

Stavba: **Most ev.č. 501-012 Sedliště**
Objekt:

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Úvod :

Mostní objekt převádí komunikaci II/501 přes Libáňský potok v zastavěném území obce Sedliště.

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE O MOSTU

<i>Stavba</i>	Most ev.č. 501-012 Sedliště
<i>Název mostu</i>	
<i>Stupeň proj. dokumentace</i>	PDPS
<i>Obec</i>	Sedliště
<i>Okres</i>	Jičín
<i>Kraj</i>	Královeshradecký
<i>Katastrální území</i>	Sedliště u Starých Hradů
<i>Investor</i>	Královeshradecký kraj
<i>Správce mostu</i>	SÚS Královeshradecký kraj
<i>Projektant</i>	Optima spol. s r.o. , Žižkova 738/IV 566 01 Vysoké Mýto
<i>Pozemní komunikace na mostě</i>	silnice II/501
<i>Přemostňovaná překážka</i>	Libáňský potok úhel křížení : 53,25° volná výška : cca 3,65m (podhled konstrukce nad dnem potoka)

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTĚ

<i>Charakteristika mostu</i>	Šikmý jednopolový železobetonový rám, zakládání na pilotách
<i>Délka přemostění</i>	5,989 m (kolmá 4,80 m)
<i>Délka mostu</i>	14,50 m
<i>Délka nosné konstrukce</i>	6,988 m
<i>Šikmost mostu</i>	53,25°
<i>Šířka mezi svodidlem a zábradlím</i>	8,45 m
<i>Stavební výška mostu</i>	0,475 m (v ose mostu)
<i>Šířka mezi obrubníky</i>	kolmá 7,2 m
<i>Šířka nosné konstrukce</i>	9,1 m
<i>Výška mostu¹</i>	4,14 m
<i>Výška spodní hrany konstrukce nad maximální hladinou Q_{100}</i>	1,505 m
<i>Plocha nosné konstrukce mostu</i>	59,05 m ²
<i>Zatížení mostu</i>	zatěžovací třída A dle ČSN 73 6203

3. ZDŮVODNĚNÍ MOSTU A JEHO UMÍSTĚNÍ

3.1 Účel mostu a požadavky na jeho řešení

Most o 1 poli převádí silnici č. 501 přes Libáňský potok v zastavěném území obce Sedliště. Otvor mostního objektu umožňuje převedení návrhového průtoku v potoce s požadovanou rezervou podle ČSN 73 6201.

3.2 Charakter překážky a převáděné komunikace

Trasa převáděné komunikace II/501 probíhá na mostě v pravostranném oblouku s poloměrem $R=145\text{m}$. Výškově trasa komunikace probíhá v přímé se stoupáním 1,2%.

Příčný sklon komunikace nad mostem je pravostranný se sklonem 3%. Trasa silnice č. 501 v místě křížení probíhá přibližně v úrovni terénu.

3.3 Územní podmínky

Most se nachází v intravilánu obce Sedliště. V těsné blízkosti mostu se nachází soukromé stavby. Mostní objekt je navržen v místě stávajícího mostu, který bude demolován.

¹ Výška nivelety nad dnem potoka

3.4 Geologické podmínky

Pro účely stavby a založení objektu byl proveden geotechnický průzkum (Ing. Petr Čihák 04/2009) s vrtem J1 v blízkosti mostního objektu.

Podle výsledků tohoto průzkumu podloží objektu neposkytuje dostatečně únosné prostředí pro plošné založení objektu. Most bude založen na vrtaných pilotách.

3.5 Volba konstrukce mostu

Je navržen most o 1 poli kolmé světlosti 4,8 m tak, že mostní otvor umožňuje převedení návrhového průtoku v potoce s požadovanou rezervou podle ČSN 73 6201. Založení je navrženo s ohledem na geologický průzkum na pilotách.

3.6. Popis konstrukce mostu

3.6.1 Založení mostu

Založení mostu je navrženo jako hlubinné na monolitických železobetonových pilotách z betonu C 20/25 – XA1 průměru 0,8m a délky 5,4m. Nad pilotami je vybetonován monolitický železobetonový základ z betonu C 25/30 - XF2 šířky 1,2m a výšky 0,65m.

3.6.2 Spodní stavba

Spodní stavba je tvořena svislými stěnami, vetknutými do základových pasů s navazujícími různoběžnými křídly. Na povodní straně mostu jsou navržena na obou stranách podélná křídla samostatně založená. Ve stávajícím křídle na povodní straně směrem k obci Bystřice je zabetonována betonová roura DN 400, toto křídlo bude demolováno ještě před zaražením štětových stěn a po vytažení štětovnic bude vybetonováno nové, zavěšené křídlo se stejnou rourou DN 400. Na protivodní straně mostu jsou navržena křídla zavěšená. Stěny křídel mají tloušťku 400mm a jsou navrženy z betonu C 30/37 - XF2 a výztuž z oceli B500B.

3.6.3 Nosná konstrukce

Vodorovná nosná konstrukce má konstantní tloušťku 380mm v ose mostu, příčný sklon povrchu je jednostranný 3% s protisklonem pod římsou 4%. Deska nosné konstrukce je navržena z betonu C 30/37 XF2 s betonářskou výztuží z oceli B500B.

3.6.4 Související objekty

S objektem mostu nesouvisí žádné další objekty.

3.6.5 Vztah k území (inženýrské sítě, ochranná pásma, omezení provozu)

V blízkosti prostoru mostního objektu se nacházejí následující inženýrské sítě:

Vedení vodovodního řadu – Vodohospodářská a obchodní společnost a.s.,
Jičín

Plynovod STL – RWE Distribuční služby

Nadzemní vedení nízkého napětí – ČEZ Distribuce

Před započítáním prací je nutné požádat správce jednotlivých sítí o jejich vytyčení.

3.7 Vybavení mostu

3.7.1. Odvodnění mostu

Odvodnění povrchu konstrukce mostu je provedeno pomocí samospádu a odvedení povrchové vody ze svahu do příkopů podél tělesa komunikace.

Rub spodní stavby je odvodněn drenážními troubami DN 150mm s vyvedením okolo křídel do koryta potoka.

3.7.2. Izolace

Nosná konstrukce bude opatřena celoplošnou izolací z modifikovaných asfaltových izolačních pásů. Izolace bude přetažena na svislé stěny spodní stavby, kde bude provedena její ochrana geosyntetickou drenáží.

Rubové plochy křídel a zasypané části spodní stavby budou opatřeny nátěrem Np+2xNa.

Samotná izolace se na desce mostu skládá z:

- pečetící vrstvy,
- natavovacích izolačních pásů (NAIP) tl. 5 mm.

Typ izolace a jeho certifikát je uvedený v Technologickém předpise zhotovitele. Materiál musí splnit ČSN 73 6242.

3.7.3. Přejížděvací oblasti

Přejížděvací oblasti konstrukce mostu jsou navrženy z hutněné soudržné zeminy s ID = 0,85 a kameniva tvořící podkladní klín z nesoudržné zeminy nebo štěrkopísku.

Vlastní přejížděvací oblast bude ukončena betonovým monolitickým klínem o délce 3m z mezerovitého betonu **C 12/15**.

V přejížděvací oblasti a to v místě odvodnění rubu opěr je navržena jílová vrstva těsnící dle VL. pro mosty s odvodněním rubovou drenáží.

3.7.4. Římsy, zábradlí,svodidla

Římsy na nosné konstrukci a křídlech mostu jsou navrženy z monolitického železového betonu C30/37- XF4, XD3 s vyložení 200mm přes okraj nosné

konstrukce. Na levé protivodní straně je římsa šířky 1,50 m s chodníkem. Na pravé povodní straně je římsa bez chodníku šířky 0,8 m. Římsy budou opatřeny ochranným nátěrem OS-C, římsa s chodníkem potom OS-D. Na římse vpravo, povodní strana, je osazeno ocelové zábradelní svodidlo ZSNH4/H2 se svislou výplní, kotvené na patní desky. Římsy na mostě jsou ke spodní stavbě mostu a nosné konstrukci přikotveny ocelovými kotvami vlepenými do předvrtaných otvorů. Výška římsy nad povrchem vozovky je navržena 150mm. Vnitřní hrana konstrukce římsy je ve sklonu 5:1. Konstrukce římsy je vyspádována, římsa s chodníkem je ve spádu 2,0% do vozovky, svodidlová římsa 4% do vozovky. Podél železobetonových říms na mostě je v konstrukci vozovky navržena asfaltová zálivka.

3.7.5. Dilatační závěry a dilatace

Mostní konstrukce není opatřena dilatačními závěry. Je provedeno pouze proříznutí vozovky za rubem opěr v šířce 15mm s výplní asfaltovou zálivkou.

3.7.6. Konstrukce vozovky

Konstrukce komunikace na mostě je převedena v tloušťce 95 mm, a navazuje na přilehlé úseky komunikace.

Komunikace v místě provedení její celé konstrukce má tloušťku 490 mm.

Konstrukce vozovky na mostě je navržena jako dvouvrstvá s izolační vrstvou z asfaltových izolačních pásů a pečetící vrstvou.

3.7.7. Úpravy pod mostem

Koryto potoka pod mostem bude zpevněno kamennou dlažbou 200mm do betonového lože 150mm. Rovněž budou takto opevněny části koryta před vtokem a za výtokem z mostního otvoru v délce cca 5,0m s napojením na stávající koryto. V místech napojení je v korytě navržen příčný betonový práh 0,5/0,7m.

3.7.9. Tabulky na mostě

Na konstrukci spodní stavby bude osazena tabulka s letopočtem výstavby mostního objektu. Rovněž tabulky s evidenčním číslem mostu budou osazeny na konstrukci zábradelního svodidla.

3.7.10. Terénní úpravy

Terénní úpravy zahrnují uvedení okolních ploch do původního stavu s návazností na nově navržený mostní objekt a okolní plochy.

Úprava vodního toku se provede pod mostem a v okolí s napojením na stávající koryto vodního toku.

4. POPIS MÍSTNÍCH PODMÍNEK

4.1 Poloha staveniště

Staveniště se v našem případě nachází v okolí navrhovaného mostního objektu a přilehlých komunikací. Veškeré části projektovaných úprav se nacházejí v intravilánu obce Sedliště a to v místě stávajícího objektu přes Libáňský potok.

4.2 Stávající veřejné komunikace

Stávající místní komunikace II/ 501.

4.3 Příjezdy a přístupy

Přístup na staveniště bude zabezpečen komunikací II/501.

4.4 Skladovací a pracovní plochy

Skladovací a pracovní plochy je možno umístit v těsné blízkosti navrhovaného objektu, a to na souvisejících plochách v blízkosti navrhovaného mostu.

4.5 Připojení na napájecí a odpadní vedení a sítě

Připojení na tyto potřebné sítě bude zajištěno z vlastních zdrojů dodavatelské firmy.

4.6 Objížďky

Výstavba mostu bude realizována v jedné etapě. Předpokládá se vyloučení provozu na mostě a převedení dopravy na objížděné trasy.

4.7 Provizorní lávka

Pro převedení pěšího provozu po dobu stavby a přístupu k autobusové zastávce bude po dobu výstavby vybudována provizorní lávka pro pěší na návodní straně mostu. Konstrukce lávky je navržena z dvojice válcovaných profilů I400 s podlahou z fošen tl. 60mm a dřevěným zábradlím. Rozpětí lávky je 9,0m a šířka mezi zábradlími 1,50m. Konstrukce je uložena na silničních panelech. Navazující přístupové cesty na obou březích budou zpevněny zhutněnou vrstvou šterkodrti tl. 150mm.

5. PROVÁDĚNÍ MOSTU

5.1. Vytyčení

V projektové dokumentaci je použit výškový systém BALT PO VYROVNÁNÍ (BpV), a souřadný systém S-JTSK. V těchto systémech je provedeno jak polohopisné umístění objektu tak i výškové osazení objektu v prostoru.

Body souřadného systému jsou v terénu stabilizovány body PPBP a BpV. Detailnější popis - viz. vytyčovací dokumentace akce.

5.2. Demolice

V první fázi bude demolováno malé křídlo na povodní straně mostu směrem na Bystřice, kde je chránička z betonu DN 400, poté budou zaraženy štětovnicové stěny a nakonec kompletně demolován stávající mostní objekt.

Předpokládá se v daném rozsahu ubourání opevnění vodního toku podél jeho obou stran před a za mostem. Rozsah jejich ubourání bude určen na místě po vytyčení mostního objektu.

5.3. Zemní práce

Výkopové práce zahrnují provedení zemních prací v závislosti na novém založení objektu.

Uvažuje se s pročištěním a napojením koryta vodního toku na stávající koryto.

Provedení násypu hutněného z vhodného materiálu pro těleso komunikace včetně svahování a ohumusování.

Obsypání objektu vhodným materiálem pro násyp tělesa komunikace a ohumusování svahů a úprav pod a okolo mostu.

6. POVRCHOVÉ VODY

6.1 Odvodnění staveniště

Odvodnění staveniště je nutné provést z důvodu jeho ochrany. Je nutné provést opatření proti vniku povrchových vod a srážkových vod do výkopu staveniště a do prostoru staveniště. Před a v průběhu výkopových prací a zakládání objektu bude provedeno převedení vodního toku přes staveniště jeho zatrubněním a zajímkováním pomocí nasazené tabulové jímky z nepropustného materiálu.

7. ZÁKLADOVÉ POMĚRY

7.1 Geologické poměry

Pro účely stavby a založení objektu byl proveden geotechnický průzkum (Ing. Petr Čihák 04/2009) s vrtu J1 v blízkosti mostního objektu.

Podle výsledků tohoto průzkumu podloží objektu neposkytuje dostatečně únosné prostředí pro plošné založení objektu.

7.2 Korozivita zemního prostředí

Průzkum se zaměřením na POK nebyl proveden.

7.3 Agresivita vod

Dle provedeného geotechnického průzkumu dle ČSN 73 1215 a ČSN EN 206-1 jsou veškeré vody použitelné pro betonáž všech druhů betonů bez omezení. Přehled o chemismu podzemní a povrchové vody obsahuje zpráva o provedeném geotechnickém průzkumu. Souhrnně jde o vody neagresivní.

8. POMOCNÉ KONSTRUKCE A PRÁCE

8.1 Lešení

Po dobu práci na konstrukci mostu, kde nebude osazeno ocelové mostní zábradlí, je nutné zajistit konstrukci provizorním zábradlím. Rovněž je nutné provést provizorní lešení na místech, kde není dostatečný přístup k budované konstrukci vlastní konfiguraci terénu.

8.2 Bednění a skruž

Jako bednění bude použito systémové bednění dle možností dodavatele objektu. Vlastní betonáž částí vodorovné nosné konstrukce mostu se předpokládá na pevné skruži.

8.3 Pažení

Je navrženo pažení z ocelových pažnic typu Larsen, délka nejdelší pažnice je 7,5m. Je možné použití i kratších štětovic v některých místech, ale vždy musí být splněn požadavek uložení štětovnice v zemině minimálně na délku, o kterou je z jedné strany obnažena. Při pažení je třeba dbát zvýšené opatrnosti neboť se nacházíme v těsné blízkosti inženýrských sítí, ty by měli být zajištěny proti jakémukoli posunutí.

8.4 Zajímkování

S ohledem na ochranu výkopů proti povrchovým vodám je navrženo zajímkování výkopů prostřednictvím nasazených tabulových jímek z nepropustného materiálu.

Převedení vody přes staveniště bude realizováno dočasným potrubím z dvojice ocelových trub DN 800 mm, délky 21,0 m.

9. MATERIÁL PRO STAVBU

9.1 Materiál pro zásyp a obsyp

Pro zásyp a obsyp bude použit nesoudržný snadno hutnitelný materiál, nebo zemina.

Jedná se především o místa v okolí přechodových oblastí, kde skladba materiálu je uvedena v podélném řezu mostu a okolo jednotlivých částí konstrukce spodní stavby a v násypu pod mostním objektem, kde bude provedeno jeho založení.

Pod konstrukcí přechodových klínů a v prostoru přechodových oblastí bude upravena základová spára ze štěrkopísku s mírou zhutnění tohoto štěrkopísku $ID = 0,85$.

V přechodové oblasti je rovněž navržena vrstva z jílu pro těsnění spodní stavby.

Obsyp spodní stavby musí být proveden s co nejvyšší hutností s omezením budoucího sedání v okolí mostního objektu.

9.2 Bednění pro betonáž

Bednění pro betonáž bude použito systémové bednění. Toto bednění musí splňovat jednotlivá kritéria na něj kladená. To se týká jak konstrukcí spodní stavby, tak vodorovné nosné konstrukce ale i konstrukce monolitických říms.

9.3 Ocel

9.3.1 Betonářská výztuž

Výstavby mostního objektu vyžaduje použití betonářské výztuže s označením B500B v konstrukci spodní stavby, křídel mostu a vodorovné nosné konstrukce mostu.

9.3.2 Ocel konstrukční

Ostatní ocelové konstrukční prvky jsou navrženy z ocele řady 235 s povrchovou úpravou proti vzniku koroze v tl.min 80 μm s třívrstvou ochrannou nátěrem, kvality alespoň nátěru syntetického dle TP 84. Ochrana konstrukce zábradlí je specifikována detailněji v jiné stati technické zprávy.

9.4 Beton

9.4.1 Beton dřívků opěr a křídel

Zde bude použit beton C 30/37 – XF2

9.4.2 Beton nosné konstrukce

Zde bude použit beton C 30/37 – XF2

9.4.3 Podkladní betony

Podkladní vrstvy jsou z betonu C 8/10 – XA1.

9.4.4 Přejímové klíny

Zde bude použit mezerovitý beton C 12/15.

9.4.5 Podkladní a výplňový beton

Jako podkladní a výplňový beton byl navržen beton C 8/10 – XA1.

9.4.6 Piloty

Zde bude použit beton C 20/25 – XA1.

9.4.7 Základové pasy

Zde bude použit beton C 25/30 – XF2.

9.4.8 Monolitické římsy na mostě

Zde bude použit beton C 30/37 – XF4, XD3

9.5 Zálivky a těsnění

Jako těsnění do spár, budou použity těsnící profily a tmely renomovaných firem SKW-MBT, Sika a podobně.

Dilatační spáry jsou navrženy z trvale pružných materiálů. Materiál do těchto spár bude na bázi asfaltu.

Zálivky podél říms na mostě jsou navrženy z asfaltu.

9.6 Izolace

Celoplošná izolace je z asfaltových modifikovaných pásů. Je navržen ochranný nátěr na římsách OS-C, na chodníku pak OS-D. Spodní stavby pod nosnou konstrukcí pod úroveň terénu jsou opatřeny ochranným nátěrem.

V místě přechodu konstrukce vozovky z železobetonové nosné konstrukce mostu na betonový přejímový klín bude přes tyto betonové povrchy na konstrukci izolace připevněn izolační pás s průtažností min. 30%.

Konstrukce celoplošné izolace je uvažována včetně pečutí vrstvy konstrukce betonu.

9.8 Zábradlí a svodidla na mostě

Na konstrukci římsy je navrženo ocelové zábradelní svodidlo ZSNH4/H2 (dle TP 128) s podélným madlem i podélnou výplní. Ukončení horního madla se předpokládá jeho zakončením na samostatném sloupku v rampových napojeních říms mostu.

Konstrukce svodidlového zábradlí a svodidla je navržena pro kotvení do předem předvrtaných otvorů v konstrukci římsy. Zábradelní dílec se skládá se sloupku, který se šroubuje ke konstrukci římsy a zábradelní výplně.

Svodidlové zábradlí a svodidlo je navrženo dle TP 128.

Na levé straně mostu, kde je chodník je na okraji navrženo mostní zábradlí se svislou výplní.

Skladba povrchové ochrany je navržena dle TP 84 – Protikorozní ochrana ocelových konstrukcí.

Protikorozní úprava:

- OCELOVÁ KONSTRUKCE OČIŠTĚNA NA STUPEŇ SA 2 1/2 (ČISTÝ KOV) DLE ISO 8501-1
- POSTUP PROVÁDĚNÍ NÁTĚRU MUSÍ BÝT V SOULADU S TKP KAP.19 ČÁST B
- PRO NÁTĚRY OCELOVÝCH KONSTRUKCÍ JE STANOVEN STUPEŇ KOROZNÍ AGRESIVITY C4 DLE ČSN ISO 9223. POŽADOVANA MIN. ŽÁRUKA PRO NÁTĚRY JE 5 LET A MIN. ŽIVOTNOST 15 LET.
- NÁTĚR JE NAVRŽEN PODLE TABULKY II PŘÍLOHY 19.B.P5 TKP KAPITOLA 19 ČÁST B JAKO JEDNA Z VARIANT TZPU III B:
- ŽÁROVÉ ZINKOVÁNÍ PONOREM – 70 μm
- DVOUKOMPONENTNÍ EPOXID PLNĚNÝ LAMELÁRNÍMI NEBO VLÁKNITÝMI PIGMENTY – 150 μm
- ALIFATICKÝ POLYURETAN – 60 μm
- CELKOVÁ NOMINÁLNÍ TLOUŠTKA NÁTĚROVÉHO SYSTÉMU JE 280 μm , MINIMÁLNÍ TLOUŠTKA 224 μm
- MŮŽE BÝT POUŽITA I VARIANTA III A, I B, I C TABULKY II PŘÍLOHY 19.B.P5 TKP KAPITOLA 19 ČÁST B
- KONKRÉTNÍ NÁTĚROVÝ SYSTÉM BUDE NAVRŽEN DODAVATELEM A ODSOUHLASEN PROJEKTANTEM A TDI
- NÁTĚROVÝ SYSTÉM ZÁBRADLÍ MUSÍ MÍT CERTIFIKACI PRO NÁTĚRY VHODNÉ NA ZINKOVANÝ POVRCH
- SPOJOVACÍ MATERIÁL JE ŽÁROVĚ ZINKOVÁN V TL. 45 μm
- ODSTÍN BARVY RAL URČÍ INVESTOR

9.9 Vozovka

Konstrukce vozovky na mostě je navržena s ohledem na okolní navazující úseky komunikace.

Asfaltový beton	ACO 11	tl=40mm
Spojovací postřík asfaltový	0,2 kg/m ²	
Asfaltový beton	ACO 16+	tl=50mm
Spojovací postřík asfaltový	0,2 kg/m ²	
Celoplošná izolace z asf. izol. pásů modif.		tl=5mm
Pečetící vrstva		
CELKEM		tl=95 mm

V místě napojení na komunikaci nad přechodovými oblastmi s konstrukcí vozovky a v místě rozšíření vozovky, budou vrstvy vozovky následující:

Asfaltový beton	ACO 11	tl=40mm
Spojovací postřík asfaltový	0,2 kg/m ²	
Asfaltový beton	ACP 16+	tl=80mm
Štěrkocementová malta	ŠCM	tl=170mm
Štěrkodrt'	ŠD	tl=200mm
CELKEM		tl=490 mm

9.11 Dilatační závěry a dilatační spáry

Dilatační spáry jsou zatmeleny trvale pružným tmelem a trvale pružnou vložkou. Použité materiály musí plnit požadovanou funkci z hlediska charakteru materiálu a funkčnosti.

Dilatační závěr je řešen pouze jako podpovrchový s ohledem na typ konstrukce krytu vozovky z dlažby. Je provedeno pouze proříznutí vozovky za rubem opěr v šířce 15mm s výplní asfaltovou zálivkou.

9.12 Plastbeton

V místě pod patními deskami konstrukce zábradelních sloupků je navržena vyrovnávací vrstva z drenážního plastbetonu nebo podkladní vrstva z PVC.

Drenážní plastbeton je navržen i v místě odvodnění povrchu celoplošné izolace a v místě úžlabí n.k.

9.13 Kamenná dlažba

Kamenná dlažba je navržena tl=200mm s uložením do podkladního betonu tl = 150 mm a zaspárována cementovou maltou. Dlažba je navržena pro zpevnění koryta vodního toku pod mostem i 5 m před mostem a za mostem.

9.14 Tabulky

Na mostě je osazena tabulkou s letopočtem výstavby z nekorodujícího kovu a tabulky s evidenčním číslem mostu na obou stranách mostu z hliníku.

9.15 Drenáž

Drenážní trubky jsou navrženy rovněž plastové ovšem perforované DN 150 mm pro odvodnění spodní stavby.

10. OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ ZAŘÍZENÍ

10.1 Ochranná lešení, průchody

Při provádění mostního objektu je nutné zajistit možný přechod pěších v prostoru staveniště a jeho zabezpečení.

10.2. Stálá zařízení na mostě

Na mostě nebude osazeno zařízení pro ničení.

10.3 Cizí zařízení

Na mostě není osazeno žádné cizí zařízení.

10.4 Ochranná opatření pro omezení vlivu bludných proudů

Mostní objekt je navržen bez ochrany proti PKO.

11. STATICKÉ A HYDROTECHNICKÉ POSOUZENÍ

Mostní otvor byl posouzen na převedení průtočného množství Q_{100} (viz příloha TZ). Návrhový průtok je převeden mostním otvorem s rezervou požadovanou ČSN 73 6201.

Pro upřesnění návrhu založení v dalším stupni projektové dokumentace bude nutné doplnit geologický průzkum v místě založení mostního objektu.

11.1 Zatěžovací třída

Dle ČSN 73 62 03 / 86 – změna a, b

Zatěžovací třída „A“ Silničních mostů.

11.2 Zatížitelnost mostu

Za předpokladu, že stavební stav je dobrý, je:

Normální zatížitelnost	32 t
Výhradní zatížitelnost	80 t
Výjimečná zatížitelnost	196 t

11.3 Provedené průzkumy a měření

Na konstrukci stávajícího prostoru navrženého mostního objektu bylo provedeno geodetické měření polohopisu a výškopisu v souřadném systému S-JTSK a BpV.

Byla provedena mostní prohlídka před započítím projektových prací.

Před zahájením zemních prací je nutné požádat správce podzemních vedení o jejich vytyčení.

Ve Vysokém Mýtě 08/2015

Ing. Josef Pořický