

III/3456 GOLČŮV JENÍKOV – MOST EV. Č. 3456-1

STAVEBNÍK:

Kraj Vysočina

Žižkova 1882/57, 587 33 Jihlava

INVESTOR:

Krajská správa a údržba silnic Vysočiny,

příspěvková organizace

Kosovská 1122/16, 586 01 Jihlava

GENERÁLNÍ PROJEKTANT:

Ing. Petr Šedivý

Bukovanská 393/15, 779 00 Olomouc - Droždín


PDPS

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK

VÝŠKOVÝ SYSTÉM: Bpv

D

S0 001

HLAVNÍ PROJEKTANT	ING. PETR ŠEDIVÝ		Ing. Petr ŠEDIVÝ projektování mostů a inženýrských staveb Bukovanská 393/15 779 00 Olomouc - Droždín IČO 07912463, DIČ CZ8404155364	
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	ING. PETR ŠEDIVÝ			
VYPRACOVAL	ING. PETR ŠEDIVÝ			
KONTROLOVAL	ING. JAN ŠEDIVÝ			
KRAJ VYSOČINA	OBEC GOLČŮV JENÍKOV	K.Ú. GOLČŮV JENÍKOV	DATUM	06/2024
OBJEKT: <h2>DEMOLICE STÁVAJÍCÍHO MOSTU</h2>			FORMÁT	
			MĚŘÍTKO	
			ÚČEL	PDPS
			ČÍS. ZAKÁZKY	1920
			ARCHIVNÍ ČÍS.	1920
PŘÍLOHA: <h2>TECHNICKÁ ZPRÁVA</h2>			ČÍS. SOUPRAVY	PŘÍLOHA 001.001

III/3456 GOLČŮV JENÍKOV – MOST EV. Č. 3456-1

**STUPEŇ PROJEKTU:
PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY
(PDPS)**

**Část D
OBJEKT SO 001
DEMOLICE STÁVAJÍCÍHO MOSTU**

TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH

0.	ÚVOD	4
1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	4
2.	ZDŮVODNĚNÍ BOURACÍCH PRACÍ	4
2.1.	ÚČEL BOURACÍCH PRACÍ	4
2.2.	PODKLADY A PRŮZKUMY	4
3.	POPIS BOURANÉ STAVBY	5
3.1.	KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ MOSTU	5
3.2.	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU	5
3.3.	POPIS KONSTRUKCE MOSTU	6
3.3.1.	<i>Spodní stavba mostu</i>	6
3.3.1.1.	Základy mostních podpěr a křídel	6
3.3.1.2.	Mostní podpěry a křídla	6
3.3.2.	<i>Nosná konstrukce</i>	6
3.3.2.1.	Popis nosné konstrukce	6
3.3.2.2.	Mostní závěry	6
3.3.3.	<i>Mostní svršek</i>	6
3.3.3.1.	Vozovka	6
3.3.3.2.	Chodníky	7
3.3.3.3.	Římsy	7
3.3.3.4.	Izolační systém mostovky	7
3.3.3.5.	Odvodnění mostu	7
3.3.4.	<i>Mostní vybavení</i>	7
3.3.4.1.	Zábradlí	7
3.3.4.2.	Dopravní značení, označení mostu	7
3.3.4.3.	Území pod mostem a přístupové cesty	7
3.3.4.4.	Cizí zařízení na mostě	8
4.	VÝSLEDKY PRŮZKUMU STÁVAJÍCÍHO STAVU BOURANÉ STAVBY	8
4.1.	ZÁVĚRY HLAVNÍ PROHLÍDKY MOSTU	8
4.1.1.	<i>Stav a závady částí mostu</i>	8
4.1.1.1.	Spodní stavba	8
4.1.1.2.	Nosná konstrukce	8
4.1.1.3.	Mostní svršek	8
4.1.1.4.	Vybavení mostu	9
4.1.2.	<i>Hodnocení péče o most, výkonu běžných prohlídek, kvality údržbových prací a prováděných oprav, závady mostní evidence</i>	9
4.1.3.	<i>Opatření na zkvalitnění správy mostu, návrh na odstranění zjištěných závad</i>	9
4.1.3.1.	Provádět periodicky	9
4.1.3.2.	Odstranění nutno provést ihned	10
4.1.3.3.	Odstranění nutno do 1 roku	10
4.1.3.4.	Odstranění možno do 2 let	10
4.1.4.	<i>Klasifikační stupeň stavu mostu:</i>	10
4.2.	ZÁVĚRY DIAGNOSTICKÉHO PRŮZKUMU MOSTU	10
4.2.1.	<i>Stav mostu</i>	10
4.2.2.	<i>Zatížitelnost mostu</i>	11

5.	ROZMĚRY A JAKOST MATERIÁLŮ HLAVNÍCH KONSTRUKČNÍCH PRVKŮ	11
5.1.	ROZMĚRY HLAVNÍCH KONSTRUKČNÍCH PRVKŮ	11
5.2.	JAKOST MATERIÁLŮ HLAVNÍCH KONSTRUKČNÍCH PRVKŮ	11
5.2.1.	<i>Pevnost zdiva.....</i>	11
5.2.2.	<i>Zkoušky betonu.....</i>	11
5.2.2.1.	Výztuž a karbonatace betonu	11
5.2.2.2.	Obsah chloridů v konstrukcích mostu	12
5.2.2.3.	Pevnost betonu nosníků KA-61 a konzoly v tlaku	12
5.2.2.4.	Pevnost betonu v tahu povrchových vrstev.....	12
5.2.3.	<i>Kontrola předpínací výztuže nosníků KA-61</i>	12
5.2.4.	<i>Skladba vrstev na mostě</i>	12
5.2.5.	<i>Zatřídění znovuzískané asfaltové směsi</i>	14
6.	NÁVRH POSTUPU A TECHNOLOGIE BOURACÍCH PRACÍ	14
7.	VZTAH STAVEBNÍHO OBJEKTU K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY	15
7.1.	SOUVISEJÍCÍ (DOTČENÉ) OBJEKTY STAVBY	15
7.2.	POSTUP PRACÍ	15
8.	VZTAH K ÚZEMÍ	15
8.1.	PŘÍSTUP K BOURANÉ STAVBĚ.....	15
8.2.	INŽENÝRSKÉ SÍTĚ A JEJICH OCHRANNÁ PÁSMA.....	16
8.2.1.1.	Inženýrské sítě přímo dotčené stavbou	16
8.2.1.2.	Ostatní inženýrské sítě v obvodu staveniště.....	18
8.3.	OMEZENÍ PROVOZU	20
9.	ZÁVĚR	21

0. ÚVOD

Tato dokumentace je vypracována v podrobnostech dokumentace pro provádění stavby dle aktuálních závazných vyhlášek a předpisů.

Zhotovitel stavby je povinen vypracovat realizační dokumentaci stavby (RDS), která dořeší detailně projekt stavby v návaznosti na tuto dokumentaci ve stupni PDPS v závislosti na konkrétní technologii zhotovitele a použitých výrobcích. Tato realizační dokumentace stavby musí být předložena ke schválení investorovi a projektantovi DSP a PDPS.

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Stavba : III/3456 Golčův Jeníkov - most ev. č. 3456-1
Objekt : **SO 001 – Demolice stávajícího mostu**
Katastrální území : Golčův Jeníkov [635481]
Obec : Golčův Jeníkov [568635]
Okres : Havlíčkův Brod
Kraj : Kraj Vysočina

2. ZDŮVODNĚNÍ BOURACÍCH PRACÍ

2.1. ÚČEL BOURACÍCH PRACÍ

V rámci výstavby nového mostu (SO 201) proběhne demolice původního mostu ev. č. 3456-1 neznámého stáří z důvodu jeho nevyhovujícího stavu (viz dále). Účelem demolice původního mostu je uvolnění staveniště pro stavbu nového mostu.

2.2. PODKLADY A PRŮZKUMY

- Dokumentace pro vydání územního rozhodnutí „III/3456 Golčův Jeníkov - most ev. č. 3456-1“ (DUR), vypracoval Ing. Petr Šedivý, 06/2023
- Mostní list mostu ev. č. 3456-1, tisk z BMS - Ing. Jan Felkl, 11/2018
- Záznam o hlavní prohlídce mostu, Doc. Ing. Jan Tomek, CSc., 08/2018
- Diagnostický průzkum mostu ev.č. 3456-1 Golčův Jeníkov, Diagnostika stavebních konstrukcí s.r.o., 05/2019
- Zaměření polohopisu a výškopisu, Ing. Petr Hrbáč, 03/2020
- Zatřídění znovuzískané asfaltové směsi v souladu s vyhl. 283/2023 sb., TPA ČR, s.r.o., 01/2025

3. POPIS BOURANÉ STAVBY

3.1. KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ MOSTU

Původní nosnou konstrukci mostu tvoří dvě kamenné polokruhové klenby. Tyto klenby byly na pravé straně rozšířeny pod prostorem chodníku železobetonovou monolitickou konzolou a na levé straně mostu je pro chodník provedeno rozšíření ze třech prefabrikovaných nosníků KA 61 na světlost 9,0 m. Klenba v poli 1 je provedena jako přibližně kolmá k podélné ose mostu a klenba v poli 2 je šikmá.

Spodní stavbu v místě kleneb tvoří nízké opěry z kamenného zdiva a masivní střední pilíř. V prostoru nosníků KA 61 je spodní stavba provedena jako betonové opěry s železobetonovým úložným prahem.

Vozovka na mostě je živičná, chodník na levé straně je po rekonstrukci s pochozí vrstvou ze zámkové betonové dlažby a chodník na pravé straně mostu má přímo pocházenou desku železobetonové konzoly.

3.2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU

a) charakteristika mostu:

podle druhu převáděné komunikace	- most pozemní komunikace
podle překračované překážky	- most přes vodní tok
podle druhu převád. pozem. kom.	- silniční most
podle počtu mostních otvorů	- o dvou otvorech
podle počtu úrovní mostovek	- most s mostovkou v jedné úrovni
podle výškové polohy mostovky	- s horní mostovkou
podle přesypávky	- most s přesypávkou
podle měnitelnosti základní polohy	- nepohyblivý
podle plánované doby trvání	- trvalý
podle průběhu trasy na mostě	- v oblouku
podle úhlu křížení	- šikmý
podle materiálu	- zděný most
podle statické funkce hlavní NK	- klenbový most
podle omezení volné výšky	- s neomezenou volnou výškou
podle konstr. uspořádání příč. řezu	- otevřeně uspořádaný most

b) délka přemostění:	9,6 m
c) délka mostu:	11,9 m
d) délka nosné konstrukce:	11,0 m
e) rozpětí polí:	3,23+3,25 m
f) volná šířka mostu:	10,59 m
g) šířka průchozího prostoru:	vlevo 2,22 m / vpravo 0,5 m
h) šířka mostu:	11,0 m
i) výška mostu:	3,20 m nad dnem koryta
j) stavební výška:	pole 1 – 1,28 m / pole 2 – 1,26 m
k) plocha mostu:	121 m ²

- l) zatížení a zatížitelnost mostu:
- $$V_n = 15 \text{ t}$$
- $$V_r = 120 \text{ t}$$
- $$V_e = 180 \text{ t}$$
- $$V_{aj} = 11,4 \text{ t}$$

3.3. POPIS KONSTRUKCE MOSTU

Převzato ze Záznamu o hlavní prohlídce mostu, Doc. Ing. Jan Tomek, CSc., 08/2018.

3.3.1. Spodní stavba mostu

3.3.1.1. Základy mostních podpěr a křídel

Základy mostních podpěr jsou nepřístupné, bez provedení sond nelze způsob založení zjistit. Základy mostu jsou pravděpodobně plošné.

3.3.1.2. Mostní podpěry a křídla

Spodní stavbu tvoří 2 kamenné klenby. Opěry jsou masivní, zdivo z lomového kamene. Střední pilíř je masivní z kamenného zdiva, zhlaví na obou stranách je opatřeno náběhem - ochrana pilíře před náplavem. Čelní zdi přecházejí v rovnoběžná křídla z kamenného masivního zdiva. Na křídla navazují kolmo nábrežní zídky. Spodní stavba i podhled NK je opatřen torkretovou omítkou vyztuženou KARI sítí. Torkretová omítka není provedena na podhledu 2. pole. Na návodní straně je most rozšířen. Návodní strana mostu je rozšířena pomocí tří prefabrikovaných nosníků. Jsou zde provedeny masivní betonové opěry opatřené cementovou omítkou.

3.3.2. Nosná konstrukce

3.3.2.1. Popis nosné konstrukce

Most má 2 pole, je kolmý. Délka přemostění je 9,75 m, světlost mostních otvorů je 3,50 m. NK tvoří 2 půlkruhové kamenné klenby tl. 0,65 m. Povrchem je upraven torkretem s výztuží svařovanými sítěmi KARI. Na vtoku je klenba pod chodníkem rozšířena 3 ks prefabrikovaných nosníků KA-61 šířky 0,98 m a výšky 0,4 m.

3.3.2.2. Mostní závěry

Mostní závěry nejsou na konstrukci tohoto typu prováděny.

3.3.3. Mostní svršek

3.3.3.1. Vozovka

Vozovka na mostě je s živičným krytem se zpevněnou krajnicí. Zpevnění krajnice je provedeno asfaltovou vrstvou. Příčný sklon vozovky je oboustranný, podélný sklon je po směru staničení. Odrazný proužek na pravé straně šířky 1,03 m a výšky 0,14 m je součástí chodníku a je tvořen ocelovým plechem tvaru L, na levé straně šířky 2,2 m a výšky 0,2 m je součástí chodníku a je tvořen obrubníky.

3.3.3.2. Chodníky

Chodníky jsou oboustranné, na pravé povodní straně je šířky 0,9 m a na levé návodní straně je šířky 2,2 m. Povrch chodníků je zadlážděn betonovou dlažbou. Na pravé povodní straně je osazen žulový obrubník šířky 0,18 m a výšky 0,14 m, na levé návodní straně je osazen žulový obrubník šířky 0,17 m a výšky 0,2 m.

3.3.3.3. Římsy

Mostní římsy jsou na obou stranách mostu železobetonové monolitické. Na pravé povodní straně má římsa výšku 0,1 m a šířku 1,10 m, na levé návodní straně má římsa výšku 0,25 m a šířku 0,5 m.

3.3.3.4. Izolační systém mostovky

Hydroizolaci bez sond nelze zjistit. Na původní konstrukci provedena pravděpodobně jílovým těsněním rubu klenby. V místě rozšíření je pravděpodobně vanová.

3.3.3.5. Odvodnění mostu

Odvodnění mostu je provedeno příčným a podélným sklonem vozovky mimo most. Odvodnění mostu je provedeno příčným a podélným sklonem vozovky do odvodňovačů v krajnici.

3.3.4. Mostní vybavení

3.3.4.1. Zábradlí

Zábradlí na mostě je ocelové s vodorovnou výplní se třemi madly. Zábradlí na mostě je tvořeno ŽB sloupky Sloupky jsou profilu I 100/50, horní madlo profilu O 60, vnitřní madla jsou O 60. Výška zábradlí je na pravé povodní straně 1,03 m od římsy. Svodidla nejsou na mostě osazena.

3.3.4.2. Dopravní značení, označení mostu

Na mostě jsou na obou stranách osazeny tabulky s evidenčním číslem. Dopravní značení omezující zatížitelnost B13 – 24 t, E5 – 45 t je osazeno na obou stranách mostu. Na mostě je osazeno jiné dopravní značení, ve směru staničení je osazena dopravní značka zóna IZ8a, proti směru staničení je osazena dopravní značka zóna IZ8b.

3.3.4.3. Území pod mostem a přístupové cesty

Území pod mostem tvoří koryto místního potoka. Dno pod mostem je přirozené. Přístupnost k nosné konstrukci mostu je dobrá (do 2m). Na pravé povodní straně mostu jsou pro přístup k nosné konstrukci vybudovány schody.

3.3.4.4. Cizí zařízení na mostě

Veřejné osvětlení je umístěno v blízkosti mostu. Před i za mostem je vzdušné vedení NN. V křídle opěry 2 na výtoku ústí betonová roura DN 400 dešťové kanalizace. V OP1 na vtoku je osazena betonová roura DN 600. Podél vtokového čela, konstrukčně nezávisle na mostě, vede izolované potrubí v chrániče o průměru 600 mm.

4. VÝSLEDKY PRŮZKUMU STÁVAJÍCÍHO STAVU BOURANÉ STAVBY

4.1. ZÁVĚRY HLAVNÍ PROHLÍDKY MOSTU

Převzato ze Záznamu o hlavní prohlídce mostu, Doc. Ing. Jan Tomek, CSc., 08/2018.

4.1.1. Stav a závady částí mostu

4.1.1.1. Spodní stavba

Základy mostních podpěr a křídel

Stav základů bez provedení sond nelze zjistit. Nebyly pozorovány závady způsobené poruchami základů.

Mostní podpěry a křídla

Na pohledových plochách opěry 1 jsou zřetelné stopy zatékání s průsaky, výkvěty a vápenné výluhy. Na pohledových plochách vnitřní podpěry jsou zřetelné stopy zatékání s průsaky. Kamenné zdivo vnitřní podpěry má místy vypadanou spárovou maltu.

Zemní těleso

Zemní těleso je zarostlé vzrostlou vegetací, vysokými travními plevelnými porosty.

4.1.1.2. Nosná konstrukce

Nosná konstrukce

Na podhledu nosné konstrukce rozšíření jsou viditelné stopy promáčení, krápníčky. V rozšířené části dochází k výraznému zatékání skrz spáry mezi jednotlivými prefabrikáty. Na pravém krajním nosníku je lokálně prokreslená korodující distanční výztuž.

Mostní závěry

Mostní závěry nejsou na konstrukci tohoto typu prováděny.

4.1.1.3. Mostní svršek

Vozovka

Závady na vozovce jsou ohrus, výtluky, výspravy, trhliny v dilatacích.

Chodníky

Na levé straně došlo k rozpadu dlažby chodníku - poškozené a vykloněné obrubníky.

Římsa

Pravá mostní římsa má olámané hrany. Levá mostní římsa má hloubkově degradovaný spodní povrch a obnaženou korodující výztuž. V pravé mostní římse jsou příčné trhliny skrz celý průřez.

Izolační systém mostovky

Stav izolace bez provedení sond nelze zjistit, vzhledem ke stavu nosné konstrukce není funkční, dochází k průsaku přes nosnou konstrukci.

Odvodnění mostu

Pod konzolami pravého chodníku jsou umístěny odvodňovací trubky bez přesahu, voda stéká po lici čelní zdi.

4.1.1.4. Vybavení mostu

Zábradlí

Ocelové mostní zábradlí je natřené. Ocelové zábradlí má bodovou korozi.

Dopravní značení, označení mostu

Tabulka s evidenčním číslem mostu ve směru staničení je čitelná, znečištěná.

Údaje na dopravním značení jsou bez závad.

Území pod mostem a přístupové cesty

Přístupnost k nosné konstrukci mostu je dobrá (do 2m). Přístupové cesty jsou zarostlé vzrostlou vegetací, vysokými travními plevelnými porosty.

Pod mostem je přirozené dno s naplaveninami, nečistotami a uchycenou vegetací.

Cizí zařízení na mostě

Cizí zařízení neovlivňuje stav mostu, avšak správcem není udržováno.

4.1.2. Hodnocení péče o most, výkonu běžných prohlídek, kvality údržbových prací a prováděných oprav, závady mostní evidence

Údržba se provádí v rozsahu možností správce.

4.1.3. Opatření na zkvalitnění správy mostu, návrh na odstranění zjištěných závad

4.1.3.1. Provádět periodicky

Odstranění vzrostlé vegetace na přístupech pod most a v jeho blízkém okolí.

4.1.3.2. Odstranění nutno provést ihned

Zahájit projekční práce na výměně mostního svršku, v rámci které bude řešeno odvodnění konstrukce, oprava konzoly pravého chodníku a izolace.

4.1.3.3. Odstranění nutno do 1 roku

Mostní podpěry a křídla

Provést odstranění torkretové omítky, ověřit skutečný stav kamenného zdiva, provést přepočet zatížitelnosti, provést opravu spárování a doplnit kamenné zdivo v místě vypadnutí.

Římsy

Očištění říms včetně svislých ploch, opravy narušené římsy.

Zábradlí

Obnovit PKO zábradlí.

Území pod mostem a přístupové cesty

Odstranit náplavy pod mostem, vyčištění koryta toku.

4.1.3.4. Odstranění možno do 2 let

Ve střednědobém horizontu provést výměnu mostního svršku dle PD.

4.1.4. Klasifikační stupeň stavu mostu:

Stavební stav	- spodní stavba: V - Špatný
	- nosná konstrukce: V - Špatný
Použitelnost	III - Použitelné s výhradou

4.2. ZÁVĚRY DIAGNOSTICKÉHO PRŮZKUMU MOSTU

Převzato ze závěrečné zprávy Diagnostického průzkumu mostu ev.č. 3456-1 Golčův Jeníkov, Diagnostika stavebních konstrukcí s.r.o., 05/2019.

4.2.1. Stav mostu

Pro nosnou konstrukci kleneb byly zjištěny známky průsaků v ploše kleneb. V místech průsaků dochází k rozrušení spárové malty. Klenba v poli 1 je na podhledu i na bocích opatřena vrstvou torkretu s výztužnou sítí. Výztužná síť torkretu lokálně koroduje. Pod vrstvou torkretu je zadržována vlhkost, která způsobuje degradaci malty konstrukce klenby.

Konstrukce rozšíření mostu nosníky KA 61 na levé straně mostu v prostoru pod chodníkem vykazuje známky silného protékání ve spárách mezi nosníky a na styku s konstrukcí klenby

Při stanovení "klasifikačního stupně stavu" podle ČSN 736221 (r. 2018) je na základě provedených prací a výše uvedených zjištění možné konstatovat, že **stav nosné konstrukce** mostu odpovídá klasifikačnímu stupni **V - špatný stav** s hodnotou součinitele stavu konstrukce **alfa=0,6**.

Stavební **stav spodní stavby** mostu odpovídá klasifikačnímu stupni **V - špatný stav** s hodnotou součinitele stavu konstrukce **alfa=0,6**.

4.2.2. Zatížitelnost mostu

Na základě zjištění diagnostického průzkumu byl proveden přepočet zatížitelnosti mostu. Přepočtem byly zjištěny hodnoty zatížitelnosti. Hodnoty zatížitelnosti se zohledněním stavebního stavu jsou následující:

- | | |
|----------------------------------|--------|
| • normální zatížitelnost | 15 t |
| • výhradní zatížitelnost | 120 t |
| • výjimečná zatížitelnost | 180 t |
| • zatížitelnost na jednu nápravu | 11,4 t |

5. ROZMĚRY A JAKOST MATERIÁLŮ HLAVNÍCH KONSTRUKČNÍCH PRVKŮ

5.1. ROZMĚRY HLAVNÍCH KONSTRUKČNÍCH PRVKŮ

Základní rozměry jsou patrné z výkresové dokumentace.

Vzhledem k tomu, že od mostu neexistuje žádná projektová dokumentace a mnohé části mostu jsou nepřístupné, je nutno uvedené rozměry jednotlivých částí brát pouze jako orientační, ve skutečnosti se mohou lišit.

5.2. JAKOST MATERIÁLŮ HLAVNÍCH KONSTRUKČNÍCH PRVKŮ

Převzato ze závěrečné zprávy Diagnostického průzkumu mostu ev.č. 3456-1 Golčův Jeníkov, Diagnostika stavebních konstrukcí s.r.o., 05/2019.

5.2.1. Pevnost zdiva

Pro zdivo kamenné klenby při vyhodnocení dle ČSN EN 1996-1-1 a ČSN 73 0038 (2014) vycházejí ze zkoušek na zkušebních místech hodnoty návrhové pevnosti zdiva v tlaku **$f_d = 1,7 \text{ MPa}$** .

5.2.2. Zkoušky betonu

5.2.2.1. Výztuž a karbonatace betonu

Rozšíření v levé části mostu je provedeno ze tří nosníků KA-61 šířky 980 mm a délky 10600 mm.

Hloubka karbonatace byla pro nosníky KA-61 zjištěna do 2 mm. Z toho vyplývá, že předpínací výztuž nosníků je bezpečně chráněna betonem před korozí. Ke korozi výztuže nosníků dochází pouze lokálně pro rozdělovací výztuž uloženou prakticky s nulovým krytím.

Pro monolitickou konstrukci konzoly na pravé straně mostu byla zjištěna karbonatace do 3 mm. Hloubka uložení výztuže konzoly byla zjištěna všude větší. Výztuž konzoly je tedy betonem chráněna proti karbonataci.

Výztuž desky železobetonové konzoly byla zjištěna jako Ø 8 hladký ve vzdálenostech 130mm. Uložení výztuže konzoly bylo zjištěno s krytím od spodního líce konzoly min. 43 mm. Jedná se o nesprávné uložení výztuže konstrukce konzoly, která v místě měření uložení v desce vykazuje

tloušťku cca 100mm Výztuž konzoly tedy není uložena úplně při horním povrchu, spíše uprostřed tloušťky desky konzoly. Konzola však nevykazuje známky statických poruch daných tímto uložením výztuže. Byly zjištěny 3 trhliny v desce konzoly vedoucí ve směru výztuže konzoly. Jsou dány patrně nedostatečným množstvím rozdělovací výztuže desky konzoly.

5.2.2.2. Obsah chloridů v konstrukcích mostu

Z výsledků zkoušek pro beton nosníků KA-61, injektážní maltu v kanálcích předpínací výztuže nosníku, dobetonování mezi nosníky KA-61 i monolitické železobetonové konstrukce konzoly je patrné, že beton konstrukce rozšíření z nosníků KA-61 je silně kontaminován chloridovými ionty z důvodu zatékání na styku klenby a nosníků KA-61 a protékání ve spárách mezi nosníky. Bylo zjištěno výrazné překročení i přípustných hodnot obsahu chloridů uvedených v ČSN EN 206 (732403) v článku 5.2.8. a tabulce č. 15.

Ve vzorku injektážní malty odebrané z kabelového kanálku chloridové ionty nebyly zjištěny.

Pro betonovou konstrukci konzoly bylo zjištěno překročení mírnějších kritérií v místě trhliny v konstrukci s průběhem odpovídajícím protékání z chodníku konzoly.

5.2.2.3. Pevnost betonu nosníků KA-61 a konzoly v tlaku

Na základě nedestruktivních zkoušek pevnosti betonu v tlaku Schmidovým sklerometrem typu "N" byla zjištěna pevnost v tlaku betonu prefabrikovaných nosníků KA 61 odpovídající betonu **C40/45 (B500, B50)**. Beton konzoly vykazoval rovněž vysokou pevnost v tlaku a byl na základě nedestruktivních zkoušek pevnosti zaříděn jako beton **C30/37 (B400, B35)**.

5.2.2.4. Pevnost betonu v tahu povrchových vrstev

Odrhovými zkouškami provedenými na nosnících KA-61 a železobetonové monolitické konstrukci konzoly byly zjištěny hodnoty pevnosti v tahu povrchových vrstev.

Pro beton nosníků KA-61 rozšíření mostu byly zjištěny hodnoty pevnosti betonu v tahu povrchových vrstev umožňující použití běžných sanačních hmot a postupů. Všechny zjištěné hodnoty přesahovaly 1,5 MPa a průměr z provedených zkušebních míst byl zjištěn 5,6 MPa.

Pro konzolu na pravé straně mostu je třeba při rekonstrukci počítat s odstraněním slabé vrstvy torkretu, která ve dvou z pěti zkoušek neměla dostatečnou přídržnou k betonu konzoly. Samotný beton konzoly je pro použití běžných sanačních postupů a hmot vyhovující.

5.2.3. Kontrola předpínací výztuže nosníků KA-61

Při kontrole předpínací výztuže v kabelových kanálcích bylo zjištěno ve třech ze čtyřech sond úplné zainjektování kanálků a předpínací výztuž bez koroze a v jednom případě bylo zjištěno neúplné zainjektování kabelového kanálku s předpínací výztuží bez koroze.

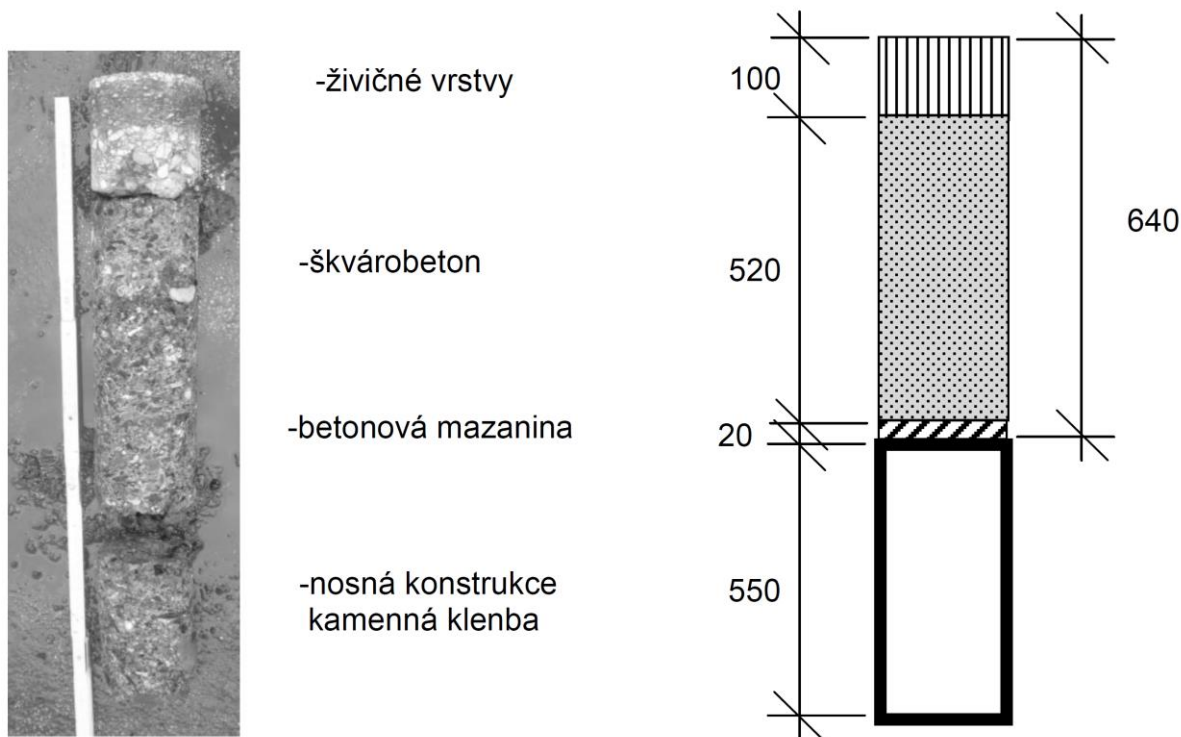
5.2.4. Skladba vrstev na mostě

Sondami byly zjištěny skladby na mostě v obou polích klenby a v prostoru nosníků KA-61.

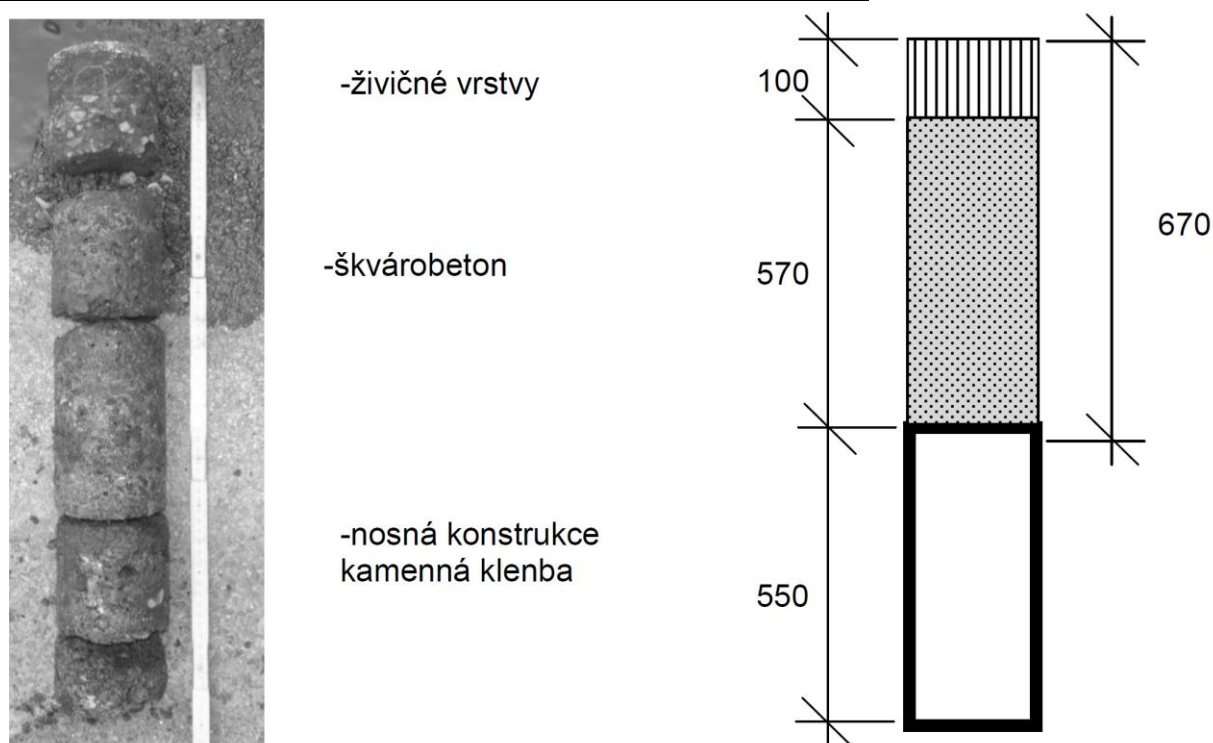
V sondách v polích 1 a 2 klenby nebyla zastižena žádná funkční hydroizolační vrstva. Bylo zjištěno, že pod živичnou vrstvou tloušťky 100 mm se na klenbě nachází prakticky pouze vrstva škvárobetonu.

V prostoru nosníků KA-61 na levé straně mostu bylo zjištěno, že na nosnících KA-61 je provedeno betonové vyrovnání v tl. cca 20 mm a na tomto vyrovnání je hydroizolace z asfaltových natavitelných pásů.

Skladba vrstev vozovky na mostě v sondě ve vrcholu klenby v poli 1



Skladba vrstev vozovky na mostě v sondě ve vrcholu klenby v poli 2



5.2.5. Zatřídění znovuzískané asfaltové směsi

Dle výsledků testů odebraného vzorku asfaltového materiálu z vývrtů (viz přílohu E.5 dokumentace) bude frézovaná znovuzískaná asfaltová směs ze všech vrstev vozovky odpovídat kvalitativní třídě ZAS-T1 dle Vyhlášky č. 283/2023 Sb.

6. NÁVRH POSTUPU A TECHNOLOGIE BOURACÍCH PRACÍ

Součástí tohoto stavebního objektu je:

- odfrézování živičné vozovky na mostě a v předmostí, odstranění mostního vybavení
- odstranění vrstev vozovky na mostě a v předmostí v požadovaném rozsahu
- demolice stávajícího silničního mostu ev. č. 3456-1 včetně zřízení potřebných výkopů pro výstavby nového mostu

Po odstraňovaném mostě nesmí pojíždět ani přejíždět žádná vozidla včetně staveništní dopravy a mechanizace.

Přesný postup demolice stávajícího mostu je věcí vybraného zhotovitele. Pro demolicí mostu bude zhotovitelem vypracován TePř, který bude řešit podrobně postup demolice mostu v návaznosti na použitou mechanizaci.

Předpokládá se, že most bude demolován postupným rozřezáním a rozebíráním od shora dolů. **Při demolicí nesmí dojít ke znečištění vodního toku a k poškození jeho koryta a to především v navazujících úsecích toku. Veškerý vybouraný materiál bude neprodleně odstraňován z vodního toku.** Vybouraný materiál je tříděn a odvážen na skládku. Frézovaná znovuzískaná asfaltová směs ze všech vrstev vozovky bude odpovídat kvalitativní třídě ZAS-T1 dle Vyhlášky č. 283/2023 Sb. a bude uložena na mezideponii investora KSÚSV pro další použití.

Stávající most bude odbourán pouze v rozsahu nutném pro výstavbu nového mostu, zbytek bude ponechán. Projekt předpokládá, že (viz také dokumentaci SO 201):

- u klenbové části mostu budou ponechány části opěr z kamenného zdiva a případně část základu středního pilíře (tento předpoklad není možné v rámci projekčních prací potvrdit, protože od mostu neexistuje žádná projektová dokumentace, spodní stavba mostu pod terénem je nepřístupná a její skutečné rozměry nejsou známy)
- u chodníkové části z předpjatých nosníků KA-61 budou odstraněny tyto nosníky a budou ponechány betonové opěry, které poslouží jako ztracené bednění pro opěry nového mostu

Při demolicí je třeba zajistit stabilitu všech bouraných konstrukcí a jejich částí a to po celou dobu bourání resp. i v případě přerušení prací. Mechanizace i dělníci se mohou pohybovat pouze v místech, která jsou bezpečná. Tedy v místech kam nehrozí zřícení resp. sesuv konstrukcí. **V žádném případě se nesmí ani dělníci ani mechanizace pohybovat pod bouranou nosnou konstrukcí resp. na nosné konstrukci, které již hrozí zřícení.**

7. VZTAH STAVEBNÍHO OBJEKTU K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

7.1. SOUVISEJÍCÍ (DOTČENÉ) OBJEKTY STAVBY

SO 110	Dopravně inženýrská opatření
SO 201	Most ev. č. 41020-1
SO 401	Přeložka veřejného osvětlení
SO 402	Přeložka vedení ČEZ Distribuce, a. s.
SO 403	Přeložka vedení CETIN

Účelem demolice původního mostu (SO 001) je uvolnění staveniště pro stavbu nového mostu (SO 201).

Před zahájením demolice musí být provedeno přeložení inženýrských sítí vedoucích po stávajícím mostě do provizorní polohy (SO 401, SO 402, SO 403).

7.2. POSTUP PRACÍ

Zjednodušený postup prací s ohledem na SO 001:

- realizace provizorního dopravního značení objízdných tras (SO 110)
- uzavření silnice III/3456 v místě mostu a převedení provozu na objízdné trasy
- zamezení přístupu veřejnosti na pozemky v obvodu stavby a převedení pěšího provozu na obchodní trasu
- zřízení zařízení staveniště a příprava staveniště, kácení dřevin vytyčení a vyznačení IS vedoucích v prostoru staveniště
- zřízení provizorní lávky pro převedení inženýrských sítí
- přeložení inženýrských sítí vedoucích po stávajícím mostě do provizorní polohy (SO 401, SO 402, SO 403)
- odfrézování živičné vozovky na mostě a v předmostí, odstranění mostního vybavení (SO 001)
- odstranění vrstev vozovky na mostě a v předmostí v požadovaném rozsahu (SO 001)
- demolice stávajícího silničního mostu (SO 001)
- přeložka kanalizace vedoucí v korytě vodního toku pod mostem (SO 301)
- výstavba nového mostu (SO 201)
- přeložení inženýrských sítí do finální polohy v římse nového mostu (SO 401, SO 402, SO 403)
- obnovení provozu na mostě
- odstranění provizorního dopravního značení objízdných tras (SO 110)

8. VZTAH K ÚZEMÍ

8.1. PŘÍSTUP K BOURANÉ STAVBĚ

Přístup k bourané stavbě je po silnici III/3456.

8.2. INŽENÝRSKÉ SÍTĚ A JEJICH 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. Všechny inženýrské sítě musí být před započítím stavby vytyčeny jejich správci. **Vyjádření správců inženýrských sítí o jejich existenci v místě stavby včetně případných podmínek pro provádění jsou uvedeny v Dokladové části.**

Vedení inženýrských sítí, která budou dotčena demolicí stávajícího a výstavbou nového mostu, jsou uvedena v následujících kapitolách (konkrétní umístění jednotlivých inženýrských sítí je patrné ze situačního výkresu v části C dokumentace a výkresů původního a nového stavu mostu).

8.2.1.1. Inženýrské sítě přímo dotčené stavbou

Podzemní vedení veřejného osvětlení

Výstavba nového mostu vyvolá přeložku stávajícího podzemního vedení veřejného osvětlení správce sítě město Golčův Jeníkov, které je vedeno po stávajícím mostě. **Vedení bude před provedením demolice (SO 001) přeloženo do provizorní polohy** na provizorní lávku provizorní lávku z ocelových profilů (součást SO 201) a po dokončení výstavby nového mostu bude přeloženo do finální polohy do chrániček vedených v levé železobetonové monolitické římse nového mostu. Uvažovaná délka přeložky je cca 15 m. Nové vedení sítě polohově odpovídá původnímu vedení. **Přeložka tvoří samostatný SO 401.**

Podzemní vedení nízkého napětí

Výstavba nového mostu vyvolá přeložku stávajícího podzemního vedení NN správce sítě ČEZ Distribuce a.s., které je vedeno po stávajícím mostě. **Vedení bude před provedením demolice (SO 001) přeloženo do provizorní polohy** na provizorní lávku z ocelových profilů (součást SO 201) a po dokončení výstavby nového mostu bude přeloženo do finální polohy do chrániček vedených v levé železobetonové monolitické římse nového mostu. Uvažovaná délka přeložky je cca 15 m. Nové vedení sítě polohově odpovídá původnímu vedení. **Přeložka tvoří samostatný SO 402 - dokumentaci objektu přeložky zajišťuje správce sítě ČEZ Distribuce a.s. na základě smlouvy uzavřené mezi investorem a správcem sítě.**

Uvedené vedení NN se k mostu přibližuje ještě v místě opěrné zdi u pravého křídla opěry OP1, kde se nachází v půdorysné vzdálenosti cca 1,51 m od této zdi. **Stavební práce, zejména pak zemní práce (výkopy) v blízkosti tohoto vedení je nutno vykonávat se zvýšenou mírou opatrnosti tak, aby vedení nebylo poškozeno.**

Podzemní vedení sítě elektronických komunikací

Výstavba nového mostu vyvolá přeložku stávajícího podzemního vedení sítě elektronických komunikací správce sítě Česká telekomunikační infrastruktura a.s. (CETIN), které je vedeno po stávajícím mostě. **Vedení bude před provedením demolice (SO 001) přeloženo do provizorní polohy** na provizorní lávku z ocelových profilů (součást SO 201) a po dokončení výstavby nového mostu bude přeloženo do finální polohy do chrániček vedených v levé železobetonové monolitické římse nového mostu. Uvažovaná délka přeložky je cca 15 m. Nové vedení sítě polohově odpovídá původnímu vedení. **Přeložka tvoří samostatný SO 403 - dokumentaci objektu přeložky zajišťuje správce sítě Česká telekomunikační infrastruktura a.s. (CETIN) na základě smlouvy uzavřené mezi investorem a správcem sítě**

Splašková kanalizace

Výstavba nového mostu vyvolá přeložku stávající kanalizace správce VaK Havlíčkův Brod, a.s., která je vedena v korytě vodního toku pod stávajícím mostem v poli 2. Stávající vedení kanalizace koliduje s navrženou polohou spodní stavby nového mostu, proto bude kanalizace v délce cca 35 m přeložena tak, aby procházela novým mostním otvorem. **Přeložka tvoří samostatný SO 301.**

Přeložka kanalizace bude provedena až po demolici stávajícího mostu (SO 001), proto je nutné demoliční práce a zemní práce (výkopy) v okolí stávající kanalizace vykonávat se zvýšenou mírou opatrnosti tak, aby kanalizace nebyla poškozena.

Podmínky správce sítě k provedení stavby uplatněné v rámci ÚR jsou následující (viz také souhlas se záměrem správce sítě č.j. VAK/Jn/2023/0573 v Dokladové části F.1 dokumentace):

- Před zahájením stavby zajistí zhotovitel stavby na základě objednávky vytýčení stávajících inž. sítí ve správě VAK HB (kontakt: p. Bárta, p. Veselý - tel. 603 500 099, mail: hledaci@vakhb.cz).
- Termín stavebních prací a způsob provádění bude v dostatečném předstihu upřesněn se zástupci VAK HB - provoz kanalizací Havlíčkův Brod: Ing. Brož – tel. 604 244 468.
- Stavební práce, zejména pak zemní práce (výkopy) v blízkosti kanalizace je nutno vykonávat se zvýšenou mírou opatrnosti tak, aby kanalizace nebyla poškozena.
- Přeložka kanalizace bude provedena až po demolici stávajícího mostu (SO 001), proto je nutné demoliční práce a zemní práce (výkopy) v okolí stávající kanalizace vykonávat se zvýšenou mírou opatrnosti tak, aby kanalizace nebyla poškozena.

Dále je nutné dodržet podmínky správce sítě k provedení stavby uplatněné v rámci SP – viz také souhlas se záměrem správce sítě č.j. VAK/Jn/2024/0845 v Dokladové části F.2 dokumentace.

Vodovod

Jedná se původní vedení vodovodu správce VaK Havlíčkův Brod, a.s., které je umístěno v mostním otvoru. Vodovod bude v nových opěrách mostu uložen v chrániči tak, aby byla umožněna jeho případná výměna. V rámové příčli nového mostu budou na základě požadavku správce vodovodu osazeny kotevní přípravky pro případnou výměnu vodovodu. **Vodovod musí být po celou dobu demolice a výstavby pečlivě ochráněn před poškozením.**

Zároveň je nutné zemní práce (výkopy) v předpolích mostu (především v místě levého chodníku) vykonávat se zvýšenou mírou opatrnosti tak, aby nebylo poškozeno podzemní vedení vodovodu vedoucí v těchto místech.

Podmínky správce sítě k provedení stavby uplatněné v rámci ÚR jsou následující (viz také souhlas se záměrem správce sítě č.j. VAK/Jn/2023/0573 v Dokladové části F.1 dokumentace):

- Před zahájením stavby zajistí zhotovitel stavby na základě objednávky vytýčení stávajících inž. sítí ve správě VAK HB (kontakt: p. Bárta, p. Veselý - tel. 603 500 099, mail: hledaci@vakhb.cz).
- Termín stavebních prací a způsob provádění bude v dostatečném předstihu upřesněn se zástupci VAK HB - provoz kanalizací Havlíčkův Brod: Ing. Brož – tel. 604 244 468.
- Vodovod musí být po celou dobu demolice a výstavby pečlivě ochráněn před poškozením a musí zůstat funkční a v provozu.
- Zemní práce (výkopy) v předpolích mostu (především v místě levého chodníku) je nutné vykonávat se zvýšenou mírou opatrnosti tak, aby nebylo poškozeno podzemní vedení vodovodu vedoucí v těchto místech.

- Vodovod bude v nových opěrách mostu uložen v chráničce tak, aby byla umožněna jeho případná výměna.
- V rámové příčli nového mostu budou osazeny kotevní přípravky pro případnou výměnu vodovodu.

Dále je nutné dodržet podmínky správce sítě k provedení stavby uplatněné v rámci SP – viz také souhlas se záměrem správce sítě č.j. VAK/Jn/2024/0845 v Dokladové části F.2 dokumentace.

Vyústění dešťové kanalizace

Jedná se o vyústění stávající dešťové kanalizace správce město Golčův Jeníkov, které je provedeno prodloužením původních vyústění skrze opěry OP1 a OP2 nového mostu a ústí na svah koryta potoka pod mostem.

Práce (zejména v rámci demolice stávajícího mostu SO 001) v okolí původního vyústění dešťové kanalizace je nutno provádět s maximální možnou opatrností, aby nedošlo k jeho poškození. V případě poškození musí být kanalizace a její vyústění opraveno, aby bylo plně funkční.

8.2.1.2. Ostatní inženýrské sítě v obvodu staveniště

V obvodu staveniště se kromě výše uvedených nacházejí ještě následující inženýrské sítě:

Středotlaký plynovod

- správce GasNet, s.r.o.
- umístěný vpravo od převáděné komunikace před mostem (směr Havlíčkův Brod) na pozemku parc. č. 2164 a 2665 a je ukončen hlavním uzávěrem na zdi budovy č.p.11
- nejbližší půdorysná vzdálenost ochranného pásma plynovodu k římse nového mostu (římse na opěrné zdi) je cca 2,10 m
- **stavebními pracemi nebude dotčen**
- **podmínky správce sítě k provedení stavby uplatněné v rámci ÚR jsou následující (viz také souhlas se záměrem správce sítě zn. 5002802731 v Dokladové části F.1 dokumentace):**
 - Za stavební činnosti se pro účely tohoto stanoviska považují všechny činnosti prováděné v ochranném pásmu plynárenského zařízení a plynovodních přípojek (tzn. i bezvýkopové technologie a terénní úpravy) a činnosti mimo ochranné pásmo, pokud by takové činnosti mohly ohrozit bezpečnost a spolehlivost plynárenského zařízení a plynovodních přípojek (např. trhací práce, sesuvy půdy, vibrace, apod.).
 - Stavební činnosti je možné realizovat pouze při dodržení podmínek stanovených v tomto stanovisku. Nebudou-li tyto podmínky dodrženy, budou stavební činnosti, považovány dle § 68 zákona č.458/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů za činnost bez našeho předchozího souhlasu. Při každé změně projektu nebo stavby (zejména trasy navrhovaných inženýrských sítí) je nutné požádat o nové stanovisko k této změně.
 - Před zahájením stavební činnosti bude provedeno vytyčení trasy a přesné určení uložení plynárenského zařízení a plynovodních přípojek. Vytyčení trasy provede příslušná provozní oblast (formulář a kontakt naleznete na www.gridservices.cz nebo NONSTOP zákaznická linka 800 11 33 55). Při žádosti uvede žadatel naši značku (číslo jednací) uvedenou v úvodu tohoto stanoviska. O provedeném vytyčení trasy bude sepsán protokol. Přesné určení uložení plynárenského zařízení

a plynovodních přípojek je povinen provést stavebník na svůj náklad. Bez vytyčení trasy a přesného určení uložení plynárenského zařízení a plynovodních přípojek stavebníkem nesmí být vlastní stavební činnosti zahájeny. Vytyčení plynárenského zařízení a plynovodních přípojek považujeme za zahájení stavební činnosti.

- Bude dodržena mj. ČSN 73 6005, TPG 702 04, zákon č.458/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů, případně další předpisy související s uvedenou stavbou.
- Pracovníci provádějící stavební činnosti budou prokazatelně seznámeni s polohou plynárenského zařízení a plynovodních přípojek, rozsahem ochranného pásma a těmito podmínkami.
- Při provádění stavební činnosti, vč. přesného určení uložení plynárenského zařízení je stavebník povinen učinit taková opatření, aby nedošlo k poškození plynárenského zařízení a plynovodních přípojek nebo ovlivnění jejich bezpečnosti a spolehlivosti provozu. Nebude použito nevhodného nářadí, zemina bude těžena pouze ručně bez použití pneumatických, elektrických, bateriových a motorových nářadí.
- Odkryté plynárenské zařízení a plynovodní přípojky budou v průběhu nebo při přerušení stavební činnosti řádně zabezpečeny proti jejich poškození.
- V případě použití bezvýkopových technologií (např. protlaku) bude před zahájením stavební činnosti provedeno úplné obnažení plynárenského zařízení a plynovodních přípojek v místě křížení na náklady stavebníka. V případě, že nebude tato podmínka dodržena, nesmí být použita bezvýkopová technologie.
- Stavebník je povinen neprodleně oznámit každé i sebemenší poškození plynárenského zařízení nebo plynovodních přípojek (vč. izolace, signalizačního vodiče, výstražné fólie atd.) na telefon 1239.
- Před provedením zásypu výkopu bude provedena kontrola dodržení podmínek stanovených pro stavební činnosti, kontrola plynárenského zařízení a plynovodních přípojek. Kontrolu provede příslušná provozní oblast (formulář a kontakt naleznete na www.gridservices.cz nebo NONSTOP zákaznická linka 800 11 33 55). Při žádosti uvede žadatel naši značku (číslo jednací) uvedenou v úvodu tohoto stanoviska. Povinnost kontroly se vztahuje i na plynárenské zařízení, které nebylo odhaleno. O provedené kontrole bude sepsán protokol. Bez provedené kontroly nesmí být plynárenské zařízení a plynovodní přípojky zasypány. V případě, že nebudou dodrženy výše uvedené podmínky, je stavebník povinen na základě výzvy provozovatele plynárenského zařízení a plynovodních přípojek, nebo jeho zástupce doložit průkaznou dokumentaci o nepoškození plynárenského zařízení a plynovodních přípojek během výstavby nebo provést na své náklady kontrolní sondy v místě styku stavby s plynárenským zařízením a plynovodními přípojkami.
- Plynárenské zařízení a plynovodní přípojky budou před zásypem výkopu řádně podsypány a obsypány těžným pískem, bude provedeno zhutnění a bude osazena výstražná fólie žluté barvy, vše v souladu s ČSN EN 12007-1-4, TPG 702 01, TPG 702 04.
- Neprodleně po skončení stavební činnosti budou řádně osazeny všechny poklopy a nadzemní prvky plynárenského zařízení a plynovodních přípojek.
- Poklopy uzávěrů a ostatních armatur na plynárenském zařízení a plynovodních přípojkách, vč. hlavních uzávěrů plynu (HUP) na odběrném plynovém zařízení udržovat stále přístupné a funkční po celou dobu trvání stavební činnosti.
- Případné zřizování staveníště, skladování materiálů, stavebních strojů apod. bude realizováno mimo ochranné pásmo plynárenského zařízení a plynovodních přípojek (není-li ve stanovisku uvedeno jinak).
- Bude zachována hloubka uložení plynárenského zařízení a plynovodních přípojek (není-li ve stanovisku uvedeno jinak).

- Při použití nákladních vozidel, stavebních strojů a mechanismů zabezpečit případný přejezd přes plynárenské zařízení a plynovodní přípojky uložení panelů v místě přejezdu plynárenského zařízení.
- **dále je nutné dodržet podmínky správce sítě k provedení stavby uplatněné v rámci SP - viz také souhlas se záměrem správce sítě zn. 5003014950 v Dokladové části F.2 dokumentace):**

Kanalizace

- správce VaK Havlíčkův Brod, a.s.
- umístěná vpravo od převáděné komunikace před mostem (směr Havlíčkův Brod) na pozemku parc. č. 2164 a 2665 a je ukončena vyústěním DN 500 do koryta vodoteče pod mostem
- nejbližší půdorysná vzdálenost k římse nového mostu (římse na opěrné zdi) je cca 0,97 m
- vzhledem k předpokládané hloubce kanalizace v okolí mostu, na kterou lze usuzovat z polohy vyústění, **nebude stavebními pracemi dotčena**
- **stavební práce, zejména pak zemní práce (výkopy) v blízkosti kanalizace je nutno vykonávat se zvýšenou mírou opatrnosti tak, aby kanalizace nebyla poškozena**

Nadzemní vedení sítě elektronických komunikací (SEK)

- správce Česká telekomunikační infrastruktura a.s. (CETIN)
- umístění nad vozovkou před mostem mezi sloupem na levé straně komunikace a budovou č.p.11 na pravé straně komunikace a dále pak vpravo od mostu mezi budovami č.p. 11 a 12
- **vlastní vedení nebude demolicí stávajícího a výstavbou nového mostu dotčeno, vzhledem k jeho poloze však musí být stavební práce organizovány tak, aby vedení nebylo v jejich průběhu poškozeno**

Neprovozované podzemní vedení sítě elektronických komunikací (SEK)

- správce Česká telekomunikační infrastruktura a.s. (CETIN)
- umístění pod vozovkou na stávajícím mostě, který bude v rámci výstavby zdemolován
- **projekt předpokládá zrušení tohoto vedení, což bylo v rámci ÚR projednáno se správcem sítě (viz také vyjádření správce sítě zn. POS-770139/20-Kub v Dokladové části F.1 dokumentace).**

8.3. OMEZENÍ PROVOZU

Demolice mostu bude probíhat za uzavření provozu na mostě. Po dobu bouracích prací bude veškerá doprava převedena na objízdné trasy, které budou vyznačeny pomocí provizorního svislého dopravního značení. Pěší provoz a cyklistická doprava bude tedy pod dobu stavebních prací převedena na obchůzku trasu vedenou po ulici Pod Vyšehradem. Objízdné trasy jsou součástí SO 110 Dopravně inženýrská opatření.

9. ZÁVĚR

Stavba jako celek i její jednotlivé objekty jsou navrženy tak, aby splnily základní požadavky, kterými jsou mechanická odolnost a stabilita, požární bezpečnost, nepůsobí negativně na životní prostředí a zdraví osob, nezpůsobuje hluk, zvyšuje plynulost a bezpečnost provozu.

Pro zajištění užitečných vlastností stavby je nutno při výstavbě respektovat platné předpisy. Pokud projektová dokumentace neuvádí jinak, budou stavební práce, kvalita stavebních výrobků a kontrola a přejímka prací provedeny v souladu se zákony, vyhláškami, českými technickými normami (ČSN) a resortními předpisy Ministerstva dopravy, zejména "Technicko-kvalitativními podmínkami staveb pozemních komunikací (TKP)", "Technickými podmínkami (TP)" a „Vzorovými listy staveb pozemních komunikací“ (VL).

Olomouc, červen 2024



Ing. Petr Šedivý

