

STAVBA:

II/388 Zvole - most ev. č. 388-009




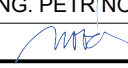
OBJEDNATEL:



Krajská správa a údržba  
silnic Vysočiny, p.o.

Kosovská 1122/16

586 01 Jihlava

 <div>DIPONT s.r.o., projektová a inženýrská činnost Klíšská 1432/18, 400 01 Ústí nad Labem, CZ E: dipont@dipont.cz T: 00420 475 201 724</div>			Zakázka: D18003	Datum: 04/2019
ODP. PROJEKTANT SO	VYPRACOVAL	TECHNICKÁ KONTROLA	Účel PD:	PDPS
ING. FRANTIŠEK KORTUS	ING. FRANTIŠEK KORTUS	ING. PETR NOVÁK	Měřítko:	-
			Formát:	9xA4
OBJEKT:  SO 201 - Most ev. č. 388-009			Část: D.1.4	Paré:
PŘÍLOHA:  TECHNICKÁ ZPRÁVA			Příloha: 1	

<b>1</b>	<b>Identifikační údaje mostu .....</b>	<b>3</b>
1.1	Stavba.....	3
1.2	Údaje o žadateli .....	3
1.3	Správce mostu .....	3
1.4	Údaje o zpracovateli dokumentace.....	3
1.5	Pozemní komunikace .....	3
1.6	Přemost'ovaná překážka.....	4
<b>2</b>	<b>Základní údaje o mostě.....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Zdůvodnění stavby mostu a jeho umístění.....</b>	<b>4</b>
3.1	Podklady .....	5
3.1.1	Doklady a vyjádření.....	5
3.1.2	Normy a předpisy .....	5
3.1.3	Výjimky z předpisů a norem .....	6
<b>4</b>	<b>Stávající stav.....</b>	<b>6</b>
4.1	Celkový popis objektu .....	6
4.1.1	Technický popis.....	7
<b>5</b>	<b>Navržené technické řešení .....</b>	<b>7</b>
5.1	Technický popis konstrukce mostu .....	8
5.1.1	Zemní práce.....	8
5.1.2	Založení mostu .....	8
5.1.3	Pracovní spáry .....	8
5.1.4	Nosná konstrukce mostu .....	8
5.1.5	Zásypy a přechodová oblast .....	9
5.1.6	Požadavky na vodotěsné izolace .....	9
5.2	Příslušenství .....	9
5.2.1	Římsy .....	9
5.2.2	Vozovka .....	10
5.3	Odvodnění.....	10
5.4	Přehled použitých materiálů.....	10
5.4.1	Zásypy, vozovka.....	10
5.4.2	Beton .....	10
5.4.3	Ocel.....	10
5.5	Vybavení mostu.....	10
5.5.1	Zábradlí a svodidla .....	10
5.5.2	Dopravní značení.....	10
5.5.3	Tabule s letopočtem.....	11
5.6	Úprava prostoru pod mostem.....	11

5.7	Prostorové parametry .....	11
5.7.1	Prostorové uspořádání na mostě .....	11
5.7.2	Prostorové uspořádání pod mostem .....	11
<b>6</b>	<b>Ochrana inženýrských sítí .....</b>	<b>11</b>
<b>7</b>	<b>Výstavba mostu .....</b>	<b>11</b>

## 1 Identifikační údaje mostu

### 1.1 Stavba

<i>Stavba</i>	<b>II/388 Zvole - most ev. č. 388-009</b>
<i>Objekt</i>	<b>SO 201 Most ev. č. 388-009</b>
<i>Název mostu</i>	Most ev. č. 388-009
<i>Ev. číslo mostu</i>	388-009
<i>Katastrální území</i>	Zvole nad Pernštejnem [794082] Olešíanky [794074]
<i>Obec</i>	Zvole [597155]
<i>Kraj</i>	Kraj Vysočina

### 1.2 Údaje o žadateli

<i>Název</i>	<b>Kraj Vysočina v zastoupení Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, p. o.</b>
<i>IČ</i>	00090450
<i>Adresa</i>	Kosovská 1122/16, 586 01 Jihlava
<i>Zastoupená</i>	Ing. Janem Míkou, MBA, ředitelem organizace

### 1.3 Správce mostu

<i>Název</i>	<b>Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, p. o.</b>
<i>IČ</i>	00090450
<i>Adresa</i>	Kosovská 1122/16, 586 01 Jihlava

### 1.4 Údaje o zpracovateli dokumentace

<i>Název</i>	<b>DIPONT s.r.o.</b>
<i>IČ</i>	28693094
<i>Adresa</i>	Libouchec č. p. 505, 403 35 Libouchec doručovací: Klíšská 1432/18, 400 01 Ústí nad Labem
<i>Osoby s autorizací – SO 201</i>	Ing. Petr Novák autorizovaný inženýr v oboru mosty a inž. konstrukce č. autorizace: 0400623
<i>Odpovědný projektant objektu</i>	Ing. František Kortus projektant mosty a inž. konstrukce T: 475 201 724, E: kortus@dipont.cz

### 1.5 Pozemní komunikace

<i>Název</i>	<b>Silnice II/388</b>
<i>Staničení mostu (provozní)</i>	27,089

<i>Návrhová kategorie (nová)</i>	S6,5
<i>Staničení úprav</i>	Relativní

## 1.6 Přemostovaná překážka

<i>Název</i>	<b>potok Olešná</b>
<i>Místo křížení (nové)</i>	1. pole mostu
<i>Úhel křížení</i>	74°

## 2 Základní údaje o mostě

<i>Název mostu</i>	Most ev. č. 388-009
<i>Stávající a nový vlastník objektu</i>	Kraj Vysočina
<i>Správce mostu</i>	Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, p. o.
<i>Staničení objektu</i>	27,089
<i>Převáděná komunikace</i>	Silnice II/388
<i>Situování objektu</i>	Stavba se nachází v extravilánu u obce Zvole
<i>Účel objektu</i>	Trvalý most převádějící silnici II/388 přes potok Olešná

## 3 Zdůvodnění stavby mostu a jeho umístění

Stavba řeší rekonstrukci stávajícího mostu, který převádí silnici II/388 přes potok Olešná u obce Zvole.

Navržené řešení bylo projednáno a odsouhlaseno investorem na výrobních poradách.

Ve stávajícím stavu se jedná o trvalý silniční šikmý most o jednom poli. Nosnou konstrukci tvoří prefabrikované železobetonové nosníky ŽMP 62 které jsou uloženy na opěrách z prostého betonu s rovnoběžnými křídly. Na mostě jsou betonové římsy s ocelovým zábradlím s vodorovnou výplní. Šikmost mostu je 74°, kolmá světlost otvoru 7,49 m, šířka komunikace mezi římsami je 6,57 m.

Stavební stav nosné konstrukce je hodnocen jako VI- velmi špatný a spodní stavby jako V-špatný. Opěry a křídla jsou výrazně ovlivněny zatékáním vody do konstrukce. Čela prefabrikovaných nosníků jsou výrazně hloubkově degradována, trmínky jsou napadeny korozí.

Vzhledem ke stavu konstrukce mostu bylo v souladu s diagnostickým průzkumem rozhodnuto o náhradě objektu novým mostem. Bude navržena nová konstrukce pro převedení silnice II/388 v kategorii S 6,5. Most bude tvořen železobetonovou rámovou konstrukcí bez spodní desky, založení je navrženo jako plošné, na základových pasech. Součástí mostu jsou rovnoběžná železobetonová křídla vetknutá do rámových stojek. Na nosné konstrukci a křídlech budou železobetonové římsy, do kterých bude kotveno zábradelní svodidlo. Přechody z mostu na násypové těleso zajistí svahové kužely.

V rámci stavby dojde k zásahu do komunikace. Úprava komunikace bude provedena pouze v nezbytném rozsahu pro umožnění rekonstrukce mostu. Návrh úprav je součástí samostatného stavebního objektu SO 101.

### 3.1 Podklady

Projektová dokumentace stavby ve stupni DSP je zpracována dle podmínek ve smlouvě o dílo uzavřené mezi objednatelem a projektantem se zapracováním požadavků a podmínek určených objednatelem na výrobních poradách stavby konaných v rámci zpracovávání dokumentace (zápisy z jednání jsou součástí dokladové části dokumentace) a na základě inženýrskogeologického průzkumu.

Další fází bude vypracování PDPS a po zadání stavby RDS a VTD v rozsahu příslušných příloh, kde budou upřesněna konkrétní řešení jednotlivých částí stavby zhotovitelem.

Po dobu stavby je nutné koordinovat činnosti prováděné na objektu SO 201 spolu s ostatními stavebními objekty, aby nedošlo ke kolizi a zároveň na sebe jednotlivé úkony plynule navazovaly.

#### 3.1.1 Doklady a vyjádření

Základním podkladem pro výkres stávajícího stavu mostu byl mostní list správce mostu. Archivní dokumentace mostu nebyla k dispozici, stávající stav je zakreslen na základě geodetického zaměření a zkušenosti projektanta. Skryté části zejména spodní stavby se mohou lišit od zákresu v projektové dokumentaci. Dále jsou uvedeny další podklady pro zpracování projektové dokumentace:

- Smlouva o poskytování služeb, č. objednatele 19/2017/OŘN/D2/KSÚSV/S,M/12.
- Geodetické zaměření 03/2018, Ing. Jiří Mlejnecký.
- Digitální snímek katastrální mapy 03/2018, Ing. Jiří Mlejnecký.
- Výpis údajů z katastru nemovitostí 05/2018.
- Vyjádření správců sítí a dotčených orgánů.
- Zápisy z jednání a výrobních porad.
- Místní šetření 02/2018, 05/2018.
- Fotodokumentace
- Zpráva IG průzkumu 04/2018, BALUN geo s.r.o.
- Projektová dokumentace ve stupni DÚR

#### 3.1.2 Normy a předpisy

Při pracích na vypracování projektové dokumentace byly používány zejména následující normy a předpisy, všechny v posledním platném znění včetně příslušných změn, oprav a dalších souvisejících předpisů.

- [1] Vyhláška č. 230/2012 Sb.
- [2] Technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací
- [3] Vzorové listy staveb pozemních komunikací
- [4] Technické podmínky staveb pozemních komunikací
- [5] ČSN EN 206 Beton – Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda
- [6] ČSN P 73 2404 Beton – Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda – Doplnující informace
- [7] ČSN EN 1990 Eurokód: Zásady navrhování konstrukcí
- [8] ČSN EN 1991 Eurokód 1: Zatížení konstrukcí
- [9] ČSN EN 1992 Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí

- [10] ČSN EN 1997 Eurokód 7: Navrhování geotechnických konstrukcí
- [11] ČSN EN 13670 Provádění betonových konstrukcí
- [12] ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- [13] ČSN 73 6200 Mosty – terminologie a třídění
- [14] ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů
- [15] ČSN 73 0037 Zemní tlak na stavební konstrukce

### 3.1.3 Výjimky z předpisů a norem

Navrhované technické řešení není podmíněno žádnými výjimkami z předpisů a norem ani jinými úlevovými řešeními.

## 4 Stávající stav

### 4.1 Celkový popis objektu

Ve stávajícím stavu se jedná o trvalý silniční šikmý most o jednom poli. Nosnou konstrukci tvoří prefabrikované železobetonové nosníky ŽMP 62 které jsou uloženy na opěrách z prostého betonu s rovnoběžnými křídly. Na mostě jsou betonové římsy s ocelovým zábradlím s vodorovnou výplní. Šikmost mostu je 74°, kolmá světlost otvoru 7,49 m, šířka komunikace mezi římsami je 6,57 m. Výška mostu nad dnem koryta je cca 2,97 m

Stavební stav nosné konstrukce je hodnocen jako VI- velmi špatný a spodní stavby jako V-špatný. Opěry a křídla jsou výrazně ovlivněny zatékáním vody do konstrukce. Čela prefabrikovaných nosníků jsou výrazně hloubkově degradována, trmínky jsou napadeny korozí.



*pohled zleva*

#### 4.1.1 Technický popis

<i>Druh nosné konstrukce</i>	Železobetonové prefabrikované nosníky
<i>Popis spodní stavby včetně křídel</i>	Masivní betonové opěry, rovnoběžná betonová křídla.
<i>Počet mostních otvorů</i>	1
<i>Délka přemostění</i>	7,8 m
<i>Délka mostu</i>	18,9 m
<i>Rozpětí nosné konstrukce</i>	8,5 m
<i>Stavební výška</i>	0,975 m
<i>Volná výška pod mostem</i>	2,97 m
<i>Světlost</i>	7,8 m
<i>Šikmost mostu</i>	74°
<i>Úhel křížení</i>	74°
<i>Šířka mostu</i>	8,16 m
<i>Rok výstavby</i>	1966
<i>Zatížitelnost</i>	$V_n = 12 \text{ t}$ , $V_r = 28 \text{ t}$ , $V_e = 118 \text{ t}$
<i>Stavební stav objektu</i>	nosná konstrukce: VI – velmi špatný spodní stavba: V – špatný

## 5 Navržené technické řešení

Stávající most ev. č. 388-009 bude kompletně odstraněn včetně spodní stavby.

V místě bude provedena nová konstrukce pro převedení silnice II/388 v kategorii S 6,5. Most bude tvořen železobetonovou rámovou konstrukcí bez spodní desky, založení je navrženo jako plošné, na základových pasech. Součástí mostu jsou rovnoběžná železobetonová křídla vetknutá do rámových stojek.

Na nosné konstrukci a křídlech budou železobetonové římsy, do kterých bude kotveno zábradelní svodidlo. Šířka římsy je navržena 0,8 m, horní povrch římsy klesá k vozovce ve sklonu 4%.

Na nosné konstrukci je navržena dvouvrstvá vozovka s jednostranným příčným sklonem 2,5%, v podélném směru se komunikace nachází v údolnicovém oblouku.

Pro přechod z mostu na násypové těleso komunikace jsou navrženy svahové kužely.

Úpravy koryta zahrnou novou dlažbu z lomového kamene tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm, v příčném směru koryta bude dlažba vyspádována do střelky po usměrnění vody při malých průtocích. Na obou březích budou na délku úprav pod mostem vytvořeny bermy šířky 0,9 m.



## 5.1 Technický popis konstrukce mostu

<i>Druh nosné konstrukce</i>	Železobetonová rámová bez spodní desky
<i>Popis spodní stavby včetně křídel</i>	Železobetonové rámové stojky, plošně založené, vetknutá rovnoběžná křídla
<i>Počet mostních otvorů</i>	1
<i>Délka přemostění</i>	7,8 m
<i>Délka mostu</i>	22,58 m
<i>Rozpětí nosné konstrukce</i>	8,425 m
<i>Stavební výška</i>	Proměnná, uprostřed rozpětí 0,69 m, v místě vetknutí horní desky do stojky 1,0 m
<i>Volná výška pod mostem</i>	3,28 m
<i>Světlost</i>	7,5 m
<i>Šikmost mostu</i>	74°t
<i>Úhel křížení</i>	74°
<i>Uvažované zatížení</i>	Dle ČSN EN 1991-2

### 5.1.1 Zemní práce

Stavba mostu bude probíhat za úplné uzavírky převáděné komunikace v otevřeném výkopu. Výkopy budou provedeny se sklonem svahů 1:1.

### 5.1.2 Založení mostu

Založení mostu bude plošné na železobetonových základových pasech.

Na vyrovnané základové spáře bude rozprostřen podkladní beton C 12/15- X0 tl. 100 mm. Základové pasy šířky 2,1 m budou provedeny s betonu C 30/37 XC2, XF3 vyztuženého ocelí B500B.

Při posouzení základů se vycházelo z geologického průzkumu provedeného v rámci projektu.

Základová spára bude převzata geotechnikem stavby.

### 5.1.3 Pracovní spáry

Pracovní spáry budou po provedení penetračního nátěru přetaženy v rubu stěrkovou izolací (200 mm na každou stranu od spáry). Toto místo bude ochráněno geotextílií o hmotnosti min. 600 g/m<sup>2</sup>, pevnosti v tahu min. 10 kN/m a odolnosti proti protlačení (CBR) min. 4 kN. V lici potom bude pracovní spára utěsněna trvale pružným polyuretanovým tmelem. Povrch pracovních spar bude mírně vyspádován cca 1% nebo převýšen tak, aby po dotvarování plastického betonu po uložení vznikla alespoň plocha vodorovná, nikdy však bezodtoká. Pracovní spára musí být zbavena cementového mléka a před betonáží dalších částí musí splňovat požadavky TKP MD ČR.

### 5.1.4 Nosná konstrukce mostu

Jedná se o rámovou konstrukci, nosná konstrukce mostu se skládá z rámových stojek a příčle. Všechny části nosné konstrukce budou monolitické z betonu C30/37 XC4, XF2, XD1, vyztuženého ocelí B500B.

Stojky mají tloušťku 600 mm. Příčle má tloušťku 550 mm, v náběžích u napojení na stojky maximálně 850 mm. Podélný sklon příčle je 2,0%, příčný spád je jednostranný 2,5% s protispádem pod

levou římsou 6%. Jedná se o přímo pojížděnou konstrukci bez přesypávky, podélný a příčný sklon odpovídá sklonu převáděné komunikace.

### 5.1.5 Zásypy a přechodová oblast

Přechodová oblast bude provedena se samostatným přechodovým klínem.

Zásyp za opěrou musí být ve shodě s ČSN 736244 proveden ze zeminy vhodné nebo podmíněčně vhodné. Zásyp v oblasti samostatného přechodového klínu bude proveden ze štěrkodrti fr. 0/32. Předpokládá se zásyp z nakupovaných materiálů.

Pro zhutnění zásypů je předepsána míra zhutnění min 100% objemové hmotnosti zjištěné standardní Proctorovou zkouškou. Hutnění bude provedeno po vrstvách tloušťky max 300 mm.

### 5.1.6 Požadavky na vodotěsné izolace

Izolace nosné konstrukce je navržena celoplošná z asfaltových modifikovaných pásů **NAIP** tloušťky 5 mm na pečetící vrstvu dle ČSN 73 6242. Pásky budou spojeny plnoplošně s podkladem, který bude opatřen pečetící vrstvou. Pečetící vrstva bude provedena na celé ploše mostovky. Jako ochrana izolace pod římsami je navržen vyztužený NAIP tl. 5 mm s ochrannou AL vložkou, přetažený před obrubník o cca 100 mm. Hydroizolace NAIP bude přetažena na stojky a napojena na hydroizolaci spodní stavby.

Hydroizolace spodní stavby je rozdělena na dva systémy podle umístění vzhledem k drenážní trubce (resp. nepropustné fólii) – nad nebo pod ní.

Pod drenážní trubkou v rubu a na líci všude bude izolace zasypaných ploch betonových konstrukcí proti zemní vlhkosti provedena penetračním asfaltovým nátěrem (ALP – min. 0,3 kg/m<sup>2</sup>) a dvojnásobným asfaltovým izolačním nátěrem (ALN - min. 0,3 kg/m<sup>2</sup> každý nátěr). Izolace provedena na všech svislých a ukloněných zasypaných plochách. Jako ochrana izolace bude použita geotextilie min. 600 g/m<sup>2</sup>.

Nad drenážní trubkou v rubu bude izolace zasypaných ploch betonových konstrukcí proti zemní vlhkosti provedena penetračním asfaltovým nátěrem (ALP – min. 0,3 kg/m<sup>2</sup>) a natavovanými asfaltovými izolačními pásy tl. 5 mm. Jako ochrana izolace budou v této části použita HDPE nopová folie.

Odvodnění rubu opěr je řešeno drenážní trubkou HDPE DN 150. Drenážní trubka je navržena v jednostranném spádu 5 % a vyvedením ve svahu.

Odvodnění izolace mostovky je zajištěno pomocí protispádu s úžlabím 0,25m od obrubníku levé římsy. V úžlabí bude proveden proužek s drenážního plastbetonu, který bude odvodněn podélným spádem za opěru. Mezi obrubníkovou částí říms a vozovkou bude provedena asfaltová zálivka s přetěsněním.

Materiál izolace a technologie provádění musí splňovat všechna ustanovení TKP „Kapitola 21. Izolace proti vodě“.

## 5.2 Příslušenství

### 5.2.1 Římsy

Římsy budou provedeny jako monolitické z betonu C 30/37 - XC4, XF4, XD3 a vyztuženy ocelí B500B. Příčný sklon povrchu říms je 4% do vozovky. Šířka říms je 800 mm. Obě římsy jsou s odrazným obrubníkem výšky 150 mm. Římsy budou kotveny do konstrukce dodatečnými kotvami dle VL4-402.02. Kotvy budou rozmístěny á 1,0 m.

### 5.2.2 Vozovka

Na mostě je navržena třívrstvá vozovka tl. 140 mm (včetně izolace) ve skladbě:

- asfaltový beton střednězrný ACO 11; tl. 40 mm
- postřík spojovací emulzí PSE; 0,30 kg/m<sup>2</sup>
- asfaltový beton hrubozrný ACL 16+; tl. 60 mm
- postřík spojovací emulzí PSE; 0,30 kg/m<sup>2</sup>
- litý asfalt MA; tl. 35 mm
- izolace z natav. izolačních pásů tl. 5 mm
- pečetící vrstva

### 5.3 Odvodnění

Odvodnění vozovky na mostě je zajištěno příčným sklonem 2,5% a podélným sklonem komunikace 2,0%.

Za křídly je provedena zádlazba násypového tělesa dle VL 206.22 a VL 206.23.

### 5.4 Přehled použitých materiálů

#### 5.4.1 Zásypy, vozovka

Do přechodových oblastí bude použita šterkodrť frakce 0-32mm a zemina vhodná do zásypů. Asfaltové směsi musí splňovat vlastnosti a parametry uvedené v ČSN 73 6121.

#### 5.4.2 Beton

Přehled parametrů betonových částí konstrukce:

Část mostní konstrukce	třída dle ČSN EN 206+A1 (2018)
Podkladní beton	C12/15 – X0
Základy	C30/37 – XC2, XF3
Nosná konstrukce	C30/37 – XC4, XF2, XD1
Římsy	C30/37 – XC4, XF4, XD3

#### 5.4.3 Ocel

Pro vyztužení všech železobetonových částí konstrukce mostu bude použita výztuž z oceli **B500B**.

### 5.5 Vybavení mostu

#### 5.5.1 Zábradlí a svodidla

Na mostě budou monolitické železobetonové římsy šířky 0,8 m. Do říms bude ukotveno zábradelní svodidlo s úrovní zadržení H2. Svodidlo bude pokračovat na obou stranách před i za mostem v délce 12 m v plné výšce s úrovní zadržení H1 a bude ukončeno dlouhým náběhem.

#### 5.5.2 Dopravní značení

Na mostě bude v každém směru umístěna svislá dopravní značka s evidenčním číslem mostu 388-009 a názvem přemostřovaného toku Olešná.

### 5.5.3 Tabule s letopočtem

Na lících říms bude vyznačen rok výstavby mostu jako vlys do bednění.

## 5.6 Úprava prostoru pod mostem

Most převádí pozemní komunikaci přes trvalý vodní tok. V rámci stavby bude koryto toku pod mostem opevněno dlažbou z lomového kamene tl. 200, který bude uložen do betonového lože tl. 100 z betonu C25/30n -XF3. Spárování bude provedeno cementovou maltou MC25- XF4. Dlažba bude ukončena na obou stranách betonovým prahem 600x300 mm.

## 5.7 Prostorové parametry

### 5.7.1 Prostorové uspořádání na mostě

Vychází z návrhu SO 101, kategorie komunikace na mostě a v jeho předpolích bude S6,5 – na mostě budou dva jízdní pruhy, každý šířky 3,25 m, a krajní římsy šířky 0,8 m.

### 5.7.2 Prostorové uspořádání pod mostem

Je dáno terénem a korytem potoka Olešná. Nové opěry mostu jsou umístěny na břehu řeky v místě stávajících, prostor pod mostem je navržen tak, aby nedošlo ke zhoršení odtokových podmínek oproti stávajícímu stavu.

## 6 Ochrana inženýrských sítí

V místě, kde bude obnoven příkop, se bude ve staničení cca km 0,109 50 křížit s vedením STL provozovatele GasNet s.r.o. PZ je v místě křížení uloženo v chrániče. Výkopové práce v místě budou prováděny ručně, vedení bude na stavbě vytyčeno a přesně zjištěna hloubka uložení. Bude dodržena norma ČSN 73 6005. V případě nízké hloubky uložení bude o dalším postupu rozhodnuto na místě za účasti projektanta, TDI, zhotovitele a zástupce provozovatele IS.

## 7 Výstavba mostu

Seznam pozemků určených pro provedení stavby je uveden v příloze C.3 Záborový elaborát a v dokladové části. Pro umístění zařízení staveniště vybere zhotovitel vhodné místo dle svých zkušeností a možností a projedná jeho umístění s vlastníkem pozemku.

Po dobu stavby bude uzavřena silnice II/388 pro veškerý provoz. Objízdné trasy budou vedeny po silnicích druhé a třetí třídy. Zkreslené schéma tras je součástí samostatného SO 181 Dopravně inženýrská opatření. Po vyznačení objízdných tras se přistoupí k demolici stávající nosné konstrukce mostu a spodní stavby do předepsané úrovně. Pro založení nové rámové nosné konstrukce budou v místě obou opěr vytvořeny svahované výkopy. Dále budou provedeny základové pasy a rámové stojky. Po dobu prací bude usměrněn tok řeky Trnava sypanými hrázkami do středu koryta. Pro podepření bednění rámové přičle zvolí zhotovitel vhodnou technologii, aby nedošlo k ohrožení překonávanou řekou. Po realizaci nosné konstrukce budou provedeny římsy a přechodové oblasti, osazeno zábradelní svodidlo (včetně svodidla v rámci SO 101) a položeno nové vozovkové souvrství.

Pro provádění stavebních prací nebude nutné budovat rozsáhlé zařízení staveniště. Odtěžené hmoty budou ihned nakládány a odváženy na skládky nebo určená místa. Materiály pro stavbu budou přivezeny těsně před zabudováním a nebude nutné je na staveništi skladovat delší dobu.

Předpokládaný termín zahájení realizace stavby je v roce 2020, přesně bude určen investorem po výběru zhotovitele. V rámci projektové dokumentace (DSP) byl sestaven předpokládaný podrobný harmonogram prací (viz příloha B.2 Průvodní zpráva k provádění stavby). Před zahájením stavebních prací předloží zhotovitel stavby aktualizovaný podrobný harmonogram prací ke schválení investorovi.

Doba výstavby je uvažována 4-5 měsíců (přípravné práce, realizace stavby, ukončení stavby – DSPS, kolaudace). Stavbu je možné předat do předčasného užívání, zejména s ohledem na zkrácení doby uzavírky převáděné komunikace.

V Ústí nad Labem, duben 2019

Ing. František Kortus

DIPONT s.r.o.