

OBSAH

| | |
|--|-----------|
| 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE MOSTU | 3 |
| 2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU | 3 |
| 2.1. STÁVAJÍCÍ MOST | 3 |
| 2.2. MOST PO STAVEBNÍ ÚPRAVĚ | 4 |
| 3. ZDŮVODNĚNÍ MOSTU A JEHO UMÍSTĚNÍ | 4 |
| 3.1. NÁVAZNOST NA PŘEDCHOZÍ STUPEŇ, ÚČEL MOSTU A POŽADAVKY NA JEHO ŘEŠENÍ | 4 |
| 3.2. CHARAKTER TRASY A PŘEMOŠTOVANÝCH PŘEKÁŽEK | 5 |
| 3.2.1. Údaje o převáděné stávající komunikaci | 5 |
| 3.2.1. Údaje o převáděné nové komunikaci | 5 |
| 3.2.2. Údaje o překážce | 5 |
| 3.3. ÚZEMNÍ PODMÍNKY | 5 |
| 3.4. STAVEBNĚ TECHNICKÝ PRŮZKUM | 5 |
| 4. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ MOSTU | 6 |
| 4.1. POPIS KONSTRUKCE MOSTU | 6 |
| 4.1.1. Popis stávajícího stavu | 6 |
| 4.1.2. Hlavní poruchy a závady | 6 |
| 4.1.3. Přípravné práce k modernizaci mostu | 7 |
| 4.2. NÁVRH STAVEBNÍ ÚPRAVY | 7 |
| 4.2.1. Popis stavebních úprav mostu | 7 |
| 4.2.2. Demolice a výkopy | 7 |
| 4.2.3. Zakládání | 7 |
| 4.2.4. Spodní stavba | 8 |
| 4.2.5. Nosná konstrukce | 8 |
| 4.2.6. Odvodnění za opěrami | 8 |
| 4.2.7. Přejížděvací oblasti | 8 |
| 4.2.8. Římsy | 8 |
| 4.2.9. Zábradlí | 8 |
| 4.2.10. Odvodnění | 9 |
| 4.2.11. Izolace | 9 |
| 4.2.12. Vozovka | 9 |
| 4.2.13. Mostní závěry | 9 |
| 4.2.14. Úpravy pod a kolem mostu | 9 |
| 4.3. ZVLÁŠTNÍ VYBAVENÍ MOSTU | 10 |
| 4.4. CIZÍ ZAŘÍZENÍ NA MOSTĚ | 10 |
| 4.5. ŘEŠENÍ PROTIKOROZNÍ OCHRANY A OCHRANA PROTI BLUDNÝM PROUDŮM | 10 |
| 4.6. POŽADOVANÉ PODMÍNKY A MĚŘENÍ | 10 |
| 4.7. POŽADOVANÉ ZATĚŽOVACÍ ZKOUŠKY | 10 |
| 5. VÝSTAVBA MOSTU | 10 |
| 5.1. POSTUP A TECHNOLOGIE STAVBY MOSTU | 10 |
| 5.2. SPECIFICKÉ POŽADAVKY PRO PŘEDPOKLÁDANOU TECHNOLOGII STAVBY | 11 |
| 5.3. SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY STAVBY | 11 |
| 5.4. VZTAH K ÚZEMÍ | 11 |
| 5.4.1. Kácení stromů a křovin | 11 |
| 5.4.2. Inženýrské sítě | 12 |
| 5.5. ZAJIŠTĚNÍ SYSTÉMU JAKOSTI | 12 |
| 5.6. DOPORUČENÍ PRO DALŠÍ STUPEŇ PD A REALIZACI | 12 |
| 5.7. PROHLÍDKY A ÚDRŽBA MOSTU | 12 |
| 6. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ | 12 |
| 6.1. VYTYČOVACÍ ÚDAJE | 12 |
| 6.2. PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ A GEOMETRIE MOSTU | 12 |
| 6.3. STATICKÝ VÝPOČET | 12 |
| 6.4. HYDROTECHNICKÉ VÝPOČTY | 13 |

| | | |
|------|--|-----------|
| 6.5. | ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE..... | 13 |
| 7. | ZÁVĚR | 13 |

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE MOSTU

| | |
|---------------------------------------|---|
| <i>Název stavby:</i> | II/105 Kamenný Přívoz, Rekonstrukce mostu ev.č. 105 – 011 přes suchou strouhu v Kamenném Přívoze |
| <i>Objekt č.:</i> | SO 201 |
| <i>Název objektu:</i> | Most ev. č. 105-011 |
| <i>Evidenční číslo mostu:</i> | 105-011 |
| <i>Obec:</i> | Kamenný přívoz (539368) |
| <i>Katastrální území:</i> | Kamenný přívoz (662879) |
| <i>Kraj:</i> | Středočeský |
| <i>Objednatel, resp. mandatář:</i> | Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p. o. Praha 5 – Smíchov, Zborovská 11, 150 21 Praha 5 IČ: 00066001, DIČ: CZ00066001 |
| <i>Investor (stavebník):</i> | Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p. o. Praha 5 – Smíchov, Zborovská 11, 150 21 Praha 5 IČ: 00066001, DIČ: CZ00066001 |
| <i>Uvažovaný správce mostu:</i> | Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p. o. Zborovská 11, 150 21 Praha 5 IČ: 00066001, DIČ: CZ00066001 |
| <i>Projektant:</i> | TUBES spol. s.r.o. K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4 IČ: 25062255 |
| <i>Hlavní inženýr projektu:</i> | Ing. Marek Pelant, tel. 226 066 421 |
| <i>Zodpovědný projektant objektu:</i> | Ing. Marek Pelant, tel. 226 066 421 |
| <i>Stupeň dokumentace:</i> | PDPS |
| <i>Druh převáděné komunikace:</i> | Silnice II/105 |
| <i>Kategorie komunikace:</i> | Svým uspořádáním neodpovídá standardní kategorii |
| <i>Druh přemostované překážky:</i> | Bezejmenná suchá strouha |
| <i>Staničení křížení na II/105:</i> | km 14,026 |
| <i>Staničení mostu (stavební):</i> | Zač. úprav = 0.000000 km Křížení = 0.015437 km (=14.026 km provozní) Konec úprav = 0.031655 km |
| <i>Úhel křížení:</i> | 93,0 gr (83,7°) |
| <i>Volná výška nad mostem:</i> | Neomezená |
| <i>Volná výška pod mostem:</i> | cca 3,2 m |

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU

2.1. Stávající most

| | |
|------------------------------|--|
| <i>Charakteristika mostu</i> | Trvalý mostní objekt o 1 poli tvořený kamennou půlkruhovou klenbou tl. 0,40 m. Celoplošný torkretový nástřik s výztužnou sítí. Založení plošné. Kamenné opěry a čela s navazující opěrnou zdí. |
| <i>Délka přemostění:</i> | 2,27 m šikmo 2,26 m kolmo |

| | |
|--|--|
| <i>Délka mostu:</i> | 4,90 m |
| <i>Délka nosné konstrukce:</i> | 3,20 m |
| <i>Rozpětí pole:</i> | 2,26 m |
| <i>Šikmost mostu:</i> | 93,0 g; 83,7° |
| <i>Volná šířka mostu:</i> | 4,84 m |
| <i>Šířka mezi zábradlími:</i> | 4,84- 5,78 m |
| <i>Šířka průchozího prostoru:</i> | není |
| <i>Šířka mostu:</i> | 5,90 m |
| <i>Šířka nosné konstrukce:</i> | 5,90 m |
| <i>Výška mostu ¹:</i> | 5,70 m |
| <i>Stavební výška:</i> | cca 1.5 m |
| <i>Plocha nosné konstrukce mostu ²:</i> | 5,9*3,2=18,9 m ² |
| <i>Zatížitelnost mostu:</i> | Vn = 19 t, Vr = 48 t, Ve = 83 t, použitelnost IV |

2.2. Most po stavební úpravě

| | |
|---|---|
| <i>Charakteristika mostu:</i> | Trvalý mostní objekt o 1 poli tvořený kamennou půlkruhovou klenbou tl. 0,40 m. Založení plošné. Kamenné, přespárované opěry a čela. Spodní stavbu rozšiřuje částečně vykonzolovaná ŽB deska mostovky. |
| <i>Délka přemostění:</i> | 2,27 m šikmo 2,26 kolmo |
| <i>Délka mostu:</i> | 16,3 m |
| <i>Délka nosné konstrukce:</i> | 16,3 m |
| <i>Rozpětí pole:</i> | 2,26 m |
| <i>Šikmost mostu:</i> | 93,0 g; 83,7° |
| <i>Volná šířka mostu:</i> | 6,95 m |
| <i>Šířka mezi zábradlími:</i> | 6,95 m |
| <i>Šířka průchozího prostoru:</i> | 1,25 |
| <i>Šířka mostu:</i> | 7,55 m |
| <i>Šířka nosné konstrukce:</i> | 7,05 m |
| <i>Výška mostu ¹</i> | 5,70 m |
| <i>Stavební výška:</i> | 1,6 m |
| <i>Plocha nosné konstrukce mostu ²</i> | 16,3*7,05=114,9 m ² |
| <i>Zatížení mostu:</i> | Skupina pozemních komunikací 1 podle ČSN EN 1991-2 (tab. NA.2.1) Vn = 32 t, Vr = 80 t, Ve = 180 t |
| <i>Předpokládaná minimální zatížitelnost mostu:</i> | |
| <i>Důležitá upozornění:</i> | Pro realizaci stavby je třeba zpracovat realizační dokumentaci. |

3. ZDŮVODNĚNÍ MOSTU A JEHO UMÍSTĚNÍ

3.1. Návaznost na předchozí stupeň, účel mostu a požadavky na jeho řešení

PDPS navazuje na DSP.

Stávající most již vykazuje množství poruch. Proto bylo rozhodnuto o jeho celkové opravě. Oprava je navržena tak, aby nové šířkové uspořádání na mostě umožnilo oproti stávajícímu stavu vznik chodníku spolu s převedením komunikace S5,0/50 a aby konstrukce byla bezpečná a trvanlivá.

Účelem mostu je převedení trasy silnice II/105 přes suchou strouhu v obci Kamenný přívoz.

Dokumentace stavební úpravy není členěna do částí. V rámci jednoho objektu je řešena stavební

¹ rozdíl nivelety a dna potoka

² šířka nosné konstrukce × délka nosné konstrukce

úprava stávajícího mostu ev. č. 105-011, křídel, zdí, izolací a vozovkového souvrství v rozsahu mostu. Součástí dokumentace je dále úprava terénu okolo mostu a v jeho bezprostředním okolí. Úprava koryta potoka nebude prováděna.

3.2. Charakter trasy a přemost'ovaných překážek

3.2.1. Údaje o převáděné stávající komunikaci

| | |
|-------------------------------------|--|
| <i>Šířkové uspořádání</i> | Šířka vozovky na mostě 4,84 m |
| <i>Směrové poměry v místě mostu</i> | Trasa ve směru od Kamenného Přívozu v pravostranném oblouku, na mostu v přímé, pokračuje opět v pravostranném oblouku |
| <i>Výškové poměry v místě mostu</i> | Podélný sklon v předmětném úseku je proměnný od 5,14 do 7,37 % (stoupá od Kamenného přívozu do Netvořic). Příčný sklon se ve směru trasy mění z jednostranného cca 1,65 % na jednostranný lomený. |

3.2.1. Údaje o převáděné nové komunikaci

| | |
|-------------------------------------|--|
| <i>Šířkové uspořádání</i> | Šířka vozovky na mostě 5,0m |
| <i>Směrové poměry v místě mostu</i> | Ve směru od Točné v pravostranném oblouku bez přechodnice o poloměru 23 m, na mostě v přímé a za mostem v pravostranném oblouku s přechodnicí o poloměru 38 m. |
| <i>Výškové poměry v místě mostu</i> | Podélný sklon v předmětném úseku je třikrát lomený. Nejprve 5,73%, v úseku mostu je 6,42%, dále nabývá hodnoty 7,10% Příčný sklon proměnný přechází ze stávajícího stavu na konstantní 1,6% v úseku mostu, dále proměnný navazující se na stávající stav. |

3.2.2. Údaje o překážce

| | |
|--------------------------------|---|
| <i>Název toku</i> | Bezejmenná suchá strouha |
| <i>Staničení v místě mostu</i> | -- |
| <i>Návrhový průtok</i> | $Q_{100}=3,2 \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$; $Q_{KNP}=3,9 \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$ |

3.3. Územní podmínky

Mostní objekt se nachází na silnici II/105 a leží v katastrálním území a intravilánu obce Kamenný Přívoz v místě křížení se suchou strouhou. Silnice tvoří v této oblasti silniční spojení mezi Kamenným přívozem a Netvořicemi.

Most na levé straně navazuje na vysokou kamennou opěrnou zeď a převádí komunikaci přes suchou strouhu ústící do řeky Sázavy. V okolí mostu se nachází sjezd na který musí být v průběhu stavby zachován přístup ve směru od Netvořic.

3.4. Stavebně technický průzkum

Z provedené vizuální prohlídky a provedených terénních zkoušek vyplývají následující závěry. Na nosné konstrukci nejsou patrné žádné poruchy, typu nadměrných deformací apod., které by indikovaly porušení stability nosné konstrukce, nebo problémy se založením. Na nosné konstrukci, konstrukcích opěr i na konstrukcích křídel a parapetních zdí jsou patrné poruchy vzniklé zejména vníkaním vody do konstrukce a s tím spojených degradačních procesů. Jedná se o lokální výluhy, odpadávání torkretové vrstvy, nebo její porušení trhlinami. Lokálně jsou patrné výluhy rzi na povrchu konstrukce, které mají původ v korozi výztužné sítě ve vrstvě torkretu. Lokálně jsou také v poruchách zachyceny náletové rostliny. Po provedení sond, aby bylo možné vizuálně posoudit konstrukci zdiva, stanovit nedestruktivně pevnost zdících prvků a zdící malty, bylo zjištěno, že vrstva torkretu a zdící spáry jsou plně nasyceny vodou. Malta lokálně vypadává ze spár. **Z hlediska fyzikálně mechanických vlastností lze konstatovat, že zdící prvky mají dostatečnou pevnost, která dosahuje minimálně 60 MPa.** Pevnost zdících prvků je s největší pravděpodobností vyšší, než bylo dosaženo nedestruktivním zkoušením, protože nebylo možné připravit povrch zdícího prvku (přebrousit). **Pevnost zdící malty je velmi nízká.** To je poměrně běžný jev u obdobných konstrukcí. Trvale nasycená malta je cyklicky zatěžována mrazem a dochází k jejímu postupnému rozpadu. Na spodním líci klenby na levé straně (směrem k řece) je síť trhlin. Identický prostor má dutý ozvuk, který indikuje oddělení vrstvy torkretu od podkladu. Vzhledem k tomu, že je vrstva torkretu vyztužena a oddělení od podkladu není celoplošné, nedochází k odpadávání torkretu ve větších celcích, ale pouze lokálně. Odpadávání větších částí je patrné na parapetních zídkách mostu (na zábradlí). **Hlavním problémem konstrukce jako celku je**

vnikání vody do konstrukce vozovky a dále do konstrukce zásypu klenby a klenby samotné. Z důvodu vnikání vody do konstrukce dochází hlavně k porušování zdíci malty v důsledku cyklického působení mrazu. Zdíci prvky jsou vzhledem ke svému původu málo porušeny. Mají velmi nízkou, nebo nulovou nasákavost. Torkret, který je na konstrukci aplikován má vedle zpevňující funkce vliv i na zadržování vody v konstrukci klenby. Tím je výrazně zvýšeno riziko poškození konstrukce nejprve pod torkretem (zejména zdíci malty) a následně i torkretu samotného. Dochází k delaminaci torkretu a to ve fázi, kdy již došlo k narušení zejména zdíci malty. Při odpadnutí torkretu z větších ploch na spodním líci konstrukce by tak mohlo dojít k vážným poruchám na nosné konstrukci (např. vypadávání zdíci prvků). Tato skutečnost na konstrukci zatím neprobíhá. Pro prodloužení trvanlivosti konstrukce jako celku je potřeba zajistit odvodnění konstrukce spodní stavby (opěry a křídla) zejména směrem do svahu, protože dochází k postupnému podemílání opěr v důsledku pohybu vody ze svahu. Pro prodloužení životnosti konstrukce je nezbytné obnovení hydroizolačních vrstev mostu i jeho předpolí, zajistit odvodnění v okolí konstrukcí spodní stavby mostu. Teprve následně je možné obnovit další porušené konstrukce (zábradlí atd.). Vrstva torkretu není z dlouhodobého hlediska vhodnou úpravou pro kamenné konstrukce a to zejména v případech, kdy dochází k vnikání vody do konstrukce. V případě generální rekonstrukce mostu je nezbytné počítat s následným postupným vyspravením spár zdiva. K tomu je vhodné použít nesmršlivé malty, která bude mít současně odolnost vůči působení mrazu. Veškerá voda, která se do konstrukce dostává a dostane, se bude pohybovat zdíci maltou, a ta tak bude významně působením vody zatížena. Z důvodu dalšího omezení vnikání vody do konstrukce je vhodné po opravě celý povrch konstrukce opatřit hydrofobní impregnací.

4. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ MOSTU

4.1. Popis konstrukce mostu

4.1.1. Popis stávajícího stavu

Předmětem stavby je stavební úprava přesypaného mostu ev.č. 105-011 tvořeného valenou klenbou z kamene, který se nachází na silnici II/105 přes suchou strouhu v obci Kamenný přívoz nad řekou Sázava. Komunikace spojuje obce Kamenný Přívoz a Netvořice. Staničení na komunikaci ve směru z Kamenného Přívozu na Netvořice. Místo křížení je na 14,026 km v trase komunikace. V blízkosti stavby se nachází obytná zástavba, sjezd a navazující opěrná zeď. Komunikace a mostní objekt jsou ve správě Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje. Mostní objekt a komunikace leží na pozemcích kraje a obce, částečně však zasahuje do soukromého pozemku. Přilehlé pozemky na levé straně komunikace (ve směru staničení) jsou v soukromém vlastnictví, na pravé straně ve správě a vlastnictví obce.

Komunikaci v předmětném úseku tvoří silnice druhé třídy s šířkou vozovky cca 4,9 m a v trase 5,0 m. Trasa je v úseku před mostem vedena ve svahu za pomoci opěrné zdi na levé straně. Komunikace ve směru od Kamenného Přívozu stoupá v proměnném podélném sklonu 5,14 až 7,37 %. Směrově přechází z pravostranného oblouku do mezipřímé v rozsahu mostu a dále do pravostranného oblouku. Za mostem po pravé straně se na komunikaci napojuje sjezd z místní účelové komunikace, na který musí být v průběhu stavby zachován přístup ve směru od Netvořic. Příčný sklon je v trase proměnný. Začíná jednostranný, dále přechází na střechovitý a následně se vrací na jednostranný lomený.

Předmětnou mostní konstrukcí je jednopolová šikmá (83,7°) valená klenba z kamene s čelními zdmi z kamene. Dno mostu je vyskládané z lomového kamene ve sklonu 29%. Rok výstavby neznámý. Vozovka je převrstvená živičná, místy s lokálními opravami. Celý vnější povrch mostu je překryt torkretem tl. 40-60 mm. Kolmá světlost klenby=délka přemostění 2,26 m, vzepětí cca 0,9 m. Tl. klenby 0,40 m s výškou nadzásypu ve vrcholu klenby cca 1,1 m. Bez chodníku. Šířka mostu proměnná cca 5,9 m, šířka vozovky 4,8 až 5,2 m. Volná šířka mostu je 4,8 m. Délka mostu 4,9 m. Spodní stavbu tvoří masivní zděné opěry z kamene proměnné výšky cca 3,0 až 4,9 m rovněž opatřené torkretem. Čelní zdi jsou tlusté pravděpodobně 500 mm a více. Funkci záhytného systému plní parapetní zídky v prostoru nad klenbou, po obou stranách navazuje ocelové trubkové zábradlí s vodorovnou výplní. Po levé straně na opěrné zdi dále pokračuje již nefunkční lanové svodidlo na kamenných sloupkách. Na mostě chybí značka s evidenčním číslem mostu.

Podél pravé strany mostu vede nad zemí sdělovací kabel obecního rozhlasu, pod zemí sdělovací kabel společnosti CETIN a pravděpodobně spolu s ním i kabel VO. O jeho přesné poloze nejsou záznamy a musí tak být učiněno před zahájením stavby. Na pravé straně v rohu je zpod sjezdu vyvedena ocelová roura svádějící dešťovou vodu z koryta komunikace. Za sjezdem ve směru trasy je umístěn sloup VO, na kterém je umístěn i rozhlas.

4.1.2. Hlavní poruchy a závady

Na základě hlavní prohlídky ze dne 10.12.2013 byl stavební stav spodní stavby ohodnocen stupněm **V - špatný** a nosné konstrukce ohodnocen stupněm **V – špatný**. Celková použitelnost konstatována jako **IV – omezeně použitelná**. Ze závad lze jmenovat vegetace prorůstající torkretem v navazujícím zdivu, lokálně rozvolněné kameny. Stopy po prúsacích v klenbě, místy výluhy pojiva a koroze. Zejména v pravé části krytu vozovky jsou příčné i podélné trhliny vzniklé pravděpodobně z mírného vychylování pravého čela. Podrobný popis závad mostu viz Hlavní prohlídka.

S ohledem a nedostatečnou průjezdnou šířku a hlavně absence chodníku na mostě je navržena stavební úprava (SO 201) zahrnující snesení mostního svršku a jeho následné rozšíření pomocí ŽB částečně vykonzolované desky.

4.1.3. Přípravné práce k modernizaci mostu

Před zahájením prací na opravě mostu bude nutné v úseku vyloučit dopravu a převést ji na objízdnu trasu. Pěší provoz je veden po pěší stezce okolo domu č.p.50. Dopravně-inženýrská opatření pro převedení dopravy jsou řešena v samostatném objektu SO 190. Veškeré návaznosti a sled prací mezi ostatními objekty stavby je řešeno v ZOV stavby.

Z hlediska dendrologie nekolidují žádné stromy s opravou mostu. Pouze bude provedeno vyčištění náletové vegetace.

4.2. Návrh stavební úpravy

4.2.1. Popis stavebních úprav mostu

Stavební úprava mostu ev. č. 105-011 (SO 201) spočívá ve snesení mostního svršku, který má nevyhovující šířkové uspořádání. Spodní stavba bude sanována z důvodu jejího špatného technického stavu. Nová roznášecí ŽB deska je částečně vykonzolována, rozšiřuje a prodlužuje nový most. Na roznášecí desku navazuje lomená chodníková deska, která též zajišťuje vykonzolování chodníku přes šelňí zeď mostu. Díky zachování spodní stavby most nezasahuje do nových pozemků. Úprava technického řešení se týká pouze mostního svršku, typ mostní konstrukce se tedy nemění. V rozsahu mostu je optimalizováno příčné uspořádání na hodnotu šířky průjezdního profilu 6,0 m. Šířka nově navrženého chodníku bude 1.25 m. Výškové a směrové vedení je maximálně zachováno, došlo jen k rektifikaci nerovností stávající nivelety. Příčný sklon na mostě bude konstantní, pravostranný 1,60%. Budou zhotoveny nové železobetonové římsy. Římsa s chodníkem na levé straně o šířce 1.55 m a na pravé straně o šířce 1,0 m. Osazeny budou ocelovým zábradlím z otevřených profilů. Plocha mostu bude odvodněna skluzem umístěným vpravo před mostem, který vodu odvede do strouhy. Do skluzu vpravo za mostem bude zaústěna roura svádějící vodu z odvodňovacího příkopu komunikace.

4.2.2. Demolice a výkopy

Před zahájením demoličních a výkopových prací je nutné ověřit výskyt inženýrských sítí v zájmovém prostoru, vytyčit je a informovat příslušné správce. Je nutné respektovat jejich ochranná pásma.

Ze stávající mostní konstrukce bude demolován pouze mostní svršek. Demolice je součástí objektu SO 201 a bude probíhat za uzavřeného provozu na komunikaci II/105. Součástí demolice je odstranění říms, ocelového zábradlí, parapetních zídek a snížení čelních zdí. Demolice bude zahájena odstraněním náletové vegetace, skrývkou drnových vrstev a odstraněním vozovkového krytu v rozsahu stavebních prací mostu. Pro přeložení sítí je nezbytné zbourání krátkého cca 2m dlouhého plaňkového plotu s podezdívkou nacházejícího se vpravo před mostem. Proveďte se přeložení a ochrana sítí a viditelně se označí všechny okolní inženýrské sítě. Následně se odtěží konstrukce vozovky a zahájí se bourání částí zábradlí, říms a parapetních zídek. Stávající klenba se podskruží a začne se s odtěžováním zásypu. Odhalí se klenba a provedou výkopy v předpolí v potřebném rozsahu dle nové dispozice mostního svršku. Zároveň se sníží čelní zdi na potřebnou výšku podle PD. Odtěžování zásypu musí probíhat rovnoměrně na obou předpolích.

Při výkopových pracích a demolici konstrukcí musí být postupováno obezřetně, aby nedošlo k poškození, případně zřícení konstrukce. V případě potřeby je nutné konstrukce zajistit proti ztrátě jejich stability.

Výkopový materiál se uskladní v prostoru staveniště a v případě vhodnosti bude použit pro úpravy terénu nebo na obsypy. Nevhodný materiál se odveze na skládku.

Všechny stavební jámy musí být řádně odvodněny a ochráněny geotextilií.

Pro provádění výkopových prací a zásypů platí TKP kap. 4 a ČSN, na které se TKP odvolávají.

4.2.3. Zakládání

Nepředpokládá se sanace podzákladí.

4.2.4. Spodní stavba

Bude provedena výstavba nebo obnova dlažby podle aktuálního stavebního stavu koryta. Rozsah dlažby je navržen tak, aby byla voda co nejrychleji odvedena za mostní objekt a nedocházelo k akumulaci vody na vtoku.

Celá spodní stavba bude celoplošně otryskána vysokotlakým vodním paprskem. Na vtoku po levé straně mostu jsou podemleté opěry. Vzniklé kaverny budou dozděny. Zdivo bude hloubkově přespárováno nízkotlakou injektáží.

4.2.5. Nosná konstrukce

Stávající zdivo bude sanováno, tj. klenby budou očištěny VVP. Po důkladném očištění líce kleneb dojde k hloubkovému přespárování.

Další částí opravy NK mostu je podskružení kleneb, bez její aktivace a následně budou provedeny výkopy po patu kleneb, poté dojde k opatrnému očištění kleneb. Po důkladném očištění líce kleneb dojde k hloubkovému přespárování zdiva nízkotlakou injektáží.

Novou částí nosné konstrukce je železobetonová roznášecí deska, na ni navazuje chodníková lomená ŽB deska. Roznášecí deska má konstantní tloušťku krom krajních náběhových částí. Lomená deska tvaru „Z“ umožňuje vykonzolování chodníku přes levou čelní zeď. Nad poprsními zídkami je deska uložena na pružnou vrstvu z EPS desek.

ŽB deska bude pravidelně rozdělena na smršťovací úseky.

4.2.6. Odvodnění za opěrami

Jako plošná drenáž rubu opěr a křídel bude pro podélnou drenáž rubu provedena vrstva geotextilie hmotnosti min. 600g/m² ochráněná vrstvou štěrkopísku o mocnosti 200 mm a svahované k příčné drenáži rubu. Rub opěr a zásypové oblasti budou odvodněny příčnými drenážními perforovanými trubkami PE ϕ 100 ochráněné vrstvou z drenážního betonu. Vyvedeny budou při levé straně skrz křídlo, resp. Opěrnou zeď. Vyústění drenáže svedeno do prostoru mimo most. Drenážní betony budou provedeny dle TKP18.

4.2.7. Přechodové oblasti

Přechodová roznášecí deska bude provedena jako celoplošná roznášecí deska po celém mostě. Přechod na zemní těleso je proveden v souladu s článkem 4.3.10 TKP č. 4. Zásyp v přechodové oblasti bude proveden z kvalitního nenamrzavého a propustného materiálu vhodného podle ČSN 73 6244 a VL4. Zásyp přechodové oblasti bude hutněn ve vrstvách maximální tloušťky 300 mm na hodnotu $I_D = 0,9$. Těsnicí vrstva bude provedena ze dvou vrstev těsnicí folie chráněné vrstvou štěrkopísku tloušťky 200 mm.

4.2.8. Římsy

Po obou stranách mostu jsou navrženy železobetonové monolitické římsy z betonu C30/37-XP4. Horní povrch pravé římsy v příčném sklonu 4 % na šířku 1,0 m. Obrubník je navržen ve sklonu 5:1, přičemž obrubníková hrana je výšky 175 mm nad úrovní vozovky. Převíslá část je výšky 725mm. Spodní hrana převíslé části římsy bude ukloněna ve sklonu 10%. Horní povrch levé římsy s veřejným chodníkem je v příčném sklonu 2,5 % na šířku 1,55 m. Je výšky 700 mm. V podélném směru nebudou římsy děleny dilatační spárou. Veškeré hrany se zkosí 15/15 vložním lišty do bednění.

Římsy budou kotveny pomocí betonářské výztuže do horní plochy ŽB roznášecí a lomené chodníkové desky.

Výztuž římsy je vázaná z oceli **B500B** (ČSN 42 0139). Předepsané minimální krytí výztuže 45 mm je třeba bezpodmínečně dodržet.

Do říms jsou kotveny sloupky ocelového zábradlí. Kotvení bude provedeno pomocí vrtaných kotev.

Pro provádění říms platí TKP kap. 18. Všechny pohledové plochy říms jsou provedeny do bednění v kvalitě **C2d**. Obrubníková hrana římsy bude do vzdálenosti 250 mm od hrany natřena pružným polymerovým povlakem TYP S4 dle TKP 31 a TP 89.

Pro římsy je dle TKP, kap. 1 stanovena třída přesnosti 9.

Do obou římsy je zakotveno ocelové zábradlí se svislou výplní dle TP 186.

4.2.9. Zábradlí

Na mostě je po obou stranách navrženo ocelové zábradlí výšky 1,1 m se svislou výplní dle TP 186. Zábradlí bude kotvené do říms pomocí vrtaných kotev.

Pro povrchovou ochranu zábradlí a kotev platí především TKP kap. 19 a TP 186. Povrchová ochrana musí vyhovovat pro prostředí C4 s CHRL životností ochranného nátěru 15 let a životností konstrukce 30 let.

4.2.10. Odvodnění

V trase bude zachován stávající způsob odvodnění vozovky. Tj. odvodnění do svahu komunikace. V rozsahu mostu budou vpravo ve směru trasy vybudovány skluzy před a za mostem, dlážděny kamenem do betonu.

4.2.11. Izolace

Na hutněný zásep bude pod roznášecí desku položena separační geotextilie s gramáží min 600/ m².

Bude provedena celoplošná izolace ze dvou systémů. První izolační vrstva z geomembrány min. pevnosti 20kN/m bude položena na první část vyrovnávacího a ochranného šterkopískového zásepů klenby a na úroveň výkopů v předpolí. Tato izolace bude fungovat jako odvodnění předpolí a zásepů mostu, v nejnižších bodech izolace bude provedeno odvodnění perforovanou troubou vyvedenou skrz čelní zeď do chřtů. Druhá izolační vrstva z natavovaných AIP bude položena na pečtící vrstvu, která bude položena na novou roznášecí a lomenou chodníkovou desku, která je v celé ploše mostu. Odvodnění izolace bude zajištěno soustavou odvodňovacích trubiček vyústěných skrz čelní zeď.

4.2.12. Vozovka

Podél říms je navržena na tloušťku ohrubné a ochranné vrstvy vozovky zálevka z modifikovaného asfaltu s přetěsněním šířky min. 15 mm.

Vozovka je navržena v souladu s TP 170, návrhová úroveň porušení D1. Pro provádění platí TKP kap. 7 a TKP kap. 8 a příslušné normy, na které se TKP odvolávají, zejména pak ČSN 73 6121, ČSN 73 6129 a ČSN EN 13108-1.

Složení vozovky na mostě:

| | | | |
|--------------------------------|---------------|-------------------------|----------------|
| • Ohrubná vrstva krytu vozovky | ACO 11+ 50/70 | tl. 40 mm | ČSN EN 13108-1 |
| • Spojovací postřik | PS-E (C60 B5) | 0.35kg/m ² * | ČSN 73 6129 |
| • Podkladní vrstva | ACP 16+ 50/70 | tl. 60 mm | ČSN EN 13108-1 |
| • Infiltrační postřik | PI-E | 0.60kg/m ² * | ČSN 73 6129 |
| • Ochranná vrstva | MA 11 IV | tl. 40 mm | ČSN EN 13108-1 |
| Celková tloušťka | | min. tl. 145 mm | |

Složení vozovky na předpolích:

| | | | |
|--------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|----------------|
| • Ohrubná vrstva krytu vozovky | ACO 11+ 50/70 | tl. 40 mm | ČSN EN 13108-1 |
| • Spojovací postřik | PS-E (C60 B5) | 0.35kg/m ² * | ČSN 73 6129 |
| • Podkladní vrstva | ACL 16+ 50/70 | tl. 60 mm | ČSN EN 13108-1 |
| • Spojovací postřik | PS-E (C60 B5) | 0.35kg/m ² * | ČSN 73 6129 |
| • Podkladní vrstva | ACP 16+ 50/70 | tl. 50 mm | ČSN EN 13108-1 |
| • Infiltrační postřik | PI-E | 0.60kg/m ² * | ČSN 73 6129 |
| • Podkladní vrstva | MZK 0/32 G _C | tl. 170 mm | ČSN 73 6126-1 |
| • Podkladní vrstva | ŠD _A 0/32 G _E | tl. 150 mm | ČSN 73 6126-1 |
| Celková tloušťka | | min. tl. 470 mm | |

*postřiky jsou uváděny v množství zbytkového pojiva

E_{def,2} na pláni = min. 60MPa

Celková délka úpravy vozovky v hlavní trase vč. mostního objektu činí 31,7 m.

4.2.13. Mostní závěry

Mostní závěry se na objektu mostu nevyskytují.

4.2.14. Úpravy pod a kolem mostu

Most se plynule napojuje na stávající okolní komunikaci. Okolí mostu a pod mostem se odstraní vegetační nálety (křoviny) a po dokončení stavebních úprav mostu se vyčistí od nečistot.

Okolo křídel bude v rozsahu 0,5 m provedeno odláždění svahu z lomového kamene do betonu **C20/25n-XF3** celkové tloušťky 350 mm. Na pravé straně před římsou se zhotoví skluz s nátokem vyprofilovaný z lomového kamene do betonu **C20/25n-XF3** o celkové šíři 500 mm. Do skluzy zhotoveného za římsou bude zaústěna roura svádějící vodu z odvodňovacího příkopu komunikace, tvar na materiál skluzy obdobný viz předchozí. Spáry budou vyplněny cementovou maltou **MC25-XF4**.

Na levé straně před mostem se napojuje obruba ze silničních obrubníků šířky 150 mm do prostředí XF4 na stávající obrubu. Za mostem se napojuje obrubník z kamene na stávající chodník. Spáry mezi obrubníky se vyplní cementovou maltou **MC25-XF4**. Základy obrubníků z betonu **C20/25n-XF3**. Požadavky na dlažby

podle ČSN EN 1338.

V korytě strouhy bude stávající rozvolněné odláždění nahrazeno novým. Zhotovené z lomového kamene do betonu **C20/25n-XF3** celkové tloušťky 350 mm. Na obou koncích zakončeno betonovým prahem z betonu **C20/25n-XF3**.

Pro provádění dlažeb a obrubníků platí **TKP, kap. 9 a 10**, a další předpisy, na které se výše uvedené TKP odvolávají.

4.3. Zvláštní vybavení mostu

Nivelační značky: Na mostě nejsou navrženy žádné nivelační značky.

Chráničky: Celkem jsou na mostě navrženy tři chráničky. Dvě v levé římse a jedna v pravé.

Označení letopočtu rekonstrukce mostu: V souladu s ČSN 73 6201 čl. 13.15.2 bude na boku levé římse vyznačen letopočet výstavby mostu. Přesná poloha bude stanovena technickým dozorem investora. Současně bude osazena tabulka s označením zhotovitele.

Označení evidenčního čísla mostu: Na obou koncích mostu budou na pravém okraji (ve směru jízdy) osazeny značky s evidenčním číslem mostu. Provedení a kvalita bude odpovídat TKP, kap. 14 – “Dopravní značky a dopravní značení”.

Dopravní značení: Přechodné značení a úprava stávajícího dopravního značení je součástí SO 190. V souladu s navazujícími úseky komunikace bude vyznačováno vodorovné dopravní značení v rozsahu dle koordinační situace.

4.4. Cizí zařízení na mostě

Na mostě není žádné cizí zařízení.

4.5. Řešení protikoroze ochrany a ochrana proti bludným proudům

Řešení protikoroze ochrany týkající se zábradlí viz kapitola 4.2.9.

Výskyt bludných proudů na mostě není předpokládán.

4.6. Požadované podmínky a měření

Vytyčovací schéma mostu je uvedeno v souřadnicích systému S-JTSK, výškový systém je B.p.v. Pro vytyčení během výstavby bude zřízena v rámci objektu mostu vytyčovací mikrosíť bodů v blízkosti mostu.

V rámci výstavby mostu se nepředepisuje žádné speciální sledování a monitoring kromě běžných měření a sledování předepsaných a definovaných souhrnem smluvních dohod.

Kontrolní zkoušky použitých materiálů se provedou dle požadavků příslušných TKP, popř. norem a jiných předpisů, na které se TKP odvolávají.

Po dokončení stavby se provede celkové zaměření skutečného provedení stavby.

4.7. Požadované zatěžovací zkoušky

Projektant objektu nepožaduje provedení statické ani dynamické zatěžovací zkoušky (v případě, že se po dobu stavby nevyskytnou nepředvídané okolnosti).

5. VÝSTAVBA MOSTU

5.1. Postup a technologie stavby mostu

Stavba SO 201 bude provedena v jedné etapě, v rámci které budou prováděny veškeré činnosti a práce. Pro výstavbu je zpracované DIO a ZOV, které zohledňují jednotlivé návaznosti. Délka trvání výstavby SO 201 se předpokládá na 24 týdnů. Stavební práce započnou po zřízení dopravních opatření a zřízení ochrany a přeložení inženýrských sítí. Přístup k mostu bude zajištěn z komunikace II/105 a sousedních pozemků.

Zahájení celé stavby se předpokládá v 1. čtvrtletí 2018. Dokončení a předání stavby se předpokládá na 3. čtvrtletí 2018 (bude se lišit dle data zahájení).

Postup výstavby mostního objektu je vykreslen a popsán na výkrese č. 7. Zde jsou shrnuty základní etapy pro rekonstrukci mostu:

- zřízení dopravně inženýrských opatření – převedení provozu na objízdnou trasu
- zajištění ochrany a vymezení inženýrských sítí
- přeložení sdělovacího vedení CETIN SO 451
- přeložení VO SO 421
- příprava území (odstranění křovin)
- odfrézování vozovky v rozsahu mostu

- odstranění zábradlí, parapetních zídek
- podskružení stávající klenby (bez aktivace skruže)
- odstranění konstrukčních vrstev vozovky
- bourání říms
- Provedení výkopů po úroveň paty klenby
- Ošetření a sanace rubu kleneb
- Provedení ochranného zásypu s hydroizolací na klenbě a výkopu
- Vyrovnání výšky parapetních zídek betonem
- Ukládání zásypu zhutnitelným nenamrzavým materiálem po vrstvách
- Uložení vrstvy netlačivého materiálu (EPS) na parapetní zídky
- Výstavba ŽB desky mostovky, provedení hydroizolace
- Výstavba říms, pokládka obrubníků, provedení přídlažby za římsami, odláždění koryta a přídlažba u křídel včetně výstavby skluzů, zhotovení vozovkového souvrství
- Odstranění skruže kleneb
- Očištění zdiva kleneb a opěrných zdí vysokotlakým vodním paprskem, spárování
- Osazení zábradlí, silničního značení
- Dokončovací práce, uvedení do provozu

5.2. Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby

V rámci provádění stavebních úprav mostu je nezbytně nutné vypracovat RDS (realizační dokumentaci).

Detailní postupy provádění jednotlivých činností (Technologické předpisy pro provádění) a jejich návaznost předloží zhotovitel stavby k odsouhlasení investorovi před zahájením stavebních prací. V rámci těchto TePř se předpokládá, že veškeré pomocné podpůrné konstrukce a práce pro konkrétní činnosti vyspecifikovanými podrobnými prováděcími technologickými předpisy budou v rámci soupisu prací rozpuštěny v jednotkových cenách hlavních položek (např. sanace NK, nová NK apod.).

Pro výstavbu mostu je nutné zajištění konstrukcí proti ztrátě stability a to zejména při sanaci stávající klenby. Výstavba roznášecí desky, říms vyžaduje bednicí prvky a pomocné podpěry. V místě postavení jeřábu musí být dostatečně únosná zpevněná plocha. Pokud by se dokončovací práce (zejména izolace) případně prováděly v klimaticky nepříznivém období (v závěru roku) je třeba počítat s provizorním zastřešením mostu, popř. i s vytápěním.

5.3. Související objekty stavby

V následujícím výčtu jsou uvedeny základní související objekty, ale pro podrobnou specifikaci veškerých objektů slouží koordinační situace stavby.

Objekty řady 100 – Komunikace

SO 190 Dopravně inženýrská opatření

Objekty řady 200 – Mosty

SO 201 Most ev.č. 105-011

Objekty řady 400 – Elektro

SO 421 Přeložka veřejného osvětlení

SO 451 Přeložka sdělovacích kabelů CETIN

Před zahájením výkopových prací je nutno zajistit vytýčení a označení všech stávajících sítí podle platných předpisů. Tato zařízení nesmí být z titulu prováděné stavby nijak poškozena.

5.4. Vztah k území

Rekonstrukce mostu bude probíhat za zcela vyloučeného silničního a pěšího provozu na daném úseku silnice II/105. Zařízení staveniště a dočasné skládky materiálu jsou uvažovány na uzavřených částech silnice. Potřebná dopravně inženýrská opatření jsou řešena v samostatném objektu. Pěší provoz je veden po pěší stezce okolo domu č.p.50. Stávající inženýrské sítě budou v rámci stavby umístěny do nových poloh a patřičným způsobem ochráněny. Most se nenachází v CHKO ani jiné chráněné oblasti. Most není památkově chráněn.

5.4.1. Kácení stromů a křovin

V okolí mostu bude odstraněna pouze náletová vegetace. Podrobnosti viz kap. 4.1.3.

5.4.2. Inženýrské sítě

V zájmovém prostoru mostu byly zjištěny tyto inženýrské sítě:

- Česka telekomunikační infrastruktura a.s., Olšanská 2681/6, 130 00 Praha 3 (CETIN)
- ČEZ Distribuce, a.s., Děčín, Teplická 874/8, 405 02 (nadzemní vedení NN)
- Obecní úřad Kamenný Přívoz, čp.285, 252 82 Kamenný Přívoz (veřejné osvětlení)
- Obecní úřad Kamenný Přívoz, čp.285, 252 82 Kamenný Přívoz (obecní rozhlas)

Před započítáním stavební činnosti je nezbytné všechny inženýrské sítě v zájmovém území staveniště vytýčit a viditelně označit! Vzhledem k omezené platnosti vyjádření je třeba event. výskyt dalších inženýrských sítí před zahájením prací znovu prověřit u všech správců.

Stavba počítá s přeložením podzemního sdělovacího vedení CETIN a podzemního vedení VO. Přeložky sítí viz objekty SO451 a SO421.

5.5. Zajištění systému jakosti

Všechny materiály a hmoty navržené zhotovitelem a na stavbě použité musí splňovat podmínky materiálových listů dle certifikace, musí mít prohlášení o shodě v souladu se Zákonem č. 22/1997 Sb. v platném znění, nařízením vlády č. 163/2002 a nařízením vlády č. 100/2013 ve znění pozdějších předpisů a smí být použity pouze ve schváleném systému (souvřství). To se týká zejména izolačních materiálů a systémů ochrany ocelových konstrukcí, kde jednotlivé vrstvy musí být navzájem kompatibilní. Zkoušky materiálů musí být prováděny a výsledky posuzovány ve shodě s příslušnými ČSN a ČSN EN. Volba a návrh závisí na zhotoviteli, který si výrobek nechá projektantem a investorem odsouhlasit.

Dále je nutno při stavbě důsledně zachovávat technologické postupy prací. Tyto technologické postupy musí zhotovitel stavby před započítáním prací předložit ke schválení investorovi akce. Investor si může smluvně vyžádat provedení referenčních ploch pro konečné posouzení finální povrchové úpravy nebo barevnosti jednotlivých sanačních a ochranných systémů.

Navržené materiály i postupy prací musí respektovat požadavky TKP, zejména kap. 18 Beton pro konstrukce, kap. 19 Ocelové mosty a konstrukce, kap. 21 Izolace proti vodě, TP a dalších předpisů, na které se výše uvedené dokumenty odkazují.

5.6. Doporučení pro další stupeň PD a realizaci

Před zahájením stavby je nutno vypracovat RDS a v rámci zpracování DSPS je nutné v souladu s ČSN 73 6220 vypracovat mostní list včetně výpočtu zatížitelnosti.

5.7. Prohlídky a údržba mostu

Prohlídky mostu je třeba provádět v souladu s ČSN 73 6221. Před skončením záruční doby se provede mimořádná prohlídka. Běžnou prohlídku vykonává správce mostu dle jeho stavu nejméně 1x ročně. Hlavní prohlídku provede oprávněná osoba dle 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 mostě, obrany státu a dopravního významu převáděné komunikace. Účelem údržby mostu je zachování mostu v řádném technickém stavu.

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

Podrobný rozsah údržby stanoví „Plán údržby“ vypracovaný v rámci RDS.

6. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

6.1. Vytyčovací údaje

Vytyčované body jsou uvedeny na příloze č. 06.

6.2. Prostorové uspořádání a geometrie mostu

Prostorové uspořádání mostu je navrženo v souladu s požadavky ČSN 73 6201.

6.3. Statický výpočet

V rámci statického posouzení mostu byly posouzeny základní dimenze nosné konstrukce. Posouzení bylo provedeno podle norem řady **ČSN EN 1990 až 1998**, tzv. Eurokódů. Hodnoty regulačních součinitelů α pro stanovení zatížení mostu dopravou byly uvažovány pro skupinu pozemních komunikací **1** dle tab.

NA 2.1 v **ČSN EN 1991-2/Z3**. Zvláštní vozidla byla uvažována dle tab. NA 2.3 (pro silnice II. třídy) v ČSN EN 1991-2/Z3.

6.4. Hydrotechnické výpočty

Byl zpracován hydrotechnický výpočet bez zohlednění širších vztahů, který prokázal, že most je kapacitní na kontrolní návrhový průtok s rezervou 2,0 m. Hladina vody při Q_{knp} je ve výšce 234,00 m (odpovídá cca 1,02 m hluboké vodě). Výpočet viz příloha této zprávy.

Dále bylo provedeno hydrotechnické posouzení povrchu mostu, které prokázalo vyhovující šířku rozlití po celé délce mostu (viz příloha této zprávy).

6.5. Řešení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Most je součástí silniční sítě s neomezeným přístupem. Na mostě se nachází veřejný chodník. Na mostě nejsou navržena žádná zvláštní opatření pro pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

7. ZÁVĚR

Předložená dokumentace slouží pro získání stavebního povolení a v žádném případě nenahrazuje realizační dokumentaci stavby. Zpracovaná dokumentace objektu byla projednána a zkoordinována s ostatními souvisejícími objekty stavby a odsouhlasena dotčenými orgány a organizacemi. Projektant doporučuje, aby před zahájením stavby bylo svoláno jednání za účasti investora, vybraného zhotovitele stavby, následného správce a projektanta PDPS.

Praha, srpen 2016

Ing. Pavel Bauer
TUBES spol. s.r.o. K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4
tel: 226 066 474

Příloha:

Hydrotechnické posouzení mostního otvoru
Hydrotechnické posouzení na mostě
Mostní list
Hlavní mostní prohlídka