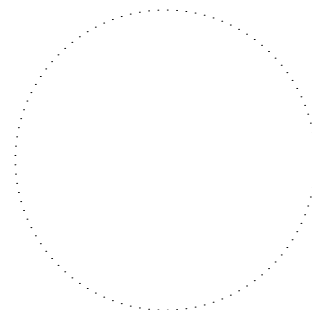


# SO 202



 <b>AdMaS</b>	<b>Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Profit centrum AdMaS</b>	
	Ústav betonových a zděných konstrukcí	VEVERÍ 95, 662 37, BRNO
	IČ: 00216305	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU : Ing. RADIM NEČAS, Ph.D.		
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT : doc. Ing. LADISLAV KLUSÁČEK, CSc.		
VYPRACOVAL : Ing. MARTIN OLŠÁK, Ing. ADAM SVOBODA		
KONTROLOVAL : doc. Ing. LADISLAV KLUSÁČEK, CSc.		
KRAJ : ZLÍNSKÝ	STAVEBNÍ ÚŘAD : KROMĚŘÍŽ	DATUM : 12/18
INVESTOR : Město Kroměříž, Velké nám. č.115, 767 01, Kroměříž		ZAKÁZK.Č. : ---
OBJEDNATEL : Město Kroměříž, Velké nám. č.115, 767 01, Kroměříž		FORMÁT : A4
AKCE : <b>Stavební úpravy lávky pro pěší ev. č. L07</b>		MĚŘÍTKO : ---
K.Ú.: KROMĚŘÍŽ [674834]		SOUBOR : ---
SO 202 - SANACE POVRCHŮ LÁVKY A RAMP		STUPEŇ : SOUPRAVA
PŘÍLOHA : TECHNICKÁ ZPRÁVA		RDS
		Č. PŘÍLOHY : C.1

# Technická zpráva

k mostnímu objektu dokumentace akce

## Stavební úpravy lávky pro pěší ev.č. L07 přes řeku Moravu v Kroměříži

### 1. Identifikační údaje mostu

- 1.1 Název stavby:** Stavební úpravy lávky pro pěší ev. č. L07 přes řeku Moravu v Kroměříži
- 1.2 Katastrální území:** Město Kroměříž [KÚ 674834]
- 1.3 Kraj / Okres:** Zlínský kraj / Kroměříž
- 1.4 Objednatel:** Město Kroměříž,  
Velké náměstí č.115, 767 01 Kroměříž
- 1.5 Investor:** Město Kroměříž,  
Velké náměstí č.115, 767 01 Kroměříž
- 1.6 Správce mostu:** Město Kroměříž,  
Velké náměstí č.115, 767 01 Kroměříž
- 1.7 Projektant mostu:** Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební,  
Ústav betonových a zděných konstrukcí  
Veveří 95, 662 37 Brno  
Odpovědný projektant: doc. Ing. Ladislav Klusáček, CSc.  
Manažer projektu: Ing. Martin Olšák
- 1.8 Křížení mostu s překážkou:** osa lávky s osou řeky Moravy  
Y=539 312,428 X=1 155 203,989
- 1.9 Úhel křížení:** 100,00 °

### 2. Základní údaje o mostě

#### 2.1 Charakteristika mostu

Druh převáděné komunikace:	lávka pro pěší
Přidružitelnost k jiným zařízením:	nepřidruženo
Překračovaná překážka:	řeka Morava
Počet mostních polí:	1
Počet mostovkových podlaží:	jednopodlažní most
Výšková poloha mostovky:	horní mostovka
Měnitelnost základní polohy:	nepohyblivý most
Doba trvání:	trvalý most

Průběh trasy na mostě:	v údolnicovém oblouku
Projektovaná zatížitelnost:	4 kN/m
Hmotná podstata:	betonový, předpjatý
Členitost hlavní nosné konstrukce:	segmentová
Výchozí charakteristika:	předpjatý pás
Konstrukční uspořádání příč. řezu:	otevřeně uspořádaný
Omezení volné výšky na mostě:	most s neomezenou volnou výškou

<b>2.2 Délka přemostění</b>	60,30 m kolmá
<b>2.3 Délka mostu</b>	75,45 m
<b>2.4 Délka nosné konstrukce</b>	62,83 m kolmá
<b>2.5 Rozpětí pole</b>	62,83 m
<b>2.6 Šikmost mostu</b>	kolmý 100,00 ‰
<b>2.7 Volná šířka mostu</b>	mezi zábradlím 3,0 m
<b>2.8 Šířka průchozího prostoru</b>	2 x 1,5 m
<b>2.9 Šířka mostu</b>	3,8 m
<b>2.10 Výška mostu nad terénem</b>	cca 6,00 m
<b>2.11 Plocha nosné konstrukce mostu</b>	$62,83 \times 3,80 = 238,75 \text{ m}^2$

### **3. Zdůvodnění mostu a jeho umístění**

#### **3.1 Účel mostu, konstrukční typ a popis konstrukce**

Most pro pěší přes řeku Moravu spolu s přilehlými upravenými chodníky zajišťuje bezpečné převedení pěší dopravy od autobusového a vlakového nádraží do obytné zástavby centra města Kroměříže.

Prostorové uspořádání mostu odpovídá navrženému konstrukčnímu typu – visutému předpjatému pásu. Most je přímý a je v proměnném podélném sklonu. Proměnný podélný sklon se směrem ke středu mostu zmenšuje až do nulové hodnoty. Volná šířka mezi zábradlím je 3,00 m, šířka mostu je 3,80 m. Příčný sklon je střechovitý o velikosti 1‰.

Nosnou konstrukci mostu tvoří visutý předpjatý pás, který je vetknut do krajních monolitických opěr. Visutý pás je tvořen z prefabrikovaných segmentů DS-L a DS-Lv. Krajiní segmenty jsou na opěrách uloženy na nevyztužených elastomerových ložiskách. Protože ložiska nejsou s nosnou konstrukcí mostu spojena, mohla se nosná konstrukce při výstavbě při předpínání od ložisek odvinout a při zatížení znovu přivinout. Toto uspořádání zmenšuje místní namáhání koncových segmentů ve vetknutí. Proto tedy i rozpětí nosné konstrukce je proměnné od 57,73 m do 63,36 m. Délka visutého pásu je 63,36 m. Průvės visutého pásu je proměnný, závisí na teplotě a velikosti zatížení. Projektovaný průvės pásu při teplotě 10°C bez proměnných zatížení byl 1,61 m. Při záporných teplotách se průvės pásu zmenšuje, naopak při vysokých kladných teplotách se průvės pásu zvětšuje.

Prefabrikované segmenty jsou 0,30 m vysoké, 3,80 m široké a 3,00 m dlouhé. Segmenty DS-Lv jsou oproti segmentům DS-L vylehčeny podlahou – kazetové vybrání spodního povrchu. Segmenty jsou nesený lanovými kabely „A“ 2×5×(3×2) lan  $\phi$  Lp 15,5 mm a předepnutý kabely „B“ 14×(3×2) lan  $\phi$  Lp 15,5 mm a kabely „C“ 4×2 lan  $\phi$  Lp 15,5 mm.

Postup výstavby lávky v roce 1984 byl zahájen betonáží koncových opěr zajištěných proti posunutí zemními kotvami. Následovalo napnutí montážních předpínacích lan – kabely „A“. Před provlečením kabelů „A“ bylo nutno na kotevní bloky osadit gumová ložiska a následně pak uložit první segmenty přímo na ložiska. Segmenty visutého pásu byly při montáži navěšeny na kabely „A“ a pomocí tažného lana byly po těchto kabelech přímo dopraveny na určené místo. Po osazení segmentů

byly protaženy kabely „B“ a „C“. Po vybetonování rýh a spár byly kabely „B“ a „C“ napnuty. Závěrem bylo osazeno zábradlí a proběhlo dokončení pochozích vrstev mostovky a uvedení mostu do provozu.

### **3.2 Charakter překážky a převáděné komunikace**

Překážku tvoří řeka Morava. Lávka po rekonstrukci má zachovanou světlost původního objektu. Průtočná výška pod lávkou bude snížena přilnutým externím kabelem o průměru 110 mm v polovině rozpětí a 380 mm u opěry. Hydrotechnické výpočty provedené Ing. Ivou Jelínkovou (povodí Moravy, vedoucí útvaru hydroinformatiky a geodetických informací) prokázaly, že toto umístění nezhorší odtokové poměry řeky Moravy pod lávkou. V případě povodně se předpokládá odstranění zábradlí a pravidelné odstraňování zachycených splavenin na lávce, zejména v místech distančních ocelových deviátorů mezi lávkou a externími kabely.

### **3.3 Územní podmínky**

Zájmové území stavby mostu se nachází v intravilánu města Kroměříž. Stavba se nachází v území nadmořské výšky kolem 191 m.n.m. ve výškovém systému Bpv. V blízkém okolí mostu se nenachází zástavba. Most převádí pěší provoz přes řeku Moravu.

Zájmové území stavby se nachází na pozemcích vedených jako ostatní plocha a vodní plocha. Stavba se bude realizovat na pozemcích ve vlastnictví města Kroměříž a Povodí Moravy, s.p. Před zahájením stavby je potřeba pozemky majetkově vypořádat.

V blízkosti stavby u opěry 1 prochází podzemní elektrické vedení společnosti E.ON. V blízkosti stavby na ulici Švabinského nábřeží prochází pod místní komunikací několik sítí, a to optický kabel společnosti CETIN, plynovod provozovatele GasNet, s.r.o., vodovod a kanalizace ve správě VaK Kroměříž, a.s. V průběhu výstavby se nepředpokládá narušení ochranného pásma těchto sítí, nicméně je potřeba brát zřetel na blízkost tohoto vedení.

Z hlediska dosavadního i budoucího využití se charakter zájmového území nemění.

### **3.4 Diagnostický průzkum mostu**

Při diagnostickém průzkumu (Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav betonových a zděných konstrukcí, Veveří 95, 662 37 Brno, Zpráva HS SR12857002, Brno, květen 2018) byly konstatovány následující závěry:

- nosná lana na návodní straně byla některá přerušena, další byla narušená hloubkovou korozi jednotlivých drátů těchto lan, po upřesněném odhadu je nutno považovat 20 nosných lan ze 30 lan na návodní straně lávky za buď zcela nefunkčních, nebo s nevyhovující spolehlivostí. V dalších částech konstrukce mají lana tohoto svazku na návodní straně korozi převážně pouze povrchovou a jsou obklopena betonem s dostatečným pH;
- nosná lana na povodní straně mají převážně korozi povrchovou, v některých profilech tato koroze přechází v důlkovou. Svazek nosných lan lze na povodní straně považovat za plně funkční k datu provedení průzkumu, nelze ho však považovat za plně funkční z dlouhodobého hlediska;
- předpínací lana (lana 2 fáze) byla plně funkční a obklopena ochranou injektáží s výjimkou úseku před opěrou 2 (levobřežní), kde v délce dvou dílců je 50% těchto lan nezainjektováno (z doby výstavby) a současně zasaženo hloubkovou korozi;

Na základě výsledků diagnostiky bylo nutné rozhodnout, že nosná lana lávky jsou přinejmenším na návodní straně silně oslabena, a že toto oslabení sice vylučuje pád konstrukce, ale neumožňuje ji

dále provozovat a využívat, a že je nutno do dalšího rozhodnutí ponechat lávku uzavřenou.

Proto po dohodě s objednatelem byl vypracován koncepční návrh zesílení konstrukce vnějšími kabely tak, aby byla zachována požadovaná únosnost a zatížitelnost konstrukce (Stráský, Hustý a partneři s.r.o., Zpráva Posouzení únosnosti a zatížitelnosti lávky přes Moravu v Kroměříži, Brno, červen 2018). Při výpočtu výchozího stavu byla uvažována i vodorovná deformace konstrukce. Dále byla provedena statická analýza, do které byly zapracovány vlivy zatížení chodců v různých polohách, teploty a vodorovné deformace podpěr. Nakonec byl proveden dynamický výpočet konstrukce.

Na základě provedené diagnostiky a následného předběžného posouzení únosnosti a zatížitelnosti lze usuzovat, že po zesílení přidáním vnějších kabelů bude mít konstrukce požadovanou spolehlivost a současně bude vyloučeno riziko náhlého selhání konstrukce.

## **4. Technické řešení stavebních úprav mostu v rámci objektu SO 202**

### **4.1 Popis konstrukce mostu**

#### **4.1.1 Mostní svršek a odvodnění**

Na mostovce lávky je nově dále uvedená skladba mostovky. Původní pochůzí vrstvy budou odstraněny. Zřídí se nový izolační systém proti vodě, odvodnění izolačního systému a nová pochůzí vrstva. Tím dojde ke konstrukčnímu zvýšení vozovky, ale při zachování původní hmotnosti. Kotevní body zábradlí budou také zvýšeny a současně budou kotvit všechny vrstvy k nosné konstrukci lávky.

Nově navržená skladba:

Cementoakrylátový těsnicí nátěr, hydroizolační	2 mm
Plastbeton vyztužený nekovovou výztuží	38 mm
Geotextilie (800 g/m <sup>2</sup> )	3 mm
Drenážní folie	5 mm
Hydroizolace	2 mm
Lepící hmota	1 mm
Extrudovaný polystyren	40 mm
Lepící hmota	1 mm
<b>Celkem</b>	<b>92 mm</b>

Odvodnění mostovky se děje podélným spádem ke středu lávky a příčným spádem k okrajům lávky. Na okrajích lávky bude provedeno měděné oplechování jak pro odvodnění hydroizolačního systému, tak pro odkápnutí vody z povrchu plastbetonu. Oplechování zajistí maximální možnou ochranu betonu lávky a původní předpínací výztuže před srážkovou vodou.

Na segmentech mostovky budou provedeny tyto sanační práce:

- Mechanická příprava podkladu + tryskání povrchu tlakem vodního paprsku. Očištění podkladu pro sanační práce i nátěr mechanicky a tlakem vodního paprsku, tlakem nutným na dosažení požadované odtrhové pevnosti. Technologie tryskání, tlak vody (100-300 MPa) pro dosažení požadované kvality očištění budou zhotovitelem ověřeny zkouškami na referenční ploše za přítomnosti stavebního dozoru. Hodnoty tlaku budou odsouhlaseny a zaznamenány do stavebního deníku.

- Reprofilace plochy sanační maltou ve dvou vrstvách do tl. 10 mm. Povrchová oprava správkovou maltou od 5 mm do 10 mm bude provedena na připravený a důsledně vodou nasycený zdrsňený podklad vykazující nerovnosti velikosti cca 5 mm. Materiál bude nanášen zednickou lžící, hladkou ocelovou stěrkou a za výztuž vtlačován štětcem. Třída R4 podle ČSN EN 1504-3,9, Metody 3.1 (3.3), 4.4, 7.1
- Příprava povrchu a ochrana výztuže při nedostatečném krytí. Mechanické odhalení sanované vložky výztuže, otryskání křemičitým pískem na stupeň čistoty Sa 2,5, ochrana bariérovým epoxidovým nátěrem bezprostředně po otryskání (ČSN EN 1504-7,9, metoda 11.2). Materiál nátěru musí splňovat všechny tři vlastnosti Tab. 1 a 3 ČSN EN 1504-7.
- Spodní a boční líce mostovky budou opatřeny difúzně otevřeným sjednocujícím nátěrem na bázi vodní disperze epoxidové pryskyřice

#### 4.1.2 Rampy

Na rampách je navržena následující nová konstrukce dvouvrstvé vozovky:

ACO 8CH	40 mm
Spojovací postřík PS-E (0,25 kg/m <sup>2</sup> )	
R-MAT	60 mm
Štěrkodrt' ŠD 0/64	150 mm
<hr/>	
<b>Celkem</b>	<b>250 mm</b>

Na zídkách ramp budou provedeny tyto sanační práce:

- Mechanická příprava podkladu + tryskání povrchu tlakem vodního paprsku. Očištění podkladu pro sanační práce i nátěr mechanicky a tlakem vodního paprsku, tlakem nutným na dosažení požadované odtrhové pevnosti. Technologie tryskání, tlak vody (100-300 MPa) pro dosažení požadované kvality očištění budou zhotovitelem ověřeny zkouškami na referenční ploše za přítomnosti stavebního dozoru. Hodnoty tlaku budou odsouhlaseny a zaznamenány do stavebního deníku.
- Reprofilace plochy sanační maltou ve dvou vrstvách do tl. 30 mm. Povrchová oprava správkovou maltou od 5 mm do 30 mm bude provedena na připravený a důsledně vodou nasycený zdrsňený podklad vykazující nerovnosti velikosti cca 5 mm. Materiál bude nanášen zednickou lžící, hladkou ocelovou stěrkou a za výztuž vtlačován štětcem. Třída R4 podle ČSN EN 1504-3,9, Metody 3.1 (3.3), 4.4, 7.1
- Ochranný a uzavírací nátěr betonové plochy typu S2 (OS-B). Bude použit na opěry, zídky ramp a podhled NK, podle ČSN EN 1504-2,9, metoda 8.3. Nátěr podle TKP 31 typ SN (OS-B) nominální tloušťky 80 µm polymerní dispersí, směsným nebo vícesložkovým polymerem EP, PUR.

## 4.2 Vybavení mostu

### 4.2.1 Zádržný systém

Na vnějších stranách obou říms je navrženo ocelové mostní zábradlí dle ČSN 73 6201.

Povrch ocelových částí musí být opatřen antikorozi ochranou dle TKP 19B a ZTKP pro stupeň korozní agresivity atmosféry C4+K8, ochranný povlak I A + I speciál a životnost nátěru nad 15 let.

V případě povodňového stavu viz povodňový plán stavby je uvažováno s odstraněním zábradlí pro umožnění volnějšího průtoku řeky přes lávku. Po dohodě s investorem a správcem lávky byl navržen systém kotvení zábradlí pro snadné odstranění uříznutím (řeznými kotouči pomocí úhlové brusky) a zároveň snadné a osvědčené upevnění zpět na lávku bez negativních vlivů na povrchové a izolační vrstvy lávky.

#### **Popis kotvení zábradlí:**

Napojení zábradlí na stávající konstrukci se provede pomocí rozšiřovacích prstenců. V současné době je zábradlí upevněno přivařením spodní pásnice k trnům, které vystupují cca 50 mm nad prefabrikované segmenty. Trny z plně kulaté oceli průměru 35 mm vystupují cca 50 mm nad horní líc prefabrikátů. Vzhledem k zamýšlenému izolačnímu souvrství je nutné prodloužit původní trny. Vlastní prodloužení se provede navařením rozšiřovacího prstence, a to tak, že prstenec se navlékne na trn a skrz vnitřní otvor se přivaří upraveným V-svarem. Trn se v místě zamýšleného svaru upraví sražením hrany a u rozšiřovacího prstence je v úrovni svaru přechod mezi vnitřními otvory rozdílných průměrů, který tvoří zkosení protilehlé strany drážky svaru. V prstenci jsou po obvodě vyvrtány 3 kanálky pro vyinjektování prostoru mezi trnem a prstencem. Pro injektáž se použije epoxidová pryskyřice. Shora se dutina v prstenci vyplní betonem. Prstenec se uzavře kruhovým víčkem s menším průměrem, než je průměr prstence, tím vznikne prostor pro koutový svar, kterým se víčko spojí s prstencem. Na víčko se přivaří plochá ocel 10/50 dl. 350 mm, která bude zesilovat spodní pásnici zábradlí. Vlastní pásnice se v úseku podepření upraví pro zhotovení 1/2V svaru, a to sražením hran, přilehlých k ploché oceli. Předpokládá se, že v případě povodní bude spodní pásnice v těsné blízkosti trnu uříznuta a po opadnutí mimořádného povodňového stavu vody následně opět přivařena. Proto se přilehlý výplet zábradlí přivaří k sousedním (ale vzdálenějším) svislým prutům a k horní pásnici. Vytvořený volný prostor přímo nad trnem a prstencem bude na výšku maximálně 120 mm.

V průběhu stavebních prací bude staveniště chráněno provizorním oplocením.

### 4.2.2 Dlažba, úprava terénu pod mostem

Pod lávkou v návaznosti na opěry bude koryto zpevněno místo stávající vegetační dlažby novou rovnatinou z lomového kamene na sucho, hmotnost prvků 200-500 kg, tloušťka prvků cca 0,3 m. Pro přístup pod lávku bude u obou opěr zhotoveno nové revizní železobetonové schodiště z betonu C25/30-XF3 šířky 1,0 m uloženo do podkladního betonu C20/25n-XF3 tl. 200 mm. Zpevnění bude zajištěno proti sesunu betonovým prahem šířky 0,4 m a hloubky 0,8 m z betonu C20/25n-XF3.

### 4.2.3 Přeložky inženýrských sítí

V blízkosti stavby u opěry 1 prochází podzemní elektrické vedení společnosti E-ON. V blízkosti stavby na ulici Švabinského nábřeží prochází pod místní komunikací několik sítí, a to

optický kabel společnosti CETIN, plynovod provozovatele GasNet, s.r.o., vodovod a kanalizace ve správě VaK Kroměříž, a.s. V průběhu výstavby se nepředpokládá přeložení ani narušení ochranného pásma těchto sítí, nicméně je během stavby potřeba brát zřetel na blízkost tohoto vedení.

#### **4.2.4 Dopravní značení**

Po provedené rekonstrukci lávky nebude před lávkou osazena žádná svislá značka.

Stavba bude probíhat za uzavřeného provozu, po dobu stavby bude osazeno provizorní dopravní značení. Doprava během výstavby je řešena v objektu SO 181 Dopravní opatření.

#### **4.5 Vytyčení mostu**

Podrobné body jsou vytyčeny v souřadnicovém systému S – JTSK. Nadmořské výšky jsou uvedeny ve výškovém systému Balt po vyrovnání (B.p.v.).

Mezní odchylky vytyčení vztažných přímek půdorysné osnovy nebo os jsou stanoveny dle ČSN 73 0420-1 a 73 0420 -2.

#### **4.6 Přesnost provádění**

Celá konstrukce bude provedena dle platných či doporučených norem ČSN a EN. Geometrické tolerance jsou uvedeny v TKP kap. 18, příloha 10.

#### **4.7 Tabulka s letopočtem**

Nebude osazena

### **5. Výstavba**

#### **5.1 Obnova pochůzných vrstev a sanace povrchů**

Během těchto prací bude provedena obnova pochůzných vrstev na lávce, nové zábradlí, sanace betonu lávky a betonů nástupních ramp, revizní schodiště pod lávkou a monitorovací systém. Zároveň bude provedeno opětovné odkrytí opěr a bude provedena důkladná hydroizolace opěr a nových kotevních bloků realizovaných během statického zajištění lávky dle výkresové dokumentace. Stavební obnovu lávky je možné provést odděleně od statického zajištění lávky, ale až po provedení statického zajištění a nejpozději do 3 let od jejího dokončení. Cílem stavební obnovy (pochůzných vrstev, povrchů) je zamezení dalšího zatékání srážkové vody do nosné konstrukce trhlinami ve stávající vozovce, které zapříčiňuje degradaci ochranného betonu kolem původních předpínacích lan a činí je dlouhodobě nespolehlivými.

V rámci Stavebních úprav mostního svršku bude odstraněn původní plastbeton v tl. 40 mm až na beton dílců. Uvolněný prostor bude vyplněn extrudovaným polystyrenem po předchozí instalaci monitorovacího systému. Na něm bude zřízena nová hydroizolace ze střešní folie, která bude chráněna drenážní folií. Nová pochůzní vrstva bude provedena z dilatovaného plastbetonu a bude od drenážní vrstvy oddělena geotextilií a separační folií viz výkres C.4 Sanace mostovky. Kotevní body zábradlí budou zvýšeny a na lávce bude osazeno nové zábradlí. Takto navržený svršek umožní vzájemné pohyby plastbetonu po lávce při změnách průhybů lávky vyvolaných teplotou, aniž by současně docházelo k jeho narušení vyvolanými smykovými pohyby a napětími.

Práce budou dokončeny sanací povrchů betonu přilehlých ramp, provedením revizního schodiště a zpevněním pod lávkou.



Realizační firma navrhne technologické postupy na veškeré stavební práce spojené s realizací stavby.

### **5.1.1 Postup výstavby – Stavební obnova lávky**

1. Odkrytí opěr
2. Izolace opěr a kotevních bloků a zpětný zásyp
3. Snesení stávajících povrchových vrstev, zábradlí,
4. Montáž nových kotevních bodů zábradlí
5. Montáž oplechování pro odvodnění hydroizolace
6. Zřízení otvorů pro senzory monitorovacího systému, kontrolních otvorů
7. Montáž výplňového polystyrenu
8. Montáž kabeláže monitorovacího systému
9. Provedení hydroizolace
10. Montáž oplechování pro odvodnění vozovky
11. Montáž drenážních a separačních vrstev
12. Položení nové pochůzí vrstvy (vozovky)
13. Montáž zábradlí na lávce
14. Sanace betonu opěr, křídel
15. Montáž zábradlí na opěrách, křídlech
16. Zhotovení asfaltových pochůzných vrstev na rampách
17. Zřízení revizního okénka

Stavba bude probíhat za úplné uzavírky provozu po lávce. Komunikace na lávce bude uzavřena tak, aby nebyl narušen plynulý provoz na přilehlých komunikacích.

Realizační firma navrhne technologické postupy na veškeré stavební práce spojené s realizací stavby.

### **5.2 Vztah k území**

Zájmové území stavby se nachází na pozemcích vedených jako ostatní plocha a vodní plocha. Stavba se bude realizovat na pozemcích ve vlastnictví města Kroměříž a Povodí Moravy, s. p. Před zahájením stavby je potřeba pozemky majetkově vypořádat.

V blízkosti stavby u opěry 1 prochází podzemní elektrické vedení společnosti E-ON. V blízkosti stavby na ulici Švabinského nábřeží prochází pod místní komunikací několik sítí, a to optický kabel společnosti CETIN, plynovod provozovatele GasNet, s.r.o., vodovod a kanalizace ve správě VaK Kroměříž, a.s. V průběhu výstavby se nepředpokládá narušení ochranného pásma těchto sítí, nicméně je potřeba brát zřetel na blízkost tohoto vedení.

Z hlediska dosavadního i budoucího využití se charakter zájmového území nemění.

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

- SO 181 Dopravní opatření
- SO 201 Statické zajištění lávky
- SO 203 Monitorovací systém

## **6. Doklady**

Návrh mostního objektu byl projednán a upřesněn na výrobním výboru, v závěru projekčních prací byla projektová dokumentace projednána se zástupci investora a správce. Všechny doklady jsou v dokladové části projektové dokumentace.

## **7. Závěrečná doporučení**

Předložená PD ve stupni RDS – Statické zajištění lávky je dokumentací opravy výjimečné visuté konstrukce, oprava samotná je rovněž navržena ne zcela běžnou technologií vnějších předpínacích kabelů s využitím náhradních kabelových kanálků a betonového sedla pro prostorové překřížení kabelů.

Při stavbě se tedy mohou vyskytnout nejasnosti či nutnosti upřesnění dílčích postupů. V těchto případech je nutno konzultovat s projektanty úpravu postupů s cílem dosáhnout v každé situaci kvalitního provedení a působení v souladu s předpoklady.

**V Brně, listopad 2019**

**kontroloval**

**Ing. Radim Nečas, Ph.D.**

**doc. Ing. Ladislav Klusáček, CSc.**