

Souřadnicový systém: S-JTSK
Výškový systém: Bpv

SO 001 DEMOLICE STÁVAJÍCÍHO MOSTU

Objednatel stavby:



STŘEDOČESKÝ KRAJ
Zborovská 11
150 21 Praha 5
Česká republika

Razítko :

kontroloval :

Datum : Podpis :

Zhotovitel PDPS:



Valbek, spol. s r.o., stř. Praha
V olšinách 2300/75
100 00 Praha 10
Česká republika

Razítko :

kontroloval :

Datum : Podpis :

	Vypracoval	Ing. Michal Brada		Zak. číslo	15-NO-03-022
	Zodp. projektant	Ing. Jakub Heřman		Datum	12/2023
	Hlavní inženýr	doc. Ing. L. Vráblík Ph.D.		Stupeň	PDPS
	Tech. kontrola	Ing. Milan Šístek		Počet formátů	A4
	Akce : III/6111 Jirny, most ev. č. 6111-1			Měřítko	—
Zhotovitel: Valbek, spol. s r.o., stř. Praha V olšinách 2300/75 100 00, Praha 10	Příloha: TECHNICKÁ ZPRÁVA			Č. přílohy: 01	Paré :

1. TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH

1. TECHNICKÁ ZPRÁVA	1
1.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE MOSTU	2
1.2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU	3
1.3 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY MOSTU A JEHO UMÍSTĚNÍ	3
1.4 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ MOSTU	5
1.5 PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ	10
1.6 ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE	10

1.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE MOSTU

a) Stavba	III/6111 Jirny, most ev. č. 6111-1
Objekt č.	SO001
b) Název objektu	Demolice stávajícího mostu ev. č. 6111-1
c) Evidenční číslo mostu	6111-1
d) Katastrální území	Jirny [660922]
Obec	Jirny
Správce objektu	Středočeský kraj, Zborovská 81/11, Smíchov, 150 00 Praha 5 SÚS Mnichovo Hradiště, Majetková správa Mnichovo Hradiště
Hlavní inženýr projektu	doc Ing. Lukáš Vráblík Ph.D., FEng. Valbek, spol. s.r.o., stř. Praha V Olšínách 2300/75, 100 00 Praha 10
Zodpovědný projektant mostu	Ing. Jakub Heřman Valbek, spol. s.r.o., stř. Praha V olšínách 2300/75, 100 00 Praha 10
Stupeň PD	PDPS
e) Pozemní komunikace	Silnice III. třídy
f) Bod křížení	Y = 722 217,023; X = 1 041 872,744
g) Staničení úpravy	ZÚ = km 0,044 234 KÚ = km 0,131 224
Staničení podpěr	O1 = km 000,063 000 P2 = km 000,088 000 O3 = km 000,113 000
Staničení křížení	SO101 = km 000,088 000
h) Staničení přemost'ované překážky	Dálnice D11 = km 0,476

- | | |
|-------------------------|-----------------------------|
| i) Úhel křížení | $76,34^\circ = 84,82^\circ$ |
| j) Volná výška podjezdu | $4,80 + 0,15 = 4,95$ m |

1.2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU

- | | |
|-----------------------------------|--|
| a) Charakteristika mostu | Stávající mostní konstrukce byla navržena jako třípolový rám se šikmými stojkami – vzpěrami. Rám je dodatečně předpjatý z 5 komůrkových prvků a 2 šikmých železobetonových vzpěr. V příčném řezu je nosná konstrukce sestavena ze sedmi nosníků. |
| b) Délka mostu | 70,297 m (z ML) |
| c) Délka nosné konstrukce | 62,22 m (z ML) |
| d) Rozpětí polí | $14,0 + 33,0 + 14,0$ m (z ML) |
| e) Šikmost mostu | Levá $74,27^\circ = 82,52^\circ$ (z ML) |
| f) Volná šířka mostu | 17,00 m (z ML) |
| g) Plocha nosné konstrukce | $51,647 \times 17,5 = 1119,96$ m ² (z ML) |
| h) Zatížení mostu | Uvažováno zatížení dle ČSN EN 1991-2, hodnoty regulačních součinitelů jsou uvažovány pro skupinu pozemních komunikací 1 |
| Zatížitelnost mostu (ČSN 73 6222) | normální zatížitelnost V_n=15,0 t
výhradní zatížitelnost V_r=35 t
výhradní zatížitelnost V_e = — t
zatížitelnost na 1 nápravu $V_{aj}(V_a) = 11,20$ t |

1.3 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY MOSTU A JEHO UMÍSTĚNÍ

- a) návaznost projektové dokumentace mostního objektu na předchozí dokumentaci, účel mostu a požadavky – podklady na jeho řešení

Návaznost projektované dokumentace mostního objektu na předchozí dokumentaci

Tato dokumentace navazuje na dokumentaci ve stupni DSP.

Požadavky na řešení mostu

Z poslední hlavní mostní prohlídky, která byla provedena v období 06/2020, vyplývá, že stavební stav stávající mostní konstrukce je hodnocen stupněm VI – velmi špatný. Mostní konstrukce se tedy nachází v havarijním stavu a je opravitelná pouze za velmi vysoké náklady s krátkou životností. Z výše uvedených

III/6111 Jirny, most ev. č. 6111-1

SO 001 Demolice stávajícího mostu ev. č. 6111-1

Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

Technická zpráva

příčin bylo správcem rozhodnuto o celkové demolici stávajícího mostního objektu a nahrazení zcela novou konstrukcí (SO 201).

Podklady

- Zaměření území, GK Straka 06/2016.
- Doměření území, GK Straka 11/2020
- Podrobný IGP, GeoTec, a.s. 01/2021
- Hluková studie, Ing. Václav Volejník 02/2021
- Korozní průzkum, Jeku, s.r.o. 02/2021
- Požadavky na provedení a kvalitu na dálnicích a silnicích ve správě ŘSD ČR, Výkresy opakovaných řešení ŘSD ČR, Datové předpisy ŘSD ČR
- Stavebně technický průzkum mostní konstrukce ev.č. 6111-1, Jirny, Kloknerův ústav, 07/2016
- Dendrologický průzkum, Valbek, s.r.o, 12/2020
- Diagnostický průzkum Most ev. Č. 6111-1 Jirny, ESLAB, spol. s r.o., 12/2020
- ČSN, vzorové listy, TKP a další předpisy související
- prohlídka místa, fotodokumentace, mostní list, hlavní mostní prohlídka (06/2020)
- veřejně dostupné zdroje, internet

b) charakter přemostované překážky – převáděné komunikace, drážního tělesa, vodního díla apod.

Převáděnou komunikací je silnice III/6111. Směrové a výškové poměry jsou vyznačeny na výkrese „SO 201 – Dispoziční výkres SO 201“. Přemostovanou překážkou je dálnice D11.

c) územní podmínky

Most se nachází u obce Jirny, na katastrálním území Jirny. Most je umístěný nad dálnicí D11 a je součástí sjezdu č. 8.

Most spojuje severní (průmyslovou) část a jižní (městská zástavba) část Jiren, nicméně ulice družstevní není průjezdná pro osobní přepravu a slouží pouze pro vjezd dopravy k průmyslové budově. Most slouží pro napojení sjezdů a nájezdů z dálnice D11 na silnici 611 a poté se následně doprava dostane na silnici 101. Most je situován mimo památkově chráněnou oblast a mimo přírodní památkové území. Most je situován v ochranném pásmu dálnice.

d) geotechnické podmínky

Z regionálně geologického hlediska leží zájmové území v soustavě Český masiv – pokryvné útvary a postvariské magmatity, v regionu česká křídová pánev. Předkvartérní horniny jsou zde zastoupené marinními zpevněnými sedimenty většinou charakteru křemenných, jílovitých a glaukonitických pískovců a glaukonitických jílovitoprachovitých pískovců v různém stupni zpevnění, cenomanského stáří. Jedná se o vrstvy korycanské z perucko-korycanského souvrství. V jejich podloží jsou uloženy brakické uhelné jílovce,

tj. vrstvy perucké z perucko-korycanského souvrství. V blízkém okolí mostu jsou tyto cenomanské horniny dle mapového podkladu překryty sprašovými hlínami.

Kvarterní pokryv je v prostoru mostu zastoupen pod cca 0,2 m mocnou vrstvou humózní hlíny. V místě sondy J1 do hloubky 1,2 m šedým až hnědým písčitým jílem tuhé konzistence, který je pravděpodobně navážkou. V prostoru sondy J2 byla do hloubky 1,2 m zastižena navážka písčitého jílu tuhé konzistence, vrstva byla uložena na pohřbené asfaltové komunikaci 30 cm mocné. V podloží této bývalé komunikace je do hloubky 1,8 m uložen jíl se střední plasticitou – sprašová hlína tuhá. Kvarterní pokryv tedy v místě mostu dosahuje do hloubky 1,2–1,8 m pod terén.

Kvarterní pokryv je uložen na povrchu proměnlivě zpevněného pískovcového podloží, nejprve na eluvium pískovců, tj. na vrstvě zcela zvětralého pískovce charakteru písčitého jílu pevné konzistence s cca 35 % úlomků do 3 cm, pevné konzistence o mocnosti 0,40–1,85 m. Eluvium přechází v sondě J1 rychle do mírně zvětralých středně zrnitých pískovců tř. pevnosti R4, od hloubky 3,7 m pod terénem pak do navětralého jemnozrnného glaukonitického pískovce, od 12,8 m pak opět do mírně zvětralého jemnozrnného pískovce, u báze až jílovce a od 14,9 m do polohy silně uhelných prachovitých jílovců s vložkami navětralých pískovců do 10 %. V sondě J2 přechází eluvium od hloubky 2,2 m do silně zvětralého jemnozrnného pískovce, od hloubky 4,3 m do mírně zvětralého jemnozrnného glaukonitického pískovce, od hloubky 8,3 m do navětralého glaukonitického pískovce slídnatého s vložkami navětralého hrubozrnného pískovce a od hloubky 15,4 m do 20,0 m do mírně zvětralého uhelného prachovitého jílovce s vložkami pískovců do 10 % mocnosti vrstvy.

Hladina podzemní vody je vázaná na průlinově a puklinově propustné cenomanské pískovce. Podzemní voda byla zastižena v hloubce 10,4 m pod terénem, tj. 244,32–244,44 m n.m., ustálila se 10,45–10,25 m pod terénem, tj. 244,27–244,59 m n.m. Z uvedeného je zřejmé, že hladina podzemní vody nevykazuje žádnou napjatost. Podle dostupných údajů (<http://voda.gov.cz/portal/cz/>) leží projektované území mimo záplavové území.

1.4 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ MOSTU

a) Základní popis konstrukce stávajícího mostu

Stávající mostní konstrukce byla navržena jako třípolový rám se šikmými stojkami – vzpěrami. Rám je dodatečně předpjatý z 5 komůrkových prvků a 2 šikmých železobetonových vzpěr. V příčném řezu je nosná konstrukce sestavena ze sedmi nosníků.

Založení: Most je pravděpodobně založen plošně. Rozměry nejsou blíže specifikovány.

Spodní stavba: Spodní stavbu tvoří dvě opěry z prostého betonu B170 s rovnoběžnými křídly a s úložným prahem z železobetonu ŽB 250. Členěné pilíře mezilehlých podpěr 2 a 3 tvoří 2 železobetonové vzpěry obdélníkového průřezu.

Nosná konstrukce: Nosnou konstrukcí tvoří 7 ks předpjatých prefabrikovaných ŽB nosníků DSC. Most je šikmý. Uložení na krajních monolitických opěrách je prostřednictvím hrncových ložisek pod každým

III/6111 Jirny, most ev. č. 6111-1

SO 001 Demolice stávajícího mostu ev. č. 6111-1

Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

Technická zpráva

nosníkem je jedno ložisko. Vzpěry jsou do nosné konstrukce vetknuty. Nad opěrami 1 a 4 jsou osazeny povrchové mostní závěry s jednoduchým těsnění spáry.

Příslušenství: Vozovka na mostě je živičná. Římsy jsou železobetonové prefabrikované s žulovými obrubníky. Most je odvodněn podél obrubníků, kde jsou osazeny dvě dvojice odvodňovačů se svody ústícími do dálničního příkopu. Za mostem jsou zřízeny dlážděné odvodňovací skluzy. Římsy jsou opatřené betonovou vodící stěnou, která je osazena na obrubníky chodníků. Na obou stranách je osazeno nové zábradlí z otevřených profilů kotvené do patních desek. Na mostě jsou osazeny svislé dopravní značky omezující zatížitelnost na mostě a tabulky s evidenčním číslem mostu osazené na zábradlí. Most je na obou koncích vybaven přechodovými deskami.

Zemní tělesa pod mostem zpevněna dlažbou z betonových opevňovacích tvarovek a betonem.

Na mostě nebyly zjištěny volné prvky cizích zařízení.

Podle mimořádné prohlídky je stavební stav nosné konstrukce mostu klasifikován stupněm VI (velmi špatný), stavební stav spodní stavby je klasifikován stupněm VI (velmi špatný). Použitelnost byla klasifikována na II (omezeně použitelné)

S ohledem na typ konstrukce, její stavební stav byla odsouhlasena varianta řešení opravy spočívající ve snesení stávající konstrukce a vybudování nové konstrukce ve stejném místě. Most nevyhovuje svým prostorovým uspořádáním zejména novému plánovanému rozšíření dálnice D11, proto bude kompletně demolován

Popis závad stávající konstrukce:

- Zcela nefunkční izolace, kdy do dutin nosné konstrukce zatéká značné množství vody, která prosakuje stěnami a spodní deskou nosníků. Silně prosakují i spáry mezi nosíky.
- Dilatačními spárami silně prosakuje voda na úložné prahy. Beton obnažených částí opěr je hloubkově degradovaný, u opěry 1 jest patrný mrazový rozpad betonu opěry. Obnažený výztuž silně koroduje. V obou opěrách jsou výrazné svislé trhliny, v místě některých horizontálních pracovních spár jsou otevřené trhliny
- Vzpěry jsou výrazně poškozovány vodou vytékající z odvodňovačů a vodou odstříkující z dálničního tělesa. Zejména u krajních stojek jsou místa s hloubkovou degradací betonu a silnou korozi výztuž, čemuž přispívá místy až nulová tloušťka krycí vrstvy.
- Ložiska jsou silně poškozována průsaky dilatačními spárami. Na obou opěrách je patrna velmi silná koroze obou úložných desek. Kluzné plochy jsou na mnoha místech viditelně poškozeny – funkce ložisek je zjevně omezena.
- Mostní závěry silně protékají – jsou nefunkční
- Zábradlí v celém rozsahu koroduje, nejvýrazněji v místě vetknutí sloupků do říms, kde je místy patrné až stoprocentní oslabení průřezu

Na základě zjištěných skutečností během provedeného diagnostického průzkumu vyplývá, že se situace od doby HMP nezměnila. Na základě výše uvedených závad objednatel rozhodl o demolici stávajícího mostu a výstavbě mostu nového.

Demolice stávající mostní konstrukce (etapa 0)

Etapa 0.1

- Minimálně 2 měsíce před zahájením stavebních prací bude svolána uzavírková komise
- Před zahájením stavebních prací bude provedena pasportizace stavu dálnice D11
- Vytyčení všech vyskytujících se inženýrských sítí včetně zajištění jejich ochrany
- Zařízení staveniště, příprava území
- Odstranění stávající vegetace v nezbytně nutném rozsahu
- Sejmутí ornice, odstranění zpevněných ploch
- přerušení provozu na stávajícím mostě – zřízení objízdné trasy dle SO 181. Provoz na dálnici zůstává nepřerušen
- Demontáž příslušenství na stávajícím mostě (zábradlí, sloupu VO, svodidla, mostní závěry)
- Odstranění vozovky a chodníků na mostě, před mostem a za mostem
- Odstranění monolitických a prefabrikovaných částí říms na stávajícím mostě, odstranění okapních plechů na římsách
- Odstranění mostní izolace na stávající mostní konstrukci
- Odstranění stávajících přechodových desek
- Zhotovení výkopu za opěrou z důvodu odtížení opěry a tedy bezpečnější demolice prefa nosníků v další části demolice mostu

Etapa 0.2

- Uzavření provozu na dálnici D11
- Zřízení objízdných tras dle SO 181
- Dočasná demontáž silničních svodidel
- Provedení štěrkopískového polštáře včetně kvůli ochraně místních komunikací a ochranně inženýrských sítí
- Demontáž stávajících prefa nosníků včetně vyrovnávací betonové desky
- Částečná demolice pilířů P2 a P3 do úrovně stávajícího terénu
- Odstranění ochranného štěrkopískového polštáře z tělesa dálnice včetně geotextílie
- Zpětné osazení silničních svodidel na dálnici
- V průběhu této etapy je na dálnici uzavřen provoz
- Délka trvání 12 hodin – v noci

Etapa 0.3

- Zhotovení dočasného pažení pro provedení stavebních jam a dokončení demolice pilířů P2 a P3 včetně základů
- Provedení výkopu v místě opěr O1 a O4
- Demolice opěry O1 a O4 včetně základových konstrukcí
- Bez omezení provozu na dálnici D11

III/6111 Jirny, most ev. č. 6111-1

SO 001 Demolice stávajícího mostu ev. č. 6111-1

Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

Technická zpráva

- Délka trvání etapy 1 týden

Úplná uzavírka komunikace pod mostem je počítána od okamžiku uzavření komunikace pod mostem v příslušných MÚK. Objízdná trasa za uzavřenou komunikací bude vedena po objízdných trasách dle stanovení místní úpravy provozu na PK. Návrh úpravy provozu v době úplné uzavírky dálnice je součástí SO 181).

Před snesením nosné konstrukce bude vozovka dálnice D11 pod mostem opatřena ochranným šterkopískovým polštářem tl. min. 0,5 m ve vzdálenosti 50 m od osy mostu na obě strany dálnice. Mezi šterkopískovým polštářem a vozovkou bude položena geotextilie min 600g/m², tl. 6 mm s tažností 70 %.

Za ukončení této etapy je považováno obnovení provozu. Po dobu nočních prací bude zajištěno řádné osvětlení včetně osvětlení stavebních mechanismů. Po celou dobu prací bude na místě pojízdná dílna na odstranění jakýchkoliv poruch a závad a pro případ poruchy a následného znečištění provozními kapalinami (nafta, olej apod.) bude vybavena havarijními prostředky (vapex, plachty, nádoba na použitý apex, znečištěné hadry apod.) a provede jejich odstranění. V době realizace demoličních prací nesmí být v žádném případě ohrožen provoz na dálnici D11. Použité mechanismy a kontakty na vedoucího demolice a ostatní osoby a rovněž schéma podrobného postupu demolice budou předmětem Technologického předpisu zpracovaného zhotovitelem a schváleného investorem a TDI před zahájením demolice.

Příjezdy a přístupy

V okolí mostu budou vybudovány zpevněné příjezdové komunikace pro dopravu materiálu a pojezd autojeřábů, včetně obratišť, ploch pro manipulaci a ploch pro zaparkování jeřábu. Cena těchto technologických ploch je součástí ocenění nosné konstrukce. Přístup na staveniště bude zajištěn z komunikace III/6111 a z komunikace, kterou překlenuje most ev. č. 6111-1.

Přívody el. energie

Zdroje elektrické energie, napojení na zdroj vody a napojení na odpadní vedení jsou řešeny v rámci zásad organizace výstavby (ZOV).

Skladovací plochy

Skladovací plochy budou zřízeny v prostoru zařízení staveniště.

Montážní a pomocné plochy

Montážní a pomocné plochy budou zřízeny v prostoru zařízení staveniště.

Montážní a pomocné konstrukce (lešení, skruže, pažení)

Projektová dokumentace předpokládá provádění mostu technologií betonáže na pevné skruži.

b) související (dotčené) objekty stavby

Dále uvedené stavební objekty nemají přímý vliv na postup výstavby mostního objektu.

Seznam souvisejících objektů:

- SO 021 Příprava území

III/6111 Jirny, most ev. č. 6111-1

SO 001 Demolice stávajícího mostu ev. č. 6111-1

Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

Technická zpráva

- SO 101 Úprava silnice III/6111
- SO 102 Úprava SDP na dálnici D11
- SO 181 Přechodné dopravní značení
- SO 191 Dopravní značení ve správě ŘSD
- SO 201 III/6111 Jirny, most ev. č. 6111-1
- SO 491 Kabelová trasa DIS ŘSD

c) vztah k území – inženýrské sítě, ochranná pásma, omezení provozu apod.

Inženýrské sítě

Před vlastním zahájením stavebních prací je nutné nechat vytýčit všechny stávající inženýrské sítě v rozsahu stavby objektu, dodržet stanovená ochranná pásma, případně provést jejich přeložku a provést koordinaci ostatních objektů, komunikací a sítí.

Ochranná pásma

Při stavbě je nutno respektovat ochranná pásma inženýrských sítí dle příslušných norem, zákonů, vyhlášek, popř. údajů správců. Provádění stavebních prací v ochranných pásmech stanovují citované zákony a předpisy. Podmínky prací v ochranném pásmu vedení stanovuje provozovatel vedení.

- Ochranné pásmo dráhy – 60 m od osy krajní koleje
- Silnice I. třídy – 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu ostatních silnic I. třídy (13/1997 Sb. §30)
- Silnice II. a III. třídy, místní komunikace – 15 m od osy jízdního pruhu (13/1997 Sb. §30)
- Vodiče podzemní do 110 kV včetně – 1,0 m od krajního kabelu (458/2000 Sb. §46)
- Vodiče nadzemní od 1 kV do 35 kV včetně – 7,0 m od krajního kabelu (458/2000 Sb. §46)
- Telekomunikační vedení podzemní a nadzemní – 1,5 m po stranách krajního vedení (151/2000 Sb. §92)
- Vodovodní řady a kanalizace do průměru 500 mm – 1,5 m od vnějšího líce potrubí (274/2001 Sb. §23)
- Vodovodní řady a kanalizace nad průměr 500 mm – 2,5 m od vnějšího líce potrubí (274/2001 Sb. §23)
- Plynovody NTL a STL – 1,0 m na obě strany od půdorysu (458/2000 Sb. §68)
- Plynovody VTL – 4,0 m na obě strany od půdorysu (458/2000 Sb. §68)
- Teplovodní zařízení – 2,5 m na obě strany od půdorysu (458/2000 Sb. §87)

Omezení provozu

Most přechází přes dálnici D11. Během demolice mostu dojde k omezení provozu na stávající dálnici D11, kde bude zajištěn minimálně provoz 2+2+ připojovací pruhu na dálnici. V době snesení samotné nosné konstrukce mostu, která bude probíhat za předpokladu minimálního provozu – tedy v nočních hodinách, musí být dálnice D11 zcela uzavřena. Projekt DIO je součástí objektu SO181 Přechodné dopravní značení.

Ochranná lešení, průchody, stěny a zábradlí

V průběhu výstavby mostního objektu budou, před osazením definitivního záchytného zařízení na obou okrajích mostovky použita provizorní zábrany.

1.5 PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

a) vytyčovací údaje

Vytyčení mostu

Souřadnice podrobných bodů jsou uvedeny v souřadnicovém systému S-JTSK, nadmořské výšky jsou uvedeny ve výškovém systému Balt po vyrovnání (Bpv).

Přesnost vytyčení bude v souladu s platnými ČSN a TKP.

Přesnost provádění

Celá konstrukce bude provedena podle platných či doporučených norem ČSN, TKP a souvisejících předpisů. Podrobněji bude specifikováno v dalším stupni PD.

b) statický výpočet základů, spodní stavby, nosné konstrukce

Statický výpočet pro demolici stávajícího mostu není nutné provádět. Budoucí zhotovitel musí postupovat dle schválených TePř a technologických předpisů.

c) hydrotechnické výpočty

Pro objekt SO 001 Demolice stávajícího mostu ev. č. 6111-1 není nutné provádět

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

Stavba splňuje požadavky vyhlášky 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Realizace demoličních prací na stávajícím úseku nezpůsobí omezení bezbariérového užívání staveb v okolí.

Závěr

Projektová dokumentace demoličních prací ve stupni PDPS neslouží k realizaci samotné. Realizaci demoličních prací je možno provádět na základě schválených TePř a technologických postupů vybraného zhotovitele.

V Praze, prosinec 2023

vypracoval: Ing. Michal Brada
Valbek, s.r.o.