveniště bude po stávajících místních zpevněných a nezpevněných cestách. Zařízení staveniště je řešeno v ZOV stavby. Zajištění energií se předpokládá z mobilních zdrojů.

Při výstavbě je nutné respektování stávajících sítí a jejich ochranných pásem. Před zahájením prací bude ověřen výskyt sítí.

V případě montáže realizace prefabrikované varianty nosné konstrukce nebudou prefabrikáty ukládány na pískovou vrstvu.

Zásyp nosné konstrukce je nutné provádět symetricky. Maximální rozdíl výšek zásypu z obou stran je 300 mm. Zásypy budou probíhat současně s budováním silničního tělesa z armované zeminy.

Před zahájením prací bude zhotovitelem vypracován a projednán havarijní plán, povodňový plán a technologické postupy.

## 5.3 Související (dotčené) objekty stavby

V širším kontextu s předmětným stavebním objektem souvisí všechny SO stavby, zejména však:

SO 020 Příprava území

SO 101.1 Silnice II/125 – extravilán

SO 101.2 Silnice II/125 - extravilán - část opravy

SO 101.3 Silnice II/125 - extravilán - část údržby

SO 101.4 Silnice II/125 - extravilán

SO 102 Silnice II/125 - intravilán Kamberk

SO 103 Silnice II/125 - intravilán Předbořice

SO 104 Silnice II/125 - Intravilán Louňovice pod Blaníkem

SO 161 Dopravně inženýrská opatření

SO 202 Most ev.č. 125-009 v km 4.900

SO 252 Opěrná zeď v km 4.880 vpravo

SO 253 Opěrná zeď v km 4.880 vlevo

## 5.4 Vztah k území

Předmětný most je součástí komunikační sítě v okrese Benešov na trase Vlašim – Mladá Vožice. Provoz na převáděné komunikaci bude během stavby přerušen. Objízdná trasa viz DIO.

Při výstavbě je nutné zohlednit práce na stávající vodoteči a skutečnost výskytu registrovaného významné krajinného prvku v těsné blízkosti. Je nutné respektovat všechny požadavky z vydaného společného povolení.

## 6 PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

### 6.1 Vytyčovací údaje

Souřadnice jsou uvedeny na příloze „Vytyčovací schéma“.

- Souřadnicový systém: S-JTSK
- Výškový systém: Bpv

Pro vytyčení bude použita platná vytyčovací síť stavby v době vytyčování. Vytyčení podle:

- ČSN 013419 Vytyčovací výkresy staveb
- ČSN ISO 4463 1-3 (730411) měřicí metody ve výstavbě – vytyčování a měření.

Přesnost vytyčení podle:

- ČSN 730420–1 Přesnost vytyčování staveb – část 1: Základní požadavky
- ČSN 730420–2 Přesnost vytyčování staveb – část 2: Vytyčovací odchylky

### 6.2 Prostorové uspořádání a geometrie mostu

Mostní otvor je světlé šířky 2,8 m a světlé výšky 2,8 m (nad dnem potoka). Volná šířka na mostě je dána prostorovým uspořádáním silnice vedené na nadnásypu. Volná výška na mostě není omezena.

### 6.3 Statický výpočet

Pro tuto konstrukci byl proveden statický výpočet, který je v příloze D.2.1.10.

### 6.4 Hydrotechnické výpočty

Hydrotechnické výpočty nebyly vzhledem k typu a řešení konstrukce prováděny. Nová konstrukce má větší kapacitu než konstrukce stávající a nezhoršuje tedy odtokové poměry.

## 7 ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE

Vzhledem k typu konstrukce se nepředpokládá užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

## 8 PODKLADY

### 8.1 Související ČSN, předpisy, právní normy

- ČSN EN 1990 (v platném znění) Eurokód: Zásady navrhování konstrukcí
- ČSN EN 1991-1-1 (v platném znění) Eurokód 1: Zatížení konstrukcí, Část 1-1: Obecná zatížení – Objemové tíhy, vlastní tíha a užitná zatížení pozemních staveb,

- ČSN EN 1991-2 (v platném znění) Eurokód 1: Zatížení konstrukcí – Část 2: Zatížení mostů dopravou,
- ČSN EN 1992-1-1 (v platném znění) Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí – Část 1-1: Obecná pravidla a pravidla pro pozemní stavby,
- ČSN EN 1992-2 (v platném znění) Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí – Část 2: Betonové mosty – Navrhování a konstrukční zásady,
- ČSN EN 1997-1 (v platném znění) Eurokód 7: Navrhování geotechnických konstrukcí – Část 1: Obecná pravidla
- ČSN EN 73 6214 (v platném znění) Navrhování betonových mostních konstrukcí
- ČSN EN 13670 (v platném znění) – Provádění betonových konstrukcí,
- ČSN EN 10080 (v platném znění) – Ocel pro výztuž do betonu – Svařitelná betonářská ocel – Všeobecně,
- ČSN EN 206 (v platném znění) Beton – Část 1: Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda,
- ČSN 73 0037 (v platném znění) Zemní tlak na stavební konstrukce,
- ČSN 72 1006 (v platném znění) Kontrola zhutnění zemin a sypanin
- ČSN 73 6200 (v platném znění) Mosty - Terminologie a třídění,
- ČSN 73 6201 (v platném znění) Projektování mostních objektů,

Souhrnně u všech dokumentů a předpisů je myšlena jejich platnost v aktuálním (účinném) znění.

## 8.2 Podklady

- [1] Geodetické zaměření – polohopis a výskopis dotčené oblasti
- [2] Diagnostický průzkum vozovky „II/125 Louňovice – Kamberk“ (číslo zprávy P35-2018), ASLAB, spol. s r.o, Milan Beck, DiS, 06/2018.
- [3] II/125 Louňovice – Kamberk, Dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby; MotMacDonald CZ, spol. s r.o.; 11/2020.
- [4] Územní rozhodnutí, Městský úřad Vlašim, Odbor výstavby a územního plánování - č.j.: VYST 34045/21-LIH ze dne 13.10.2021 s nabytím právní moci č.j.: VYST 63990/21-LIH ze dne 22.11.2021
- [5] II/125 Louňovice – Kamberk, Dokumentace pro vydání stavebního povolení; MotMacDonald CZ, spol. s r.o.; 02/2022
- [6] Společné povolení, Městský úřad Vlašim, Odbor výstavby a územního plánování – č. j.: MVUL/ODSH/29212/2024-MaE ze dne 25.06.2024

a další podklady, normy a technické předpisy viz souhrnná technická zpráva.

Zpracoval: Ing. Pavel Raindl  
Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.