

AKCE:

Most ev č. 195-004 – Skařez

OBJEDNATEL:



SPRÁVA A ÚDRŽBA SILNIC
PLZEŇSKÉHO KRAJE, P.O.
ŠKROUPOVA 18, 306 13 PLZEŇ

Souřadnicový systém:

S-JTSK

Výškový systém:

Bpv

Číslo zakázky:	18 341 00	HIP:	–	<p>Praha 4, Bezová 1658, 147 14 tel: +420 244462219 fax: +420 244461038</p>
Schválil:	Ing. Václav HVÍZDAL	Zodp. projektant:	Ing. Erika MENŠÍKOVÁ	
			608302647, eme@pontex.cz	
Tech. kontrola:	Ing. Peter LIKO	Vypracoval:	Ing. Erika MENŠÍKOVÁ	
			608302647, eme@pontex.cz	

Objednatel:	SÚS PK, p.o.	Obec:	Skařez	Kraj:	PLZEŇSKÝ
Akce:	Most ev č. 195-004 – Skařez			Datum	Stupeň
Část:	D.1 STAVEBNÍ ČÁST			01/2020	PDPS
Objekt:	SO 201 – Most ev č. 195-004			Souprava	Č. přílohy
Příloha:	TECHNICKÁ ZPRÁVA				201.1

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Obsah:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	2
2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU	2
3. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY MOSTU A JEHO UMÍSTĚNÍ	2
3.1 NÁVAZNOST NA PŘEDCHOZÍ DOKUMENTACI, ÚČEL MOSTU, POŽADAVKY NA JEHO ŘEŠENÍ.....	3
3.2 CHARAKTER PŘEMOŠTOVANÉ PŘEKÁŽKY – PŘEVÁDĚNÉ KOMUNIKACE	3
3.2.1 CHARAKTER PŘEVÁDĚNÉ KOMUNIKACE	3
3.2.2 CHARAKTER PŘEKÁŽKY	3
3.3 ÚZEMNÍ PODMÍNKY	3
3.4 GEOTECHNICKÉ PODMÍNKY	3
3.5 PODKLADY	4
3.6 POŽADAVKY NA DALŠÍ STUPEŇ.....	5
3.7 POŽADAVKY ORGÁNŮ	5
4. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ MOSTU	5
4.1 DEMOLICE STÁVAJÍCÍHO MOSTU	5
4.2 POPIS NOSNÉ KONSTRUKCE MOSTU.....	5
4.3 ÚDAJE O ZALOŽENÍ A SPODNÍ STAVBĚ MOSTU.....	5
4.4 ZEMNÍ PRÁCE	6
4.5 VYBAVENÍ MOSTU	6
4.6 STATICKÉ A HYDROTECHNICKÉ POSOUZENÍ.....	8
4.7 CIZÍ ZAŘÍZENÍ NA MOSTĚ	9
4.8 ŘEŠENÍ PROTIKOROZNÍ OCHRANY, OCHRANY KONSTRUKCÍ PROTI AGRESIVNÍMU PROSTŘEDÍ A BLUDNÝM PROUDŮM ..	9
4.9 POŽADOVANÉ PODMÍNKY A MĚŘENÍ SEDÁNÍ A PRŮHYBŮ (MĚŘENÍ A MONITORING)	9
4.10 POŽADOVANÉ ZATĚŽOVACÍ ZKOUŠKY.....	9
5. VÝSTAVBA MOSTU	9
5.1 POSTUP A TECHNOLOGIE STAVBY MOSTU	9
5.2 SPECIFICKÉ POŽADAVKY PRO PŘEDPOKLÁDANOU TECHNOLOGII STAVBY (PŘÍSTUPY, PŘÍVODY EL. ENERGIE, SKLAD. PLOCHY, MONTÁŽNÍ A POMOCNÉ KONSTRUKCE APOD.)	10
5.3 SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY STAVBY	10
5.4 VZTAH K ÚZEMÍ – INŽENÝRSKÉ SÍTĚ, OCHRANNÁ PÁSMA, OMEZENÍ PROVOZU APOD.....	10
6. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ	11
6.1 VYTYČOVACÍ ÚDAJE	11
6.2 PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ A GEOMETRIE MOSTU	11
6.3 STATICKÝ VÝPOČET	11
6.4 HYDROTECHNICKÝ VÝPOČET.....	11
7. ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	11

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

- a) Stavba a objekt číslo: Most ev. č. 195-004 – Skařez, SO 201 - Most ev. č. 195-004
- b) Název mostu: Most v obci Skařez přes potok Hudenka
- c) Ev. číslo mostu: 195-004
- d) Katastrální území, kraj, obec: k. ú. Skařez (641413), Plzeňský kraj, Obec Hostouň, část obce Skařez
- e) Pozemní komunikace: S 6,5/50, komunikace II/195
- f) Bod křížení: Y: 867509.821; X: 1079132.318 (JTSK)
- g) Staničení (lokální): začátek úpravy: km 0,000 000
křížení s vodotečí: km 0,055 61
konec úpravy: km 0.106 79
- h) Staničení přemost'ované překážky: -
- i) Úhel křížení: 60,35 g
- j) Volná výška pod mostem: ~2.26 m

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU

Stávající most:

Charakteristika mostu:	jednopolová segmentová zděná klenba z lomového kamene, plošné založení
Délka přemostění:	3,3 m
Délka nosné konstrukce:	4,10 m
Rozpětí pole:	-
Šikmost mostu:	100 g
Volná šířka mostu:	5,8 m
Šířka chodníků:	nejsou
Šířka mostu:	7.9 m
Výška mostu nad terénem:	2.2 m
Stavební výška:	0.5 m
Plocha nosné konstrukce:	32.4 m ²

Nový most:

Charakteristika mostu:	trvalý, nepohyblivý, jednopolová železobetonová konstrukce, uzavřený rám, plošné založení
Délka přemostění:	kolmá 5.4 m šikmá 6.68 m
Délka mostu:	16.7 m
Délka nosné konstrukce:	kolmá 6,80 m šikmá 8,43 m
Rozpětí pole:	-
Šikmost mostu:	pravá 60.35g
Volná šířka mostu:	9.35 m
Šířka chodníků:	nejsou
Šířka mostu:	10.95 m
Výška mostu nad terénem:	2.2 m
Stavební výška:	0.78 m
Plocha nosné konstrukce:	88.1 m ²
Zatížení a zatížitelnost mostu:	zatížení mostu - dle ČSN EN 1991-2 Změna Z4 stanovené pro most na silnici II. třídy, skup. 1, včetně zvláštních souprav LM 3 zatížitelnost mostu - bude určena po dokončení mostu dle ČSN 7362 22

3. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY MOSTU A JEHO UMÍSTĚNÍ

3.1 NÁVAZNOST NA PŘEDCHOZÍ DOKUMENTACI, ÚČEL MOSTU, POŽADAVKY NA JEHO ŘEŠENÍ

Jedná se o dokumentaci PDPD, která navazuje na již vydanou dokumentaci DUR + DSP projednanou a schválenou investorem.

Most převádí komunikaci II. třídy mezi obcemi Skařez a Holubeč přes Skařezský potok (Hudenka).

Dle poslední Hlavní prohlídky mostu (Ing. T. Horejš 11/2017) byl stanoven stavební stav nosné konstrukce mostu na stupeň č. V – špatný a bylo doporučeno provést do 5 let rekonstrukci mostu spojenou s jeho výměnou.

Předmětem stavby je rekonstrukce mostu zahrnující kompletní odstranění současného mostu, výstavba nového mostu a rekonstrukce přilehlého úseku komunikace II/195 v délce cca 107 m.

3.2 CHARAKTER PŘEMOSTOVANÉ PŘEKÁŽKY – PŘEVÁDĚNÉ KOMUNIKACE

3.2.1 Charakter převáděné komunikace

Most převádí komunikaci II. třídy mezi obcemi Skařez a Holubeč přes Skařezský potok. Jedná se o dvoupruhovou komunikaci směrově nerozdělenou.

Navržené příčné uspořádání na mostě:

Římsy: 2x 0,8 m

Vozovka: 2x krajnice šířky 0,5 m, 2x vodící proužek 0,25 m, 2x 1 dopravní pruh šířky 4,1 a 4,25 m.

Šířka vozovky mezi obrubníky je 9,35 m. Šířka mezi zábradlím je 10,35 m. Příčný sklon povrchu komunikace je jednostranný 4%.

Směrově je komunikace v místě mostu vedena v oblouku o poloměru 34,75 m, výškově komunikace v místě mostu stoupá ve sklonu 4 %.

3.2.2 Charakter překážky

Most překlenuje Skařezský potok místně zvaný Hudenka. Jedná se o levostranný přítok Radbuzy. V současnosti je koryto toku lichoběžníkové, koryto má pod mostem svahy opevněné betonem, mimo most jsou svahy opevněné převážně travním porostem. Pás podél toku je zarostlý dřevinami.

Koryto potoka bude v rámci rekonstrukce mostu odlážděno lomovým kamenem do betonu na délku cca 7 m před vtokem a cca 4,5 m za výtokem. Dlažba bude na obou stranách ukončena betonovým prahem 400 x 700 mm.

3.3 ÚZEMNÍ PODMÍNKY

Most se nachází v okrese Domažlice v Plzeňském kraji, v obci Hostouň, části obce Skařez. Most převádí komunikaci II. třídy mezi obcemi Skařez a Holubeč.

Most se nachází v obci. Ve vzdálenosti cca 30 m od mostu se nachází obytný objekt.

Zájmové území je mírně svažité, trasa Skařezského potoka se zařezává do okolního terénu na hloubku cca 2,5 m. Na výtokové straně mostu se nachází udržovaná louka, na vtokové straně je niva toku neudržovaná a zarostlá. V místě mostu je dno koryta toku opevněné betonem, pás podél toku je zarostlý dřevinami.

Most se nachází v oblasti vymezeného regionálního biokoridoru.

V zájmovém území se nachází nsadzemní a podzemní vedení kabelu Cetin. Toto vedení nebude stavbou dotčeno. Stavba se nachází v ochranném pásmu vedení, které je 1,5 m po stranách krajního vedení. Správce sítě stanovil ve svém vyjádření podmínky, které musí být při provádění zemních prací zhotovitelem splněny.

Dále se v zájmovém území nachází stožár VO a nadzemní vedení VO.

Na konci pravé římsy mostu (směr Dehetná) je umístěn výškový fixační bod státní nivelace č. Z12a3-28.1 z nivelačního pořadu Z12a3 Bor-Hostouň. Před zahájením stavby musí být v dostatečném předstihu dle pokynů ve vyjádření Zeměměřičského úřadu provedeno jeho zrušení nebo přeložení.

3.4 GEOTECHNICKÉ PODMÍNKY

Skalní podloží v zájmovém území a širším okolí tvoří amfibolity, pararuly a svory Domažlického krystalinika proterozoického až paleozoického stáří.

Průzkumným vrtem Sk 1 byly na levém břehu zastíženy zvětralé amfibolity (poloha *3a*) v hloubce od 1,8 m (tj. v úrovni 480,0 m n.m.). Zvětralé amfibolity jsou tmavě šedého a rezavě hnědého zbarvení, slídnaté, deskovitě odlučné. Úlomky jsou rukou nedrtitelné. V hloubce od cca 2,8 m lze amfibolity charakterizovat jako navětralé a zdravé (poloha

3b). Hornina je tmavě šedá, lavicovitě odlučná až masivní. Úlomky jsou obtížně rozpojitelné kladivem a skalní masiv je jádrovým způsobem na sucho velmi obtížně vrtatelný.

Na pravém břehu, kde má terén charakter nevýrazné údolní nivy, lze skalní podloží předpokládat v hloubce menší než 2 m od úrovně koryta Skařezského potoka.

Skalní podloží je překryto deluviálními sedimenty charakteru hlinitého písku (poloha *2*) s četnými neopracovanými úlomky hornin. Dle vrtného postupu je písek středně ulehlý. Poloha byla zastižena v hloubce od 0,4 m do 1,8 m pod terénem.

Svrchní část profilu v místě vrtu tvoří navážka z drceného kameniva (poloha *1*) o mocnosti 0,4 m. Jedná se o zpevnění povrchu cesty, ze které bylo vrtáno.

Málo patrný přítok podzemní vody byl zaznamenán v hloubce 2,5 m pod terénem (tj. 479,3 m n.m.) a o něco výraznější b hloubce 2,9 m (tj. 478,9 m n.m.). Po cca 30 minutách po odvrtání nastoupala hladina podzemní vody na úroveň 2,56 m pod terénem (479,24 m n.m.). Podzemní voda je zde vázaná na svrchní více rozpukanou zónu skalního masivu. Na druhém břehu potoka, kde je terén více rovinatý, lze předpokládat zastižení mělkého zvodnění vázaného na kvartérní sedimenty. Ustálenou hladinu podzemní vody doporučujeme uvažovat v úrovni hladiny vody v korytě potoka.

Zatřídění zemin a hornin

Zeminy a horniny lze rozdělit na základě vizuálního popisu do následujících geotechnických poloh, které představují vždy relativně homogenní části vrstevního profilu. Zeminy a horniny jsou zařazeny do následujících tříd dle dříve platné ČSN 73 1001 Základová půda pod plošnými základy (zatřídění je shodné s platnou ČSN 73 6133 Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací).

- Poloha *1*** **navážka - drcené kamenivo**
 zatřídění dle ČSN 73 1001 : nezatříděno
- Poloha *2*** **písek hlinitý, středně ulehlý, s úlomky hornin (deluvium)**
 zatřídění dle ČSN 73 1001 : S 4, SM (písek hlinitý)
- Poloha *3a*** **amfibolit zvětralý**
 zatřídění dle ČSN 73 1001 : R 4
- Poloha *3b*** **amfibolit navětralý a zdravý**
 zatřídění dle ČSN 73 1001 : R 3 až R 2

Těžitelnost zemin a hornin

Na základě vizuálního hodnocení jsou zastižené zeminy a horniny zařazeny dle ČSN 73 6133 Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací, dle dříve platné ČSN 73 3050 Zemní práce a dle ceníku C800-2 B/01/III./2, resp. TP 76 příloha č. 1 Klasifikace hornin podle vrtatelnosti pro vrty pro piloty a pro rýhy pro podzemní stěny do následujících tříd těžitelnosti:

Zemina	Poloha	ČSN 73 6133	ČSN 73 3050	TP 76, př. č. 1
navážka (drcené kamenivo)	*1*	tř. I	tř. 3	I. třída
písek hlinitý, středně ulehlý	*2*	tř. I	tř. 2	I. třída
amfibolit zvětralý	*3a*	tř. II	tř. 5	V. třída
amfibolit navětralý a zdravý	*3b*	tř. III	tř. 6 - 7	VI. třída

Do hloubky cca 2 m až 4 m od úrovně vozovky budou zastiženy zeminy těžitelné běžnými mechanismy. Z hlediska normy ČSN 73 6133 Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací se jedná o třídu těžitelnosti I (resp. 2. - 3. třídu dle dříve platné ČSN 73 3050). Hluběji již budou být zastiženy obtížně těžitelné skalní horniny, a to až 7. třídy těžitelnosti dle dříve platné ČSN 73 3050.

Závěr IG posouzení

Výsledky inženýrskogeologického průzkumu lze shrnout do následujících bodů :

- skalní podloží v zájmovém území tvoří amfibolity, které byly průzkumným vrtem Sk 1 na levém břehu potoka zastiženy v hloubce od 1,8 m (tj. v úrovni 480,0 m n.m.). Na pravém břehu lze skalní podloží předpokládat v hloubce menší než 2 m od úrovně koryta Skařezského potoka.
- Nový most lze založit na plošných základech se základovou spárou v úrovni skalního podloží. Zdravé amfibolity jsou velmi obtížně vrtatelné což omezuje případné založení mostu na hlubinných základech.
- Hladina podzemní vody byla naražena v hloubce 2,5 m pod terénem (tj. v úrovni 479,3 m n.m.). Ustálenou hladinu doporučujeme uvažovat v úrovni hladiny povrchové vody v potoce.
- Skalní podloží tvoří obtížně těžitelné amfibolity a zdravý horninový masiv lze zařadit do 7. třídy těžitelnosti dle dříve platné ČSN 73 3050 Zemní práce.

3.5 PODKLADY

- Podmínky zadání projektu objednatelem

- Geodetické zaměření, Ing. Tomáš Brichta, 11/2018
- Hydrotechnické posouzení, M-HYDRO, Ing. Milada Klimešová, Ph.D., 12/2018
- Inženýrskogeologický průzkum, Ing. Marek Soukup, 12/2018
- Mostní list mostu ev.č. 195-004
- Běžná prohlídka mostu 195-004, Hrubá Jaroslava (03/2018)
- Hlavní prohlídka mostu 195-004, Horejš Tomáš, Ing. (11/2017)
- Příloha č. 11 vyhlášky č. 499/2006 Sb.

3.6 POŽADAVKY NA DALŠÍ STUPEŇ

- Vypracování dokumentace RDS.

3.7 POŽADAVKY ORGÁNŮ

Viz stavební povolení.

4. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ MOSTU

4.1 DEMOLICE STÁVAJÍCÍHO MOSTU

Bude provedena demolice všech stávajících konstrukcí klenbového mostu. Způsob demolice vychází ze zkušenosti s demolicemi obdobných objektů. Postup je následující:

- odstranění vozovky a dalších vrstev až na nosnou konstrukci, včetně zábradlí
- demolice nosné konstrukce
- demolice podpěrných konstrukcí mostu včetně základů.

Po celou dobu stavby bude úplná uzavírka provozu na převáděné komunikaci v místě mostu.

Demoliční práce musí být prováděny tak, aby nedocházelo ke znečištění okolí mostu. Vybourané hmoty budou převezeny na skládky.

Zhotovitel demoličních prací musí předložit technologické postupy těchto prací včetně rozmístění, pracovních přesunů a parametrů použitých mechanismů (jeřáby, bagry, bourací kladiva, nákladní automobily,...), sledu operací a případného použití inventárních podpůrných konstrukcí tak, aby byla zajištěna stabilita bourané konstrukce ve všech fázích demolice.

Ocelové části mostu budou odvezeny do šrotu, ostatní části mostu a spodní stavby budou po hrubé demolici dále rozděleny na části vhodné pro manipulaci a přepravu, dále budou roztříděny dle materiálů a odvezeny na skládku nebo k recyklaci.

4.2 POPIS NOSNÉ KONSTRUKCE MOSTU

Pro přemostění potoka byla navržena uzavřená rámová konstrukce o kolmé světlosti 5,40 m a kolmé šířce 10,45 m. Rámová konstrukce bude provedena z monolitického železobetonu. Na vtokové straně budou zavěšená křídla dl. 2,1 a 3,0 m. Na výtokové straně rámu budou samostatná rovnoběžná křídla délky 3,4 a 4,0 m, na skařezské křídlo pak navazuje samostatná opěrná zeď dl. 5,3 m. Samostatná křídla budou od rámové konstrukce oddělena dilatační spárou šířky 20 mm. Dilatační spára bude i mezi samostatným křídlem a navazující opěrnou zdí. Dilatační spáry budou vyplněny extrudovaným polystyrenem, povrch spáry na lici a rubu konstrukce bude proveden dle VL4 208.01 - Těsnění dilatační spáry opěr a zdí.

Základová deska rámové konstrukce má v celé své ploše konstantní tloušťku 500 mm, dřívky rámu mají tloušťku 700 mm. Horní deska má tloušťku 500 mm, dolní okraje jsou pod římsami okoseny 500/200 mm. Příčný sklon horního i dolního povrchu horní desky rámu je jednostranný 4%.

Horní deska rámové konstrukce je z betonu C 30/37 – XF2, XD1, XC2, svislé stěny a základová deska jsou z betonu C 30/37 – XF2, XD1, XC2, XA2, výztuž je z oceli B500B. Podkladní beton pod základovou deskou je z betonu C12/15 - X0. Zavěšená i samostatná železobetonová křídla mají tloušťku 550 mm a jsou z betonu C 30/37 – XF2, XD1, XC2.

Horní povrch základové desky rámu se opatří izolačním nátěrem ALP+2xALN s přetažením na vnitřní povrch stěn do výšky cca 0,7 m.

Prostor za rubem dřívků rámu je odvodněn děrovanou drenážní trubkou HDPE DN 150 mm obetonovanou drenážním betonem dle VL 4. Vyvedení drenáže je provedeno plnou trubkou HDPE DN 150 skrz křídla s odkapem na odlážděné svahy podél křídel.

Ve svislých dřívících rámu budou v čele osazeny čepové měřičské značky podle ČSN ISO 4463-2 pro měření deformací během výstavby a provozu mostu. Do každého dřívku budou dodatečně osazeny 2 nivelační značky v nerezovém provedení. Jejich umístění bude cca 400 mm nad upraveným terénem.

4.3 ÚDAJE O ZALOŽENÍ A SPODNÍ STAVBĚ MOSTU

Založení konstrukce je plošné. Na dno stavební jámy bude proveden podkladní beton v tloušťce 150 mm, následně se provede základová deska rámu a svislé dřívky. Rub dřívků bude po celé výšce opatřen nátěrem ALP+2xALN.

Do hloubky 2 - 4 m bude výkop prováděn v zeminách těžitelných běžnými mechanismy. V úrovni základové spáry může být při hloubení výkopu již zastížena vrstva obtížně těžitelných skalních hornin - amfibolitu (až 7. třída těžitelnosti).

Dle geologického posudku se vzhledem k výskytu podzemní vody v úrovni základové spáry předpokládá nutnost jejího odčerpávání ze stavební jámy.

4.4 ZEMNÍ PRÁCE

Výkopy pro rámovou konstrukci budou provedeny z úrovně stávajícího terénu v otevřené svahované jámě se sklonem svahů 1:1 do úrovně dna stavební jámy. V úrovni základové spáry se předpokládá zastížení podzemní vody, bude tedy nutno provádět její odčerpání ze stavební jámy.

Dle vrtu provedeného v rámci IG průzkumu budou výkopové práce probíhat v zeminách, resp. horninách třídy těžitelnosti I (písek hlinitý) a V. –VI. (amfibolit zvětřalý, navětřalý až zdravý) dle TP 76, př.č.1.

Zpětný zásyp za rubem dřvků se provede do úrovně pod těsnicí folii „zeminou vhodnou“ nebo „zeminou podmíněčně vhodnou“ do násypu“ dle ČSN 73 6133 (min. úhel vnitřního tření 30°) s hutněním na $I_d=0,8$ až 0,85, resp. $D=95$ % PS po vrstvách max. tl. 300 mm dle tab. 1 v ČSN 73 6244, příl. A.

Těsnicí vrstva bude provedena z PE folie. Skladba těsnicí vrstvy je ŠP 0-16 tl. 150 mm, těsnicí PE fólie, ŠP 0-16 tl. 150 mm. Těsnicí vrstva bude hutněna na míru zhutnění 103% PcS, její horní plocha bude vyspádována se sklonem min. 3% směrem k drenážnímu systému.

Nad těsnicí folií se provede vlastní zásyp přechodové oblasti „zeminou vhodnou“ nebo „zeminou podmíněčně vhodnou“ do násypu dle ČSN 73 6133 s hutněním na $I_d=0,85$ až 0,9, resp. $D=100$ % PS po vrstvách max. tl. 300 mm dle tab. 1 v ČSN 73 6244, příl. A. Podél rubové strany dřvků a křídel se nad těsnicí vrstvou provede ochranný zásyp z nenamrzavého materiálu, např. šterkodrti 0/32 třídy A dle ČSN EN 13285 s hutněním na $I_d=0,85$ po vrstvách max. tl. 300 mm dle tab. 1 v ČSN 73 6244, příl. A. Násypové kužely kolem křídel se provedou ze „zeminy vhodné nebo „zeminy podmíněčně vhodné“ do násypu“ dle ČSN 73 6133 s hutněním na $I_d=0,8$, resp. $D=95$ % PS po vrstvách max. tl. 300 mm dle tab. 1 v ČSN 73 6244, příl. A.

Pro provádění výkopových prací platí TKP PK, kap. 4 a příslušné ČSN, na které se TKP odvolávají.

4.5 VYBAVENÍ MOSTU

Římsy

Po obou stranách mostu jsou navrženy železobetonové monolitické římsy z betonu C30/37 - XF4, XD3, XC4 a betonářské výztuže B500B. Hrana říms směrem do vozovky je tvořena betonovým odrazným obrubníkem výšky 150 mm se zkosením 5:1.

Římsy jsou navrženy v šířce 800 mm. Horní povrch říms je vyspádován ve sklonu 4% směrem ke středu mostu. Svislá část říms, která kryje bok horní desky rámu, má šířku 250 mm a výšku 605 mm vlevo a 690 mm vpravo.

Tvar říms je po celé jejich délce konstantní. Kotvení říms je navrženo pomocí ok výztuže vytažených z boku horní desky rámu, na křídlech a opěrné zdi jsou z povrchu svisle vytažena kotevní oka. V místě dilatačních spar konstrukce mostu budou v římsách provedeny dilatační spáry s těsněním dle VL 4 402.21 – Těsnění dilatačních spar říms.

Pro měření chování mostu budou v římsách umístěny měřičské značky podle ČSN ISO 4463-2 pro měření deformací během výstavby a provozu mostu. Budou osazeny vždy dvě hřebové nivelační značky v nerezovém provedení v příčném řezu v místě, které umožňuje přiložení nivelační latě, nad každým dřívkem rámu a v polovině rozpětí mostu.

Záchytná zařízení

Na obou stranách mostu je na římsách navrženo ocelové zábradlí z otevřených profilů se svislou výplní výšky 1,1m. Sloupky zábradlí jsou kotveny do říms pomocí patních plechů typovým kotvením (chemické kotvy, rozpěrné kotvy, kotevní přípravek).

Povrchová ochrana zábradlí se provede dle TKP PK, kap. 19B pro stupeň korozní agresivity prostředí C4+K8 (speciální) s požadovanou životností konstrukce min. 30 let a životností ochranného systému min. 15 let (VV). Ochranný povlak je typu III A nebo III B, tj. kombinovaný povlak z žárové metalizace ponorem + nátěry. U spojovacího materiálu se ochranný povlak provede dle požadavků v tab. 15 v TKP PK, kap. 19 A. Kotevní šrouby včetně matic a podložek budou z nerezové oceli vhodné do prostředí s chloridy (A4, resp. A5) dle TKP PK, kap. 19A.

Odvodnění mostu

Odvodnění povrchu mostu je řešeno podélným a příčným sklonem mostu. Příčný sklon je jednostranný 4%. Podélný sklon mostu je 4%. Voda z povrchu mostu bude svedena do nejnižšího místa na konci přechodové desky pravé římsy, kde bude osazena silniční vpust' vyústěná v odláždění svahového kužele. Uliční vpust' bude provedena v sestavě:

- Mříž litinová rovná 500x500mm pro uliční vpusti D400 (dle ČSN EN 124)
- Rám celolitinový pro uliční vpusti třídy D400 (dle ČSN EN 124)
- Těleso uliční vpusti bude provedeno z betonových prvků DN500
- Do uliční vpusti bude osazen koš na splaveniny typu A4 z pozinkovaného plechu

Výkop pro uliční vpust' je nutné zasypat šterkodrtí ŠDA fr. 0/32 a hutnit po vrstvách tl. max. 0,30m na $D=$ min. 95% PS. Přípojka uliční vpusti bude provedena z hladkých trubek PVC DN 150 SN 10. Obsyp potrubí do úrovně 0,30 m nad jeho horní hranu bude proveden ze šterkopísku ŠP 0/32. Zásyp rýhy do úrovně parapláně bude proveden šterkodrtí ŠD 0/32.

Vozovka a izolace

Vozovka je navržena dvojvrstvá netuhá celkové tloušťky 85 mm následujícího složení:

obrusná vrstva:	ACO 11 + asfaltový beton střednězrný modif.	40 mm
spojovací postřik:	PS-EP 0,35 kg/m ²	
ochranná vrstva:	ACO 11 + asfaltový beton střednězrný modif.	40 mm
celoplošná izolace:	natavované asfaltové izolační pásy	5 mm
pečetící vrstva:	epoxidový nátěr	
celkem		85 mm

Vozovkové vrstvy jsou u nižšího obrubníku (nad protispádem povrchu NK 6%) řešeny atypicky - protispádem 4% do vzdálenosti 0.5 m od obrubníku.

Na povrchu desky mostovky na pečetící vrstvu bude provedena vodotěsná izolace z natavovaných asfaltových pásů. Izolace bude na konci mostu přetažena na svislý rub dřívku konstrukce min. 300 mm pod horní pracovní spáru dřívku.

Na mostě je dle požadavku investora navržena atypická skladba vrstev. Důvodem je absence dodavatelů litého asfaltu v lokalitě mostu. Namísto vrstvy litého asfaltu je navržena jako ochrana izolace pod vozovkou vrstva asfaltového betonu. Pod římsami je izolace ochráněna natavovanými asfaltovými pásy s hliníkovou vložkou. Celoplošná izolace i podklad pro izolaci musí splňovat požadavky ČSN 73 6242. Použit smí být pouze schválený typ izolačního systému.

Mezi vozovkou a obrubníkem budou na obou stranách mostu provedeny zálivky spar. Těsnící hmota zálivek spar bude typu N2 dle ČSN EN 14188-1, čl. 4.1.

Pro provádění vozovky platí TKP PK, kap. 7, TKP PK, kap. 8, TKP PK, kap. 21 a příslušné normy, na které se TKP odvolávají, zejména ČSN 73 6121, ČSN 73 6122 a ČSN 73 6242, a TP zhotovitele pro provádění izolace a asfaltových vrstev.

Součástí objektu mostu je i nová vozovka komunikace na předpolích mostu. Celková skladba konstrukce vozovky komunikace v délce přechodových oblastí je navržena v tomto složení:

asfaltový beton střednězrný	ACO 11+	40mm
spojovací postřik 0,3 kg/m ² /		
asfaltový beton hrubozrný	ACL 16+	60mm
spojovací postřik 0,3 kg/m ² /		
obalované kamenivo	ACP 22+	50mm
postřik infiltrační		
směs zpevněná cementem	SC C /8/10	130mm
šterkodrt'	ŠD 0-32	220mm
celkem		500 mm

Rekonstrukci komunikace před a za přechodovými oblastmi až k začátku a konci úseku řeší samostatný objekt stavby SO 101 - Komunikace II/195.

Úpravy pod a kolem mostu

Koryto potoka pod mostem bude opatřeno dlažbou z lomového kamene (kamenivo tř. I dle ČSN 72 1860) tl. 200 mm do betonového lože C 16/20n-XF1 tl. 200 mm. Dlažba bude vytvarována do lichoběžníkového koryta se sklony svahů 1:2. Dlažba bude přesahovat obrys mostní konstrukce 4,5 m na straně nátoky a 7 m na straně výtoku. Dlažba bude ukončena betonovým prahem 400 x 700 mm z betonu min. C 25/30n-XF3. Mimo obrys rámové konstrukce bude betonové lože provedeno na podkladní šterkopísek tl. min. 100 mm. Dlažba pod mostem bude plynule navazovat na odláždění svahových kuželů podél křídel.

Svahové kužely podél všech křídel budou odlážděny kamennou dlažbou z lomového kamene (kamenivo tř. I dle ČSN 72 1860) tl. 200 mm do betonového lože C 16/20n-XF1 tl. 200 mm na podkladní šterkopísek tl. min. 100 mm. V úrovni konců křídel bude dlažba olemovaná betonovými chodníkovými obrubníky, v patě kuželů bude ukončena betonovým prahem 400 x 700 mm z betonu min. C 25/30n-XF3.

Všechny spáry v dlažbě a mezi obrubníky se vyplní cementovou maltou MC 25 XF3. Spáry v dlažbě a mezi obrubníky se zatrou do výšky max. 35 mm pod horní líc kamene, aby zpevnění působilo jako „přírodní plochy“ (tzv. Naturstein).

Přechod konců říms do krajnice komunikace je proveden přechodovými deskami z kamenné dlažby do betonu stejných parametrů jako odláždění svahových kuželů. Dlažba se příčně překlápí ze sklonu římsy do sklonu krajnice 8% od vozovky. Ze strany zeminy je dlažba lemována betonovými obrubníky (100/250 mm), ze strany vozovky betonovými silničními obrubníky (150/300 mm). Obrubníky musí být v provedení do prostředí XF4, spáry mezi obrubníky se vyplní cementovou maltou MC25 XF3. Obrubníky ze strany vozovky jsou na délku zpevnění postupně zapuštěny z úrovně římsy do úrovně vozovky.

Břeh potoka na výtokové straně směr Holubeč bude od konce římsy v délce cca 8 m až po horní hranu svahu zpevněn zatravněvací dlažbou

Pro provádění dlažeb a obrubníků platí TKP 9 a10 a další předpisy, na které se výše uvedené TKP odvolávají, zejména ČSN 736131.

Ostatní dotčené neupravované svahy se opatří rozprostřením ornice a hydroosevem.

Letopočet

Na líci jednoho mostního křídel bude na viditelném místě vyznačen letopočet výstavby mostu a logo zhotovitele otiskem matrice do betonu.

Přechodová oblast

Přechodová oblast bude zasypaná materiálem pro zásyp za opěrou dle VL4. Způsob provedení a použité materiály se řídí ustanoveními ČSN 73 6244. Popis zemních prací v přechodové oblasti je popsán v odstavci 4d) Zemní práce.

Dopravní značení

Svislé i vodorovné dopravní značení je řešeno v objektu SO 101 – Komunikace II/195.

4.6 STATICKÉ A HYDROTECHNICKÉ POSOUZENÍ

Statický koncept nosné konstrukce

Nosnou konstrukci mostu tvoří plošně založený uzavřený rám. Statické posouzení je provedeno podle platných ČSN EN a v souladu s dalšími resortními předpisy MD ČR (TKP, TP).

Hydrotechnické posouzení, M-HYDRO (Ing. Milada Klimešová, Ph.D.), 03/2017

Posouzení kapacity dnešního mostku

Potok prochází pod komunikací šikmo pod úhlem 66°, rovněž vtokové a výtokové čelo mostu jsou šikmé na tok s nátokovými křídly. Mostní otvor má šířku 2,82 m a výšku na vtok 2,04 m. Jedná se o klenbový mostek, vrchol klenby na vtoku na kótě 481,49 m n.m., dno toku 479,44 m n.m.). Dno toku za mostem je zanesené, kóta dna je zde 479,51 m n.m. Délka otvoru je 7,84 m, ve dně toku v mostu se nachází střelka, střelka i bermy jsou opevněné betonem.

Výsledkem výpočtu jsou úrovně hladiny v jednotlivých výpočtových řezech, zejm. úroveň hladiny vody před mostem při návrhovém průtoku (NP = 8,91 m³/s) a kontrolním návrhovém průtoku (KNP = 11,0 m³/s). Hladina při NP dosahuje 481,33 m n.m., což je přibližně úroveň příčného násypu komunikace, před násypem komunikace je tedy zaplavená celá niva. Pod mostem dochází rovněž k přetoku vody z koryta do pravé nivy. Při KNP je hladina před mostem na kótě 481,62 m n.m, kdy už dochází k přetékání násypu napravo od mostku. Průtok KNP (Q₁₀₀) protéká celou nivou pod i nad mostem s přeléváním komunikace.

Klenbový mostek vzdouvá hladinu na návodní straně. Při NP ani KNP není dodržena úroveň minimální volné výšky 0,5 m nad hladinou.

V následující tabulce jsou uvedeny úrovně hladin (návrhová hladina NH a kontrolní návrhová hladina KNH) pro současný stav před mostem při návrhovém průtoku a kontrolním návrhovém průtoku:

varianta		hladina (m n. m.)
dnešní most	NH (Q ₅₀)	481,33
	KNH (Q ₁₀₀)	481,62

Návrh nového mostku

Konstrukce nového mostu je uvažována jako železobetonový rám o šířce mostního otvoru 5,0 m, se zachováním stávající kóty dna nátoku a s odstraněním sedimentů z výtoku mostu. Dno toku pod mostem bude zachováno ve stávajícím tvaru. Úroveň spodní konstrukce mostu je šikmá, v nátokové straně na levé straně na kótě 481,83 m n.m. a na pravé straně 481,62 m n.m, ve výtokové straně na levé straně na kótě 481,83 m n.m. a na pravé straně 481,49 m n.m. S použitím čl. 12.2.2. normy ČSN 73 6201, který stanovuje, že minimální volná výška nad NH musí být dodržena nad nejnižším místem konstrukce v minimální volné šířce, odpovídající 2/3 světlosti mostního otvoru, je jako úroveň spodní hrany konstrukce uvažována kóta min. 481,46 m n.m.

Výsledkem výpočtu je úroveň hladiny před mostem při NP (Q₅₀), která činí 480,96 m n.m. a při KNP (Q₁₀₀), která je 481,00 m n.m. Pro NP je zajištěna volná výška nad hladinou 0,5 m v celé šířce mostního otvoru, pro KNP činí tato výška 0,5 m v části otvoru, který je větší než požadované 2/3 šířky.

Rychlost proudění v mostním otvoru činí cca 1,6 m/s pro NP a 1,9 m/s pro KNP. Opevnění koryta toku v mostě a za mostem by mělo být obnoveno obdobného charakteru jako stávající, např. kamenná dlažba.

V následující tabulce jsou uvedeny úrovně hladin (návrhová hladina NH a kontrolní návrhová hladina KNH) pro návrhový stav před mostem při návrhovém průtoku a kontrolním návrhovém průtoku:

varianta		hladina (m n. m.)
nový most	NH (Q ₅₀)	480,96
	KNH (Q ₁₀₀)	481,00

Závěr a doporučení

Výsledkem provedených výpočtů je hydrotechnické posouzení silničního mostku ev.č. 195-004 v obci Skařez přes Skařezský potok. Dimenze mostu byly posouzeny dle ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů. Návrhový průtok je dle této normy pro mostní objekty kategorie 3 průtok Q_{50} (NP) = 8,91 m³/s a kontrolní návrhový průtok Q_{100} (KNP) = 11,0 m³/s.

Na základě výpočtů nerovnoměrného ustáleného proudění lze konstatovat, že **dnešní most je z hlediska kapacity nevyhovující**, při průtoku Q_{100} dochází k přetékání násypu komunikace, při průtoku Q_{50} není zachována zachována volná výška nad NH.

Nový mostní otvor byl zvolen tak, aby byly splněny požadavky normy, tj. provedení návrhového průtoku a volná výška 0,5 m nad NH.

Na základě výpočtů proudění a výše uvedeného je doporučeno:

- nový mostní otvor, světlá kolmá šířka min. 5,0 m,
- s úrovní spodní konstrukce mostovky na kótě 481,46 m n.m.
- Zachování nivelety a tvaru toku v mostním otvoru a odstranění sedimentů ve výtoku.

Minimální kóta úrovně spodní konstrukce mostovky platí také na výtokové straně mostního otvoru (min. ve 2/3 šířky), kde je tato kóta nejnižší, protože mostovka je šikmá v obou směrech vzhledem ke klopení komunikace i sklonu toku. Dále je doporučeno zachovat opevnění koryta toku v mostním otvoru.

4.7 CIZÍ ZAŘÍZENÍ NA MOSTĚ

Na konci pravé římsy současného klenbového mostu (směr Dehetná) je umístěn výškový fixační bod státní nivelace č. Z12a3-28.1 z nivelačního pořadu Z12a3 Bor-Hostouň. Před zahájením stavby musí být v dostatečném předstihu dle pokynů ve vyjádření Zeměměřičského úřadu provedeno jeho zrušení nebo přeložení na jiné místo nebo na novou římsu.

4.8 ŘEŠENÍ PROTIKOROZNÍ OCHRANY, OCHRANY KONSTRUKCÍ PROTI AGRESIVNÍMU PROSTŘEDÍ A BLUDNÝM PROUDŮM

Protikorozní ochrana

Nové ocelové mostní zábradlí bude opatřeno PKO dle příslušných platných předpisů a norem.

Ochrana konstrukcí proti agresivnímu prostředí

Nové betonové povrchy konstrukcí budou opatřeny systémem povrchové ochrany dle platných předpisů a norem.

Ochrana proti bludným proudům

Vzhledem k charakteru a použití konstrukcí je zřejmé, že u konstrukcí je zvýšené riziko nebezpečí korozního namáhání nové železobetonové konstrukce vlivem negativních účinků bludných proudů.

Korozní průzkum nebyl prováděn. Odhadem je možno stavbu zařadit do stupně ochranných opatření 2 dle TP 124.

V rámci prováděcí dokumentace budou v dalších stupních navržena opatření omezující působení bludných proudů v souladu s doporučením příslušných platných předpisů.

4.9 POŽADOVANÉ PODMÍNKY A MĚŘENÍ SEDÁNÍ A PRŮHYBŮ (MĚŘENÍ A MONITORING)

Trvalé měření sedání a průhybů se nepožaduje..

4.10 POŽADOVANÉ ZATĚŽOVACÍ ZKOUŠKY

Provedení zatěžovací zkoušky se nepožaduje.

5. VÝSTAVBA MOSTU

5.1 POSTUP A TECHNOLOGIE STAVBY MOSTU

Provádění veškerých prací musí odpovídat TKP staveb pozemních komunikací a příslušným normám a předpisům. Odhad harmonogramu výstavby je uveden v odst. 8.3 přílohy B – Souhrnná technická zpráva.

Podrobný harmonogram zpracuje zhotovitel stavby v závislosti na použitých technologiích a počtu pracovníků a předá ho investorovi.

Nakládání s odpady je řešeno v kapitole 8h) přílohy B – Souhrnná technická zpráva.

Při výstavbě nového mostu bude zhotovitel postupovat dle zpracované a objednatelům odsouhlasené dodavatelské dokumentace stavby (RDS). Zhotovitel před zahájením prací předloží objednateli ke schválení havarijní a povodňový plán stavby.

Stavba započne demoličními pracemi.

Po dobu výstavby nové mostní konstrukce bude v místě mostního otvoru položena provizorní odvodňovací roura Ø600mm dl. cca 25 m pro dočasné převedení koryta potoka skrz stavbu.

Výstavba mostu započne provedením plošného založení rámu – dolní deska, dále se provede výstavba stěn rámu, křídel a horní desky.

Následuje provedení mostního svršku, který zahrnuje izolaci mostovky, vozovky, římsy a osazení zábradlí.

Na závěr budou provedeny úpravy pod a kolem mostu.

Rekonstrukce mostu bude prováděna za úplné výluky provozu na převáděné komunikaci II/195 v místě mostu. Provoz všech vozidel bude převeden na objízdnou trasu po komunikacích II. a III. třídy. Návrh dopravně inženýrských opatření řeší samostatný objekt SO 110 – DIO.

5.2 SPECIFICKÉ POŽADAVKY PRO PŘEDPOKLÁDANOU TECHNOLOGII STAVBY (PŘÍSTUPY, PŘÍVODY EL. ENERGIE, SKLAD. PLOCHY, MONTÁŽNÍ A POMOCNÉ KONSTRUKCE APOD.)

Pro práce na mostě je po dobu výstavby příjezd možný po stávající převáděné komunikaci II/195. Přístup na stavbu je řešen v Souhrnné technické zprávě v kap. 8 Zásady organizace výstavby. Zařízení staveniště bude zřízeno v prostoru dočasných záborů staveniště v souladu s podmínkami uvedenými ve vyjádření příslušných organizací.

Pro napájení stavby elektřinou bude buďto zřízena dočasná přípojka nízkého napětí realizovaná dle připojovacích podmínek místního distributora nebo se použije mobilní zdroj.

Zdroj technické vody pro stavbu a pitné vody bude zajištěna z přistavených zásobníků, které budou součástí zařízení staveniště a budou dle potřeby doplňovány.

Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby:

Pro realizaci rekonstrukce mostu je nezbytně nutné vypracovat RDS (realizační dokumentaci). Způsob rekonstrukce mostu vyžaduje určité speciální technologie provádění daných činností, jako jsou:

- odstraňování betonových konstrukcí včetně zpracování vyzískaného materiálu v souladu s pravidly pro nakládání s odpady.
- manipulace a zvedání břemen
- práce ve výškách

Detailní postupy provádění jednotlivých činností (Technologické předpisy pro provádění) a jejich návaznost předloží zhotovitel stavby k odsouhlasení investorovi před zahájením stavebních prací. V rámci těchto TePř se předpokládá, že veškeré pomocné podpůrné konstrukce a práce pro konkrétní činnosti vyspecifikovanými podrobnými prováděcími technologickými předpisy budou v rámci soupisu prací rozpuštěny v jednotkových cenách hlavních položek.

5.3 SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY STAVBY

V následující tabulce jsou uvedeny související objekty.

Číslo SO	Název SO
101	Komunikace II/195
110	DIO
201	Most ev. č. 195-004

5.4 VZTAH K ÚZEMÍ – INŽENÝRSKÉ SÍTĚ, OCHRANNÁ PÁSMA, OMEZENÍ PROVOZU APOD.

Most se nachází na komunikaci II/195 v obci Skařez, která je částí obce Hostouň v okrese Domažlice. Most překonává Skařezský potok. Vodoteč prochází pod komunikací v opevněném otevřeném korytě, pás podél toku je zarostlý dřevinami.

Zájmové území je mírně svažité, trasa Skařezského potoka se zařezává do okolního terénu na hloubku cca 2,5 m. Na výtokové straně mostu se nachází udržovaná louka, na vtokové straně je niva toku neudržovaná a zarostlá.

Poloha mostu je definována umístěním původního mostu. Mostní konstrukce je podle poslední hlavní mostní prohlídky v r. 2017 ve špatném stavebním stavu (stupeň V), doporučuje se do 5 let provést celkovou rekonstrukci mostu spojenou s jeho výměnou.

Stavba se nenachází v památkové rezervaci, v památkové zóně ani v chráněném území.

Most se nachází v oblasti vymezeného regionálního biokoridoru.

V zájmovém území se nachází nadzemní a podzemní vedení kabelu Cetin. Toto vedení nebude stavbou dotčeno. Stavba se nachází v ochranném pásmu vedení, které je 1,5 m po stranách krajního vedení. Správce sítě stanovil ve svém vyjádření podmínky, které musí být při provádění zemních prací zhotovitelem splněny.

Dále se v zájmovém území nachází stožár VO a nadzemní vedení VO ve vlastnictví obce Hostouň, které nebude stavbou přímo dotčeno. Jedná se o vedení ve správě ČEZ Distribuce, který stanovuje ve svém vyjádření podmínky, které musí stavba dodržet.

Na konci pravé římsy mostu (směr Dehetná) je umístěn výškový fixační bod státní nivelace č. Z12a3-28.1 z nivelačního pořadu Z12a3 Bor-Hostouň. Před zahájením stavby musí být v dostatečném předstihu dle pokynů ve vyjádření Zeměměřičského úřadu provedeno jeho zrušení nebo přeložení.

Rekonstrukcí mostu nebude dotčena žádná existující stavba v okolí mostu ani žádná známá plánovaná stavba v okolí mostu.

Rekonstrukce mostu bude prováděna za úplné výluky provozu na převáděné komunikaci II/195 v místě mostu. Provoz všech vozidel bude převeden na objíždnou trasu po komunikacích II. a III. třídy. Návrh dopravně inženýrských opatření řeší samostatný objekt SO 110 – DIO.

6. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

6.1 VYTYČOVACÍ ÚDAJE

Viz. příloha č. 201.7 - Vytyčovací schéma.

6.2 PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ A GEOMETRIE MOSTU

Navržené příčné uspořádání na mostě:

Římsy: 2x 0,8 m

Vozovka: 2x krajnice šířky 0,5 m, 2x vodící proužek 0,25 m, 2x 1 dopravní pruh šířky 4,1 a 4,25 m.

Šířka vozovky mezi obrubníky je 9,35 m. Šířka mezi zábradlím je 10,35 m. Příčný sklon povrchu komunikace na mostě je jednostranný 4%.

Směrově je komunikace v místě mostu vedena v oblouku o poloměru 34,75 m, výškově komunikace v místě mostu stoupá ve sklonu 4 %.

6.3 STATICKÝ VÝPOČET

Ve statickém výpočtu byly posouzeny rozhodující části konstrukce. Podrobné výpočty jsou uloženy u projektanta.

6.4 HYDROTECHNICKÝ VÝPOČET

Výsledkem provedeného hydrotechnického posouzení mostu ev.č. 195-002 v obci Skařez je posouzení vlivu navržené rekonstrukce mostu na odtokové poměry. Byl proveden výpočet návrhových hladin Q_{50} a kontrolních návrhových hladin Q_{100} . Nová mostní konstrukce je tedy z hlediska vlivu na odtokové poměry a ustanovení ČSN 73 62 01 vyhovující.

7. ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

a) Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

Most nemá chodníky. Bezbariérové užívání stavba neřeší.

b) Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností orientace – osoby se zrakovým postižením

Most je umístěn v obci. Vodící linií pro nevidomé bude obrubník nových říms. Tento stav zůstává oproti stávajícímu stavu nezměněn.

Praha, 01/20

Ing. Erika Menšíková