




INVESTOR		RAZÍTKO, PODPIS
	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o. Zborovská 11, 150 21 Praha 5	

D. DOKUMENTACE OBJEKTŮ

201

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: JTSK
VÝŠKOVÝ SYSTÉM: BPV

VEDOUCÍ PROJEKTANT	ING. RADEK PACHL		projekční a inženýrská kancelář DOSING Dopravoprojekt Brno group, spol. s r.o. Kounicova 271/13, 602 00 Brno ☎ 541218956,7	
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	ING. RADEK PACHL			
VYPRACOVAL	ING. RADEK PACHL			
KONTROLOVAL	ING. RADEK MENŠÍK			
KRAJ	KRAJ STŘEDOČESKÝ		DATUM	02/2023
STAVEBNÍ ÚŘAD	PŘÍBRAM		FORMÁT	A4
AKCE : Přestavba propustku na silnici III/11818, km 9,984-PD OBJEKT : 201 - MOST			MĚŘÍTKO	-
			ÚČEL	DUSP
			Č. ZAKÁZKY	2022-56
			ARCHIVNÍ Č.	
PŘÍLOHA: TECHNICKÁ ZPRÁVA			Č. SOUPRAVY	Č. PŘÍLOHY 201.01

201 – MOST

TECHNICKÁ ZPRÁVA

**DOKUMENTACE PRO SPOLEČNÉ POVOLENÍ -
DUSP**

OBSAH ZPRÁVY

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU	3
3. ZDŮVODNĚNÍ MOSTU A JEHO UMÍSTĚNÍ	4
3.1. Návaznost na předchozí dokumentaci	4
3.2. Charakter překážky a převáděné komunikace	4
3.3. Územní podmínky	5
3.4. Geotechnické podmínky	5
3.5. Vybavení objektu stálým zařízením	5
4. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ MOSTU	6
4.1. Popis konstrukce mostu	6
4.1.1. Bourání, výkopy	6
4.1.2. Zakládání, pažení	7
4.1.3. Rám nosné konstrukce	7
4.1.4. Přechodové oblasti	7
4.2. Vybavení mostu	7
4.2.1. Ložiska	8
4.2.2. Izolace	8
4.2.3. Odvodnění	8
4.2.4. Mostní závěry	8
4.2.5. Vozovka	8
4.2.6. Římsy	9
4.2.7. Zábradlí, svodidla	9
4.2.8. Terénní úpravy	10
4.2.9. Ochrana proti bludným proudům	10
4.2.10. Protihlukové clony	10
4.3. Statické a hydrotechnické posouzení	10
4.4. Řešení protikoroze ochrany, ochrany konstrukcí proti agresivnímu prostředí a bludným proudům	10
4.5. Požadované podmínky a měření sedání a průhybů	10
4.6. Požadované zatěžovací zkoušky	10
Vzhledem k typu opravy mostu (rekonstrukce) nejsou požadovány žádné zatěžovací zkoušky	10
4.7. Harmonogram výstavby	10
4.7.1. Postup a technologie stavby mostu	11

4.7.2.	Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby	11
4.7.3.	Inženýrské sítě v zájmové oblasti a jejich dotčení	11
4.7.4.	K soupisu prací	11

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Akce : Přestavba propustku na silnici III/11818, km 9,984
Objekt : SO201 Most
Lokalita mostu : Pečičky (okres Příbram); 718785
Investor : Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o.
 Zborovská 11, 150 21 Praha 5

Projektant: DOSING-Dopravoprojekt Brno group, s. r. o.
 Kounicova 13
 602 00 Brno

Hlavní projektant: Ing. Radek Pachtl

1001116 – číslo, pod kterým je zapsán v evidenci autorizovaných osob vedené Českou komorou architektů nebo Českou komorou autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě v oboru mosty a inženýrské konstrukce

Stupeň dokumentace: Dokumentace pro společné povolení – DUSP

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU

2.1 Charakteristika mostu:

Druh převáděné komunikace:	pozemní komunikace
Překračované překážky:	Líšnický potok
Počet mostních otvorů:	o jednom otvoru
Počet mostovkových podlaží:	jednopodlažní most
Výšková poloha mostovky:	s horní mostovkou
Měnitelnost základní polohy:	nepohyblivý most
Doba trvání:	trvalý most
Průběh trasy na mostě:	směrově v oblouku R=80 m

Situativní uspořádání:	šikmý most
Projektová zatížitelnost:	normová
Hmotná podstata:	masivní
Členitost hlavní NK:	plnostěnný
Výchozí charakteristika:	železobetonový monolitický
Konstrukční uspořádání příčného řezu:	otevřené uspořádání
Omezení volné výšky na mostě:	s neomezenou volnou výškou
2.2 Délka přemostění:	4,0 m (kolmá)
2.3 Délka nosné konstrukce:	5,0 m (kolmá)
2.4 Rozpětí:	4,5 m (kolmé)
2.5 Šikmost mostu:	pravá 79,32°
2.6 Volná šířka mostu mezi obrubami:	5,50 m
2.7 Šířka chodníku:	-
2.8 Šířka mostu:	6,90 m
2.9 Výška mostu nad terénem:	1,60 m
2.10 Stavební výška:	0,54 m
2.11 Plocha NK:	35,2 m ²

Poznámka: Plocha mostu je určena jako součin délky nosné konstrukce a celkové šířky mostu.

2.12 Zatížení mostu:	Zatížitelnost mostu byla určena statickým výpočtem dle ČSN 73 6222.		
	- Normální zatížitelnost	(V-EN, 2012)	32 t
	- Výhradní zatížitelnost	(V-EN, 2012)	80 t
	- Výjimečná zatížitelnost	(V-EN, 2012)	180 t

3. ZDŮVODNĚNÍ MOSTU A JEHO UMÍSTĚNÍ

3.1. Návaznost na předchozí dokumentaci

Předmětem projektové dokumentace objektu je návrh výstavby nového mostního objektu na silnici III. třídy přemostňujícího Líšnický potok u Strženého mlýna. Most bude ve vlastnictví Krajské správy a údržba silnic Středočeského kraje. Tato projektová dokumentace DUSP nenavazuje na žádný předchozí stupeň dokumentace.

3.2. Charakter překážky a převáděné komunikace

Předmětem stavby **Přestavba propustku na silnici III/11818, km 9,984** je výstavba nového silničního mostu přes Líšnický potok u Strženého mlýna, který bude nahrazovat stávající propustek. Most se nachází na silnici III. třídy v extravilánu zhruba 2,20 km za obcí Milín.

Šířka převáděné komunikace mezi zvýšenými obrubami je na mostě 5,50 m.

Komunikace je po obou stranách bez zástavby. Komunikace v místě mostu klesá ve spádu 3,4 % směrem k obci Luh, směrově je v oblouku o poloměru 80 m. Ve vzdálenosti cca 20 m za mostem je odbočka k domovu seniorů.

3.3. Územní podmínky

Oblast stavby je mírně zvlněná s nadmořskou výškou přibližně 480 m.n.m.. Pozemky v místě navrhovaného mostu jsou ve vlastnictví Obce Pečice.

Území je v zájmové oblasti zatravněné. Úhel křížení s Líšnickým potokem činí 79,32° a šikmost mostu je pravá. Komunikace v místě mostu klesá ve spádu 3,4 % směrem k obci Luh, směrově je v oblouku o poloměru 80 m. Ve vzdálenosti cca 20 m za mostem je odbočka k domovu seniorů.

Pozemky v místě navrhovaného mostu jsou ve vlastnictví Obce Pečice..

Most je zaměřen polohově v systému JTSK a výškově v systému BPV.

3.4. Geotechnické podmínky

Pro stanovení charakteru geologických vrstev byl pro stupeň DUSP zpracován inženýrsko-geologický průzkum (RNDr. Miloš Čeleda 02/2023).

V místě budoucího mostu byly provedeny 2 sondy dynamické penetrace a jeden geologický vrt s těmito výsledky:

0,00 - 0,50 m	drn, hnědá humózní písčitá hlína, ornice a podorníčí
0,50 - 1,30 m	světle hnědý až hnědý jíl se střední plasticitou, konzistence tuhá, třída F6, symbol CI, GT Ia
1,30 - 1,80 m	šedohnědý středně až hrubě zrnitý písek jílovitý (místy až hlinitý), konzistence tuhá, třída S5, symbol SC, GT IIa
1,80 - 2,40 m	šedohnědý středně až hrubě zrnitý písek jílovitý (místy až hlinitý), konzistence měkká, třída S5, symbol SC, GT IIb
2,40 - 2,70 m	šedý jíl se střední plasticitou (s málo mocnými polohami jílu písčitého, případně jílu s vysokou plasticitou), konzistence tuhá až měkká, třída F6, symbol CI, GT Ib, kvartér
2,70 - 2,95 m	šedý písek s příměsí jemnozrnné zeminy, hrubě zrnitý (místy až jemně zrnitý štěrk) ulehlý, třída R6/S3, symbol S-F (eluvium amfibol-biotitického granodioritu), GT III
2,95 - 3,00 m	šedý velmi silně rozpukaný granodiorit, téměř bez výplně puklin, úlomky je možno lehce rozbít kladivem (dále použitou metodou nevratelné), třída R4), GT IV, mladší paleozoikum

hladina podzemní vody ustálena 1,80 m pod terénem

3.5. Vybavení objektu stálým zařízením

Není požadováno, dle rozhodnutí Ministerstva obrany ČR z r. 2004 nová SZN na silničních a železničních objektech již nebudovat a současná SZN vyřadit z evidence a neudržovat (usnesení vlády ČR č. 569, ze dne 02.06.2004).

4. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ MOSTU

Projektová dokumentace je zpracována oprávněnou osobou v oboru dopravních staveb v souladu s vyhláškou č.146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb.

Dokumentace respektuje obecné požadavky na komunikaci, definované v části páté vyhlášky č.104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a v ní citovaných technických normách a také splnění požadavků dotčených orgánů a vlastníků technické infrastruktury umístěné v okolí stavby.

Výrobky pro stavbu musí vyhovovat podmínkám pro technické požadavky na výrobky podle zákona č.22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

4.1. Popis konstrukce mostu

Stávající stav :

Datum postavení stávajícího propustku je neznámé. Šířka vozovky na propustku je 5,0m. Vozovka je dvoupruhová, směrově nerozdělená. Obrusná konstrukční vrstva vozovky je z ABS. Komunikace v místě mostu klesá ve spádu 3,4 % směrem k obci Luh, směrově je v oblouku o poloměru 80 m, na mostě je jednostranný spád 3,0%.

Římsy jsou betonové monolitické, na římsách je osazeno ocelové svodidlo (typ NH4).

Propustek je tvořen dvěma kamennými klenbami světlosti 1,30 m.

Zdůvodnění demolice:

Důvodem demolice propustku a výstavby nového mostu je stáří propustku a jeho nevyhovující stavební stav a neekonomičnost případné opravy. Propustek je ve velmi špatném technickém stavu. Kamenné klenby se propadají. Kapacita propustku je nedostatečná, při běžných průtocích dochází k zahlcení vtoku.

Nový stav :

Oprava mostu spočívá ve vybourání stávajícího nevyhovujícího propustku a jeho nahrazení objektem zcela novým. Most není nadvýšen, niveleta kopíruje stávající stav. Nová nosná konstrukce je navržena jako jedno polový železobetonový monolitický rám založený na mikropilotách.

Průtočné množství stávajícího propustku je 1,79 m³/s.

Průtočné množství nového mostu je 7,96 m³/s.

Nový most má 4,4 x větší kapacitu, jak stávající propustek.

Délka přemostění jsou 4,0m (kolmá), volná šířka mostu mezi obrubami je 5,50m, celková šířka mostu bude 6,9m. V přechodových oblastech se vytvoří klíny z mezerovitého betonu. Prostor podél křídel a pod mostem bude vydlažděn.

4.1.1. Bourání, výkopy

Bourací práce zahrnují vybourání asfaltového krytu stávající vozovky v místě výkopů. Odstranění zábradlí. Vybourají se stávající žb. římsy na mostě. Kompletně se vybourá konstrukce stávajícího propustku do úrovně nové základové spáry.

Součástí bouracích prací je rovněž naložení a odvezení vybouraného materiálu na povolenou skládku (včetně poplatku za skládku) či na recyklaci.

- materiál z odfrézované živičné vozovky bude odkoupen zhotovitelem stavby od investora (cena bude předmětem nabídky)
- vybouraný materiál, kámen, beton, cihly, stavební suť a nepoužité zeminy budou uloženy na skládce v nejbližším okolí
- odstraněné ocelové zábradlí bude odkoupeno zhotovitelem stavby od investora (cena bude předmětem nabídky)
- sejmutá ornice (drny) z prostoru stavby bude uložena na meziskládku

Koryto toku nesmí být znečištěno stavební sutí, organickými, ropnými apod. látkami.

Otevřené stavební jámy budou svahovány ve sklonu 1:1 a zajistí se dle platných předpisů. Základová spára nesmí být zvodnělá. Proto je třeba u výkopové jámy počítat s jejím těsněním a případným odvedení povrchových vod např. rýhou po obvodu základových jam do odvodňovacích jímek s čerpáním mimo prostor výkopů.

4.1.2. Zakládání, pažení

Výstavba mostu bude probíhat vcelku.

V návaznosti na provedení IG-průzkum je zvoleno hlubinné založení na mikropilotách délky 2,50 m. Mikropiloty budou vrtány z úrovně dna potoka. Na mikropiloty navazují základové pasy šířky 1,50m a výšky 0,60m z betonu C25/30-XA1 na podkladním betonu C16/20. Základy jsou půdorysně rovnoběžné tak, aby kopírovaly směr Líšnického potoka.

4.1.3. Rám nosné konstrukce

Nový most je tvořený šikmou nepřespanou rámovou železobetonovou konstrukcí o světlosti 4,0m s konstantní příčlí. Na základové pasy navazují stěny rámu šířky 0,50m z ŽB C30/37-XF2. Na stěny rámu jsou zavěšená monolitická betonová křídla rovnoběžná s osou komunikace.

Příčel rámu je v podélném směru mostu navržena s konstantní tloušťkou z ŽB C30/37-XF2. Podhled mostu je v příčném směru vodorovný s krátkými konzolami na krajích mostu. Horní povrch nosné konstrukce sleduje jednostranný příčný spád vozovky 3,0% s protispádem u říms 6%. V přechodové oblasti mostu jsou pod vozovkou za konstrukcí rámu navrženy přechodové klíny délky 2,0m.

Půdorysně je most šikmý (úhel křížení=79,32°). Osa komunikace je v oblouku o poloměru 80 m, z tohoto důvodu je na mostě navržen jednostranný spád 3,0%. Komunikace v místě mostu klesá ve spádu 3,4 % směrem k obci Luh. Délka nosné konstrukce je 5m (kolmo), šířka rámu je 6,4m (kolmo).

Na opěry navazují zavěšená křídla délky 2,2 m pro zachycení svahů u mostu. Šířka křídel je 0,45m.

V celém rámu je navržena betonářská výztuž B500 B - 10 505 (R). Krytí všech prutů betonářské výztuže u jednotlivých povrchů betonu se předpokládá dle ČSN 73 6206.

Na jednom z křídel bude vlysem vyznačen letopočet výstavby mostu.

4.1.4. Přechodové oblasti

Zásypy za stěnami opěr jsou ze zeminy velmi vhodné, hutněné na $I_d=0,9$ resp. $D=100\%$. Obsyp stěn rámu a podsyp přechodového klínu je ze zhutněného štěrkopísku.

Přechod z mostu do volné trati je proveden klíny z hutněného mezerovitého betonu MCB v dl. 2,0m, umístěnými mezi mostními křídly.

4.2. Vybavení mostu

4.2.1. Ložiska

Most není uložen na ložiska.

4.2.2. Izolace

Je navržena celoplošná izolace z natavovaných asfaltových izolačních pásů jednovrstvých tl. 5 mm položená na příčli na pečetící vrstvu z epoxidové pryskyřice s posypem křemičitým pískem. Izolace je přetažená na stěny rámu, kde má jako podkladní vrstvu penetrační nátěr. Ze stěn rámu je izolace přetažená na rub křídel a horní povrch základů. Izolace pod římsou je chráněna ochranným izolačním pásem s výztužnou kovovou vložkou.

Ostatní části spodní stavby (líc stěny a základy) na styku se zemínou budou do hloubky 200 mm pod upravený terén opatřeny asfalt. izolačními nátěry ve skladbě 1x Np. + 2x Na a ochráněny geotextilií (600 gr/m²).

4.2.3. Odvodnění

Příčný spád mostu je jednostranný 3,0%. V podélném směru most klesá ve spádu 3,4% směrem na Luh. Odvodnění vozovky za mostem je realizováno pomocí skluzu za mostem, který je zaústěn do Líšnického potoka. Celoplošná izolace mostovky je v úžlabích podél nižší římsy odvodněna drenážním profilem vyústěným do terénu za most.

Za ruby stěn rámu budou na podkladním betonu osazeny odvodňovací drenáže z PE SN6 DN 150mm vyspárované mimo most.

4.2.4. Mostní závěry

Most nemá dilatační závěry, provede se pouze průřez v obrusné vrstvě vozovky vyplněný pružnou asfalt. zálivkou.

4.2.5. Vozovka

Vozovka bude provedena v rozsahu stavbou dotčených částí silnice III/11818 – cca 15m před a za mostem. Skladba asfaltové vozovky je uvedena ve výkresech. V prostoru výkopové jámy mostu bude provedena včetně podkladních vrstev. Vozovka bude upravena dle navrženého směrového a výškového řešení.

Šírkové uspořádání převáděné komunikace na mostě:

římsa	0,70 m
jízdní pruh	2,75 m
jízdní pruh	2,75 m
římsa	0,70 m
Celková šířka na mostě	6,90 m

Vozovka na mostě je navržena 3-vrstvá. Její provedení musí být v souladu s TKP kap.7 a kap 8.

Navržené vozovkové souvrství na mostě:

asfaltový beton pro obrusné vrstvy, modifikovaný.....	ACO 11+	40 mm
spojovací postřik 0,15-0,20 kg/m ²		

asfaltový beton pro ložné vrstvy, modifikovaný.....	ACL 16+	60 mm
posyp předobalenou drtí fr. 4-8mm, 2-3kg/m ²		
litý asfalt.....	MA 11 IV	35 mm
pásová izolace		tl. min. 5 mm
<u>pečetící vrstva</u>		
Tloušťka vozovky na mostě celkem		140 mm

Vozovka v předpolí mostu. Její provedení musí být v souladu s TKP kap.7 a kap 8.

Navržené vozovkové souvrství v předpolí mostu:

asfaltový beton pro obrusné vrstvy, modifikovaný	ACO 11+	40 mm
spojovací postřik 0,15-0,20 kg/m ²		
asfaltový beton pro ložné vrstvy, modifikovaný.....	ACL 16+	60 mm
spojovací postřik 0,15-0,20 kg/m ²		
asfaltový beton pro podkladní vrstvy.....	ACP 22+	80 mm
infiltrační postřik 0,40 kg/m ²		
šterk proléváný cement. maltou	ŠCM	200 mm
<u>šterkodrt' 24-32.....</u>	<u>ŠD</u>	<u>200 mm</u>
Tloušťka vozovky v předmostí.....		580mm

Vozovka v místě frézování. Její provedení musí být v souladu s TKP kap.7 a kap 8.

Navržené vozovkové souvrství v předpolí mostu:

asfaltový beton pro obrusné vrstvy, modifikovaný	ACO 11+	40 mm
spojovací postřik 0,15-0,20 kg/m ²		
asfaltový beton pro ložné vrstvy, modifikovaný.....	ACL 16+	60 mm
<u>spojovací postřik 0,15-0,20 kg/m²</u>		
Tloušťka vozovky v místě frézování...		100mm

4.2.6. Římsy

Na obou krajích nosné konstrukce mostu rámu jsou navrženy monolitické železobetonové římsy z C30/37-XF4. Římsy jsou šířky 0,70m, s příčným sklonem horního povrchu 4%. Výška obrubníků nad povrchem vozovky je 150mm. Římsy jsou k nosné konstrukci a křídům uchyceny kotevními přípravky do vývrtu. Na obou římsách je osazeno ocelové zábradelní svodidlo (svodnice typ NH4) se svislou výplní. Obrubník a horní povrch říms se opatří ochranným impregnačním nátěrem proti rozmrazovacím prostředkům.

4.2.7. Zábradlí, svodidla

Na obou římsách je osazeno ocelové zábradelní svodidlo (svodnice typ NH4) se svislou výplní. Ocelové svodidlo bude pokračovat i mimo most. Na příjezdových stranách k mostu je navrženo na délku 12m, zakončené výškovým náběhem krátkým. Na výjezdových stranách je na délku 6m, zakončené výškovým náběhem krátkým.

4.2.8. Terénní úpravy

Prostor za římsami a podél křídel se zpevní dlažbou z lomového kamene tloušťky 200mm do betonu C16/20-XF2 tl. 150mm. Dlažba bude lemována chodníkovými betonovými obrubníky š. 100mm. Ze strany vozovky se dlažba ukončí silničními obrubami.

Z důvodu ochrany mostní konstrukce a zamezení vymílání břehu je navrženo opevnění koryta pod mostem z lomového kamene tl. 0,20m do betonu tl. 0,15m (šířka spár max. 20mm, hloubka spár 10-20mm, rovný horní povrch kamenů). Pod mostem budou u opěr na každé straně provedeny lavičky šířky 0,50m pro přechod zvěře a možnost revize mostu. Úprava koryta je provedena v jednotném podélném sklonu 1,3 %. Celková délka úpravy koryta sahá před i za most a má celkovou délku 9m.

Na obou stranách mostu budou osazeny dle ČSN 73 6220 tabulky s evidenčním číslem mostu.

4.2.9. Ochrana proti bludným proudům

Neřeší se.

4.2.10. Protihlukové clony

Neřeší se.

4.3. Statické a hydrotechnické posouzení

Statické posouzení mostu je provedeno dle ČSN EN 1991-2 – Zatížení mostů dopravou.

Nosná konstrukce je zvolena a posouzena jako jednopolový monolitický železobetonový rám, s rozpětím 4,5m.

Průtočné množství stávajícího propustku je 1,79 m³/s.

Průtočné množství nového mostu je 7,96 m³/s.

Nový most má 4,4 x větší kapacitu, jak stávající propustek.

Uvedený hydrotechnický posudek je uveden v příloze 03.

4.4. Řešení protikoroze ochrany, ochrany konstrukcí proti agresivnímu prostředí a bludným proudům

Protikoroze ochrana zábradelního svodidla musí splňovat TKP kapitolu 19 a TP 84. Nezabetonované části budou otryskány na stupeň Sa 3 a ochrana ocelových prvků proti korozi bude provedena kombinovaným povlakem pro prostředí C3 s životností min. 15 let. U základního nátěru je zhotovitel povinen předložit osvědčení o vhodnosti a dostatečnosti přilnavosti na Zn podklad.

4.5. Požadované podmínky a měření sedání a průhybů

Do stěn mostu budou osazeny 2 x 2 nivelační značky. Při přejímce mostu budou investorovi předány výšky těchto nivelačních značek.

4.6. Požadované zatěžovací zkoušky

Vzhledem k typu opravy mostu (rekonstrukce) nejsou požadovány žádné zatěžovací zkoušky

4.7. Harmonogram výstavby

4.7.1. Postup a technologie stavby mostu

Stavba nového mostu bude prováděná betonáží na pevné skruži. Projektant odhaduje minimální čas na výstavbu cca 4 měsíce. Zařízení staveniště, skladovací a pracovní plochy budou umístěny na přilehlých úsecích sil. III/11818

Postup výstavby bude následující:

- převedení dopravy na objízdnou trasu
- odfrézování vozovky
- zbourání stávajícího mostu
- založení mostu
- výztuž a betonáž základů, dříku, nosné konstrukce a křídel
- izolace mostu
- provedení zásypu za opěrami
- výztuž a betonáž říms
- provedení vozovkového souvrství
- osazení zábradelních svodidel
- terénní úpravy
- převedení dopravy na most

4.7.2. Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby

Provádění veškerých částí mostu musí odpovídat TKP staveb pozemních komunikací, ZTKP stavby a příslušným normám a předpisům. Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby

Provádění veškerých částí mostu musí odpovídat TKP staveb pozemních komunikací a příslušným normám a předpisům.

Konstrukční řešení a vzorové detaily jednotlivých prvků stavby musí odpovídat vzorovým listům staveb pozemních komunikací (VL 4 - Mosty).

4.7.3. Inženýrské sítě v zájmové oblasti a jejich dotčení

Nadzemní vedení Četín je vedeno cca 5,0 m od mostu po toku Líšenského potoka, toto vedení nebude stavbou dotčeno.

4.7.4. K soupisu prací

Soupis prací je sestaven dle Oborového třídníku stavebních konstrukcí a prací (OTSKP) staveb pozemních komunikací, schváleného Ministerstvem dopravy ČR, 03/2015.

Zkoušky a testy materiálů, konstrukcí a prací dle TKP jsou zahrnuty v jednotkové ceně příslušné položky.

Položka Poplatky za skládku je vykazována včetně dovozu materiálu na příslušnou skládku.

Položky betonových konstrukcí zahrnují rovněž dodání betonu, bednění, zřízení všech požadovaných tvarů kapes, otvorů, zatěsnění spár.

Předpokládá se podloží komunikace s vhodnou zeminou.

Veškeré finančně zhodnotitelné vybourané části mostu zhotovitel odkoupí (asfalt, zábradlí, značky, zápory, kotvy).

UPOZORNĚNÍ: TATO DOKUMENTACE NESLOUŽÍ K REALIZACI STAVBY !

Brno 02/2023

Ing. Radek Pachel