

# **TECHNICKÁ ZPRÁVA**

# **SO 221**

## **LÁVKA PŘES DŘEVNICI LP2**

## OBSAH

1	Identifikační údaje .....	3
2	Základní údaje o mostě (dle ČSN 73 6200).....	4
3	Zdůvodnění stavby mostu a jeho umístění .....	5
4	Technické řešení mostu .....	9
5	výstavba mostu .....	18
6	Přehled provedených výpočtů .....	22
7	Závěr .....	22

## 1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Stavba:	ODSTRANĚNÍ BODOVÉ ZÁVADY – LÁVKA LP2 PŘES DŘEVNICI – VÝSTAVBA NOVÉ LÁVKY, VČ. REALIZACE PŘIPOJENÍ PÁTEŘNÍCH CYKLOSTEZEK
1.2 Objekt č.	SO 221
1.3 Název mostu:	Lávka přes Dřevnici LP2
1.4 Katastrální území:	Otrokovice [716731]
1.5 Obec:	Otrokovice
1.6 Okres:	Zlín
1.7 Kraj:	Zlínský
1.8 Pozemní komunikace:	Stezka se s míšeným provozem
1.9 Bod křížení s tokem:	Y = 530 810,532 km X = 1 166 379,104 km
1.10 Staničení opěr	OP1 km 018 68 PIL2 km 028 81 PIL3 km 042 28 PIL4 km 060 64 PIL5 km 085 60 PIL6 km 093 60 OP7 km 0,107 32
1.11 Staničení na silnici v bodě křížení s tokem:	Staničení na úseku: km 0,076 00
1.12 Úhel křížení	Hlavní křížení (100g)
1.13 Objednatel, investor:	Městský úřad Otrokovice náměstí 3. května 1340 765 02 OTROKOVICE
1.14 Uvažovaný správce mostu:	Městský úřad Otrokovice náměstí 3. května 1340 765 02 OTROKOVICE
1.15 Generální projektant:	Dopravoprojekt Ostrava a. s. Masarykovo nám. 5 702 00 Ostrava 1 IČO 42767377
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Filip Struhár
Zodpovědný projektant:	Ing. Marta Stáňová - autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské konstrukce, ČKAIT 1302545

## 2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTĚ (DLE ČSN 73 6200)

### 2.1 Charakteristika mostu

podle druhu převáděné komunikace	-	stezka se smíšeným provozem
podle překračované překážky	-	přes vodoteč – tok Dřevnice
podle počtu mostních otvorů	-	o šesti polích
podle počtu mostovkových podlaží	-	jednopodlažní most
podle výškové polohy mostovky	-	s dolní mostovkou
podle měnitelnosti základní polohy		nepohyblivý most
podle plánované doby trvání	-	trvalý
podle průběhu trasy na mostě	-	směrově v přímé
	-	výškově v klesání
podle situativního uspořádání	-	šikmý
podle hmotné podstaty	-	příhradový most
podle členitosti nosné konstrukce	-	bezpříčkový
podle výchozí charakteristiky	-	spojitý
podle konstrukčního uspořádání př. řezu	-	otevřeně uspořádaný most
podle omezení volné výšky	-	s neomezenou volnou výškou

### 2.2 Délka přemostění

87,96 m

### 2.3 Délka mostu

102,40 m

### 2.4 Délka nosné konstrukce

88,96 m

### 2.5 Rozpětí jednotlivých polí

Pole 1 10,125 m

Pole 2 13,475 m

Pole 3 18,36 m

Pole 4 24,96 m

Pole 5 8,00 m

Pole 6 13,72 m

### 2.6 Šikmost

kolmý

### 2.7 Volná šířka mostu

2,75 m

### 2.8 Šířka průchozího prostoru

2,25 m

### 2.9 Šířka mostu

3,19 m

### 2.10 Výška mostu nad terénem

8,14 m

### 2.11 Stavební výška

0,50 m

### 2.12 Plocha nosné konstrukce mostu

z CADu = 327 m<sup>2</sup>

### 2.13 Zatížení

ČSN EN 1991-2: LM4

### 2.14 Důležitá upozornění

nejsou

### 3 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY MOSTU A JEHO UMÍSTĚNÍ

#### 3.1 *Návaznost mostního objektu na předchozí dokumentaci, účel mostu a požadavky, podklady na jeho řešení*

Přechodí stupeň dokumentace nebyl zpracován.

Jedná se o novostavbu vyvolanou potřebou propojení cyklostezek 471 a cyklostezky Otrokovice - Vizovice. Novostavba lávky s normovými parametry nahradí stávající nevyhovující at' už svými sklony tak i šířkovým uspořádáním.

Návrhová rychlost 10km/h – je upravena s ohledem poloměry oblouků, které je možné v úseku zřídit. Jedná se o místo se stísněnými poměry.

Začátek staničení je v místě křížení s cyklostezkou 471.

Převáděnou stezka se smíšeným provozem. Stezka je v rozsahu stavebních úprav navržena v šířce 2,50m na lávce  $1,75+0,25*2+0,5m=2,75m$  mezi zábradlím (volná šířka).

Plnění obecných technických požadavků na výstavbu je zajištěno v projektové dokumentaci respektováním ČSN, TKP, TKP-D, TP, vzorových listů a dalších předpisů.

##### 3.1.1 Zpracovaná dokumentace

- -

##### 3.1.2 Geodetické podklady

- Polohopisné a výškopisné zaměření území – IGH-geodetická kancelář, Miroslav Hrbáč, 02/2022
- Digitální katastrální mapa – 02/2022
- Obhlídka inženýrských sítí

##### 3.1.3 Ostatní podklady

- Místní šetření
- PD - OTROKOVICE-PÁTEŘNÍ CYKLOSTEZKA OTROKOVICE-VIZOVICE  
NAPOJENÍ SÍDLIŠTĚ STŘED (projektová kancelář Marcela Sedlářová 04/2020)
- Kóty velkých vod na toku Dřevnice – Povodí Moravy, s.p. – 09/2020
- HPM Lávka pro pěší přes Dřevnici v Otrokovících (12/2019, Struhár Filip, Ing.)
- Inženýrskogeologický průzkum (G-Consult, spol. s.r.o. 12/2021)
- Diagnostický průzkum – lávka pro pěší přes Dřevnici v Otrokovících (Teststav 06/2020)
- TKP 179 – Navrhování komunikací pro cyklisty
- TKP staveb pozemních komunikací  
*MDS ČR, odbor pozemních komunikací*
- TKP-D staveb pozemních komunikací  
*MDS ČR, odbor pozemních komunikací*
- Vzorové listy VL 4 – mosty  
*MDS ČR, odbor pozemních komunikací – leden 2021*

- TP 124 „Základní ochranná opatření pro omezení vlivu bludných proudů na mostní objekty a ostatní betonové konstrukce pozemních komunikací

MDS- OPK- prosinec 2008

- a další (TP, ČSN.....)

### 3.2 Charakter přemost'ované překážky - převáděné komunikace, drážního tělesa, vodního díla apod.

#### 3.2.1 Přemost'ovaná překážka

Překážku tvoří koryto toku Dřevnice, který je ve správě Povodí Moravy v říčním km 2,187. Na základě poskytnutých dat ze dne 17.9.2022 byly zaneseny n-leté hladiny vod do dokumentace.

Dnešní most nepřevéde stoletou povodeň a voda naráží do nosné konstrukce zhruba do poloviny její výšky. Rekonstrukce mostu bude mít příznivý dopad na odtokové poměry, jelikož spodní povrch nosné konstrukce včetně potrubí zavěšeného pod lávkou je navržen ve výšce cca 1,00m nad  $Q_{100}$ .

Hladina  $Q_{100}$  je stanovena na výškové kótě 188,56 m n.m s průtokem 327m<sup>3</sup>/s (r. 2018).

Hladina  $Q_{50}$  je stanovena na výškové kótě 188,34 m n.m.

Hladina  $Q_{20}$  je stanovena na výškové kótě 187,55 m n.m.

#### 3.2.2 Převáděná komunikace

Smišená stezka je napojena na začátku staničení na cyklostezku č. 471 a na konci na cyklostezku Otrokovice - Vizovice. Rychlost na smíšené stezce na lávce bude upravena na 10km/h s ohledem na směrové a výškové poměry, které lze v upravovaném úseku navrhnout.

Šířkově navazuje stezka na stávající podél polikliniky s tím, že šířkově bude stezka provedena 2,50m na lávce pak s volnou šířkou 2,75m. Intenzita provozu je 150cyklistů a 150chodců za hodinu (na trase 471) – na stávající lávce není provoz zdokumentován – budeme uvažovat s provozem max. 50cyklistů/h a 100chodců/hodinu – vzhledem k významu cyklostezky „Sídliště – střed“ na kterou se napojujeme.

Úprava trasy je navržena v délce cca 226,30m a je mimo most řešena v SO134.

SMĚROVÉ POMĚRY V MÍSTĚ MOSTU	V přímé 0,024 56	V oblouku R 3,75 0,037 16	V přímé 0,053 33	V oblouku R 3,75 0,060 26	V přímé 0,107 64
---------------------------------	---------------------	---------------------------------	---------------------	---------------------------------	---------------------

VÝŠKOVÉ POMĚRY	od	do	s(%)
stoupání	0,001 75	0,024 56	8,33
stoupání	0,024 56	0,037 16	2,00
stoupání	0,037 16	0,053 33	4,32
stoupání	0,053 33	0,060 26	2,00
stoupání	0,060 26	0,090 12	1,32
klesání	0,090 12	0,107 64	8,33

V podélném řešení je v poli5 vložen vrcholový oblouk o poloměru  $R=20\text{m}$ .

Šířkové uspořádání na mostě je následující – měřeno v ose mostu:

levé zábradlí .....	0,22+0,25 m
jízdní pruh .....	1,125 m
jízdní pruh .....	1,125 m
pravé zábradlí .....	0,22+0,25 m
<b>šířka mostu .....</b>	<b>3,19 m</b>

### 3.3 Územní podmínky

Zájmové území se nachází v intravilánu města Otrokovice v blízkosti Polikliniky a Atria. Stezka kříží vodní tok Dřevnice.

Směrově je vedení upraveno dle návrhových parametrů pro stezku se smíšeným provozem, povolenou rychlost  $10\text{km/h}$  a intenzitu do  $150\text{cyklistů}$  a  $150\text{chodců}$  za hodinu (na trase 471) – na stávající lávce není provoz zdokumentován – budeme uvažovat s provozem max.  $50\text{cyklistů/h}$  a  $100\text{chodců/hodinu}$  – vzhledem k významu cyklostezky „Sídliště – střed“ na kterou se napojujeme. Výškově je vedení nivelety komunikace zvednuto o cca  $1,60\text{--}1,95\text{m}$ .

Využití území se nemění. Dochází ke zkvalitnění dopravy.

V blízkosti mostu jsou vedeny tyto inženýrské sítě:

- nadzemní vedení NN
- vedení VN
- veřejného osvětlení
- sdělovací vedení (internet 2000, Zlín Net, Vodafone)
- kamerový dohledový systém
- komunikační kabely pro horkovod
- vodovod
- kanalizace
- plynovod
- horkovod

jsou navrženy přeložky těchto sítí:

- vedení VN
- veřejného osvětlení
- sdělovací vedení (internet 2000, Zlín Net, Vodafone)
- kamerový dohledový systém
- horkovod

### **S objektem mostu souvisí tyto stavební objekty:**

S mostem souvisí další stavební objekty.

SO 001 DEMOLICE

SO 134 CHODNÍKY A CYKLOSTEZKA SE SMÍŠENÝM PROVOZEM

SO 186 PŘÍČNÝ PRÁH NA ULICI SVOBODOVA

SO 251 STAVEBNÍ ÚPRAVA PPO

SO 461 VEDENÍ VYSOKÉHO NAPĚTÍ EG.D

SO 432 VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

SO 433 NASVĚTLENÍ MÍSTA PRO PŘECHÁZENÍ

SO 461 SDĚLOVACÍ VEDENÍ INTERNEXT 2000

SO 462 SDĚLOVACÍ VEDENÍ VODAFONE

SO 463 SDĚLOVACÍ VEDENÍ ZLÍN NET

SO 464 KAMEROVÝ DOHLEDOVÝ SYSTÉM

SO 501 HORKOVOD

SO 541 REVIZNÍ A ROZVODNÝ NADZEMNÍ KOLEKTOR

Dočasná stavba:

SO 901 DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ

### **3.4 Geotechnické podmínky**

Dle archivních vrtů a realizovaných dynamických penetrací byla zastižena vrstva navážek s mocností od 0.4 - 1.6 m. Tyto zeminy jsou převážně zastoupeny redeponovanými jílovitopísčitymi zeminami s příměsí štěrkovitých zrn. Podloží navážek je tvořeno fluvialními jemnozrnnými zeminami F6 CL (GT Q1), tuhé konzistence. Tyto zeminy jsou neúnosné, stlačitelné, při nasycení vodou rozbídné, nebezpečně namrzavé. Generelně jsou nevhodné jako základové půda. V podloží jemnozrnných fluvialních zemin GT Q1 byla ověřena vrstva písčitých štěrků, generelně klasifikovány jako G3 G-F (GT Q2). Jedná se o zeminy relativně dobře únosné, málo stlačitelné.

V nadloží GT Q2 byla archivním vrtem 492708/V-107 a DP1 ověřen výskyt fluvialních hlinitých písků S4 SM (GT Q3). Jedná se o čočkovitá tělesa ojedinělého výskytu. Povrch předkvartérní podloží se nachází v hloubce 6.0 - 8.5 m p.t. (181.6 - 178.6 m n.m.) a je tvořeno paleogenními jílovci. V severní části je přípovrchová část předkvartérního podloží zcela zvětralá na charakter zeminy a byla zařazena do geotechnického typu GT P1. Nižší paleogenní jílovce přechází do silně zvětralých modrošedých jílovců třídy R5 - R6, které řadíme do geotechnického typu GT P2. Přehledně jsou geotechnické poměry charakterizovány v geotechnickém řezu v příloze č. 4.

Naražená hladina podzemní vody v archivním vrtu 492674/V-5 se nachází v hloubce 2.8 m p.t. (183.5 m n.m.) s ustálením v hloubce 2.0 m p.t. (184.3 m n.m.). Podzemní voda bude ovlivňovat stavební práce při realizaci hlubinných základů.

Založení objektů z hlediska ověřených geologických poměrů doporučujeme jako hlubinné na vrtaných pilotách vetknutých do prostředí silně zvětralých jílovců třídy R5 - R6. Povrch vrstvy GT P2 byl ověřen v hloubce 7.2 - 8.5 m p.t. (179.1 - 178.6 m n.m.). Alternativně je možno provést hlubinné založení vetknutím pilot do štěrkovitých zemin GT Q2.



Pilotážní práce je nutno provádět pod ochranou výpažnice, z důvodu předpokládané nestability stvolu vrtu při vrtání a možné tvorbě kaveren.

Vhodnou technologii v daných geologických poměrech a místních okrajových podmínkách jsou také CFA piloty betonované na místě bez dočasného pažení, a to kvůli bezvibračnímu provádění a málo hlučnému provozu. Tato metoda rovněž zvýší plášťovou únosnost vlivem betonáže pod tlakem. Délku pilot stanoví statický výpočet.

Všechny zastižené typy zemin na zájmové lokalitě jsou v souladu s ČSN 73 6133 zaříděny do I. třídy těžitelnosti, což znamená, že těžbu zemin je možné provádět běžnými výkopovými mechanismy (buldozery, rypadla apod.). Třída vrtatelnosti pro piloty všech zastižených zemin je I. Třída vrtatelnosti předkvartérního podloží je I - II. Svislé výkopy bez pažení lze doporučit do hloubky max. 1.5 m p. t. po dobu nezbytně nutnou pro výstavbu. Při hlubších výkopech je nutné počítat s vhodným pažením (posoudit statickým výpočtem). Případné základové spáry či zemní plán bude nutné zabezpečit před povětrnostními vlivy (voda, promrzání), aby nedošlo k podstatnému zhoršení fyzikálně-mechanických vlastností zemin.

## 4 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ MOSTU

### 4.1 Popis stávající konstrukce mostu

Nosnou konstrukci tvoří v hlavním poli (nad řekou) 2 ks nosníků I-67 délky 29,96 (dle projekčních podkladů) s dobetonávkou šířky cca 80cm mezi podpěrou 2 a OP1 jsou doplněny krátké nosníky I-67 vč. dobetonávky. Před OP1 jsou 3 nájezdové rampy (Ve směru toku, proti směru toku a kolmo na tok) rovnoběžné rampy jsou tvořeny opěrnými zídklami napojené do dříku OP1. Kolmá rampa je tvořena dvojicí svařených ocelových nosníků U20 s příčným ztužením

Uložení je bodové – každý nosník je uložen samostatně na pryžovém ložisku (dva pryžové pláty)

Mostní závěry na lávce nejsou. Nebo jsou zality MA.

Základy OP1 a OP4 nejsou přístupné, bez provedení sond nelze způsob založení zjistit. Podpěry 2 a 3 jsou založeny na čtyřech ražených žb. pilotách, které jsou cca 0,75m nad terénem staženy žb. monolitickou převázkou.

Pravá (OP4) i levá opěra (OP1) je masivní, pravděpodobně z prostého betonu (v trhlinách nebyly nalezeny stopy po korozi výztuže. Úložný práh podpěr 2 a 3 je tvořen žb. monolitickým trámcem svazující ražené prefabrikované žb. piloty. Podpěra 3 je součástí PPO.

Údaje o stavebním stavu mostu převzaty z HPM.

### 4.2 Popis nové konstrukce mostu – návrh stavebních úprav

Bude provedena novostavba mostu pro převedení stezky se smíšeným provozem přes tok Dřevnice. Most bude proveden jako spojitá ocelová konstrukce s dolní mostovkou. Rozpětí polí je navrženo s ohledem na stávající konstrukci PPO a koryto toku Dřevnice. Nastoupání na most bude provedeno pomocí opěrných železobetonových zdí napojených na hlubinně založenou železobetonovou opěru. Krajiní opěry obecně jsou uvažovány železobetonové a podpěry z ocelových prvků s hlubinně založenými železobetonovými základy. Na nosnou konstrukci bude uloženo do chrániček velké množství sítí (sdělovací vedení, vedení VN, kamerový dohledový systém a horkovod. Pod madlem bude probíhat VO, které bude zabezpečovat nasvětlení lávky. Most bude svařovaná příhradová bezpříčková konstrukce s mostovkou s příčníky a stříkanou přímopochůzí a pojižděnou izolací. Výplň zábradlí je uvažována z nerezové sítě natažené na ocelový rám uchycený na stojky madla – které je součástí nosné konstrukce. Na lávce bude také provedeno vodorovné dopravní značení.

#### 4.2.1 Nosná konstrukce

Nosná konstrukce o šesti polích s největším rozpětí v poli 4. Jedná se o spojitou konstrukci uloženou na kalotová ložiska.

Šířka nosné konstrukce je 3,19m. Výška horního povrchu madla nad pochůzí plochou je 1,30m a celková výška NK je 1,86m.

V příčném řezu je nosná konstrukce tvořena hlavními nosníky JAKL 500x300x12,5, které jsou spojeny mostovkovým plechem P10 a příčníky ze svařovaného profilu ve tvaru obráceného T. Mostovkový plech je v celé délce opatřen podélnými výztuhami v rastu 400mm. V místě uložení je příční zesílen výztuhami tvořícími stříšku směrem k přírubě příčníku. Na hlavní nosníky budou v rastu cca 2,0m (proměnné v jednotlivých polích) navařeny sloupky (stojiny) – Jakl 150x12,5, 150x16 a 150x100x12,5 – dle namáhání. Rozmístění v příloze nosné konstrukce. Madlo je také součástí nosné konstrukce lávky a je z profilu JAKL 220x220x12,5. Na sloupky budou při výrobě umístěny přípravky pro uchycení spodní vodící tyče a výplně zábradlí.

Materiál ocelové konstrukce volíme:

Ocelová nosná konstrukce z oceli **S355J2+N** (dodací podmínky dle ČSN EN 10 204(r.2005)/3.2

Klínové desky z oceli **S355J2+N** (dodací podmínky dle ČSN EN 10 204(r.2005)/3.1

Protikorozní ochrana nosné OK - Specifikace ochranného nátěrového systému a základních parametrů jakosti:

- zařazení konstrukce – ocelová konstrukce v exteriéru.
- kategorie korozní agresivity – C4 dle ČSN EN ISO 12944.

Ochranný systém:

- typ IA s metalizací + I speciál

Při návrhu a realizaci nátěrového systému je nutno vycházet z těchto základních norem a předpisů:

- ČSN EN ISO 12944 -1 až 8 - Nátěrové hmoty

- Technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací, Kapitola 19, část B - s účinností od 1. 4. 2008.

Na nosné konstrukci budou osazeny dvě tabulky s označením výrobce – min. rozměr 150x250 mm. U těchto tabulek budou nástřikem přes šablonu vyznačeny údaje o provedení nátěru.

Ocelová konstrukce bude opatřena vrchním nátěrem RAL 7016.

#### 4.2.2 Ložiska

Nosná konstrukce bude na každé podpěře uložena na kalotová ložiska.

Síly na ložiska jsou uvedeny v SV str. 76,77.

Pevné ložisko je navrženo na PIL5 – současně jde také o nejvíce zatížené ložisko.

Dále pak na:

OP1 lož. 1A všesměrně posuvné 1B podélně posuvné

PIL2 lož. 2 všesměrně posuvné

PIL3 lož. 3 všesměrně posuvné

PIL4 lož. 4A všesměrně posuvné 4B podélně posuvné

PIL6 lož. 6 podélně posuvné

OP7 lož. 7A všesměrně posuvné 7B podélně posuvné

#### **4.2.3 Mostní závěry (včetně požadovaného rozsahu pohybu)**

U OP1 a OP7 bude osazen povrchový mostní závěr s pochůzím nerezovým plechem. Na ocelovou konstrukci bude přivařen Plech P16 pro vynesení pochůzího plechu a protikuse v opěře bude plech zabudovaný pomocí spřahovacího trnu na který bude našroubována HDPE deska pro možnost pohybu nerezového plechu. Uchycení bude provedeno pomocí závitořezných šroubů z nerez.

#### **4.2.4 Vozovka (mostní svršek)**

Na mostě bude provedena přímopojížděná izolace typu OS-F (TKP31 tab. 5A)

#### **4.2.5 Římsy, chodníky (mostní svršek)**

Římsy na mostě nebudou prováděny.

### **4.3 Údaje o založení a spodní stavbě mostu**

#### **4.3.1 Založení mostu**

Založení opěr je navrženo hlubinné s ohledem na geologii v daném místě.

##### **4.3.1.1 Opěra 1**

Navrženo založení na 12 ks MP uspořádaných do 2 skupin po 6 ks. Volíme MP dl. 6,0 m (v zemi) výztužná tr. dl. 6,40 m prof.108/16 mm, průměr vrtu 175 mm. Kořen délky 3,0 m.

##### **4.3.1.2 Pilíř 2**

Navrženo založení na 4 ks MP. Volíme MP dl. 6,0 m (v zemi) výztužná tr. dl. 6,40 m prof.108/16 mm, průměr vrtu 175 mm. Kořen délky 3,0 m.

##### **4.3.1.3 Pilíř 3**

Navrženo založení na 4 ks MP. Volíme MP dl. 6,0 m (v zemi) výztužná tr. dl. 6,40 m prof.108/16 mm, průměr vrtu 175 mm. Kořen délky 3,0 m.

##### **4.3.1.4 Pilíř 4**

Založení na 8 ks svislých vrtaných pilot prof.630/570 mm dl. 9,0 m uspořádaných ve 2 řadách po 4 ks vzdálených 1,20 m, vzdálenost pilot v řadě je rovněž 1,20 m.

##### **4.3.1.5 Pylon pro pilíř 5 a 6**

Založení na 8 ks svislých vrtaných pilot prof.630/570 mm dl. 9,0 m uspořádaných ve 2 řadách po 4 ks vzdálených 1,20 m, vzdálenost pilot v řadě je rovněž 1,20 m.

##### **4.3.1.6 Opěra 7**

Navrženo založení na 7 ks MP dl. 7,0 m uspořádaných do 2 řad vzdálených 0,90 m a to vystřídane podélně po 0,40 m, tj. v zadní řadě jsou 4 ks a v přední řadě pak 3 ks. MP jsou šikmé 150 v podélném směru mostu a 4 krajní jsou pak šikmé 150 v příčném směru mostu.

### 4.3.2 Základy

Základy jsou navrženy železobetonové z bet **C30/37 XA3** vyztužené výztuž **B500B** – vzhledem k neznámé agresivitě spodních vod volíme vysoce agresivní chemické prostředí.

#### 4.3.2.1 Základ opěry 1

Základ OP1 je navržen v rozměru 2,0x5,10m a výšky 0,7m. Základ je předsunut před rub opěry o 200mm a na líci o 800mm. Šířka základu 5,10m je navržena z důvodu nutnosti rozkročení založení (podzemní vedení kanalizace). Základ rovnoběžných křídel je navržen v rozměru 1,0x10,00m výšky 0,60m. Výška základové spáry 186,115 m n.m..

#### 4.3.2.2 Základ pilíře 2,3

Základ pilíře je navržen v rozměru 1,30x1,30m a výšky 0,75m. Výška základové spáry 186,69 m n.m. (PIL2) a 18,900 m n.m.(PIL3).

#### 4.3.2.3 Základ pilíře 4

Základ pilíře je navržen v rozměru 4,40x2,0m a výšky 1,00m. Do základu bude před betonáží osazen kotevní přípravek pro pilíř. Výška základové spáry 186,130 m n.m..

#### 4.3.2.4 Základ pylonu pro pilíře 5,6

Základ pylonu je navržen v rozměru 4,40x2,00m a výšky 1,50m. Do základu bude před betonáží osazen kotevní přípravek pro pilíř. Výška základové spáry 186,380 m n.m..

#### 4.3.2.5 Základ opěry 7

Základ OP7 je navržen v rozměru 3,70x2,00m a výšky 0,7m. Základ je předsunut na líci o 500mm. Výška základové spáry 187,000 m n.m..

### 4.3.3 Opěry

Nově jsou navrženy železobetonové monolitické opěry z bet. **C30/37 XF4 + XD3**. Povrchy budou natřeny antigraffiti nátěrem.

#### 4.3.3.1 Opěra 1

Opěra 1 je navržena železobetonová monolitická z bet. C30/37 XF4+XD3 s navazujícími vodorovnými křídly na samostatných základech. Dříky křídel budou vetknuty do dříku opěry.

Dříky křídel jsou navrženy v šířce 300mm. Dřík opěry v šířce 1,0m.

#### 4.3.3.2 Opěra 7

Opěra 7 je navržena železobetonová monolitická z bet. C30/37 XF4+XD3 s navazujícími vodorovnými křídly a kolmým oddílatovaným křídlem. Dříky křídel budou vetknuty do dříku opěry.

Dříky křídel jsou navrženy v šířce 300mm. Dřík opěry v šířce 1,0m.

### 4.3.4 Pilíře

Nově jsou navrženy železobetonové monolitické pilíře z bet. **C30/37 XF4 + XD3** a z oceli S355.

#### 4.3.4.1 Pilíř 2

Dřík pilíře je navržen železobetonový monolitický z bet. C30/37 XF4+XD3 kruhového průřezu o průměru 600mm a výšky 1,61m. Hlava pilíře bude opatřena úložným blokem pro ložisko.

#### 4.3.4.2 Pilíř 3

Dřík pilíře je navržen železobetonový monolitický z bet. C30/37 XF4+XD3 kruhového průřezu o průměru 600mm a výšky 1,795m. Hlava pilíře bude opatřena úložným blokem pro ložisko.

#### 4.3.4.3 Pilíř 4

Dřík pilíře je navržen ocelový svařovaný z plechů P30 S355J2+N opatřen kotevním plechem P40. V příčném řezu lávkou je tvar pilíře podobný písmenu V. V podélném směru je při vetknutí do základu pilíř navržen v šířce 1,00m a v místě uložení ocelové konstrukce lávky v šířce 0,50m. Základna pilíře je navržena v rozměrech 1,00mx2,16m. Ocelový pilíř bude osazen na kotevní přípravek umístěný při betonáži do základu. Poté bude osazen přes kotevní desku v níž budou vyvrtány otvory pro nasunutí na kotevní šrouby. Pod kotevním plechem bude provedeno podlití v min tl. 30mm.

Nátěry totožné jako u nosné konstrukce.

#### 4.3.4.4 Pylon pro pilíř 5 a 6

Dřík pilíře je navržen ocelový svařovaný z plechů P30 S355J2+N opatřen kotevním plechem P40. V podélném řezu lávkou je tvar pilíře podobný písmenu V – rozevřený nerovnoramenný. V příčném směru je při vetknutí do základu pilíř navržen v šířce 1,00m a v místě uložení ocelové konstrukce lávky v šířce 0,50m. Základna pilíře je navržena v rozměrech 1,00mx2,72m. Ocelový pilíř bude osazen na kotevní přípravek umístěný při betonáži do základu. Poté bude osazen přes kotevní desku v níž budou vyvrtány otvory pro nasunutí na kotevní šrouby. Pod kotevním plechem bude provedeno podlití v min tl. 30mm.

Nátěry totožné jako u nosné konstrukce.

### 4.3.5 Křídla

Křídla jsou navržena z totožného betonu jako opěry tj. **C30/37 XF4 + XD3**.

#### 4.3.5.1 Křídla opěry 1

Jsou navrženy železobetonové monolitické z bet. C30/37 XF4+XD3. Dříky křídel budou vetknuty do dříku opěry.

Dříky křídel jsou navrženy v šířce 300mm. A délky 10,90m

#### 4.3.5.2 Křídla opěry 7

Jsou navrženy železobetonové monolitické z bet. C30/37 XF4+XD3. Dříky křídel budou vetknuty do dříku opěry.

Dříky křídel jsou navrženy v šířce 300mm a délky 2,26m (vlevo) a 1,40m (vpravo). Křídlo kolmé na opěru bude odděleno dilatační sparou se smykovým ozubem a smykovou výztuží.

### 4.3.6 Izolace, obklady a ochrana povrchu spodní stavby

Mostní opěry budou obsypány vhodnou nenamrzavou zeminou (hutnění a úprava dle ČSN 73 6244 a TKP) a s ohledem na výskyt spodní vody chráněny v místech styku se zeminami (resp. 0,2 m pod úrovní upraveného terénu) izolací ve skladbě:

### **1xALP+2xALN+geotextilie (600 g/m<sup>2</sup>)**

Bude zajištěna její celistvost, nepropustnost, dobrá odolnost proti mechanickému namáhání a přilnavost ke konstrukci. Bude zajištěno její odvodnění a vyloučeno stékání vody po konstrukci. Pracovní spáry musí být ošetřeny přetmelením do drážky nebo chráněny nataveným izolačním páskem.

Viditelné plochy nebudou opatřeny sjednocujícím nátěrem.

#### **4.3.7 Odvodnění za opěrami**

Pod přechodovými oblastmi na podkladní beton bude provedeno odvodnění drenáží z PE trubky **DN 150 mm** (trubka bude perforovaná min na 2/3 povrchu), která bude vedena podél rubu opěry v příčném sklonu min. 3,0 %. Tato drenáž bude vyvedena skrz dík opěr před jejich líc v chrániče **DN 180 mm**.

#### **4.3.1 Přechodové oblasti**

Přechodové klíny délky 1,75 m budou provedeny na šířku vozovky. Navrženy jsou z betonu **MCB**. Přechodové klíny jsou uloženy na hutněném zásypu.

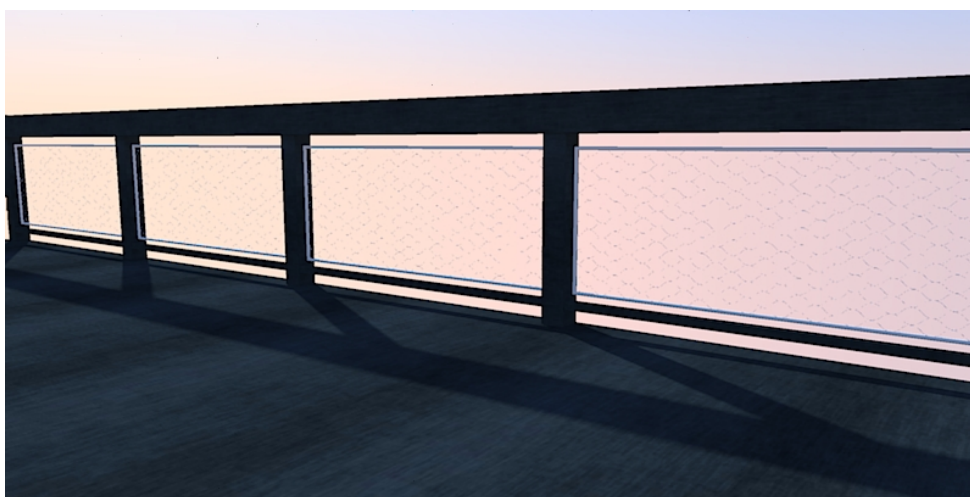
### **4.4 Vybavení mostu**

#### **4.4.1 Zábradelní svodidla**

Nejsou.

#### **4.4.2 Zábradlí**

Na nosnou konstrukci bude osazena výplň mostního zábradlí s ze sítě z nerez lanek.



100mm nad povrch mostovky bude umístěna vodící tyč jakl 40x40x4.

Obdobně řešeno bude zábradlí osazeno na dřívky křídel a za mostem vpravo na samostatné betonové patky pro náhradu za stávající zádržný systém.

Pod madlem zábradlí bude probíhat osvětlení chodníku a cyklostezky.

#### 4.4.3 Schodiště, dlažba

Objekt nebude neopatřen revizním schodištěm.

Koruna zemního tělesa před a za mostem, tam kde to územní podmínky dovolují, bude rozšířena. Podél OP6 bude terén zpevněn **kamennou dlažbou do betonu tl. 0,35 m (0,25 m kamenná dlažba + 0,10 m beton)** lemovanou chodníkovým obrubníkem. Spárování dlažby bude provedeno maltou s odolností XF4.

#### 4.4.4 Mostní odvodňovače a rigoly

Odvodnění stezky je zajištěno příčným a podélným sklonem mostovky do odvodňovačů vyústěných na terén.

#### 4.4.5 Úpravy pod mostem

Dno bude ponecháno stávající bez zásahu. V rozsahu stavebních prací ve svahu koryta toku bude provedeno kamennou rovinou s vyklínováním pro ochranu spodní stavby a také jako ochrana proti erozi pod přesahující částí nosné konstrukce v poli 2.

Rovnanina je navržena v toku a na levém břehu z kamene 250kg/ks ukončena patkou 250-500kg/ks a na lici OP6 z kamene 150kg/ks.

Na straně polikliniky před ppo bude terén upraven umístěním praného kameniva na podsyp ze ŠP. Mezi nájezdem ze stávající stezky na lávku bude prostor osázen trvalkami, které nebudou bránit rozhledu.

#### 4.4.6 Vstupy, poklopy, dveře

Nejsou.

#### 4.4.7 Elektroinstalace, hlásič náledí

Nejsou.

#### 4.4.8 Ochrany dle ČSN 73 6223

Nejsou.

#### 4.4.9 Převáděné inženýrské sítě

SO 411 VEDENÍ VYSOKÉHO NAPĚTÍ EG.D

SO 432 VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

SO 461 SDĚLOVACÍ VEDENÍ INTERNET 2000

SO 462 SDĚLOVACÍ VEDENÍ VODAFONE

SO 463 SDĚLOVACÍ VEDENÍ ZLÍN NET

SO 464 KAMEROVÝ DOHLEDOVÝ SYSTÉM

SO 501 HORKOVOD

#### 4.4.10 Protihlukové clony

Nejsou.

#### 4.4.11 Stálé zařízení

Mostní objekt **nebude** opatřen stálým zařízením.

#### 4.4.12 Revizní zařízení

Nejsou.

#### **4.4.13 Tabule s letopočtem**

Na křídle 1P bude zaznamenán na tabulku letopočet výstavby mostu.

#### **4.4.14 Jiná zařízení**

Most bude opatřen 2x tabulkou s ev. č. mostu a názvem toku.

#### **4.4.15 Geodetická sledování**

Nejsou potřeba.

### **4.5 Statické a hydrotechnické posouzení**

Statické posouzení je přiloženo k PD.

### **4.6 Cizí zařízení na mostě**

Nebude osazeno.

### **4.7 Řešení protikorozní ochrany, ochrany konstrukcí proti agresivnímu prostředí a bludným proudům**

Korozní průzkum nebyl zpracován.

Návrh protikorozní ochrany:

Projekt mostního objektu bude dle TP 124 pro ochranu proti zvýšeným bludným proudům zabezpečen:

- a) Kombinací primární ochrany dle ČSN ISO 9690 (73 1215) a ČSN P ENV 206 (73 2403) Tab. 3 a případné sekundární ochrany dle TP 124, čl. 5.2
  - minimální krytí výztuže
  - zamezení vzniku trhlin
  - omezení použití portlandských cementů
  - dodržení povolených podílů chloridů u cementů a záměsové vody
  - používání málo elektricky vodivých přísad a příměsí do betonu
- b) Konstrukčním opatřením (C) – čl. 5.3, bez propojení výztuže a jejího vyvedení na povrch konstrukce

### **4.8 Požadované podmínky a měření sedání a průhybů**

Pro sledování chování nosné konstrukce a průběhu deformací budou na hlavní nosník umístěny v každém poli značky. Na každou podpěru budou umístěny 2 nivelační značky. Na objektu mostu tak bude osazeno celkem  $12+14ks=26ks$  nivelačních značek. Detailní umístění nivelačních značek bude před stabilizací vzájemně konzultováno stavbyvedoucím a odpovědným geodetem stavby.

**Požadavky na sledování mostních konstrukcí:**

Deformace nosné konstrukce a spodní stavby.

Časové uzly měření:

1. Při zaměření pro vypracování DSPS
2. 12 měsíců po uvedení do provozu

Požadovaná přesnost měření je  $\pm 1$  mm.



Po vyhodnocení uvedených geodetických měření budou v případě nadměrných či neočekávaných deformací po dohodě investora s projektantem specifikovány eventuální další požadavky na sledování objektu.

#### **4.9 Požadované zatěžovací zkoušky**

Projektant nepožaduje provedení zatěžovací zkoušky.

#### **4.10 Odvodnění staveniště**

Předpokládá se, že hladina spodní vody bude zasahovat do výkopových prací. V průběhu zemních prací bude srážková a podzemní voda nepřetržitě odčerpávána.

#### **4.11 Povodně a ochrana díla**

Havarijní a povodňový plán předloží zhotovitel stavby před zahájením prací. Schválené plány budou v jednom vyhotovení před zahájením stavby předány na vodohospodářský dispečink Povodí Moravy.

#### **4.12 Překládky vodních toků**

Tok nebude během výstavby přeložen.

## 5 VÝSTAVBA MOSTU

### 5.1 Postup a technologie stavby mostu

Stavební práce budou probíhat v jedné etapě. Provoz bude veden objíznými a obchodními trasami dopravním značením.

Před začátkem výstavby si je zhotovitel povinen zajistit RDS a je nutné provést stabilizaci vytyčovací sítě dle návrhu zodpovědného geodeta stavby.

V průběhu stavby mostu je nezbytný autorský dozor projektanta.

#### 5.1.1 Dokončovací práce

Při provádění prací musí být dbáno na minimalizaci zásahu do přirozeného prostředí.

Pro stavební práce budou používána pouze zařízení a nářadí v bezvadném technickém stavu.

Zásahy do koryta toku budou omezeny jen na místa provádění stavebních prací.

Provádění prací nesmí negativně ovlivnit odtokové poměry v dané lokalitě.

Používané mechanizační prostředky musí být v dobrém technickém stavu a budou dodržována maximální preventivní opatření k zabránění případným úkapům či únikům ropných látek.

Po ukončení stavebních prací budou provedeny konečné úpravy terénu a úklid. Veškerý přebytečný materiál bude odstraněn.

Dodavatel stavby je povinen dodržovat všeobecně platné normy o ochraně přírody, neznečišťovat vodní zdroj a bránit zbytečnému úhynu živočichů při stavebních pracích.

Stavba si nežádá zásah do vegetace v okolí mostu. Případné dotčené zelené plochy v bezprostředním okolí mostu budou rekultivovány, ohumusovány a osety trávou.

Součástí zemních prací je odstranění stávajících živičných krytů a podkladních vrstev vozovky.

Stavba bude realizována v co nejkratším možném čase. V rámci staveniště budou vytvořeny podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů v souladu se stávajícími předpisy v oblasti odpadového hospodářství. Také tyto prostory budou zajištěny proti vniknutí nepovolaných osob i živočichů pohybujících se potenciálně v místě stavby.

Během výstavby nesmí dojít k poškození břehů a koryta toku nad rámec nezbytných stavebních prací, ke znečištění toku stavebním odpadem a dalšími stavebními látkami nebezpečnými vodám. Závadné látky, lehce odplavitelný materiál ani stavební odpad nebudou volně skladovány na břehu vodního toku.

Správcí vodního toku – Povodí Moravy, s.p. bude v dostatečném časovém předstihu min. týden oznámeno zahájení prací, správce bude přizván k předání staveniště a ke kontrolním dnům. Do 7 dnů po ukončení prací v korytě toku mu bude toto ukončení oznámeno. Veškeré práce v korytě toku budou správcem odsouhlaseny ve stavebním deníku.

## **5.2 Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby – přístupy, přívody elektrické energie, skladovací plochy, montážní a pomocné konstrukce apod.**

### **5.2.1 Materiál pro zásyp a obsyp**

V přechodové oblasti opěr je nutno kontrolovat míru zhutnění na první vrstvě násypu v tl. max. 30 cm, a to nejméně na 3 místech ve vzdálenosti.

- max. 1,0 m za rubem opěry
- $l = 3/4$  výška zásypu za rubem opěry
- $l = 1,5 \times$  výška zásypu za rubem opěry

Míra zhutnění podloží v přechodové oblasti musí dosáhnout minimálně 95 % PS.

Míra zhutnění zásypové zeminy v celé výšce zásypu musí být zhutněna na hodnotu, požadovanou pro hutnění na pláni dle tabulky 1 a 2 TKP.

### **5.2.2 Bednění pro betonáž**

Bude předmětem výrobně technické dokumentace, kterou si zajistí zhotovitel stavby.

### **5.2.3 Betonářská výztuž**

Ve všech nově navržených stavebních částech mostů bylo uvažováno s betonářskou výztuží **B500 B** (dle ČSN 42 0139 - Nelegovaná svařitelná žebírková jakostní ocel, vhodná pro výztuž do betonu). Krytí všech prutů betonářské výztuže u jednotlivých povrchů betonu se předpokládají dle ČSN 73 6206 a dle ČSN EN 206 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 206 a směrnice TKP (tím se omezuje šířka trhlin).

Kotevní prvky a ostatní ocelové drobné doplňkové konstrukce budou provedeny z oceli **S 235**.

### **5.2.4 Beton**

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

#### Konstrukce                      betony dle ČSN EN 206+A1 a TKP 18-2

úložné prah, závěrné zídky a křídla	C 30/37 XF4+XD3
základy	C 30/37 XA3
přechodové klíny	MCB
beton pod dlažbu	C 20/25 XF3
podkladní betony	C 12/15 X0
šablony pro vrtání	C 16/20 X0

Spárování dlažby bude provedeno v tl. min. 10 mm hmotou s odolností odpovídající XF4.

#### **Úpravy povrchů:**

Všechny ostré hrany betonových konstrukcí musejí být zkoseny lištou 15/15 mm, pokud není uvedeno jinak.

Beton se po uložení musí následně ošetřovat tak, aby nedošlo ke vzniku trhlin. Pokud dojde ke vzniku trhlin, musí je zhotovitel na vlastní náklady ošetřit vhodným způsobem.

Pro provádění a kontrolu prací platí v plném rozsahu TKP vydávaných MD ČR. Pro betonářské práce platí především ustanovení ČSN EN 206.

Kategorie povrchů betonových konstrukcí pozemních komunikací - pohledové části (stojky pilířů) C2d dle TKP - kap. 18.

C2: Celoplošné vícevrstvé desky se strukturou dřeva (drátkované) zpevněné povrchově pečetivací pryskyřičnou vrstvou (na více pohledově exponovaných místech – např. boční plochy krajních trámů, pohledové plochy objektů v zastavěných oblastech apod.).

d: Pohledový beton s dále definovanými povrchovými vlastnostmi: - povrch po odbednění již nevyžaduje žádnou další úpravu, dutiny, hnízda a kaverny se nepřipouštějí;

Kategorie povrchů betonových konstrukcí pozemních komunikací – neviditelné povrchy (základy pilířů) C1a dle TKP - kap. 18.

C1: Vodovzdorná překližka nebo ocelové bednění (méně exponované pohledové plochy – např. vnitřní části propustků, malých mostů bez přístupu osob po chodnících a cestách, tunelových propojek, mostních komor a pilířů atd.).

a: Povrch s drobnými vadami – s povrchu jsou po odbednění odstraněny drobné odštěpky a přetoky, avšak není tím zeslabena krycí vrstva betonu. Větší prohlubně (kaverny, dutiny), různé otvory a nerovnosti jsou na náklady zhotovitele reprofilovány speciálními vhodnými průmyslově vyráběnými hmotami (maltami) určenými pro opravy betonu na stavbách PK. Odchytky barvy, odstínu a struktury betonu nejsou na závadu. V případě podkladů izolací proti vodě nebo zemní vlhkosti musí povrch splňovat požadavky pro příslušný izolační systém

### 5.2.5 Izolační systém

Pojízdná izolace bude provedena na nosné konstrukci v celé ploše stejně tak i na horním povrchu závěrných zídek a křídel. Vhodným technologickým postupem musí být zajištěna její celistvost, nepropustnost, dobrá odolnost proti mechanickému namáhání a přilnavost k nosné konstrukci. Musí být zajištěno její dokonalé odvodnění a vyloučeno stékání vody po nosné konstrukci.

Vlastnosti všech materiálů, použitých pro izolační systém musí být v souladu s TKP. Izolační práce musí být prováděny pouze ve vhodných klimatických podmínkách, které budou uvedeny v příslušných technologických předpisech pro provádění zvolené skladby izolačního souvrství. Povrchová vrstva mostovky musí vykazovat pevnost v odtrhu min. 1,5 MPa. Před pokládkou izolace musí být povrch mostovky očištěn a opatřen kotevním nátěrem. O průběhu prací musí být veden podrobný deník.

Zhotovitel izolačních prací zodpovídá za veškeré vady způsobené špatnou funkcí izolace.

### 5.2.6 Zábradlí, zábradelní svodidla

Povrchová úprava na částech ocelových konstrukčních prvků s krytím < 50 mm musí splňovat požadavky Technických kvalitativních podmínek staveb pozemních komunikací, kap. 19B (Příloha 19b.P5 typ III B) a ČSN EN ISO 12944.

Povrchová úprava bude v následující skladbě:

- Očištění povrchu na Sa 3
- žárově zinkované povrchy ponorem tl 70 µm
- dva nátěry dvoukomponentním epoxidem plněný lamelárními nebo vláknitými pigmenty tl. 150µm

- alifatický polyuretan tl. 60 µm, odstín dle přání investora

Celková tloušťka nátěrového systému NDFT je 210 mm, celková tloušťka Zn ponorem + nátěrový systém (NDFT) je 280 mm.

Dodavatel základního nátěru musí doložit výsledky české akreditované laboratoře o dostatečné přilnavosti na Zn povlaku a určit způsob předúpravy Zn povlaku před aplikací nátěru. U tvarově a rozměrově vhodných konstrukcí se upřednostňuje náhrada žárového stříkání ponorem v Zn lázni. Vrchní nátěr bude proveden v odstínu RAL 7016.

### **5.2.7 Možnosti připojení na napájecí a odpadní vedení a sítě**

Připojení na napájecí vedení zajistí dodavatel stavby

### **5.2.8 Skladovací a pracovní plochy**

Vzhledem k navržené konstrukci a technologii provádění nejsou nutné nadměrně velké skladovací plochy. Předběžně je navrženo využití prostoru za mostem s tím že musí být umístěno tak, aby nepřekáželo s zásobování.

### **5.2.9 Zátopová území**

Staveniště se nachází v zátopovém území.

### **5.2.10 Lešení**

Pro osazování ocelové konstrukce budou zřízeny pomocné konstrukce.

### **5.2.11 Skruže, bednění**

Bednění a skruž bude součástí VTD dodavatele bednění a skruže. Zajistí si zhotovitel.

### **5.2.12 Pažení stavebních jam**

Výkopy nebudou paženy.

Sklony svahů výkopů musejí dodržet maximální sklon výkopového tělesa v hodnotě max. 2:1 nebo 1:1 – dle materiálu ve kterém se výkop provádí.

### **5.2.13 Mostní provizoria**

Nejsou.

## **5.3 Související (dotčené) objekty stavby**

SO 001 DEMOLICE

SO 134 CHODNÍKY A CYKLOSTEZKA SE SMÍŠENÝM PROVOZEM

SO 186 PŘÍČNÝ PRÁH NA ULICI SVOBODOVA

SO 251 STAVEBNÍ ÚPRAVA PPO

SO 411 VEDENÍ VYSOKÉHO NAPĚTÍ EG.D

SO 432 VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

SO 433 NASVĚTLENÍ MÍSTA PRO PŘECHÁZENÍ

SO 461 SDĚLOVACÍ VEDENÍ INTERNEXT 2000

SO 462 SDĚLOVACÍ VEDENÍ VODAFONE

SO 463 SDĚLOVACÍ VEDENÍ ZLÍN NET

SO 464 KAMEROVÝ DOHLEDOVÝ SYSTÉM

SO 501 HORKOVOD

SO 541 REVIZNÍ A ROZVODNÝ NADZEMNÍ KOLEKTOR

SO 901 DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ

#### **5.4 Vztah k území – inženýrské sítě, ochranná pásma, omezení provozu apod.**

Na mostě se nachází inženýrské sítě.

VN

sdělovací vedení – 3 správci

kamerový dohledový systém

veřejné osvětlení

horkovod

## **6 PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ**

### **6.1 Vytyčovací údaje**

Schéma pro vytyčení mostu je zpracováno v souřadnicovém systému S-JTSK, výškový Balt po vyrovnaní.

### **6.2 Prostorové uspořádání a geometrie mostu**

Převáděnou komunikací je stezka se smíšeným provozem chodců a cyklistů. Základní šířka zpevněné vozovky je 2,50 m na lávce pak vzhledem ke stísněným poměrům 1,75 + rozšíření 0,50m + bezp. Odstup 0,25\*2 – celkem 2,75m (volná šířka). Na začátku staničení v místě nájezdu je šířka vozovky 8,66 m.

Geometrie vic. čl. 2.1.

### **6.3 Statické výpočty**

Statické posouzení je přílohou PD.

### **6.4 Hydrotechnické výpočty**

Nejsou prováděny.

## **7 ZÁVĚR**

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

### **Upozornění !!!**

<b>Tato dokumentace neslouží pro realizaci stavby.</b>
--

V dalším stupni je nutné provést podrobný statický výpočet a dynamické posouzení lávky.

Ve Zlíně, 02/ 2022

Ing. Marta Stáňová