






VÝŠKOVÝ SYSTÉM: Bpv  
SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK

OBJEDNATEL	Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, příspěvková organizace Kosovská 16, 586 01 Jihlava	AKCE:	III/03824 Jihlava, ul. R. Havelky - oprava				
OBEC	Jihlava						
KRAJ	KRAJ VYSOČINA	OBJEKT:	SO 201 - Most ev.č. 03824-4				
DATUM	10/2014						
FORMÁT	A4	PŘÍLOHA:	Technická zpráva				
STUPEŇ	DSP						
 <b>AF-CityPlan</b> STŘEDISKO MĚSTSKÉHO INŽENÝRSTVÍ JINDŘIŠSKÁ 17, 110 00 PRAHA 1 tel.: +420 277 005 531 fax.: +420 224 922 072 www.af-cityplan.cz ČSN EN ISO 9001, ČSN EN ISO 14001		TECHNICKÝ ŘEDITEL:	Ing. J. LANDA		KOPIE Č.:	ČÁST:	PŘÍLOHA Č.:
		VEDOUcí STŘEDISKA:	Ing. J. LAHODA			C.	1
		VEDOUcí PROJEKTU:	Ing. P. ANGELISOVÁ				
		VYPRACOVAL:	Bc. G. KADLECOVÁ				
		KONTROLA:	Ing. D. KŘEMEČEK				
		MĚŘÍTKO			Č. ZAKÁZKY:	14-7-182	
DOKUMENTACI LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. KOPÍROVÁNÍ A ROZMNOŽOVÁNÍ POUZE PO PŘEDCHOZÍM SOUHLASU AF-CITYPLAN s.r.o.							

## 1 Identifikační údaje

<b>Stavba:</b>	<b>III/03824 Jihlava, ul. R. Havelky - oprava</b>
<b>Objekt:</b>	<b>SO 201 - Most ev.č. 03824-4</b>
Obec:	586846 Jihlava (okres Jihlava)
Katastrální území:	659860 Staré Hory, 659878 Bedřichov u Jihlavy
Kraj:	CZ 108 Vysočina
Investor:	<b>KSÚS Vysočina</b> Kosovská 1122/16, 586 01 Jihlava
Projektant:	<b>AF-CITYPLAN s.r.o.</b> Jindřišská 17/889, 110 00 Praha 1
Zodpovědný projektant:	Ing. David Křemeček telefon: +420 778 433 088 e-mail: david.kremecek@afconsult.com
Převáděná komunikace:	silnice III/03824
Staničení:	km 2,482
Přemostňovaná překážka:	Smrčenský potok ve správě Povodí Moravy, s.p., Dřevařská 11, 602 00 Brno
Úhel křížení:	86,36 <sup>9</sup>

## 2 Základní údaje o mostním objektu

Charakteristika mostu dle ČSN 73 6200, kap. 4:

kap. 4.1	<b>most</b> na pozemní komunikaci
kap. 4.2	přes vodoteč
kap. 4.3	o jednom otvoru, poli
kap. 4.4	s mostovkou v jedné úrovni (jednopodlažní)
kap. 4.5	s horní mostovkou
kap. 4.6	bez přesypávky
kap. 4.7	nepohyblivý
kap. 4.8	trvalý
kap. 4.9	–
kap. 4.10	v prostorové přímé
kap. 4.11	kolmý
kap. 4.12	betonový
kap. 4.13	s ohybově tuhou konstrukcí
kap. 4.14	trámový
kap. 4.15	s neomezenou volnou výškou
kap. 4.16	otevřeně uspořádaný

Délka přemostění	8,00 m
Délka mostu	15,13 m
Rozpětí jednotlivých polí	9,00 m
Délka nosné konstrukce	10,00 m
Šířka mostu	6,30 m
Šířka nosné konstrukce	5,60 m
Plocha nosné konstrukce	56,00 m <sup>2</sup>
Šikmost mostu	pravá 100,00 <sup>9</sup>
Volná šířka mostu	4,60 m
Šířka průchozího prostoru	–

Stavební výška	1,30 m
Výška mostu nad terénem	2,97 m
Volná výška pod mostem	–
Zatížení mostu	zatížení dle ČSN EN 1991-2, skupina pozemních komunikací 2

### 3 Zdůvodnění stavby mostu

#### 3.1 Účel mostu a požadavky na jeho řešení

Účelem mostu je převedení silnice III. třídy 03824 přes Smrčenský potok ve městě Jihlavě. Požadavky na jeho řešení vyplývají ze zadávací dokumentace, z místního šetření a následné konzultace s příslušným mostmistrem správce a investora stavby. Specifikace návrhu řešení opravy mostního objektu viz následující odstavce.

#### 3.2 Stávající stav

Stávající mostní objekt je proveden jako jednopulový šikmý přes vodoteč. Spodní stavba je tvořena masivními betonovými monolitickými opěrami s rovnoběžnými křídly. Nosná konstrukce provedena předpjatých prefabrikátů KA-73 dl. 9 m, plošně bezložiskově uložených na spodní stavbu. Mostní svršek je tvořen železobetonovými monolitickými římsami, asfaltobetonovou vozovkou, záchytný systém proveden jako ocelové svodidlo. Mostní závěry jsou provedeny zřejmě jako podpovrchové, případně nejsou.

Jedná se o most, který je v částečné správě Města Jihlava a dále ve správě KSÚS (vtoková část objektu až k dělicímu ostrůvku).

Místním šetřením byly zjištěny následující podstatné závady:

- povrchová, lokálně hloubková degradace mostních říms
- v krajních oblastech opěr hloubková degradace přední hrany úložných prahů
- v koncových a krajních oblastech NK patrné stopy zatékání s výluhy pojiva, lokálně odpad krycí vrstvy betonu a koroze odhalené výztuže, obdobné závady zjištěny i ve spárách mezi prefabrikáty
- vozovka nerovná, přebalená

#### 3.3 Návrh rekonstrukce mostu

S ohledem na zjištěný stav mostního objektu je navrhováno následující:

- kompletní odstranění mostního svršku a částečné odkopy na rubu cca na výšku NK + 0,5 m
- provedení nového izolačního systému (pravděpodobně na novou spřaženou desku)
- vybudování nových mostních říms a osazení nového záchytného systému (jednostranné zábradelní svodidlo pro úroveň zadržení H2)
- sanace vzdušných povrchů NK a spodní stavby (otryskání / odstranění narušeného betonu, případné ošetření odhalené rzi zbavené výztuže, zpětná reprofilace povrchu betonu)
- nová konstrukce vozovky v rámci objektu
- zpevnění obsypů křídel kamennou dlažbou do betonu a provedení odvodňovacích skluzů za konci říms
- výstavbu je možno provádět buď za úplné uzavírky převáděné komunikace, případně po polovinách

#### 3.4 Charakter přemost'ované překážky a převáděné komunikace

##### **Přemost'ovaná překážka**

Přemost'ovanou překážkou je vodoteč, Smrčenský potok. Koryto vodního toku je v mostním otvoru objektu široké přibližně 3,5 m. Dno koryta v mostním otvoru je částečně zanesené. Maximální světlá výška mostního otvoru činí přibližně 2,0 m. Mimo objekt je šířka koryta také přibližně 3,5 m. Normální hloubka vody se pohybuje v rozmezí 10-20 cm.

##### **Převáděná komunikace**

Převáděnou komunikací je silnice III. třídy 03824 ve správě KSÚSV a místní komunikace ve správě SÚS Jihlava. Komunikace na mostě je směrově v příčné, niveleta komunikace III/03824 na mostě klesá směrem do centra Jihlavy v podélném sklonu 1,7 %, podélný sklon místní komunikace klesá 2,1 % směrem k Autoopravně (směr centrum Jihlavy). Příčný sklon vozovky na mostě je střešovitý se sklonem cca 0,3 %. Navržené směrové a výškové vedení převáděné komunikace v maximální možné míře respektuje řešení navrženého celkového vedení komunikace řešeného v rámci objektu SO 101. Vozovka mostu bude plynule navazovat na vozovku komunikace. Na mostě je navržen jednostranný příčný sklon 1,5 % na III/03824 směrem k pravému okraji mostu

a na místní komunikaci je navržen příčný jednostranný sklon 0,8 % k levému okraji mostu.

### 3.5 Územní podmínky

Stavba se nachází v obci Jihlava. Levá strana mostu s místní komunikací a středním chodníkem se nachází v katastrálním území Bedřichov u Jihlavy [659878]. Pravá strana mostu s III/03824 se nachází v katastrálním území Staré Hory [659860].

### 3.6 Geotechnické podmínky

Vzhledem k tomu, že během místního šetření nebyly zjištěny problémy se založením mostu, není nutné pro rekonstrukci mostu provést geotechnický průzkum.

## 4 Technické řešení

### 4.1 Skrývka ornice

Vzhledem k rozsahu a charakteru zemních prací se nepředpokládá.

### 4.2 Bourací práce

Mostní svršek stávajícího mostu bude kompletně odstraněn. V oblasti opěr bude odkopán rub na výšku NK + cca 1,0 m. V rámci bouracích prací budou použity lehké strojní mechanizmy. Vybouraný materiál bude odvezen na řízenou skládku dle druhů vybouraných materiálů.

### 4.3 Zemní práce

#### Stavební jámy a výkopové práce

Stavební jámy budou svahované v maximálním sklonu 2:1. Povrch svahů není nutné během výstavby objektu nijak chránit.

Při provádění výkopů na rubu opěr je nutné brát ohled na pravděpodobnou přítomnost stětovnicových stěn Larsen používaných při výstavbě mostu.

#### Výkopový materiál

V PD je předpokládáno, že veškerý výkopový materiál ze stavebních jam a tělesa komunikace na předmostích bude odvezen na skládku.

Z tohoto materiálu může být případně provedeno doplnění zemních krajnic komunikace a dále zásyp stavebních jam na líci objektu a vnější obsypy mostních podpěr. O případné vhodnosti výkopového materiálu do násypů / obsypů bude rozhodnuto během výstavby.

#### Zásyp za opěrrou

Pro zásyp za opěrrou bude použit jeden z následujících materiálů dle ČSN 73 6244.

- Zemina vhodná pro stavbu zemního tělesa podle ČSN 73 6133 do maximálního zrna 90 mm
- Štěrkodrt' a štěrkové písky až do frakce 90 mm podle ČSN EN 12620

Zásyp bude hutněn po vrstvách max. 300 mm na index ulehlosti  $I_D=0,85$  pro zeminy značky GW, GP, G-F, ŠD 0-32, ŠP podle ČSN 73 6133 případně na index ulehlosti  $I_D=0,9$  pro zeminy značky SW, SP, S-F podle ČSN 73 6133. Při použití průkazné zkoušky PS, je požadováno  $D=100\%$ .

### 4.4 Založení a spodní stavba

Sanace spodní stavby je shodná se sanací vnějších líců nosné konstrukce, viz. následující odstavec.

### 4.5 Nosná konstrukce

Bude provedena sanace vzdušných povrchů NK v následujících krocích:

- Otryskání nosné konstrukce vysokotlakým vodním paprskem
- Odstranění narušeného betonu
- Případné ošetření odhalené rzi zbavené výztuže
- Zpětná reprofilace povrchu betonu

Veškeré dostupné pohledové plochy nosné konstrukce budou sanovány omytím VVP 500 bar, následnou reprofilací v průměrné tl. 20 mm a sjednocující stěrkou v tloušťce cca 2 mm. K reprofilaci bude použit vždy certifikovaný ucelený sanační systém renomovaného výrobce. Pro vlastní sanaci bude dle konkrétního dodavatele vypracován technologický postup prací. Obecný popis prováděných sanací - odbourání degradovaného betonu, otryskání VVP 500 bar (pevnost podkladových vrstev původního betonu min. 1,5 MPa),

očištění zkorodované výztuže a její antikorozi ochrana (pokud bude po otryskání odhalena), aplikace spojovacího můstku, vlastní reprofilyce betonových ploch (přilnavost správkové hmoty k podkladu min. 1,1 MPa, pevnost v tlaku min. 35 MPa, pevnost v tahu za ohybu min. 9 MPa, objemová hmotnost min. 1800 kg/m<sup>3</sup>).

Z vrchu bude nosná konstrukce očištěna vysokotlakým vodním paprskem.

Následně bude vybedněna a vybetonována vrstva spádového betonu v tloušťce cca 150 mm, spádový beton bude vyztužen jednou vrstvou kari sítě vzhledem k následnému kotvení říms do vrstvy spádového betonu.

#### **Mostní závěry**

S ohledem na délku a uložení nosné konstrukce je most navržen bez mostních závěrů. V místě dilatací budou provedeny pouze řezané spáry šířky 20 mm vyplněné modifikovanou asfaltovou zálivkou s prosypem.

#### **4.6 Úpravy pod mostem a úpravy svahů zemního tělesa**

Obsypy křídel budou zpevněny kamennou dlažbou do betonu. Na konci říms budou provedeny odvodňovací skluzy, na pravé (vtokové) straně u OP I (Jihlavská) z kamenné dlažby do betonu a ohraničeny betonovým obrubníkem. Na levé straně u OP I bude skluz schodovitě vyskládán z betonových žlabových tvárnic a bude zároveň sloužit jako revizní schodiště. Veškerá kamenná opevnění budou opřena do betonových opěrných bloků hloubky 0,8 m a šířky 0,4 m.

#### **4.7 Mostní svršek**

##### **Izolace a ochrana povrchu nosné konstrukce**

Izolace nosné konstrukce je navržena celoplošná, z natavovacích asfaltových izolačních pásů **NAIP** s výztužnou kovovou vložkou, s odvodněním pomocí podélného sklonu horního povrchu nosné konstrukce. Izolace nosné konstrukce bude na obou koncích přetažena minimálně do výšky NK +1,0 m. Povrch betonu vrstvy spádového betonu před zahájením pokládky izolace musí být očištěn, otryskán, reprofilován a povrchová vrstva musí vykazovat pevnost v odtrhu minimálně 1,5 MPa.

##### **Vozovka**

Na mostě je v celkové délce 20 m navržena vozovka III/03824 šířky 12,63 m, místní komunikace šířky 7,29 m, obě s konstrukcí celkové tloušťky 135 mm včetně izolace ve skladbě:

<b>ACO 11+</b>	40 mm
<b>PS,E</b>	0,50 kg/m <sup>2</sup>
<b>ACL 16+</b>	50 mm
<b>PS,E</b>	0,50 kg/m <sup>2</sup>
<b>ACO 11+</b>	40 mm
<b>NAIP</b>	5 mm
<b>Pečetíci vrstva</b>	

Na předmostí bude vybudována vozovka stejné skladby jako pro sanace krajů vozovky řešené v rámci objektu SO 101:

<b>ACO 11+</b>	50 mm
<b>PS,E</b>	0,50 kg/m <sup>2</sup>
<b>ACL 16+</b>	60 mm
<b>PS,I</b>	1,0 kg/m <sup>2</sup>
<b>SC<sub>8/10</sub></b>	150 mm
<b>ŠD<sub>A</sub></b>	200 mm

Na přilehlé komunikaci bude provedeno frézování a obnova krycí vrstvy vozovky:

<b>fréza</b>	-50 mm
<b>ACO 11+</b>	50 mm
<b>PS,E</b>	0,50 kg/m <sup>2</sup>

##### **čištění vozovky**

Asfaltové směsi a hotové vrstvy musí splňovat vlastnosti a parametry uvedené v ČSN 73 6121. Nová vozovka plynule naváže na vozovku na komunikaci řešenou v rámci objektu SO 101. Spára 20 × 40 mm mezi vozovkou a obrubníkem římsy a zpevněním bude vyplněná asfaltovou modifikovanou zálivkou.

##### **Římsy**

Na levé straně mostu je navržena železobetonová monolitická římsa šířky 0,85 m s odraznou hranou 0,12 m, výška vnějšího líce 0,6 m. Na pravé straně mostu je navržena železobetonová monolitická římsa šířky 0,9 m, s odraznou hranou 0,15 m, výška vnějšího líce 0,6m, v římsě bude procházet 1 x chránička Φ110/94 pro sdělovací kabel O<sub>2</sub>. Ve střední části mostu je navržena střední železobetonová monolitická římsa šířky 2,9 m,

s odraznými hranami na obou stranách 0,17 m, výšky 0,3 m, římsa bude obsahovat 6 x chráničku pro vedení kabelů  $\Phi 110/94$  pro kabely eon VN + 2x eon NN +  $O_2$  sdělovací kabel + 2x rezerva. Římsy budou kotveny pomocí kotev po 1 m shora do vývrtu. Obě krajní římsy budou opatřeny okapní drážkou 20x20 mm na spodním líci římsy 50 mm od vnější hrany římsy.

Veškeré vnější hrany říms budou zkoseny 20 x 20 mm.

V místě kontaktu římsy s vozovkou jsou římsy opatřeny ochranným nátěrem. Těsnění spáry podél obrubníku je navrženo podle VL.4 (403.42).

#### 4.8 Mostní vybavení

##### **Zábradelní**

Na vnitřních hranách obou říms mostu bude osazeno jednostranné zábradelní svodidlo pro úroveň zadržení H2. Za mostem plynule přechází na ocelová silniční svodidla s úrovní zadržení N2. Na střední římsce je na levé straně u místní komunikace navrženo dvoumadrlové zábradlí, na pravé straně u III/03824 bude osazeno jednostranné ocelové silniční svodidlo pro úroveň zatížení H2.

##### **Ochrana konstrukcí proti agresivnímu prostředí a bludným proudům**

Ochrana konstrukce proti účinku působení bludných proudů se vzhledem k charakteru území, kde je umístěn daný objekt, nepředpokládá.

##### **Zatěžovací zkoušky**

Provedení zatěžovacích zkoušek se s ohledem na typ a rozpětí konstrukce nepředpokládá.

#### 4.9 Odvodnění

**Odvodnění povrchu vozovky** bude realizováno pomocí navrženého příčného jednostranného sklonu 1,5%, resp. 0,8%, a podélného sklonu směrem na předmostí levobřežní opěry OP I a odtud na vybudovaných skluzů.

**Odvodnění povrchu izolace** bude realizováno pomocí navrženého příčného jednostranného sklonu 1,5%, resp. 0,8%, a podélného sklonu směrem k levobřežní opěře OP I a poté do rubové drenáže za opěrou. Odvodňovací trubičky nejsou s ohledem na velikost odvodňovacích ploch navrhovány.

**Odvodnění rubu spodní stavby** bude provedeno pomocí rubových drenáží DN 150 mm obetonovaných drenážním betonem a vyvedených prostupem skrz křídla. Sклон drenážních trubek bude oboustranný 3%.

### 5 Výstavba mostu

#### 5.1 Postup a technologie výstavby

Výstavba mostu bude probíhat běžným způsobem. Jedná se o relativně jednoduchou stavbu nevyžadující žádné neobvyklé specializované stavební technologie.

Stavba bude probíhat dle následující posloupnosti:

- předání staveniště a zřízení zařízení staveniště
- odstranění stávajícího mostního svršku
- odkopání opěr do výšky min. NK + 1,0 m
- sanace stávajících opěr
- sanace spodního líce nosné konstrukce
- očištění a reprofilace horního líce nosné konstrukce
- bednění a betonáž spádového betonu
- izolace nosné konstrukce
- zásyp odkopané části mostu
- bednění, výztuž a betonáž říms
- konstrukce vozovky včetně zálivek
- osazení zábradlí a svodidel
- zpevnění obsypu křídel kamennou dlažbou a vybudování skluzů na konci říms
- úpravy kolem mostu a závěrečné stavební práce
- předání stavby a uvedení do provozu

#### 5.2 Specifické požadavky na předpokládanou technologii výstavby

S ohledem na rozměry mostu nejsou.

#### 5.3 Související objekty stavby

S mostem SO 201 souvisejí následující stavební objekty:



SO 101 – Oprava komunikace

SO 900 – Dopravně-inženýrské opatření

**5.4 Inženýrské sítě**

Dle vyjádření jednotlivých vlastníků se v zájmovém území nacházejí následující sítě:

1. Vodárenská akciová společnost, a.s., divize Jihlava, Žižkova 93, 586 29 Jihlava (provozovatel řadů vodovodu a kanalizace)
2. RWE Distribuční služby, s.r.o., Plynárenská 499/1, 657 02 Brno (plynovodní potrubí)
3. E.ON Distribuce, a.s., Pražská 290, 377 17 Jindřichův Hradec (elektrická vedení)
4. Telefónica O2 Czech Republic, a.s., Za Brumlovkou 266/2, 140 22, Praha 4 (telekomunikační vedení)

**5.5 Omezení provozu**

Rekonstrukce mostu bude probíhat za uzavírky silnice III/34754.

**6 Materiály pro stavbu mostu****6.1 Materiály pro zásypy a obsypy**

Vykopaná oblast za mostem bude zasypána štěrkodrtí ŠD<sub>A</sub>, která je zároveň součástí konstrukce vozovky v předmostí nebo jiným materiálem „vhodným“ pro zásypy dle tabulky 1 ČSN 73 6133.

**6.2 Těsnicí vrstva**

Pro těsnicí vrstvu pod zásypem za opěrou se použije hutněná zemina obsahující více než 20% jemných částic – propadu sítem 0,01 mm. Požaduje se zhutnění nejméně na 100% PS.

**6.3 Obklady a dlažby**

Pro zpevnění obsypů křídel a skluzy na konci říms bude použita kamenná dlažba. Minimální požadovaná pevnost v tlaku kamene je 50 MPa, maximální nasákavost 1,5 % a minimální objemová hmotnost kamene 2300 kg/m<sup>3</sup>. Odvodňovací skluz za výtokovou levobřežní opěrou OP I bude proveden kaskádovitě z prefabrikovaných betonových žlabových tvárnic do betonového lože.

**6.4 Bednění pro betonáž**

Pro bednění pohledových ploch všech monolitických konstrukcí bude použito hladké systémové bednění, například z vodostavební překližky. Předpokládá se dosažení kvality povrchu betonových konstrukcí ve třídě **C1b** dle TKP kapitola 18.

**6.5 Betonářská výztuž**

Výztuž všech železobetonových částí konstrukce mostu je navržena z betonářské oceli třídy **B500B** (10505 (R)). Minimální krytí betonářské výztuže betonem bude na všech plochách 50 mm. Jmenovité krytí výztuže bude ve všech případech o 10 mm větší, tedy 60 mm.

**6.6 Beton**

Vrstva spádového betonu

**C25/30-XF2(XD1,XC3)**

Římsy

**C30/37-XF4(XD3,XC4)**

Podkladní beton pod dlažby

**C25/30-XF3**

Požadavky na beton pro konstrukce stanoví TKP 18 – „Beton pro konstrukce“ a ČSN EN 206-1 – „Beton – Část 1: Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda“.

**6.7 Protikorozi ochrana ocelových konstrukcí**

Povrchová úprava všech ocelových konstrukcí je navržena pro stupeň korozní agresivity C4+K8, vysoká podle ČSN ISO 12944-2 a TKP 19B.P5.

Přehled požadavků na systém PKO:

Prvek - část	Stupeň korozní agresivity	Životnost kce/dílec (ochr. povlak)	Typ ochr. povlaku	Poznámka
Zábradelní svodidlo –	C4 + K8	30 let (V)	IIIA, IIIB	Kombinovaný –

sloupky + výplň				metalizace + nátěr
Zábradelní svodidlo – svodnice + distanční díly	C4 + K8	30 let (V)	IIIE	metalizace
Mostní svodidlo – sloupky + madlo	C4 + K8	30 let (V)	IIIA, IIIB	Kombinovaný – metalizace + nátěr
Mostní svodidlo – svodnice + distanční díly	C4 + K8	30 let (V)	IIIE	metalizace
Silniční svodidlo	C4 + K8	20 let (V)	IIIE	metalizace
Zábradlí	C4 + K8	30 let (V)	IIIA, IIIB	Kombinovaný – metalizace + nátěr

V technologickém předpisu (TePř) protikorozi ochrany bude zhotovitelem zpracovaný projekt oprav, údržby po dobu záruky a doporučení po dobu životnosti, včetně požadavků na čištění. Nejpozději při předložení výrobně technické dokumentace (VTD) ke schválení.

Dodavatel musí předložit průkazní zkoušky systému podle TKP 19. B, příloha 19.B.P5. Specifikace nátěrového systému musí odpovídat ČSN EN ISO 12944-5. Protikorozi ochrana bude provedena a převzata podle ČSN EN ISO 12944-7.

#### 6.8 Vozovka a výplňové materiály včetně zálivek

Základní kvalitativní požadavky na materiály vozovek a materiály těsnících zálivek jsou stanoveny v ČSN 73 6242 – „Navrhování a provádění vozovek na mostech pozemních komunikací“.

### 7 Závěr

Technické řešení mostního objektu je navrženo podle norem a stavebních předpisů platných v České republice, zejména dle příslušných technických norem a Technických a kvalitativních podmínek staveb pozemních komunikací (TKP).

Dokumentace PDPS neslouží k realizaci stavby. Před zahájením stavebních prací bude vypracována realizační dokumentace stavby, vycházející ze schválené dokumentace pro stavební povolení.

V Praze 30. října 2014

Bc. Gabriela Kadlecová