

Souřadnicový systém: S-JTSK
Výškový systém: Bpv

Krajský úřad kraje Vysočina, Žižkova 57, 587 33 Jihlava, tel: 564 602 111, e-mail: posta@kr-vysocina

Investor:



Krajský úřad kraje Vysočina

KSÚS Vysočiny, příspěvková organizace, Kosovská 16, 586 01 Jihlava, tel: 567 117 158 , e-mail: ksusv@ksusv.cz

Správce mostu:

**Krajská správa a údržba
silnic Vysočiny**
příspěvková organizace



Krajská správa a údržba silnic Vysočiny

Číslo zakázky:

15 054 00

HIP:

Schválil:

Ing. Václav HVÍZDAL

Zodp. projektant:

Ing. Martin HAVLÍK

241096747, mha@pontex.cz

Tech. kontrola:

Ing. Petr DRBOHLAV

Vypracoval:

Ing. Martin KUDRNÁČ

241096739, mku@pontex.cz



Praha 4, Bezová 1658, 147 14
tel: +420 241096735 fax: +420 244461038
e-mail: pontex@pontex.cz

Objednatel:

Kraj Vysočina

Obec:

Ruda

Kraj:

Vysočina

Akce:

II/602 KŘEPTOV – MOST EV.Č. 602-017

Datum

11/2015

Stupeň

PDPS

Příloha:

PRŮVODNÍ A TECHNICKÁ ZPRÁVA

Souprava

Č. přílohy

A

Obsah

1.	Všeobecné údaje.....	2
1.1.	Identifikační údaje stavby	2
1.2.	Úvod, zdůvodnění stavby	2
1.3.	Základní údaje	3
1.4.	Základní údaje o mostu	3
1.5.	Členění stavby	4
1.6.	Přehled správců a uživatelů	4
2.	Geotechnické podmínky.....	4
3.	Technické řešení	5
3.1.	Inženýrské sítě a cizí zařízení, SO 461	5
3.2.	Kácení stromů	5
3.3.	Demolice stávajících konstrukcí (SO 001).....	5
3.4.	Technické řešení nových částí.....	7
3.5.	Materiál	11
3.6.	Statický výpočet	12
3.7.	Hydrotechnické posouzení	12
4.	Další stupně projektové dokumentace.....	12
5.	Projednání.....	12

PRŮVODNÍ A TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. Všeobecné údaje

1.1. Identifikační údaje stavby

Název stavby:	II/602 Křepťov - most ev.č. 602-017
Staničení ve směru:	Velká Bíteš – Velké Meziříčí
Kraj:	Vysočina
Obec:	Ruda, místní část Křepťov (Křepťovský Dvůr)
Katastrální území:	k.ú. Ruda u Velkého Meziříčí
Obec s rozšířenou působností:	Velké Meziříčí
Pověřený obecní úřad:	Velké Meziříčí
Druh stavby:	rekonstrukce
Stupeň PD:	PDPS
Investor:	Kraj Vysočina Žižkova 57, 587 33 Jihlava
Objednatel PD:	Kraj Vysočina
Správce mostu:	Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, p.o. pracoviště Žďár nad Sázavou Jihlavská 841/1, 591 01 Žďár nad Sázavou 1
Projektant:	Pontex s.r.o. Bezová 1658, 147 54 Praha 4 Zodpovědný projektant: Ing. Martin Havlík Tel.: 241 096 747, e-mail: havlik@pontex.cz

1.2. Úvod, zdůvodnění stavby

Ve stávajícím stavu se jedná o jednopolový klenbový most přes bezejmenný tok světlosti cca 2,8m. Nízká polokruhová klenba z lomového kamene tl. cca 0,30m je překryta omítkou, ve které je vyznačen letopočet 1931. Původní rovnoběžná křídla jsou zakryta přistavěnými poprsními zdmi při rozšíření silnice – na návodní i povodní straně.

Stavební stav spodní stavby i nosné konstrukce je hodnocen stupněm VI – velmi špatný.

Nevyhovující je záchytné zařízení – pouze ocelové zábradlí. Šířkové upořádání nevyhovuje požadované kategorii S 9,5.

Vzhledem k výše uvedeným nedostatkům je jediným vhodným řešením k zajištění dlouhodobé spolehlivosti mostu a parametrů odpovídající současným předpisům kompletní odstranění stávajícího mostu a jeho nahrazení novou konstrukcí.

Projekt předpokládá vybudování nového mostu s využitím flexibilní ocelové konstrukce z profilovaného plechu s cca dvojnásobným průtočným profilem oproti stávajícímu mostu. Čela budou svislá, na bocích ztužena gabionovými zdmi. Šířkové uspořádání na mostě bude odpovídat kategorii S 9,5.

Rekonstrukce bude prováděna za úplné uzavírky komunikace v předmětném úseku. Doprava bude vedena po objízdě trase.

1.3. Základní údaje

Most je situován v extravilánu cca 0,8km před křižovatkou se silnicí II/390 u Křepťovského dvora na katastrálním území Ruda u Velkého Meziříčí.

Doba stavby mostu není v dokladech uvedena, na omítce na podhledu klenby je vyznačen rok 1931. Přístavba čelních zdí s římsami je pozdější.

Komunikace na mostě je v přímé. Příčný sklon je nepravidelně střechovitý. Podélný sklon je proměnný, klesá cca 2,3% v místě mostu.

1.3.1. Převáděná komunikace

Silnice:	silnice II. třídy II/602 Brno - Velká Bíteš – Velké Meziříčí – Jihlava, je souběžná s dálnicí D1
Šířka silnice stávající:	šířka vozovky je cca 6,7m, mezi římsami cca 7,75m
Kategorie silnice po rekonstrukci:	S 9,5
Staničení mostu:	km 37,048
Záchytné zařízení stávající:	nízké odrazné obrubníky (méně než 10cm), ocelové zábradlí
Záchytné zařízení po rekonstrukci:	ocelová svodidla, stupeň zadržení H1

1.3.2. Překážka

Přemostovaná překážka:	bezejmenný drobný vodní tok, IDVT 10196587
Říční km:	nezjištěn
Úhel křížení:	cca 69 ^{gr}

1.4. Základní údaje o mostu

Délka přemostění:	stávající:	3,18 m (kolmo 2,81m)
	po rekonstrukci:	3,60 m (kolmo 3,25m)
Volná šířka mostu:	stávající:	8,37 m
	po rekonstrukci:	9,50 m
Šířka mezi zvýšenými obrubníky:	stávající nízké obrubníky:	7,75 m
	po rekonstrukci:	uspořádání bez obrubníků
Šířka mostu:	stávající:	9,20 m
	po rekonstrukci:	13,40 m
Plocha mostu (po rekonstrukci) ¹ :	9,50 x 3,60 =	34,20 m ²
Světlá výška n.k. nad dnem:	stávající:	1,32 m
	po rekonstrukci:	2,57 m

Délka nosné konstrukce:	stávající:	cca 3,80 m
	po rekonstrukci:	3,72 m
Šířka nosné konstrukce:	stávající:	7,82 m
	po rekonstrukci:	13,40 m
Šikmost:	stávající:	69 gr
	po rekonstrukci:	71 gr
Plocha nosné konstrukce:	stávající:	$7,82 \times 3,80 = 29,7 \text{ m}^2$
	po rekonstrukci:	$13,40 \times 3,72 = 49,8 \text{ m}^2$
Charakteristika mostu (po rekonstrukci):	trvalý silniční most o jednom poli přespaný nosná konstrukce – flexibilní konstrukce z profilovaného plechu	
Zatížitelnost mostu:	stávající:	Vn = 32 t
	(dle HPM)	Vr = 80 t
		Ve = 196 t
	nový:	navržen na zatížení dle ČSN EN 1990 a 1991-2 pro skupinu 1 pozemních komunikací se zatížením zvláštními vozidly pro komunikace II. třídy

¹ volná šířka x délka přemostění

1.5. Členění stavby

Stavba je členěna na následující stavební objekty:

SO 001 Demolice

SO 140 Dopravně inženýrská opatření

SO 201 Most

SO 461 Sdělovací vedení - zrušení

1.6. Přehled správců a uživatelů

Silnice II/602:	Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, p.o. pracoviště Žďár nad Sázavou Jihlavská 841/1, 591 01 Žďár nad Sázavou 1
Správce toku a povodí:	Povodí Moravy, s.p., Závod Dyje, provoz Náměšť nad Oslavou, Třebíčská 188, 675 71 Náměšť nad Oslavou
Sdělovací vedení:	O2 Czech Republic a.s., Za Brumlovkou 266/2, 140 22 Praha 4
Vedení 400 kV:	ČEPS, a.s., Elektrárenská 774/2, 101 52 Praha 10
Rybník - vlastník:	Podstatzka-Lichtensteinová Maria, Podstatzky-Lichtenstein Johann, Zámecké schody 1200/4, 594 01 Velké Meziříčí

2. Geotechnické podmínky

V rámci projektu byl proveden geotechnický průzkum.

V sondě provedené z úrovně terénu vedle koryta potoka vlevo od mostu byly zastiženy tyto materiály:

0-1,3m jílovitá hlína, pevné konzistence, zatřídění dle ČSN 73 1001: F6, CI

1,3-3,1m jílní písčité, tuhé konzistence, zatřídění: F4, CS

3,1-3,6m migmatit, zdravý, lavicovitě odlučný, zatřídění: R2

Podzemní voda byla navrtána v hloubce 2,3m, ustálila se v hl. 1,56m, vykazuje střední agresivitu na beton (stupeň agresivity XA2).

Ze zvoleného typu konstrukce plyne plošné založení.

3. Technické řešení

3.1. Inženýrské sítě a cizí zařízení, SO 461

Vyjádření správců inženýrských sítí jsou uvedena ve zvláštní příloze projektu.

V nadnásypu nad stávající klenbou je uložen kabel sdělovacího vedení O2 CR a.s. Dle stanoviska O2 z 27.5. 2015 se kabel nebude překládat, ani jinak ochraňovat či zabezpečovat. Před zahájením prací vyzve investor správce a ten zařídí další. Kabel v rozsahu stavby bude odstraněn, oba konce zaslepeny (SO 461).

Stavba zasahuje do ochranného pásma vedení 400kV firmy ČEPS, a.s. Hranice ochranného pásma je vykreslena v situaci.

V sousedství mostu na protivodní straně se nachází hráz rybníka. Odpady z rybníka jsou zaústěny do přemostované vodoteče.

Zhotovitel je povinen se seznámit se všemi vyjádřeními správců IS, která jsou nedílnou součástí projektu a tato respektovat.

3.2. Kácení stromů

Stromy označené v situaci budou pokáceny před zahájením stavby. V rámci stavby se odstraní pařezy.

3.3. Demolice stávajících konstrukcí (SO 001)

Projektová dokumentace stávajícího mostu není k dispozici. Veškerá níže popsaná opatření a práce, které se týkají nepřístupných stávajících konstrukcí, budou upřesněna až po zjištění jejich stavu při výstavbě.

Objemy položek týkající se demolice stávajících konstrukcí uváděné v soupisu prací jsou jen odhady dle dostupných podkladů a zkušeností zpracovatele. Uvedené položky je možno čerpat jen v rozsahu zastiženém na stavbě a odsouhlaseném TDI.

Stávající most bude kompletně odstraněn. Ponechány mohou být pouze základové části nebránící realizaci nového mostu.

Při provádění demolice je třeba postupovat tak, aby byla zajištěna stabilita jednotlivých částí při odstraňování konstrukce.

3.3.1. Preambule

V projektu bylo možno vycházet pouze ze zaměření, oměření přístupných částí stávajícího mostu a náčrtu v mostním listu.

Všechny kubatury u položek souvisejících s tvarem stávajících konstrukcí jsou v soupisu prací označeny jako odhady, jejich čerpání je možné jen dle skutečnosti zastižené na stavbě a v rozsahu odsouhlaseném TDI.

Popis stávající konstrukce:

3.3.2. Založení

Založení je pravděpodobně plošné, přesně jej nebylo možno ověřit.

3.3.3. Spodní stavba

Opěry

Nízké opěry jsou z kamenného zdiva překrytého omítkou.

Křídla

Křídla jsou šikmá, převážně půdorysně zakřivená. Obdobně jako opěry z kamenného zdiva částečně krytého cementovou omítkou.

Přechodová oblast

Provedení nebylo možno ověřit, pravděpodobně vyplněna zeminou, částečně asi i kamennou rovinaninou..

3.3.4. Nosná konstrukce

Nosná konstrukce je tvořena klenbou z lomového kamene překrytou cementovou omítkou, čela klenby jsou z žulových kvádrů.

Čelní parapetní zdi

Zjevně dodatečně přistavěná betonová konstrukce, některé části (překlady) budou pravděpodobně vyztuženy.

3.3.5. Příslušenství

Izolace

Pravděpodobně bez izolace. V nadnásypu možná málo propustné jílovité vrstvy, které částečně mohou plnit funkci hydroizolace.

Římsy

Betonové, možná železobetonové římsy.

Odvodnění

Odvodňovací prvky nezjištěny.

Skladba vozovky

Vozovka s živičným povrchem, skladba nezjištěna.

Mostní závěry

Nejsou.

Zábradlí

Ocelové zábradlí se svislou výplní z otevřených profilů.

3.3.6. Odstranění mostu

Předpokládá se, že most bude odstraněn klasickými metodami. Během prací bude bráněno znečištění vodního toku. Konstrukce opěr bude odstraněna až do úrovně, která umožní provedení nového mostu.

3.3.7. Odstranění vozovky

V rozsahu nutném pro provedení rekonstrukce mostu budou odfrézovány živičné vrstvy vozovky v celé délce úpravy. V místech navázání se provede pouze odfrézování jedné, resp. dvou vrstev živičného krytu. Podkladní vrstvy vozovky budou odstraněny následně v návaznosti na odstranění mostu.

Celková délka úpravy včetně navázání na stávající vozovku je 45,3 m.

3.4. Technické řešení nových částí

V rámci rekonstrukce bude vybudována zcela nová mostní konstrukce. Stávající most bude nahrazen novou konstrukcí tvořenou flexibilní ocelovou konstrukcí z profilovaného plechu tlamového tvaru.

3.4.1. Provizorní obtok:

Voda přitékající z rybníka a příkopů bude po dobu výstavby tubusu mostu vedena provizorním obtokem, a to potrubím (Ø cca 600mm) nebo otevřeným korytem podél mostu. Vzhledem k těsné blízkosti hráze rybníka bude nutné upravit část výpustního potrubí (DN cca 200mm – nutno ověřit, bude použito betonové potrubí) a v nezbytné míře i vzdušnou část hráze rybníka. Nesmí být přitom narušena stabilita hráze. K pracím v prostoru hráze bude přizván zástupce správce rybníka (Ing. Váňa, vedoucí rybářství, tel. 732 186 644).

3.4.2. Založení:

V podloží tubusu mostu bude proveden hutněný štěrkopískový podsyp tl. min. 200mm. Před provedením osazení flexibilní konstrukce a provedením štěrkopískového podsypu se provede plošná přejímka základové spáry. V místech, kde by byla nekvalitní se provede zesílení polštáře.

Flexibilní OK bude osazena do vrstvy neuhmatného písku. Přesné detaily osazení budou provedeny dle TP dodavatele OK.

3.4.3. Spodní stavba:

Mostní konstrukce nemá samostatnou spodní stavbu, ta je součástí nosné konstrukce.

3.4.4. Nosná konstrukce:

Nosnou konstrukci bude tvořit flexibilní ocelová konstrukce tlamového tvaru půdorysně šikmo ukončená. Čela budou oboustranně ztužena navazujícími gabionovými zdmi.

Nová flexibilní konstrukce je sestavena ze segmentů z profilovaného plechu a je opatřena povrchovou úpravou. Ocelová konstrukce spolupůsobí se zemním tělesem za jejím rubem.

V rámci RDS je zhotovitel ve spolupráci s dodavatelem konstrukce povinen provést její podrobný návrh v souladu s pravidly použitého typu. Použitý typ konstrukce musí být certifikován a schválen pro použití na silniční síti. Dle TP 157 se počítá s životností mostu 100let.

Konstrukce bude opatřena PKO pozinkováním v kombinaci s nátěrovým systémem, včetně ručního nátěru šroubů. PKO musí být součástí certifikovaného systému flexibilní konstrukce.

V PD se předpokládá konstrukce s výškou vlny cca 50mm, tl. plechu dle certifikovaného typu (orientačně 3 - 5mm). Spojení jednotlivých segmentů se provede šroubovými spoji.

Zhotovitel je již v rámci nabídky povinen zajistit si dodavatele flexibilní konstrukce a konkrétně použitý typ s ním konzultovat. Do nabídky je pak povinen zakalkulovat cenu flexibilní konstrukce od zvoleného dodavatele, cena musí zahrnout dodávku konstrukce včetně PKO, její dopravu a montáž.

3.4.5. Přejížděvací oblast:

Je součástí technického řešení flexibilní konstrukce a bude provedena dle technologického postupu dodavatele flexibilní konstrukce. V soupisu prací je uveden jako zásyp zeminou, v této položce musí zhotovitel ocenit zásyp materiálu dle TP výrobce OK.

3.4.6. Gabionové zídky:

Na čela nosné konstrukce budou navazovat gabionové zídky, které zajistí navazující svah násypu, takže i při rozšíření komunikace na kategorii S 9,5 budou přibližně zachovány stávající paty svahů násypového tělesa.

V návaznosti na OK mostu je potřeba počítat s tím, že krajní gabiony bude nutno tvarově přizpůsobit tvaru OK.

Gabiony budou provedeny dle platných TKP. Z požadovaných charakteristik použitých materiálů vyjímáme: Průměr drátu min. 3,98mm, pozinkování min. 280g/m², oka sítě max. 100x100mm. Čelo zdi je třeba vyskládat ručně z kamenů velikosti min. 1,5 násobku oka sítě, objemová hmotnost kamene 2400-2600 kg/m³, rub může být proveden sypaním s urovnáním. Gabiony budou na rubu opatřeny separační vrstvou z geotextilie min. 500g/m². Gabiony budou osazeny na vrstvu štěrku tl. min. 200mm.

Zásyp za gabiony je nutno provádět z propustných zemin na $I_D > 0,85$. Jednotlivé vrstvy budou přihutněny ke stávajícím vrstvám silničního tělesa.

3.4.7. Rozšíření násypového tělesa:

Vně gabionových zídek bude násypové těleso rozšířeno dosypáním a úpravou sklonu svahů. Pro lepší spojení bude povrch původního svahu zemního tělesa zdrsněn horizontálními rýhami.

3.4.8. Příslušenství

Izolace

V násypu nad nosnou konstrukcí bude provedena plovoucí hydroizolace z těsnící fólie HDPE tl. 1,5mm.

Římsy

Na mostě nejsou navrženy, přesypáný most.

Vozovka

Vozovka v místě mostu bude mít příčný sklon střechovitý 2,5%, podélný sklon proměnný – bude zachován stávající stav. V místech přechodu na stávající stav na koncích úpravy bude příčný i podélný sklon proměnný, jak je naznačeno ve výkresové dokumentaci.

V podstatné části úpravy bude stávající vozovka kompletně odstraněna z důvodu výstavby nové mostní konstrukce. Ve zbylé části bude oboustranně poměrně výrazně rozšířena. Proto je v celé délce úpravy (55m) navrženo provedení kompletně nové vozovky. Navázání horních dvou vrstev na stávající stav bude provedeno na koncích úpravy.

Skladba vozovky:

Asfaltový koberec střednězrný	ACO 11S 50/70 modif.	40 mm	ČSN EN 13108-1
Postřík spojovací emulzí	PS-E 0,3 kg/m ² (C 60 BP 5)	0,3 kg/m ²	ČSN EN 13808
Asfaltový beton hrubozrný	ACL 16S 50/70 modif.	70 mm	ČSN EN 13108-1
Postřík spojovací emulzí	PS-E 0,3 kg/m ² (C 60 BP 5)	0,3 kg/m ²	ČSN EN 13808
Obalované kamenivo hrubozrné	ACP 22S 50/70 modif.	90 mm	ČSN EN 13108-1
Postřík infiltrační	PI 1,1kg/m ² (C 60 BP 5)	1,1 kg/m ²	ČSN EN 13808
Kamenivo stmelené cementem	KSC (SC 8/10)	150 mm	ČSN 73 6124
Štěrkodrt' (frakce 0-32)	ŠD	min. 200 mm	ČSN 73 6126
Celkem		min. 550 mm	

Odvodnění

Odvodnění je zajištěno příčným a podélným sklonem vozovky. Vzhledem k absenci obrubníků není nutné budovat skluzy.

Záchytné zařízení

Na mostě a v přilehlých úsecích je navrženo po obou stranách ocelové svodidlo. Z důvodu omezení hloubky deformační zóny je navržen stupeň zadržení H1.

Nad čely tubusu a nad přilehlými zídками vyššími než 1,5m je na obou čelech navrženo ocelové dvoutrubkové zábradlí pro zamezení pádu osob. Zábradlí bude provedeno dle vzorového listu VL4 501.51 98 12.

Dilatace

Na přesýpaném mostě není navržena.

Evidenční značky

Z obou stran budou před mostem osazeny tabulky s evidenčním číslem mostu.

Úpravy pod mostem

Pod novým mostem bude vydlážděna kyneta z lomového kamene. Na vtoku pod most a za mostem bude odláždění ochráněno proti podemletí betonovými prahy.

Použit bude lomový kámen nepravidelného tvaru s lícovou plochou lomově rovnou, třídy II dle TP 192. Nasákavost max. 3%, pevnost v tlaku min. 80MPa, nepravidelná vazba na divoko. Dlažba bude mít charakter přírodní plochy (NATURSTEIN), spárování max. 35mm pod horní líc.

Navázání na stávající koryto vně prahů bude řešeno materiálem obdobným charakteru navazujícího koryta – hlinitý štěrk.

Terénní úpravy

Okolní terén poškozený stavebními pracemi bude upraven do původního stavu. Povrch bude včetně upravených svahů zemního tělesa ohumusován v tl. min. 10cm a zatravněn.

Hráz rybníka nad mostem bude upravena do původního tvaru včetně obnovy odpadního potrubí.

3.4.9. Dopravní značení:

Vodorovné dopravní značení

V prostoru mostu bude obnoveno stávající vodorovné značení, tj. vodící proužky šířky 0,25m a přerušovaná střední dělicí čára. Vzhledem k malému rozsahu úpravy silnice bude značení obnoveno v linii stávajícího značení.

Svislé dopravní značení

V místě mostu se nenachází.

Směrové sloupky

V rekonstruovaném úseku budou osazeny směrové sloupky. V místech, kde jsou svodidla, budou použity nástavce na směrové sloupky.

3.5. Materiál

3.5.1. Beton

Pro výstavbu bude použito betonu kvality podle následující tabulky:

<i>Konstrukční část</i>	<i>Třída betonu</i>	<i>Svp</i>
Betonové prahy	C 25/30	XF3
Betonové lože pro dlažbu	C 16/20n	XF1
Spárovací malta dlažby	MC 25	XF4

3.5.2. Ocelové konstrukce

Materiál nosné flexibilní konstrukce musí odpovídat certifikátu pro konstrukce montované z dílců z profilovaného plechu.

Ocelové prvky zábradlí z oceli S235 JR. Ocelové prvky svodidel budou v kvalitě materiálu dle příslušné certifikace.

Ocelové konstrukce musí splňovat požadavky TKP 19.

Protikorozní ochrana ocelových konstrukcí

Protikorozní ochrana nosné konstrukce a svodidel bude provedena dle jejich certifikace.

Protikorozní systém zábradlí navrhne výrobce v souladu s TKP 19, přílohy 19.B.P5.

Na veškeré povrchové úpravy bude zhotovitelem vypracován technologický postup s definicí jednotlivých konkrétních hmot, jejich materiálovými listy a certifikáty. Tento postup bude předložen investorovi a stavebnímu doзору k odsouhlasení.

Ocelové konstrukce budou namontovány s povrchovou úpravou, poškozená místa (při dopravě a montáži) budou po dokončení stavebních prací opravena. Každá vrstva PKO bude provedena v jiném barevném odstínu, tak aby byla možná jejich kontrola. Odstín vrchního nátěru – májová zeleň, RAL 6017.

3.5.3. Ostatní

- Ochranná geotextilie: netkaná, odolnost proti proražení dle ČSN EN ISO 12236 (CBR) min. 3 kN, tloušťka po stlačení (2 kPa) dle ČSN EN ISO 9863-1 min. 3 mm.
- Separáčn1 geotextilie: odolnost proti proražení dle ČSN EN ISO 12236 (CBR) min. 2 kN a propustnost kolmo k rovině textlie dle ČSN EN ISO 11058 min. 10 l/m².s.
- Izolační vrstva z geomembrány: pevnost v tahu min. 20 kN/m a protažení min. 20 % v obou směrech.

- Drenážní trubka min. kruhové tuhosti SN 8 kN/m².
- Těsnící trvale pružný silikonový tmel dle ČSN EN ISO 11600 specifikace F-25-HM-M1p v barvě šedé.

3.6. Statický výpočet

Statický výpočet bude součástí dodávky certifikované nosné konstrukce. Bude proveden pro zatížitelnost uvedenou výše v kap. 1.4.

3.7. Hydrotechnické posouzení

Výstavbou nového mostu budou výrazně zlepšeny parametry z hlediska provedení velkých vod. Průtočný profil bude zvětšen z 2,9 m² na cca 6,4 m². Pod novým mostem bude vydlážděna kyneta z lomového kamene, čímž se výrazně sníží drsnost povrchu (stávající povrch pod mostem je neupravený s množstvím napadaných kamenů). Tvar kynety rovněž zlepší přirozené čištění koryta.

4. Další stupně projektové dokumentace

Tato dokumentace slouží výhradně pro výběr zhotovitele. Pro vlastní realizaci je nutno vypracovat RDS, kterou zajistí vybraný zhotovitel. Vzhledem k charakteru rekonstrukce musí RDS reflektovat skutečnosti zjištěné po odhalení stávajících konstrukcí, výkres konkrétní ocelové konstrukce, detaily atd.

Pro výrobu konstrukcí a technologické operace (flexibilní ocelová konstrukce, gabiony, zábradlí, PKO), kde je to potřebné je zhotovitel povinen zajistit VTD a TePř. Cena za zpracování VTD a TePř je součástí dodávky těchto konstrukcí a musí být zahrnuta v ceně položky dodávky a montáže uvedených konstrukcí.

Zhotovitel je povinen již v rámci zpracování nabídky se seznámit s místními podmínkami včetně ztížení prací v souvislosti s klimatickými podmínkami. Náklady na veškeré ztížení pracovních podmínek je povinen zahrnout do cen položkových prací, jichž se ztížení týká.

Po dokončení stavby je zhotovitel povinen zajistit mj. též dokumentaci skutečného provedení stavby (DSPS).

5. Projednání

Rozpracovaná dokumentace byla prezentována na jednání dne 20.4.2015 a koncepce řešení zde byla potvrzena.

Dokumentace dopracovaná do stupně PDPS byla před dokončením projednána na technicko-dokumentační komisi dne 19. 11. 2015.

Ing. Martin Kudrnáč
listopad 2015