

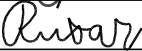
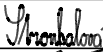



SO 201 - LÁVKA PRO CYKLISTY A CHODCE

D.1

PDPS

Souřadnicový systém: S - JTSK
Výškový systém: Bpv

Hlavní inženýr projektu:	Ing. Jaromír RUŠAR		 Majdalenky 19, 638 00 Brno Tel., fax: 545 222 037 E-mail: info@rusar.cz	
Zodpovědný projektant:	Ing. Květoslav RUŠAR			
Vypracoval:	Ing. Petra STROUHALOVÁ			
Kontroloval:	Ing. Radoslav HOLÝ			
Kraj:	Jihomoravský		Datum:	02/2021
Zadavatel:	Město Hodonín		Formát:	A4
Název akce:	Hodonín - přemostění silnice I/55 - lávka pro cyklisty a chodce SO 201 - LÁVKA PRO CYKLISTY A CHODCE		Měřítko:	
Účel:			PDPS	
Čís.zakáz.:			48 - 2020	
Archivní čís.:			17 - 2020	
Název přílohy:	TECHNICKÁ ZPRÁVA		Čís.soupravy:	Čís. přílohy:
				01

HODONÍN – PŘEMOSTĚNÍ SILNICE I/55 – LÁVKA PRO CYKLISTY A CHODCE

PDPS

TECHNICKÁ ZPRÁVA

D.1 – Stavební část, SO 201 – Lávka pro cyklisty a chodce

Zpracováno podle vyhlášky č. 146/2008 Sb., příloha 6 a její změny 251/2018 Sb. a zároveň směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací a TKP-D

OBSAH:

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE MOSTU.....	2
2.	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTĚ (PODLE ČSN 73 6200).....	3
3.	VŠEOBECNÝ POPIS.....	4
4.	POPIS PRACÍ	7
5.	PŘÍPRAVNÉ PRÁCE	14
6.	POPIS MÍSTNÍCH PODMÍNEK.....	14
7.	POVRCHOVÉ VODY.....	15
8.	ZÁKLADOVÉ POMĚRY	15
9.	POMOCNÉ KONSTRUKCE A PRÁCE	16
10.	MATERIÁLY PRO STAVBU MOSTU	16
11.	OPRAVNÉ PRÁCE.....	19
12.	OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ ZAŘÍZENÍ.....	19
13.	STATICKÉ POSOUZENÍ.....	19
14.	ZÁVĚR.....	20

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE MOSTU

1.1 Údaje o stavbě

Název stavby:	Hodonín – přemostění silnice I/55 – lávka pro cyklisty a chodce
Parcelní čísla:	2421/6, 2441/1, 2441/4, 2441/5, 2442/1, 2442/2, 2442/3, 2444/20, 2444/22, 2444/31, 2444/62, 2444/63
Katastrální území:	Hodonín (640 417)
Kraj:	Jihomoravský
Okres:	Hodonín
Evidenční číslo mostu:	-
Předmět projekt. dokumentace:	nová stavba / dočasná stavba
Účel užívání stavby:	stezka pro chodce a cyklisty přes silnici I/55

1.2 Údaje o stavebníkovi

Objednatel / budoucí správce:	Město Hodonín Masarykovo náměstí 53/1, 695 35 Hodonín
Odpovědní zástupci:	Libor Střecha – starosta města – věci smluvní Ing. Milan Hudec – kontaktní osoba – věci technické Ing. Pavel Svoboda – kontaktní osoba – věci technické IČO: 00284891 DIČ: CZ699001303

1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

Zhotovitel projektové dokumentace:	Rušar mosty, s.r.o., Majdalenky 19, 638 00 Brno tel./fax: 545 222 037, info@rusar.cz IČO: 29362393 DIČ: CZ29362393
Registrace:	Organizace zapsána u Krajského soudu v Brně, oddíl C, vložka 75395
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Jaromír Rušar, ČKAIT 1000264 – obor IM00
Zodpovědný projektant:	Ing. Květoslav Rušar, ČKAIT 1006722 – obor IM00, ID00
Pozemní komunikace:	I/55 – přemostěvaná silnice
Bod křížení:	x: 1 201 006,46; y: 565 807,45
Staničení na úseku:	-
Liniové staničení:	-

2. **ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTĚ (DLE ČSN 73 6200)**

Charakteristika lávky:

Druh převáděné komunikace	stezka pro pěší a cyklisty
Překračovaná překážka	silnice I. třídy číslo 55
Počet mostních polí	2
Počet mostovkových podlaží	jednopodlažní lávka
Výšková poloha mostovky	dolní mostovka
Měnitelnost základní polohy	nepohyblivá lávka
Doba trvání	dočasná lávka
Průběh trasy na lávce	směrově: přímá výškově: ve vrcholovém oblouku
Situativní uspořádání	kolmá lávka
Hmotná podstata	dřevěná – lepené lamelové nosníky
Výchozí charakteristika	nosné lamelové nosníky, dřevěnoocelová mostovka
Konstrukční uspořádání příč. řezu otevřeně uspořádaný	
Omezení volné výšky na lávce	volná výška neomezená

Délka přemostění:	55,55 m
Délka lávky:	67,05 m
Délka nosné konstrukce:	56,44 m
Rozpětí jednotlivých polí:	teoretické 22,65 m + 33,45 m
Šikmost lávky:	kolmá lávka
Šířka lávky:	3,80 m
Volná šířka lávky:	3,00 m
Šířka průchozího prostoru:	3,00 m
Šířka mostu mezi obrubami:	3,00 m
Výška mostu:	6,13 m
Stavební výška:	0,35 m
Úhel křížení:	75,56 g
Plocha nosné konstrukce lávky:	3,80 x 56,44 = 214,47 m ²
Zatížení mostu:	dle ČSN EN 1991-2/Z3
Důležitá upozornění:	-

3. VŠEOBECNÝ POPIS

3.1. Stavba a její zvláštnosti

3.1.1. Popis

Tento projekt řeší novostavbu lávky pro cyklisty a chodce, lávka řeší dočasné přemostění silnice I/55 v místě stávajícího úrovnového křížení silnice I/55 na severovýchodním okraji města Hodonín. V současné době dochází v daném místě k úrovnovému přecházení silnice I/55 cyklisty a chodci, což lze označit za vážnou dopravní závalu na extravilánovém úseku silnice I. třídy. Místo stavby se nachází v extravilánu, katastrální území Hodonín. Silnice I. třídy č. 55 je v majetku ŘSD ČR. Součástí novostavby lávky je i zřízení rámového propustku pro migraci živočichů a převedení drobné vodoteče – LP Studená chodba v km 1,9, IDVT: 10187846. Drobná vodoteč je ve správě Lesů České republiky, s.p.

Dotčená lokalita se nachází v evropsky významné lokalitě (EVL) Hodonínská Doubrava a ve významném krajinném prvku (VKP) Černé blato. Výstavbou lávky dojde k dočasným a trvalým záborům na parcelách ve vlastnictví ŘSD ČR, Lesy ČR a města Hodonín. V okolí lávky se nachází i některé inženýrské sítě (vysokotlaký plynovod, optický kabel CETIN a kanalizace). Projektová dokumentace ve stupni DSP vychází z předchozího stupně pro vydání územního rozhodnutí (DÚR).

Předpokládá se následující postup při výstavbě lávky:

- kácení stromů, odhumusování
- založení lávky
- spodní stavba lávky
- osazení nosné konstrukce, kompletace
- násyp předmostí, stezka, zábradlí
- úprava terénu pod lávkou a okolo stezky

3.1.2. Zhotovení stavby

Investor předpokládá výstavbu nové lávky v roce 2021. Doba výstavby nové lávky je projektantem odhadnuta na max. 4 měsíce.

Z vyjádření Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru životního prostředí, vyplývá přesné období pro realizaci daného záměru. Všechny stavební i přípravné práce budou realizovány od 15. srpna do konce února běžného roku, čímž budou omezeny negativní účinky rozhodujících rušivých vlivů na citlivé skupiny organismů. Splněním této podmínky se docílí toho, že nebude zasaženo období reprodukce obojživelníků a ptáků a také vlivy na okolní biotopy a druhy budou omezené.

Výstavba nové lávky pro cyklisty a chodce bude z technologického hlediska prováděna z větší části při neměnném provozu na silnici I/55. K částečnému omezení provozu na silnici I/55 dojde, pouze při osazování nosné konstrukce na již hotovou spodní stavu a montážní podpěry (za pomoci jeřábu) a při kompletaci celé nosné konstrukce (montážní spoj, zřizování mostovky). Toto omezení na silnici I/55 potrvá pouze několik dní, práce spojené s osazením NK a kompletací NK jsou odhadnuty na max. 1 týden. Přechodné dopravní značení, omezující provoz na silnici I/55, je řešeno ve stavebním objektu SO 201, příloze 12. *Schéma přechodného dopravního značení.*

Doba dopravních omezení bude mnohonásobně menší než samotná délka opravy. Je třeba mít na zřeteli, že dopravní omezení budou vyvolávat dopravní komplikace. Proto je třeba zkrátit

dobu dopravních omezení na minimum. Z nutnosti provádění technologicky náročných prací v klimaticky příznivých obdobích doporučujeme stavbu provádět v období mezi měsíci březen až listopad.

Skutečný časový harmonogram stavby pak bude stanoven zhotovitelem dle jeho technologických možností. Harmonogram opravy bude odsouhlasen investorem.

3.1.3. Přejímka

Nevyžaduje se.

3.2. Objekty stavby a vztah k území

3.2.1. Hlavní trasa

Tento projekt nepředpokládá úpravy vedení pozemní komunikace. Komunikace na lávce bude šířky 3,0 m mezi parapetními nosníky, s nulovým příčným spádem +/- 0,0 % v rozsahu délky nosné konstrukce lávky. Ve zbylé části komunikace bude příčný spád max. 2,0 %. Niveleta komunikace v rozsahu stavby stoupá nebo klesá ve sklonu max. 8,0 %. Výškové lomy jsou zaobleny. Na lávce je vrcholový oblouk $R=300,0$ m. Délka úpravy je cca 251,5 m. V celé délce lávky je úsek přímý.

Na začátku i konci úpravy bude nový stav plynule navazovat na stávající úseky komunikace. Délka úpravy komunikace je 251,5 m. Podrobně je pak výškové vedení komunikace zpracováno v příloze 02 *Podélný profil komunikace*.

Konstrukce zpevněné stezky je navržena následující skladby. Obrusná vrstva z ACO 11 PMB tl. 40 mm, ložná vrstva z ACL 16 + tl. 50 mm, 2 x ŠDA tl. 150 mm, celkem tedy 390 mm. Mezi asfaltové vrstvy bude aplikován spojovací postřik 0,25 kg/m², mezi štěrkodrtí a asfaltovým betonem pro ložné vrstvy bude aplikován infiltrační postřik 1,00 kg/m².

3.2.2. Překonávaná překážka

Lávka pro cyklisty a chodce přemostňuje silnici I/55 blízko současného úrovněvého křížení. Toto úrovněvé křížení lze označit za vážnou dopravní závalu na extravilánovém úseku silnice I. třídy. Z tohoto důvodu bude vybudováno mimoúrovňové křížení pro pěší a cyklisty se silnicí I. třídy. Dle normy ČSN 76 6201 má být výška průjezdního prostoru pro silnice I. třídy min. 4,80 m. Osazení dočasné lávky nad silnicí I/55 tento požadavek splňuje s dostatečnou rezervou, v ose silnice I. třídy je rezerva nad výškou průjezdního prostoru 0,978 m.

3.2.3. Inženýrské sítě, přeložky

Zvoleným technickým řešením nebyly vyvolány žádné přeložky inženýrských sítí.

V okolí lávky se nachází inženýrské sítě – podzemní sdělovací optický kabel Cetin (Česká telekomunikační infrastruktura, a.s.), podzemní vedení vysokotlakého plynovodu VTL (Grid Services, s.r.o) a kanalizace (Vodovody a kanalizace Hodonín, a.s.).

Dojde k přímému dotčení podzemního sdělovacího optického kabelu Cetin, jelikož se kabel nachází v těsné blízkosti založení lávky pro cyklisty a chodce. Kabel se nachází ve výkopu pro budoucí založení středního pilíře lávky, proto budou výkopy v těsné blízkosti vedení prováděny výhradně ručně. V případě potřeby bude provedeno i provizorní podepření obnaženého kabelu Cetin. Před započítáním stavebních prací musí být inženýrské sítě řádně vytýčeny a musí být dodrženo jejich ochranné pásmo. Je nutné postupovat v souladu s podmínkami správců inženýrských sítí a ostatních správců nebo vlastníků dotčených organizací

nebo fyzických osob. Oznámit zahájení realizace opravy mostu dotčeným organizacím písemně s minimálně s týdenním předstihem (pokud ve vyjádření není stanovena jiná lhůta).

Ochranná a bezpečnostní pásma:

- podzemní sdělovací optický kabel Cetin (Česká telekomunikační infrastruktura, a.s.)
- vysokotlaký plynovod VTL (Grid Services, s.r.o.)
- silnice I/55

Všechny známé inženýrské sítě jsou orientačně zakresleny v příloze C.2 Koordinační situační výkres. Před zahájením prací je nutno všechny tyto sítě vytýčit.

3.2.4. Související (dotčené) objekty stavby

Tento stavební objekt SO 201 – Lávka pro cyklisty a chodce souvisí se stavebním objektem SO 202 – Rámový propustek.

3.2.5. Vztah k území

Jedná se o novostavbu lávky pro cyklisty a chodce v novém mimoúrovňovém křížení nad silnicí I. třídy č. 55. Silnice I/55 propojuje Olomoucký kraj s krajem Jihomoravským a dále pokračuje do Rakouska.

Stavba se dotkne dočasným i trvalým zábořem okolních pozemků ve vlastnictví třetích osob. Přesná specifikace těchto pozemků a rozsahu záborů je pak stanovena v příloze E.2 *Seznam dotčených parcel* ve stupni DSP.

Celkový dopad stavby do dotčeného území bude z krátkodobého hlediska znamenat komplikace v dopravě, dočasné zhoršení životního prostředí vlivem provádění stavebních prací. Z dlouhodobého hlediska pak dojde ke zlepšení jízdního komfortu pro cyklisty a chodce. Bezprostřední okolí lávky bude zrekultivováno.

Místo stavby se nenachází v památkové rezervaci či památkové zóně. Dotčená oblast není nijak chráněná. Staveniště se nenachází v záplavovém území.

- Poddolované území:
- CHLÚ Hodonín VII (č. 16100000) stanovené pro ochranu výhradního ložiska lignitu Hodonín (ev. č. 3161000)
 - Dobývací prostor (DP) Hodonín (ev. č. 30095)

Významný krajinný prvek: VKP 320 Černé blato, území nadregionálního centra Černé blato

Lokalita soustavy Natura 2000: EVL Hodonínská Doubrava (CZ0624070)

Kopie plného znění všech vyjádření a dokladů vztahujících se k této stavbě jsou přiloženy v příloze E.1 – Doklady ve stupni DSP a tímto tvoří nedílnou součást projektové dokumentace. Zhotovitel a všichni zúčastnění realizace jsou povinni se s nimi seznámit a řídit se jimi.

3.3. Rozsah výkonů

3.3.1. Pro zhotovitele objektu jsou určeny následující výkony

Uvažovaný průběh stavebních prací:

- Kácení stromů, odhumusování
- Provedení výkopových prací pro založení středního pilíře
- Postupné budování násypových těles, provedení mikropilot a spodní monolitické železobetonové stavby

- Osazení montážních podpor pro dočasné podepření pole 2
- Omezení dopravy na silnici I/55 – osazení přechodného dopravního značení
- Osazení nosné konstrukce lávky za pomoci jeřábu, kompletace nosné konstrukce
- Odstranění montážních podpor a přechodného dopravního značení
- Budování konstrukce zpevněné stezky
- Dokončovací práce, terénní úpravy, zpevnění svahu pod lávkou kamennou dlažbou do betonu, dosypání a zatravnění svahů u křídel, rekultivace území včetně uvedení stavbou dotčených pozemků do původního stavu

Vzhledem k rozsahu a náročnosti stavby jsou požadavky na plynulost a koordinovanost práce. Vše si zajistí zhotovitel dle svých zvyklostí.

Požadované termíny a kontroly průběhu stavby budou stanoveny v zadávacích podmínkách investora.

Staveniště bude řádně označeno informační tabulí dle zásad o provádění staveb.

3.3.2. Zhotovitel objektu nebude provádět následující výkony

Neobsazeno.

3.3.3. Stavba mostu

V rámci tohoto objektu bude provedena novostavba lávky.

4. POPIS PRACÍ

4.1. Všeobecné práce

Před začátkem výstavby objektu je nutné provést stabilizaci vytyčovací sítě dle návrhu zodpovědného geodeta stavby. V případě nejasností bude kontaktován v rámci autorského dozoru projektant, případně zástupce investora.

V rámci předprojektové přípravy bylo projektantem zadáno vypracování geodetického zaměření – doměření lesní cesty. Zaměření provedla geodetická kancelář GEOXYZ, Petr Vanický. Zaměření bylo provedeno v květnu 2020. Výsledný protokol je přiložen jako příloha E.1 – *Geodetická dokumentace* tohoto projektu. Projekt je zpracován v souřadnicovém systému S-JTSK, výškový systém Bpv. Všechny význačné body jsou v projektu vyznačeny absolutními souřadnicemi. Vytýčení bude provedeno z bodů 4001-4005, 4010 a 4011, které je vhodné před započítáním stavby vyhledat a zajistit před zničením. Místopisy bodů viz příloha E.1 – *Geodetická dokumentace*.

Dále bylo pro účely projektování využito původního zaměření z předchozího stupně projektové dokumentace (DÚR) Geoprostav geodézie s.r.o., Ing. Petr Helísek, prosinec 2012.

Před započítáním stavebních prací budou příslušnými pracovníky vytýčeny všechny podzemní vedení inženýrských sítí.

4.2. Stavba mostu

4.2.1. Uvolnění staveniště

Rozsah a rozmístění ploch určených pro zařízení staveniště bude dohodnuto mezi zhotovitelem, investorem a případně majiteli pozemků v rámci přípravy pro výstavbu. Navržený

prostor je na uzavřených částech místní komunikace (ul. U Zoo) a plochách kolem silničního násypu opěry 1. Staveniště bude předáno dodavateli 14 dní před zahájením stavebních prací. Staveništní plochy budou využity jako sklad materiálu a taktéž jako meziskládka pro vybouraný materiál. Vybouraná suť bude rovnoměrně nakládána a okamžitě odvážena na skládku s ekologickou recyklací. Při umístění zařízení staveniště je nutnou postupovat tak, aby nedošlo k zamezení ani omezení přístupu k objektům okolních inženýrských sítí. Dopravní napojení staveniště bude možné ze silnice I/55 či mostní komunikace (ul. U Zoo).

4.2.2. Skrývka ornice

Z dotčených ploch stavbou bude sejmuta ornice v tl. 0,15 m. Část bude uschována na stavbě k pozdějšímu rozproštění – na silniční svahy podél stezky. Pod násypovým tělesem stezky pro chodce a cyklisty bude sejmuta i podorniční vrstva zeminy v tl. 0,25 m.

4.2.3. Zemní práce(výkopy)

4.2.3.1. Stavební jámy

Výkopové práce se týkají pouze založení podpěry 2. Monolitický žlb. základ podpěry 2 je pod úrovní stávajícího terénu. Úroveň základové spáry podpěry 2 je 169,700 m.n.m. Svahy výkopu budou v otevřených svahovaných jámách ve sklonu 1:1. Též bude odstraněna zemina v místech příčných betonových prahů (opora kamenné dlažby), zemina v těchto místech bude odstraněna v mocnosti 0,80 m.

Při výkopech nebude prováděno pažení. Není počítáno s čerpáním prosáklé spodní vody ze stavební jámy.

Úroveň založení opěr je navržena nad stávajícím terénem, musí tedy docházet k postupnému budování násypu lávky.

4.2.3.2. Výkopový materiál

Vytěžená zemina a vybourané hmoty budou odvezeny na jednotlivé skládky dle zásad hospodaření s odpady. Výkopový materiál odstraní zhotovitel stavby.

4.2.3.3. Zásyp stavebních jam

Zásyp stavebních jam bude proveden zeminou vhodnou do zasypu – zahliněný štěrkopísek, kamenná drť, štěrkodrt'. Zásypy budou provedeny v souladu s postupem stavby mostu po max. vrstvách 0,30 m a hutněny na $I_D > 0,85$.

4.2.3.4. Zásypy za objekty

Zásypy a násypy budou provedeny v souladu s postupem stavby mostu po vrstvách 0,30 m a hutněny na $I_D > 0,85$. Zemina v celé výšce násypu a zasypu musí být zhutněna na hodnotu, požadovanou pro hutnění na pláni dle TKP kap. 4 Zemní práce.

4.2.4. Zakládání, ochrana proti agresivní podzemní vodě

4.2.4.1. Zakládání

Způsob založení lávky je hlubinné. Krajiní opěry lávky budou nesený 5-ti kusy mikropilot z trubky $\varnothing 89/20$ mm, délky 8,0 m. Kořen mikropiloty bude 5,0 m dlouhý a bude 2x injektovaný, hlava mikropiloty – plech tl. 20 mm, rozměr 250x250 mm. Navíc bude pomocí 1 ks mikropiloty vyneseno i každé křídlo. Úroveň základové spáry je na výšce 173,383 m. n. m. Střední podpěra je založena kombinovaně, pomocí žlb. monolitického základu a mikropilot. Pod monolitický

základ je navrženo celkem 10 ks mikropilot (2 x 5 ks), mikropiloty budou provedeny z trubky $\varnothing 89/20$ mm, délky 8,0 m. Kořen mikropiloty bude 5,0 m dlouhý a bude 2x injektovaný, hlava mikropiloty – plech tl. 20 mm, rozměr 250x250 mm. Plošný monolitický žlb. základ bude proveden z betonu C 30/37 – XC3, XD1, XF2, rozměr základu 2,42 x 5,60 m, výška základu 0,80 m. Úroveň základové spáry je na výšce 169,700 m. n. m.

4.2.4.2. Čerpání vody

Není počítáno s čerpáním prosáklé spodní vody i případných dešťových srážek ze stavebních jam.

4.2.4.3. Údaje o agresivitě zemního prostředí

Neznámé.

4.2.5. Spodní stavba

4.2.5.1. Provedení

Bude provedena nová monolitická železobetonová spodní stavba.

4.2.5.2. Krajní opěry

Opěry budou železobetonové se zavěšenými rovnoběžnými křídly a závěrnými zídками. Beton opěr bude C 30/37 – XC3, XD1, XF2 – C1 0,2 – Dmax 22 – S3. Výztuž B 500 A nebo B. Šířka opěr 4,40 m, výška 3,34 m a tloušťka 0,675 m.

Na úložném prahu bude provedeno odvodnění, otiskem PVC trubky. Spád odvodňovacího žlábků min. 0,5 %.

4.2.5.3. Křídla

Všechna křídla budou rovnoběžná, zavěšena z monolitického železobetonu. Tloušťka křídel 0,70 m. Délka křídel A, B 5,04 m a délka křídel C, D 5,11 m. Beton křídel bude C 30/37 – XC3, XD1, XF2 – C1 0,2 – Dmax 22 – S3. Vrch křídel bude v podélném sklonu dle navržené nivelety, příčný sklon 4,0 % směrem k rubu.

4.2.5.4. Pilíře

Střední podpěra bude provedena z monolitického betonu C 30/37 – XC3, XD1, XF2 – C1 0,2 – Dmax 22 – S3. Šířka podpěry je 4,00 m, výška 6,90 m a tloušťka 0,62 m.

4.2.5.5. Osazení zdvihadých lisů

Nebudou prováděny žádné úpravy kvůli osazení zdvihadých lisů.

4.2.5.6. Pohledové plochy

Povrchová úprava betonových konstrukcí bude provedena v těchto kategoriích:

Viditelné plochy - (lícni)	Cd tj. vodovzdorná překližka nebo ocelové bednění povrch nebude dále upravován
Neviditelné plochy - (rubové)	Aa tj. nehoblovaná prkna na sraz po odbednění se odstraní drobné odštěpky a upraví dřevěným hladítkem

4.2.5.7. Izolace, obklady a ochrana povrchu spodní stavby

Rub opěr a křídel bude proti zemní vlhkosti chráněn penetračním a asfaltovými nátěry, Np+2Na. Stejně bude ochráněn i základ a stojka podpěry 2 pod úroveň terénu.

4.2.5.8. Odvodnění za opěrami

Neobsazeno.

4.2.5.9. Přechodové oblasti, přesýpané objekty, nadvýšení zemního tělesa

Uspořádání přechodové oblasti za opěrami se řídí ustanoveními ČSN 73 6244. Na zásyp bude použita zemina vhodná do násypu dle tabulky 1 ČSN 73 6133 SW písek dobře zrněný, GW štěrk dobře zrněný, S-F písek s příměsí jemnozrnné zeminy.

Zemní těleso u křídel bude ukončeno v úrovni vrchů říms 0,75 m od konců křídel.

4.2.5.10. Úpravy pod mostem

Svahy u obou opěr budou zpevněny kamennou dlažbou tl. 0,20 m do betonu C 25/30n – X0 tl. 0,15 m, spáry budou provedeny z malty cementové MC 25 s odolností XF3. V patě svahu bude provedena ukončující betonový práh (opora kamenné dlažby) z betonu C 25/30 – XC4, XD1, XF2 – Cl 0,2 – Dmax. 22 – S3. Kamennou dlažbu bude po stranách lemovat betonový chodníkový obrubník šířky 0,10 m, osazení do betonového lože C 16/20n – XF1.

Silnice I/55 v poli 2 nebude nijak upravována.

4.2.6. Nosná konstrukce a její součásti

4.2.6.1. Nosná konstrukce

Lávka je navržena ze dřeva, hlavní nosnou konstrukci tvoří dvojice parapetních nosníků 1650x400 mm z lepeného lamelového dřeva. Celková délka parapetních nosníků 56,44 m. Na výrobu lepených lamelových nosníků bude použito modřínové dřevo, jakostní třída dřeva S10. Třída pevnosti lepeného lamelového dřeva GL 28C. Jedná se o lávku spojitou, lávka má dvě pole. Šikmost lávky je 100,0 gradů.

Nosná konstrukce lávky (parapetní nosníky) bude vyrobena ze dvou montážních celků o stejné délce 27,775 m. Osazení lávky na spodní stavbu bude pomocí jeřábu, pro podepření pole 2 bude vybudována dočasná podpora. Při montáži bude provedeno konstrukční nadvýšení, výšky nadvýšení 112 mm. Montážní podpora bude odstraněna po celkové kompletaci nosné konstrukce lávky vč. zhotovení montážního spoje.

Délka přemostění je 55,55 m. Rozpětí jednotlivých polí, pole 1 22,65 m a pole 2 33,45 m. Délka nosné konstrukce je 56,44 m. Šířka lávky je 3,80 m. Stavební výška 0,35 m. Nosníky jsou na opěrách uloženy přes ocelová čepová ložiska na úložné prahy, na středním pilíři jsou pevná ložiska (kloub), na opěrách ložiska pohyblivá.

Mostovka je tvořena dřevěnými fošnami 60x140 mm s mezerami 15 mm. Dřevo na mostovku bude z kvalitního dubového řeziva. Mostovku bude nést 5 podélníků 120x100 mm á 700 mm, také z dubového dřeva. Podélníky budou uloženy na ocelové příčníky z profilu U 120. Příčníky budou upevněny do nosných trámů.

Kvůli zamezení kroucení lávky budou nad opěrami, středním pilířem a v polovině rozpětí delšího pole provedeny koncové a mezilehlé příčníky z ocelových profilů I 280. Nad ložisky bude provedeno navíc stažení pomocí svorníků M 20-446, utahovací síla 20 kN.

4.2.6.2. Ložiska

Nosná konstrukce bude uložena na ocelová čepová ložiska, na opěrách budou ložiska pohyblivá, na středním pilíři pevná (kloub). Nad ložisky bude provedeno stažení pomocí svorníků M 20-446, utahovací síla 20 kN.

4.2.6.3. Mostní závěry (včetně požadovaného rozsahu pohybu)

Konstrukce nemá mostní závěry. Mezi mostovkou a závěrnou zídou bude provedena netěsněná dilatační spára šířky 30 mm.

4.2.7. Mostní svršek a odvodnění

4.2.7.1. Izolace a ochrana povrchu nosné konstrukce (pod vozovkou a pod římsou)

Nebude provedena.

4.2.7.2. Vozovka

Na lávce nebude provedena klasická vozovka. Mostovku tvoří dřevěné fošny z dubového dřeva.

Bude vytvořena zcela nová stezka pro cyklisty a chodce v celkové délce 251,48 m. Začátek stezky pro cyklisty a chodce se bude přímo napojovat na místní komunikaci (ul. U Zoo), konec stezky pro cyklisty a chodce se přímo napojí na lesní cestu. Jedná se o místní komunikaci funkční skupiny D2 (komunikace nepřístupné provozu silničních vozidel).

Směrové řešení komunikace začíná levotočivým obloukem o poloměru $R = 20,0$ m, poté následuje přímý úsek v délce 193,85 m, na konci úseku následuje opět levotočivý oblouk o poloměru $R = 20,0$ m.

Niveleta na začátku úpravy stoupá podélným spádem 0,64 %, ve staničení 51,00 m stoupá podélným spádem 8,00 %. Poté niveleta ve staničení 125,62 m klesá podélným spádem 8,00 % a na konci úpravy znovu klesá podélným spádem 0,77 %. Lomy výškového polygonu jsou zaobleny vydatými zakružovacími oblouky o poloměru $R=300$ m a vrcholovým zakružovacím obloukem o poloměru $R=300$ m.

Stezka pro cyklisty a chodce je navržena v celkové šířce 4,50 m. Zpevněná část stezky je navržena šířky 3,00 m, nezpevněná krajnice ze štěrkodrti ŠD 0/32 tl. 0,15 m, šířky 0,75 m. Stezka je navržena jako dvoupruhová, obousměrná – jízdní pruh má šířku 1,50 m.

Příčný sklon na lávce $\pm 0,0$ %. Na předpolích se příčný sklon plynule mění na jednostranný 2,0 %.

Konstrukce zpevněné stezky pro cyklisty a chodce je navržena v následující skladbě. Obrusná vrstva z ACO 11 PMB tl. 40 mm, spojovací postřik 0,25 kg/m², ložná vrstva z ACL 16+ PMB tl. 50 mm, infiltrační postřik 1,00 kg/m², podkladní vrstvy ze štěrkodrti 2x ŠDA 0/63 tl. 150 mm. Celkem tedy skladba zpevněné stezky 390 mm.

Na začátku i konci úseku bude nový stav plynule navazovat na stávající úseky místní komunikace a lesní cesty. Na hraně napojení, na stávající komunikaci, bude zřízen varovný pás šířky 400 mm. Varovný pás bude proveden z reliéfní betonové kontrastní dlažby tl. 60 mm. Na hraně napojení bude osazen i snížený betonový obrubník, rozměr obrubníku 1000/150/150 mm. Varovný pás a obrubník budou uloženy do společného bet. lože C 16/20n – XF1. Délka úpravy komunikace je 251,48 m. Podrobně je pak výškové vedení komunikace zpracováno ve stavebním objektu SO 201, příloze 02 *Podélný profil*.

4.2.7.3. Římsy, chodníky

Nebudou provedeny.

4.2.7.4. Mostní odvodňovače a rigoly

Na lávce nebudou osazeny mostní odvodňovače.

4.2.7.5. Sběrná potrubí a svody, odtokové žlaby

Neprovádí se.

4.2.7.6. Odvodnění úložných prahů

Odvodnění bude provedeno před závěrnou zídou žlábkem v povrchu úložného prahu. Voda bude svedena ke krajům opěry.

4.2.7.7. Odvodnění povrchu vozovky za opěrami, dešťová vpust'

Odvodnění stezky komunikace pro cyklisty a chodce je řešeno podélným spádem a příčným sklonem. Voda bude volně stékat po nezpevněné krajnici na okolní zatravněné pozemky, kde bude vsakovat. Voda z násypového tělesa u opěry 3 bude stékat po zpevněném svahu do stávajícího silničního příkopu, silniční příkop bude nově v délce cca 16,0 m zpevněn prefra betonovou žlabovou tvarovkou 650/500 mm do betonového lože C 20/25n -XF3.

4.2.8. Mostní vybavení

4.2.8.1. Svodidla

Svodidla na lávce a předmostí nejsou navržena.

Most se nachází v extravilánu, nově jsou navržena silniční ocelová jednostranná svodidla JSNH4/H1 výšky 0,75 m na straně směrem do Uherského Hradiště. Silniční svodidlo je normové délky, oboustranně je zakončeno dlouhými výškovými náběhy délky 12,0 m.

Požadavky na protikorozi povlak dle tabulky I přílohy 19.B.P7 pořadové číslo 11:

- minimální životnost ochranného povlaku (ČSN EN ISO12944-2): V
- stupeň korozi agresivity podle ČSN EN ISO 9223 a ČSN EN ISO 9224 a TKP 19.B.P2-tab P2.1: C4 vysoká
- navržený ochranný povlak dle tabulky III TKP 19.B.P7: III E (svodnice, dist. díly)
- Ocelová konstrukce bude před nanesením nátěru odmaštěna a očištěna tryskáním na čistotu Sa 2½ (ČSN ISO 8501-1), drsnost medium (G) podle ISO komparátoru.

Systém PKO III E:

- žárové zinkované povrchy ponorem 70 - 120 µm

Tloušťka nátěrového systému:

- nominální: 70 - 120 µm pokud není požadováno doplnění nátěrem

Svodnice budou žárově zinkovány v tl. 60 µm.

Spojovací materiál bude žárově zinkován v tl. 45 µm.

4.2.8.2. Zábradlí

Funkci zábradlí na lávce pro cyklisty a chodce přeberou parapetní nosníky výšky 1300 mm nad mostovkou.

Na křídlech a na předmostích bude osazeno silniční bezpečnostní vícemadlové zábradlí výšky 1300 mm.

Požadavky na protikorozi povlak dle tabulky I přílohy 19.B.P7 pořadové číslo 11:

- minimální životnost ochranného povlaku (ČSN EN ISO12944-2): V
- stupeň korozní agresivity podle ČSN EN ISO 9223 a ČSN EN ISO 9224 a TKP 19.B.P2-tab P2.1: C4 vysoká
- navržený ochranný povlak dle tabulky III TKP 19.B.P7: III E, žárový zinek na přání investora

Systém PKO – typ III E:

- žárově zinkované povrchy ponorem, min. průměrnou tl. je nutno stanovit podle měřeného úbytku Zn na pozemní komunikaci (předpoklad úbytku je 2 – 4 µm/rok, bez údržby PKO)

Tloušťka vrstvy NDFT: 100 µm

Tloušťka nátěrového systému:

- nominální: 100 µm
- minimální: dle pravidla "80/20" je 80 µm

Délka silničního zábradlí $70,92 + 71,34 + 2 \times 49,05 = 240,36$ m

Spojovací materiál bude žárově zinkován v tl. 45 µm.

4.2.8.3. Schodiště, dlažba

Schodiště nejsou navržena.

Na svahy u opěr bude položena kamenná dlažba, viz. článek 4.2.5.10 Úpravy pod mostem.

4.2.8.4. Vstupy, poklopy, dveře

Nejsou.

4.2.8.5. Elektroinstalace

Nejsou.

4.2.8.6. Ochrana proti bludným proudům

Korozní průzkum nebyl proveden. Vzhledem k umístění lávky lze předpokládat nulový vliv bludných proudů.

4.2.8.7. Ochrany dle ČSN 73 6223- protidotyková ochrana

Nejsou.

4.2.8.8. Převáděné inženýrské sítě

Na lávce nejsou převáděny žádné inženýrské sítě.

4.2.8.9. Protihlukové clony

Nejsou.

4.2.8.10. Stálé zařízení

Mostní objekt (lávka) nebude opatřen je stálým zařízením.

4.2.8.11. Revizní zařízení

Není.

4.2.8.12. Tabule s letopočtem

Na hotovém díle bude proveden vlys do betonu s udáním roku stavby. U letopočtu může být proveden i vlys s logem zhotovitele (viz. VL4 209.01).

4.2.8.13. Stálé dopravní značení

Před rampy bude osazeno svislé dopravní značení C 9a a C 9b.

5. **PŘÍPRAVNÉ PRÁCE**

5.1. **Vytýčení (souřadný a výškový systém, pevné body)**

Viz bod 4.1. Všeobecné práce.

5.2. **Zemní práce**

Viz bod 4.2.3.1. Stavební jámy.

6. **POPIS MÍSTNÍCH PODMÍNEK**

6.1. **Poloha staveniště**

Stavba se nachází v extravilánu města Hodonín v katastrálním území Hodonín. Lávka mimoúrovňově převádí cyklisty a pěší přes silnici I/55.

6.2. **Stávající veřejné komunikace**

Výstavba nové lávky bude z technologického hlediska prováděna za částečného omezení provozu na silnici I/55.

Stavbou nedojde ke znemožnění přístupu k okolním pozemkům.

Pěší a cyklistický provoz bude v době výstavby usměrněn svislým dopravním značením. V prostoru staveniště budou osazeny dopravní značky: 2x IP 22 informační tabule „Upozornění pro cyklisty a chodce, procházíte staveništěm, dbejte zvýšené opatrnosti“, 2x C 14a jiný příkaz „Cyklisto, sesedni z kola“ a 2x C 14b jiný příkaz – konec.

6.3. **Příjezdy a přístupy**

Na staveniště je přístup po stávajících místních komunikacích a silnici I/55.

6.4. Zátopová území

Místo stavby se nenachází v zátopovém území.

6.5. Skladovací a pracovní plochy

Vzhledem k navržené konstrukci a technologii provádění nejsou nutné nadměrně velké skladovací plochy.

6.6. Možnosti připojení na napájecí a odpadní vedení a sítě

Napojení na zdroj pitné vody a zdroj energie bude dohodnuto mezi zhotovitelem stavby, správci jednotlivých sítí a investorem.

7. POVRCHOVÉ VODY

7.1. Odvodnění staveniště

Není počítáno s čerpáním prosáklé spodní vody i případných dešťových srážek ze stavebních jam. Staveniště bude odvodněno na okolní terén.

7.2. Povodně a ochrana díla

Neobsazeno.

7.3. Překládky vodních toků

Nejsou.

8. ZÁKLADOVÉ POMĚRY

8.1. Geotechnický dohled

Na stavbě není nutný geotechnický dozor.

8.2. Podzemní voda

Nezjišťováno.

8.3. Geotechnické a hydrotechnické průzkumy

Na výstavbu nové lávky byl proveden Inženýrskogeologický průzkum, více v předchozím stupni projektové dokumentace v příloze E.4.

8.4. Zemníky a deponie

Nejsou.

8.5. Cizí zařízení v prostoru staveniště (stávající nadzemní a podzemní inženýrské sítě s uvedením, kdy a jak se přeloží nebo ochrání)

Viz bod 3.2.3. Inženýrské sítě, přeložky a 4.2.8.8. Převáděné inženýrské sítě.

9. POMOCNÉ KONSTRUKCE A PRÁCE

9.1. Lešení

Dle možností zhotovitele.

9.2. Skruže

Neprovádí se.

9.3. Pažení stavebních jam

Při výkopech nebude prováděno pažení.

9.4. Mostní provizoria

Mostní provizorium se neprovádí.

10. MATERIÁLY PRO STAVBU MOSTU

10.1. Materiál pro zásyp a obsyp

Bude použita zemina vhodná pro zásyp. Částečně bude využita vytěžená zemina.

10.2. Bednění pro betonáž

Bude předmětem výrobně technické dokumentace.

10.3. Betonářská a předpínací výztuž

Ve všech stavebních částech mostů bylo uvažováno s betonářskou výztuží kvality B500B dle ČSN EN 1992-1-1. Krytí všech prutů betonářské výztuže u jednotlivých povrchů betonu se předpokládají dle ČSN EN 1992 tak, aby se dodržely požadavky konstrukční, odolnost proti agresivnímu prostředí a ochrana konstrukce proti bludným proudům. Pro dodržení krytí se smějí použít pouze takové distanční vložky, které mají jen bodový styk s bedněním konstrukce. Navržené množství výztuže musí vyhovovat minimálnímu množství výztuže podle normy ČSN EN 1992 a směrnice TKP (tím se omezuje šířky trhlin).

10.4. Beton

Navržené třídy betonů se stupni odolnosti proti agresivnímu prostředí jsou pro jednotlivé konstrukce mostního objektu následující:

Konstrukce	beton dle ČSN EN 206
- podkladní beton	C 12/15 – X0 – Cl 0,2 – D _{max} 22 – S3
- základ	C 30/37 – XC2, XD1, XF2 – Cl 0,2 – D _{max} 22 – S3
- opěry, křídla, podpěra	C 30/37 – XC3, XD1, XF2 – Cl 0,2 – D _{max} 22 – S3
- lože kamenné dlažby	C 25/30n – X0 – Cl 0,2 – D _{max} 4 – S1, spáry z MC 25 v odolnosti XF3
- betonový příčný práh	C 25/30 – XC4, XD1, XF2 – Cl 0,2 – D _{max} 22 – S3

Úpravy povrchů:

Viditelné plochy nosné konstrukce a spodní stavby – Cd ... vodovzdorná překližka nebo ocelové bednění, bez dalších úprav.

Neviditelné plochy nosné konstrukce a spodní stavby – Aa ... nehoblovaná prkna na sraz, po odbednění se odstraní drobné odštěpky a upraví dřevěným hladítkem, penetrační nátěr + 2 x asfaltový nátěr.

Beton říms – svislé části a podhled – Bd ... hoblovaná prkna na polodrážku, bez dalších úprav.

Beton říms – vrch – De ... metličkovaný povrch (striáž), obruba + 150 mm nátěr S4.

Pohledové plochy budou obecně provedeny pouze v kvalitě pohledového betonu, bez nátěrů, případné nedostatky pohledových betonů budou řešeny penetrující transparentní úpravou.

10.5. Dilatační a pracovní spáry, těsnění

Viditelné spáry se přiznají lištou 15/15 mm a utěsní tmelem. Všechny ostré hrany betonových konstrukcí musejí být zkoseny lištou 15/15 mm.

Beton se po uložení musí následně ošetřovat tak, aby nedošlo k vzniku trhlin. Pokud dojde k vzniku trhlin, musí je zhotovitel na vlastní náklady ošetřit vhodným způsobem. Kvalita pohledové plochy upravených míst s trhlinami musí být uspokojivá a opticky přiblížená k okolnímu betonu.

Mezi mostovkou a závěrnou zídou bude provedena netěsněná dilatační spára šířky 30 mm.

10.6. Konstrukční ocel

Ocelové výrobky budou provedeny z oceli S355J2 a S 235 (zábradlí a svodidla).

Povrchová úprava na částech ocelových konstrukčních prvků (madel svodidel, krycích plechů atd.) s krytím < 50 mm musí splňovat TKP, kapitola 19.

Protikorozní ochrana ocelových částí:

Ložiska

Požadavky na protikorozní povlak dle tabulky I přílohy 19.B.P7 pořadové číslo 1a:

- minimální životnost ochranného povlaku (ČSN EN ISO12944-2): VV
- stupeň korozní agresivity podle ČSN EN ISO 9223 a ČSN EN ISO 9224 a TKP 19.B.P2-tab P2.1: C4 vysoká
- navržený ochranný povlak dle tabulky III TKP 19.B.P7: IA+I speciál

- Ocelová konstrukce bude před nanesením nátěru odmaštěna a očištěna tryskáním na stupeň Sa 3 (ČSN ISO 8501-1), drsnost medium (G) podle ISO komparátoru.

Systém PKO IA+I speciál:

- | | |
|--------------------------------------------|---------|
| - žárový nástřik povlaku zinkem | 100 µm |
| - 1x penetrační nátěr na bázi epoxidů | 30 µm |
| - 3x epoxid dvoukomponentní | 3x80 µm |
| - 1x alifatický polyuretanový vrchní nátěr | 60 µm |

Vrchní nátěr bude proveden v odstínu RAL 7035 (tzv. světle šedá).

Tloušťka nátěrového systému:

- | | |
|--------------|--------|
| - nominální: | 430 µm |
| - minimální: | 344 µm |

Příčníky – koncové, nadpodporové, mezilehlé a běžné (profily I a U)

Požadavky na protikorozi povlak dle tabulky I přílohy 19.B.P7 pořadové číslo 11:

- minimální životnost ochranného povlaku (ČSN EN ISO12944-2): VV
- stupeň korozní agresivity podle ČSN EN ISO 9223 a ČSN EN ISO 9224 a TKP 19.B.P2-tab P2.1: C4 vysoká
- navržený ochranný povlak dle tabulky III TKP 19.B.P7: III E
- Ocelová konstrukce bude před nanesením nátěru odmaštěna a očištěna tryskáním na stupeň Sa 2½ (ČSN ISO 8501-1), drsnost medium (G) podle ISO komparátoru.

Systém PKO III E:

- | | |
|------------------------|--------|
| - žárový zinek ponorem | 120 µm |
|------------------------|--------|

Připojovací plechy příčníků a montážního spoje

Požadavky na protikorozi povlak dle tabulky I přílohy 19.B.P7 pořadové číslo 11:

- minimální životnost ochranného povlaku (ČSN EN ISO12944-2): VV
- stupeň korozní agresivity podle ČSN EN ISO 9223 a ČSN EN ISO 9224 a TKP 19.B.P2-tab P2.1: C4 vysoká
- navržený ochranný povlak dle tabulky III TKP 19.B.P7: III A
- Ocelová konstrukce bude před nanesením nátěru odmaštěna a očištěna tryskáním na stupeň Sa 2½ (ČSN ISO 8501-1), drsnost medium (G) podle ISO komparátoru.

Systém PKO III A:

- | | |
|--------------------------------------------|---------|
| - žárový zinek ponorem | 85 µm |
| - 2x epoxid dvoukomponentní | 2x80 µm |
| - 1x alifatický polyuretanový vrchní nátěr | 60 µm |

Vrchní nátěr bude proveden v odstínu RAL, konkrétní typ odstínu bude vybrán dle barvy dřeva.

Tloušťka nátěrového systému:

- | | |
|--------------|--------|
| - nominální: | 305 µm |
| - minimální: | 244 µm |

10.7. Izolační systém

Neobsazeno.

10.8. Zábradlí, svodidla

Budou provedeny z oceli S 235 (S 235 JRH nebo S 235 JR). Povrchová ochrana viz 4.2.8.1. Svodidla a 4.2.8.2. Zábradlí.

10.9. Vozovka a výplňové materiály včetně zálivek

Asfaltové směsi a hotové vrstvy musí splňovat vlastnosti a parametry uvedené v ČSN 73 6121, ČSN 73 6122 a dalších příslušných ČSN, ČSN EN a TP. Postup prací musí být v souladu s TKP.

11. OPRAVNÉ PRÁCE

Kapitola není obsazena.

12. OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ ZAŘÍZENÍ

Bezpečnost práce a ochrana zdraví se nyní řídí ustanoveními zákonem č. 309/2006 Sb., nařízením vlády 361/2007 Sb. a dalšími souvisejícími právními předpisy.

Před a při výstavbě mostního objektu musí vedení stavby zajistit poučení všech zúčastněných pracovníků o zásadách a opatřeních k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dle příslušných zákonných bezpečnostních předpisů a technologických pravidel zpracovaných pro jednotlivé technologie výstavby. Jde zejména o tyto práce a technologie:

- zvedání těžkých břemen pomocí jeřábů
- montáž pomocných konstrukcí a lešení
- práce ve výškách
- bednicí práce
- železářské a betonářské práce
- práce se stroji a strojními zařízeními
- práce s elektrickým zařízením

Pracovníci stavby musí být o bezpečnosti práce pravidelně školeni a o tomto musí být pořízen záznam potvrzený jejich vlastnoručním podpisem. Vedení stavby zajistí účinný dohled nad dodržováním zásad bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a stanoví i sankce za jejich nedodržování.

13. STATICKÉ POSOUZENÍ

13.1. Zatěžovací třída, součinitele zatížení, mimořádná zatížení

Zatížení dle ČSN EN 1991-2/Z3.

13.2. Předpokládané charakteristiky základové půdy

Neobsazeno.

13.3. Přehled provedených výpočtů

Statickým výpočtem byly navrženy nosné konstrukce.

13.4. Moduly pružnosti betonu nosné konstrukce (požadavky na kontrolu u konstrukcí se změnou systému)

viz. ČSN EN 1992-1-1, ČSN EN 1992-2

13.5. Minimální vyztužení vybraných betonových konstrukcí (např. římsy, piloty, masivní opěry)

Navržené množství výztuže musí vyhovovat minimálnímu množství výztuže podle normy ČSN EN 1992 a směrnice TKP (tím se omezuje šířka trhlin).

13.6. Požadavky na sledování mostu během výstavby a dlouhodobě (včetně osazení geodetických značek)

Projektant nepožaduje zatěžovací zkoušku před uvedením mostu do provozu ani geodetické sledování stavby.

14. ZÁVĚR

Zpracovaná dokumentace byla projednána a odsouhlasena s dotčenými orgány a organizacemi.

Do dokumentace byly zapracovány připomínky investora.

**TATO DOKUMENTACE NENÍ URČENA K PROVÁDĚNÍ STAVBY.
JE NUTNO VYPRACOVAT REALIZAČNÍ DOKUMENTACI STAVBY.**

V Brně, únor 2021

Vypracovala: Ing. Petra Strouhalová

