

Obsah

Obsah	1
1 Identifikační údaje	2
2 Základní údaje o mostním objektu	2
3 Zdůvodnění stavby mostu	3
3.1 Účel mostu a požadavky na jeho řešení	3
3.2 Zdůvodnění stavby	3
3.3 Charakter překážky a převáděné komunikace	4
3.4 Územní podmínky	4
3.5 Geotechnické podmínky	4
3.6 Průzkumy a provedené průzkumné práce	4
4 Technické řešení	4
4.1 Skrývka ornice	4
4.2 Bourací práce	4
4.3 Zemní práce	4
4.4 Nosná konstrukce	5
4.5 Úpravy pod mostem a úpravy svahů zemního tělesa	5
4.6 Mostní svršek	5
4.7 Mostní vybavení	6
4.8 Cizí zařízení na mostě	6
4.9 Ochrana konstrukcí proti agresivnímu prostředí a bludným proudům	7
4.10 Měření a monitoring	7
4.11 Zatěžovací zkoušky	7
5 Výstavba mostu	7
5.1 Postup a technologie výstavby	7
5.2 Specifické požadavky na předpokládanou technologii výstavby	7
5.3 Související objekty stavby	7
5.4 Vztah k území	7
6 Materiály pro stavbu mostu	8
6.1 Materiály pro zásypy a obsypy	8
6.2 Bednění pro betonáž	8
6.3 Betonářská výztuž	8
6.4 Beton	8
6.5 Konstrukční ocel	8
6.6 Protikoroze ochrana ocelových konstrukcí	8
6.7 Vozovka a výplňové materiály včetně zálivek	8
7 Provedené výpočty	9
7.1 Statické posouzení	9
7.2 Hydrotechnické posouzení	9
8 Závěr	9

1 Identifikační údaje

Stavba:	II/150 Babice – Okrouhlice
Objekt:	SO 201 – Most ev.č. 150-020 (Most přes Křivolácký potok u Babic)
Obec:	569186 Okrouhlice (okres Havlíčkův Brod)
Katastrální území:	709620 Babice u Okrouhlice (okres Havlíčkův Brod)
Kraj:	CZ 063 Vysočina
Investor:	Kraj Vysočina Žižkova 57, 587 33 Jihlava
Projektant:	AF-CITYPLAN s.r.o. Jindřišská 17/889, 110 00 Praha 1
Zodpovědný projektant:	Ing. Jiří Ehrenberger telefon: +420 724 973 655 e-mail: jiri.ehrenberger@afconsult.com
Převáděná komunikace:	silnice II/150
Staničení:	km 77,486
Přemostňovaná překážka:	Křivolácký potok ve správě Povodí Vltavy, s.p., Holečkova 8, 150 24 Praha 5
Úhel křížení:	71,57 °

2 Základní údaje o mostním objektu

Charakteristika mostu dle ČSN 73 6200, čl. 15:

odst. a)	most na pozemní komunikaci
odst. b)	–
odst. c)	přes vodoteč
odst. d)	o jednom otvoru, poli
odst. e)	jednopodlažní
odst. f)	s horní mostovkou
odst. g)	nepohyblivý
odst. h)	trvalý
odst. i)	v prostorové přímé
odst. j)	šikmý
odst. k)	s normovanou zatížitelností
odst. l)	masivní
odst. m)	plnostěnný
odst. n)	deskový
odst. o)	otevřeně uspořádaný
odst. p)	s neomezenou volnou výškou

Délka přemostění	5,04 m šikmo
Délka mostu	10,85 m
Rozpětí jednotlivých polí	5,75 m šikmo
Délka nosné konstrukce	7,00 m šikmo
Šířka mostu	9,00 m
Plocha nosné konstrukce	8,50x7,00=59,50 m ²
Šikmost mostu	pravá 71,57 °
Volná šířka mostu	7,50 m
Šířka průchozího prostoru	- m

Stavební výška	0,85 m
Výška mostu nad terénem	3,58 m
Zatížení mostu	zatížení dle ČSN EN 1991-2, skupina pozemních komunikací 1

3 Zdůvodnění stavby mostu

3.1 Účel mostu a požadavky na jeho řešení

Účelem mostu je převedení silnice II. třídy 150 přes Křivolácký potok před obcí Babice. Požadavky na jeho řešení vyplývají jednak z platných norem a dále z požadavku investora stavby na minimální šířkové uspořádání komunikace na mostě.

3.2 Zdůvodnění stavby

Stavba je vyvolána nutností řešit špatný stavebně technický stav stávajícího mostního objektu. Dle závěrů hlavní prohlídky mostu, provedené Ing. Vladimírem Englerem v září 2012, je spodní stavba mostu zařazena do stavebního stavu III – Dobrý, koeficient stavebního stavu $a = 1,0$, nosná konstrukce mostu je zařazena do stavebního stavu IV – Uspokojivý, koeficient stavebního stavu $a = 0,8$. Z výše uvedeného je tedy zřejmé, že mostní objekt ve stávajícím stavu nemá požadovanou zatížitelnost.

Stávající stav

Spodní stavbu mostu tvoří dvojice tížných opěr z prostého betonu, křídla mostu jsou rovnoběžná. Povrch opěr a křídel je opatřen omítkou. V líci křídel jsou patrné plošné trhliny omítky, v úrovni úložného prahu opěry I je patrná vodorovná trhlina.

Nosnou konstrukci mostu tvoří železobetonová desková konstrukce o jednom poli sestavená z prefabrikovaných nosníků ŽMK 60 – 28 ks. Na spodním líci nosníků je místy prokreslena korodující smyková výztuž, na pravém kraji nosné konstrukce jsou patrné mapy po zatékání vody. Na pravém boku krajního nosníku jsou prokresleny korodující třmínky.

Příslušenství mostu tvoří železobetonové monolitické římsy, na kterých je osazeno ocelové zábradlí se svislou výplní. Vozovka na mostě je se živičným krytem. Beton říms degraduje, na povrchu říms jsou patrné trhliny, na pravé rímse jsou patrné výluhy. Vozovka na mostě je nadvýšena u pravé římsy téměř do úrovně horního líce říms.

Rozsah poškození

Rozsah poškození mostu je podrobně popsán v protokolu o provedené hlavní prohlídce mostu (HPM) provedené Ing. Vladimírem Englerem v září 2012

Nosná konstrukce bez geometrických změn, které by svědčily o přetížení konstrukce. Na podhledu místy korodují třmínky. Třmínky mají nulové krytí. Stopy zatékání, mapy na kraji nosné konstrukce a před opěrami. Na pravém boku nosné konstrukce jsou odkryty třmínky.

Na bocích opěr odpadá omítka, beton pod omítkou je nekvalitní, rozpadá se, Na levé straně opěry 1 jsou všesměrné trhliny v omítce, povrch je zeleně zbarvený. Na opěrách projevy prúsaků (zelené zbarvení).

Rekonstrukce mostu

S ohledem na malou zatížitelnost mostu je navržena jeho rekonstrukce spočívající v demoliaci stávající nosné konstrukce mostu, v demoliaci horní části obou krajních opěr a v následné výstavbě nových úložných prahů a nové deskové konstrukce mostu včetně příslušenství.

Nový most je navržen jako přímo pojížděná desková konstrukce o jednom poli s kolmým rozpětím 5,45 m. Vlastní nosnou konstrukci tvoří monolitická železobetonová deska konstrukční výšky 0,57 m a šířky 8,50 m. Nosná konstrukce mostu je na obou krajních opěrách uložena na vyztužených liniových vrubových kloubech, tak zvaný „rozpěrák“. Šířka mostního otvoru je tedy 4,775 m, výška 2,91 m. Úhel křížení převáděné komunikace s přemostňovanou vodotečí je $71,57^\circ$, šikmost mostu kolmá.

V rámci rekonstrukce mostu se předpokládá odstranění stávajících omítek spodní stavby s následným provedením celkové sanace všech povrchů spodní stavby – otryskání tlakovou vodou, spojovací můstek, reprofilace a finální omítky.

Úložné prahy na krajních opěrách mostu jsou navrženy jako monolitické železobetonové o výšce 0,40 m a o šířce dle stávajících opěr.

Izolace mostu je navržena celoplošná, přetažená na rub opěr. Na obou okrajích mostu jsou navrženy monolitické železobetonové římsy s odrazným obrubníkem.

Jako záchytné zařízení na mostě bude na obou římsách mostu osazeno ocelové zábradelní svodidlo

s úrovní zadržení minimálně H2.

Plocha pod mostem zpevněna kamennou dlažbou do betonového lože, stávající stav.

3.3 Charakter překážky a převáděné komunikace

Přemostňovaná překážka

Přemostňovanou překážkou je vodoteč, Křivolácký potok, ve zprávě státního podniku Povodí Vltavy. Stávající koryto vodoteče je, v mostním otvoru šířky přibližně 4,775 m, zpevněné dlažbou z lomového kamene. V rámci rekonstrukce mostu bude provedena oprava tohoto opevnění, kyneta šířky 1,70 m ve dně bude zachována.

Převáděná komunikace

Převáděnou komunikací je silnice II/150 šířky 7,50 m mezi zvýšenými obrubami. Směrově je komunikace v pravostranném směrovém oblouku poloměru přibližně 390,00 m, niveleta komunikace na mostě stoupá ve směru staničení v podélném sklonu + 0,5 %. Příčný sklon vozovky na mostě je jednostranný 4,3 % vpravo.

3.4 Územní podmínky

Stavba mostu se nachází v extravilánu, v katastrálním území Okrouhlice, v místě, kde silnice II/150 kříží koryto Křivoláckého potoka, km 77,486. Silnice II/150 je v místě křížení v násypu výšky přibližně 1,40 m.

3.5 Geotechnické podmínky

S ohledem na stáří mostního objektu se předpokládá plošné založení mostu na vrstvách náplavových sedimentů charakteru hlinitých štěrků třídy **G4 GM**.

3.6 Průzkumy a provedené průzkumné práce

- a) Geodetické zaměření
- b) HPM mostního objektu, provedená Ing. Vladimírem Englerem v září 2012.
- c) Fotodokumentace
- d) Diagnostika mostu 23.9.2013 Diagnostika stavebních konstrukcí s.r.o.

4 Technické řešení

4.1 Skrývka ornice

Vzhledem k rozsahu a charakteru zemních prací se nepředpokládá.

4.2 Bourací práce

V rámci rekonstrukce mostu bude provedena nejprve demolice stávající nosné konstrukce mostu, následně bude demolovány stávající úložné prahy na obou opěrách mostu.

K bourání stávajících konstrukcí budou použity lehké strojní mechanismy, velikost dílců sutě podle možností odvozu a nakládání dodavatele stavby. Vybouraný materiál bude odvezen na řízenou skládku dle druhů vybouraných materiálů.

4.3 Zemní práce

Stavební jámy a pažení

Stavební jámy budou provedeny jako otevřené se sklonem svahů 1:1, maximálně 2:1. Výkopové práce budou probíhat převážně v nesoudržných zeminách. Povrch svahů není nutné během výstavby objektu nijak chránit. Půdorysný rozměr jámy bude minimálně o 0,60 m na každou stranu větší než půdorysný rozměr spodní stavba.

Vzhledem k umístění pracovní spár nad úrovní hladiny podzemní vody se čerpání vody, po dobu provádění úložných prahů, nepředpokládá.

Výkopový materiál

Veškerý výkopový materiál ze stavebních jam a tělesa násypu bude uložen na stavbě. Vzhledem k předpokládanému charakteru zemin z výkopů je zřejmé, že materiál bude možno částečně použít zpětně pro pozdější zásypy. Přebytkový materiál bude odvezen na řízenou skládku a uložen dle zásad hospodaření s odpady.

Zásyp stavebních jam

Zásypy stavebních jam a násypy silničního tělesa budou provedeny jednak výkopovým materiálem ze stavebních jam a případně ze zeminy „vhodná“ dle tabulky 1 ČSN 73 6133 dovezené.

Hutnění bude provedeno po vrstvách maximální tloušťky 300 mm na index ulehlosti $I_D = 0,9$ (nebo PS minimálně 95 %), to znamená v kvalitě odpovídající běžnému silničnímu násypu dle tabulky 10a výše uvedené normy ČSN 73 6133.

Opěry, úložné prahy

Úložné prahy na opěrách jsou navrženy monolitické železobetonové délky 8,50 m, výška 0,40 m. Ve zbývajících částí budou opěry dozděny, tak aby horní okraj lícoval s římsou na mostě nebo na stávajících křídlech.

Křídla

Stávající křídla jsou ponechána.

Izolace, obklady a ochrana povrchu spodní stavby

Všechny zasypané plochy železobetonových konstrukcí budou izolovány 1× nátěrem penetračním a 2× nátěrem asfaltovým, **1× ALP a 2× ALN**. Izolace bude na povrchu chráněna geotextilií v jedné vrstvě. Minimální plošná hmotnost geotextilie 600 g/m².

Odvodnění za opěrami

Odvodnění rubu opěr je navrženo pomocí PVC drenážních trubek DN 150 mm. Vyvedení drenáže je prostupem skrz díčky opěr.

Přechodové oblasti

Pro přechodové oblasti mostu bude použita vhodná nenamrzavá zemina, dle ČSN 73 6133. Hutnění bude provedeno po vrstvách maximální tloušťky 300 mm na index ulehlosti $I_D = 0,90$, nebo na PS = 100 %, dle použité zeminy, viz. TKP „Kapitola 4. – Zemní práce“, tabulka 3. Hutnění přechodových oblastí mostu je nutné věnovat velkou pozornost, protože na kvalitě jeho provedení do jisté míry závisí použitelnost mostní konstrukce.

4.4 Nosná konstrukce**Popis konstrukce**

Nosnou konstrukci mostu tvoří přímo pojižděná desková konstrukce o jednom poli s rozpětí 5,75 m. Vlastní nosnou konstrukci tvoří lichoběžníková monolitická železobetonová deska konstrukční výšky 0,54 m, na okrajích je deska odlehčena lineárními náběhy délky 1,00 m až na tloušťku 0,25 m na volných koncích. Celková šířka nosné konstrukce je 8,50 m.

Uložení nosné konstrukce

Nosná konstrukce mostu je na obou krajních opěrách uložena na vyztužených liniových vrubových kloubech, tak zvaný „rozpěrák“.

Mostní závěry

S ohledem na typ nosné konstrukce, „rozpěrák“, a s ohledem na délku nosné konstrukce, je most navržen bez mostních závěrů. V místě dilatací, budou provedeny pouze řezané spáry šířky 30 mm vyplněné modifikovanou asfaltovou zálivkou s prosypem.

4.5 Úpravy pod mostem a úpravy svahů zemního tělesa

Plocha pod mostem, zpevněná lomovým kamenem, zůstane zachována, respektive bude uvedena do původního stavu.

4.6 Mostní svršek**Izolace a ochrana povrchu nosné konstrukce**

Izolace nosné konstrukce je navržena celoplošná, z natavovacích asfaltových izolačních pásů **NAIP**

s výztužnou kovovou vložkou nebo bude zdvojená v místech pod římsami, s odvodněním pomocí podélného sklonu horního povrchu nosné konstrukce. Izolace nosné konstrukce bude na obou koncích přetažena až do úrovně rubové drenáže. Izolace bude provedená na pečetící vrstvu.

Ochrana izolace rubové strany opěr bude provedena geotextilií ve dvou vrstvách. Minimální plošná hmotnost geotextilie 600 g/m².

Vozovka

Na mostě je v celkové délce 10,85 m navržena vozovka šířky 7,50 m s konstrukcí celkové tloušťky 135 mm včetně izolace ve skladbě:

- **ACO 11+ (ABS I)** 50 mm
- **PS E** 0,40 kg/m²
- **ACL 16+ (ABH I)** 50 mm
- **PS E** 0,40 kg/m²
- **MA8** 30mm
- **NAIP** 5 mm
- **PEČETÍČÍ VRSTVA**
- **CELKEM** 135mm

V předpolích je v celkové délce 53,00 m (SO 101) navržena vozovka šířky 7,00 m s konstrukcí celkové tloušťky 540 mm, ve skladbě:

- **ACO 11+ (ABS I)** 50 mm
- **PS E** 0,40 kg/m²
- **ACL 16+ (ABH I)** 50 mm
- **PS E** 0,40 kg/m²
- **ACP 22** 70 mm
- **KSC I** 170 mm
- **ŠDA** 200 mm
- **CELKEM** 540mm

Asfaltové směsi a hotové vrstvy musí splňovat vlastnosti a parametry uvedené v ČSN 73 6121. Nová vozovka plynule naváže na stávající. Spára 20 × 40 mm mezi vozovkou a obrubníkem římsy a zpevněním bude vyplněná asfaltovou modifikovanou záplavkou.

Římsy

Na obou stranách mostu jsou navrženy monolitické železobetonové římsy šířky 0,75 m. Římsy budou kotveny pomocí talířových kotev z horního povrchu nosné konstrukce. V místě kontaktu římsy s vozovkou jsou římsy opatřeny ochranným nátěrem. Horní povrch říms bude opatřen příčnou striáží. Těsnění spáry podél obrubníku je navrženo dle VL.4 (403.42).

Odvodnění

Voda z povrchu mostu je přirozenou cestou, podélným a příčným sklonem vozovky, svedena k obrubníkům říms a dále se voda rozlije volně na terén.

4.7 Mostní vybavení

Zábradelní svodidla

Na obou okrajích mostu na římsách bude osazeno ocelové zábradelní mostní svodidlo se stupněm zadržení H2. Toto svodidlo bude navazovat na silniční ocelové svodidlo se stupněm zadržení H1 na obou předmostích. PKO svodidel bude provedena dle certifikovaného systému podle konkrétního typu svodidla použitého na stavbě. Ocelové zábradelní svodidlo bude do římsy dodatečně kotveno přes patní desku za pomoci vlepopaných chemických kotev dle VL 501.52

Tabule s letopočtem

Na obou okrajích mostu bude ve středu rozpětí středního pole do líce říms otiskem gumové matrice vyznačen letopočet výstavby mostu.

4.8 Cizí zařízení na mostě

Dle geodetického zaměření polohopisu a výškopisu zájmového území a dle zajištěných vyjádření správců

síť se přímo na mostě se nenachází žádné cizí zařízení jiných správců.

Při provádění stavebních prací je třeba dodržet potřebná ochranná pásma dle zákona č. 458/2000 Sb. § 46, nebo technických norem, zejména ČSN 33 3301 a ČSN EN 20110-1.

4.9 Ochrana konstrukcí proti agresivnímu prostředí a bludným proudům

Ochrana konstrukce proti účinku působení bludných proudů bude provedená pomocí vrubového kloubu dle VL 303.01.

4.10 Měření a monitoring

Kontrolní měření průhybů a sedání nosné konstrukce mostu se předpokládá pouze v průběhu vlastní výstavby. Po úplném dokončení mostu bude na závěr provedeno jedno kontrolní měření. Další dlouhodobé sledování se nepředpokládá.

4.11 Zatěžovací zkoušky

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

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
- DIO
- příjezdové a přístupové komunikace
- demolice stávající konstrukce mostu včetně horní části opěr
- stavební jámy a podkladní betony opěr
- bednění, výztuž a betonáž úložných prahů a dozdnění křídel na opěrách
- skruž a bednění nosné konstrukce
- výztuž a betonáž nosné konstrukce
- izolace nosné konstrukce a spodní stavby
- zásyp stavebních jam a přechodových oblastí mostu včetně odvodnění
- samostatné přechodové klíny
- bednění, výztuž a betonáž říms
- konstrukce vozovky včetně zálivek
- osazení zábradelního svodidla
- odvodnění povrchu vozovky
- úpravy kolem mostu a závěrečné stavební práce pro zprovoznění mostního objektu
- předání stavby a uvedení do provozu

5.2 Specifické požadavky na předpokládanou technologii výstavby

S ohledem na skutečnosti uvedené v článku 5.1 této technické zprávy nejsou.

5.3 Související objekty stavby

S mostem SO 201 souvisejí následující stavební objekty:

SO 101 Komunikace (silnice II/150)

5.4 Vztah k území

Inženýrské sítě

Dle geodetického zaměření polohopisu a výškopisu zájmového území a dle zajištěných vyjádření správců sítě se v blízkosti mostu nenacházejí IS

Při provádění stavebních prací je třeba dodržet potřebná ochranná pásma dle zákona č. 458/2000 Sb. § 46, nebo technických norem, zejména ČSN 33 3301 a ČSN EN 20110-1.

Omezení provozu

Rekonstrukce mostu bude probíhat za úplné uzavírky komunikace s vyloučením veškeré dopravy. Dopravně inženýrská opatření jsou řešena v samostatné části dokumentace.

6 Materiály pro stavbu mostu

6.1 Materiály pro zásypy a obsypy

Pro zásypy stavebních jam a obsypy objektu bude použit materiál „vhodný“ pro zásypy dle tabulky 1 ČSN 73 6133.

6.2 Bednění pro betonáž

Pro bednění pohledových ploch všech monolitických konstrukcí bude použito hladké systémové bednění, například z vodo stavební překližky. Předpokládá se dosažení kvality povrchu betonových konstrukcí ve třídě **C1b** dle technických předpisů MD ČR kapitoly 18 TKP příloha 10 betonové mosty a konstrukce.

6.3 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 40 mm. Jmenovité krytí výztuže bude ve všech případech o 10 mm větší, tedy 50 mm.

6.4 Beton

Podkladní beton	C12/15-X0
Úložné prahy	C30/37-XF4(XD3,XC4)
Nosná konstrukce	C30/37-XF2(XD1,XC2)
Římsy	C30/37-XF4(XD3,XC4)
Podkladní beton pod dlažby	C25/30-XF3

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

6.5 Konstrukční ocel

Mostní svršek a vybavení mostu

Zábradelní svodidlo	S235 JR
---------------------	----------------

6.6 Protikorozní ochrana ocelových konstrukcí

Povrchová úprava všech kovových konstrukcí je navržena pro stupeň korozní agresivity C4+K1, vysoká podle ČSN ISO 12944-2 a tabulky III b TKP 19.B, s životností nátěru VV, velmi vysoká – životnost vyšší než 30 let podle ČSN ISO 12944-2.

V technologickém předpisu (TePř) protikorozní 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. Protikorozní ochrana bude provedena a převzata podle ČSN EN ISO 12944-7.

Příprava povrchu

Pro ocelové prvky zábradelního svodidla bude příprava povrchu provedena mořením v kyselině na stupeň Be, drsnost BN10a–RUGOTEST č.3.

Zábradelní svodidlo

- žárový nástřik povlaku směsí kovů (ZnAl15) – minimální průměrná tloušťka 70 µm
- epoxid zinkfosfátový nátěr – NDFT 150 µm
- alifatický polyuretanový nátěr – NDFT 60 µm

Celková tloušťka vrstvy PKO je NDFT 280 µm. Návrh barevného odstínu OK zábradlí v barevné paletě **RAL 6017** – May Green.

6.7 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 Provedené výpočty

7.1 Statické posouzení

V rámci zpracování dokumentace pro stavební povolení, DSP, byl proveden předběžný návrh a statické posouzení nosné konstrukce mostu tak, aby vyhovovala zatížení ČSN EN 1991-2. Výsledky výpočtu, respektive statický výpočet, jsou v souladu s TKP-D kapitola 6 archivovány u projektanta.

Maximální hodnoty zatížitelnosti mostu po jeho rekonstrukci tedy budou:

- normální 32 t
- výhradní 80 t
- výjimečná 196 t
- jednou nápravou 24 t

7.2 Hydrotechnické posouzení

Hydrotechnické posouzení kapacity mostního otvoru nebylo provedeno. Dle vyjádření správce toku, státního podniku Povodí Labe, je požadováno zachování kapacity profilu mostu.

Minimální šířka mostního otvoru, délka přemostění, zůstává zachována. Výška zpevnění plochy pod mostem, 394,45 m n.m., zůstává zachována na stávající úrovni.

8 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).

Ing. Igor Bálik

V Liberci Leden 2014