

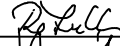
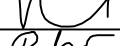
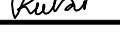


D SO 201

WY

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM : JTSK
VÝŠKOVÝ SYSTÉM : Bpv

VEDOUcí PROJEKTANT	Ing. Martin ŘEHULKA		 PRIS PROJEKČNÍ KANCELÁŘ PRIS spol. s r. o. OSOVÁ 20, 625 00 BRNO	
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. Martin ŘEHULKA			
VYPRACOVAL	Ing. Adam RUSSNÁK			
KONTROLOVAL	Ing. Jiří ŠRUBAŘ			
KRAJ: Zlínský kraj	OBJEDNATEL : město Kroměříž	DATUM	02/2022	
NÁZEV AKCE	CYKLOSTEZKA KOTOJEDY- VÁŽANY S LÁVKOU PRO PĚŠÍ A CYKLISTY		FORMÁT	A4
NÁZEV OBJEKTU	SO 201 LÁVKA		MĚŘÍTKO	
NÁZEV PŘÍLOHY:	TECHNICKÁ ZPRÁVA		ÚČEL	DÚR+DSP+DPS
			ČÍS. ZAKÁZKY	21187
			ARCHIVNÍ ČÍS.	21187_201_01_TEZ
			ČÍS. SOUPRAVY	PŘÍLOHA 1

DOKUMENTACE
DÚR+DSP+DPS

SO 201 Lávka

TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE LÁVKY.....	4
a)	Stavba a objekt číslo	4
b)	Název lávky	4
c)	Evidenční číslo	4
d)	Katastrální území, obec, kraj	4
e)	Pozemní komunikace - návrhová kategorie nebo typ příčného uspořádání místní komunikace, evidenční číslo.....	4
f)	Bod křížení - všechna křížení na délce mostu.....	4
g)	Staničení začátku úpravy, všechny podpěry, křížení a konec úpravy.....	4
h)	Staničení přemostované překážky - plavební km, drážní km, km pozemní komunikace apod.	4
i)	Úhel křížení - všech překážek	4
j)	Volná výška - podjezdu, podchodu, plavební výška	4
2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O LÁVCE.....	4
a)	charakteristika lávky	4
b)	délka přemostění.....	4
c)	délka lávky	5
d)	délka nosné konstrukce.....	5
e)	rozpětí jednotlivých polí, resp. světlost u přesýpaných konstrukcí.....	5
f)	šikmost lávky	5
g)	volná šířka lávky.....	5
h)	šířka průchozího prostoru veřejného nebo nouzového chodníku	5
i)	šířka lávky i.....	5
j)	výška lávky nad terénem	5
k)	stavební výška.....	5
l)	plocha nosné konstrukce lávky.....	5
m)	zatížení a zatížitelnosti lávky	5
3	ZDŮVODNĚNÍ STAVBY LÁVKY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ	5
3.1	Návaznost projektové dokumentace mostního objektu na předchozí dokumentaci, účel mostu a požadavky, podklady na jeho řešení.....	5
3.2	Charakter přemostované překážky - převáděné komunikace, drážního tělesa, vodního díla apod.	5
3.3	Územní podmínky.....	6
3.4	Geotechnické podmínky	6
4	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ LÁVKY	6
4.1	Popis nosné konstrukce lávky.....	6
4.2	Údaje o založení a spodní stavbě lávky	7
4.2.1	Výkopové práce	7
4.2.2	Založení mostu.....	7
4.2.3	Opěry	7

4.2.4	Křídla.....	7
4.2.5	Přechodová oblast	7
4.2.6	Izolace	8
4.2.7	Odvodnění lávky	8
4.3	Vybavení lávky	8
4.3.1	Římsy	8
4.3.2	Zábradlí	8
4.3.3	Úpravy pod mostem	9
4.3.4	Statické a hydrotechnické posouzení	9
4.3.5	Cizí zařízení na mostě/zdi	9
4.3.6	Řešení protikoroze ochrany, ochrany konstrukcí proti agresivnímu prostředí a bludným proudům	9
4.3.7	Požadované podmínky a měření sedání a průhybů - měření a monitoring	9
4.3.8	Požadované zatěžovací zkoušky	9
4.3.9	Požadavky na materiály	9
4.3.10	Povrchová úprava betonových konstrukcí	10
4.3.11	Betonářská výztuž	10
5	VÝSTAVBA LÁVKY	11
5.1	Postup a technologie stavby mostu/zdi	11
5.2	Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby - přístupy, přívody elektrické energie, skladovací plochy, montážní a pomocné konstrukce apod.	11
5.3	Související (dotčené) objekty stavby	12
5.4	Vztah k území - inženýrské sítě, ochranná pásma, omezení provozu apod.	12
6	PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ	12
a)	vytyčovací údaje	12
b)	prostorové uspořádání a geometrie mostu/zdi	12
c)	statický výpočet základů, spodní stavby, nosné konstrukce	12
d)	hydrotechnické výpočty	12
7	ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE	12

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE LÁVKY

a) Stavba a objekt číslo

Stavba: Cyklostezka Kotojedy-Vážany s lávkou pro pěší a cyklisty

Objekt: SO 102 Lávka

b) Název lávky

Lávka pro pěší a cyklisty

c) Evidenční číslo

Evidenční číslo bude přiděleno po stavbě

d) Katastrální území, obec, kraj

Kat. území: Vážany u Kroměříže

Obec: Vážany

Kraj: Zlínský kraj

e) Pozemní komunikace - návrhová kategorie nebo typ příčného uspořádání místní komunikace, evidenční číslo

Převáděnou komunikací je stezka pro pěší a cyklisty. Šířka komunikace mimo most je 3,0 m, na mostě rozšířena o bezpečnostní odstup na 3,5 m mezi hlavními nosníky.

f) Bod křížení - všechna křížení na délce mostu

Kotojedka km 0,214 97

g) Staničení začátku úpravy, všechny podpěry, křížení a konec úpravy

Opěra 1: km 0,207 72

Opěra 2: km 0,222 22

h) Staničení přemostňované překážky - plavební km, drážní km, km pozemní komunikace apod.

km 2,920 00

i) Úhel křížení - všech překážek

70°

j) Volná výška - podjezdu, podchodu, plavební výška

Neomezená volná výška.

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O LÁVCE

a) charakteristika lávky

Nová cyklostezka je navržena podél stávající komunikace III/36734 a překračuje vodní tok Kotojedku. Z tohoto důvodu je navržena lávka. Zvolena je dřevěná lávka na základě požadavku investora. Lávka je navrženo rovnoběžně se stávajícím mostem.

Spodní stavba je navržena železobetonová, uložení nosné konstrukce na elastomerových ložiscích. Kolem opěr je navrženo zpevnění z kamenné rovnaniny pro zajištění maximálně přírodního vzhledu.

Komunikace na mostě se nachází ve směrové i výškové přímé, na předpolích klesá zpět k běžné poloze cyklostezky.

b) délka přemostění

14,0 m

c) délka lávky

18,6 m

d) délka nosné konstrukce

14,96 m

e) rozpětí jednotlivých polí, resp. světlost u přesýpaných konstrukcí

14,5 m

f) šikmost lávky

Není

g) volná šířka lávky

3,5 m

h) šířka průchozího prostoru veřejného nebo nouzového chodníku

3,5 m

i) šířka lávky

4,3 m

j) výška lávky nad terénem

3,5 m

k) stavební výška

0,41 m

l) plocha nosné konstrukce lávky

61,3 m²

m) zatížení a zatížitelnosti lávky

Zatížení mostu: podle ČSN EN 1991-2 (národní příloha pro ČR), na lávku je zamezen vjezd revizního vozidla.

Zatížitelnost dle ČSN 73 6222 A Z1/2015

3 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY LÁVKY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ

3.1 Návaznost projektové dokumentace mostního objektu na předchozí dokumentaci, účel mostu a požadavky, podklady na jeho řešení

Nová cyklostezka je navržena podél stávající komunikace III/36734 a překračuje vodní tok Kotojedku. Z tohoto důvodu je navržena lávka. Zvolena je dřevěná lávka na základě požadavku investora. Lávka je navržena rovnoběžně se stávajícím mostem.

Návrh lávky je v souladu s návrhem cyklostezky.

3.2 Charakter přemostované překážky - převáděné komunikace, drážního tělesa, vodního díla apod.

Přemostovanou překážkou je vodní tok Kotojedka. Koryto v místě stavby je značně zanesené a navazuje na koryto pod mostem, které je zpevněno kamennou rovinou. Dle požadavku správce toku bude koryto pod lávkou až ke stávajícímu mostu zpevněno kamennou rovinou. Tvar koryta dle požadavku správce odpovídá korytu pod mostem.

Ostatní části koryta nebudou stavbou dotčeny. Lávka převede stoletou vodu s rezervou min 0,5 m.

3.3 Územní podmínky

Stavba se nachází v extravilánu mezi obcemi Kotojedy a Vážany.

Lávka se nachází v těsné blízkosti stávajícího mostu přes tok Kotojedka.

Přístup na staveniště je možný přímo ze silnice III/36734. V místě stavby je stávající zemědělský sjezd, který je v rámci stavby mírně posunut. Zařízení staveniště bude zřízeno v souladu se zařízeními pro celou cyklostezku. Případné použití dalších ploch je věcí zhotovitele stavby.

V místě stavby se nenachází inženýrské sítě, v blízkosti je stávající most, stavba se nachází v ochranném pásmu komunikace.

3.4 Geotechnické podmínky

Pro potřeby stavby byl proveden IGP, založení mostu je navrženo v souladu s jeho závěry.

Geologické podloží předkvarterního stáří je v posuzované oblasti tvořeno výhradně paleogenními a neogenními sedimentárními horninami v podobě jílovec a pískovce. Dané jílovité sedimenty byly zastiženy v nově provedené vrtané sondě v hloubce 8,0 m pod stávajícím terénem a hlouběji zde byl zastižen slabě zajiňovaný písek. Konzistence vysoce plastického jílu je stanovena jako pevná. Index ulehlosti zvodnělého písku je stanoven jako ulehlý. Z hlediska klasifikace dle ČSN P 73 1005 řadíme tyto zeminy do třídy F8-CH a S3-S-F a dle ČSN EN ISO 14688 je označujeme jako CI a Sa.

Kvartérní pokryv je tvořen téměř výhradně jemnozrnnými sedimenty v podobě jílovitoprachové hlíny, středně plastického prachového jílu a písčitého jílu s vrstvou nesoudržného slabě zahliněného štěrku. Z hlediska klasifikace dle ČSN P 73 1005 řadíme tyto zeminy do třídy F6-CI, F4-CS a G3-G-F a dle ČSN EN ISO 14688 je označujeme jako siCI, saCI a Gr. Konzistence těchto jemnozrnných zemi je stanovena jako tuhá a pevná. Index ulehlosti zvodnělého štěrku je stanoven jako ulehlý.

Nejsvrchnější vrstva byla v provedené sondě tvořena nehomogenní navážkou do hloubky 1,2 m pod stávajícím terénem. Hlouběji potom byla zastižena navážka charakteru štěrkovité hlíny s kousky cihlíček tuhé až pevné konzistence. Z hlediska klasifikace dle ČSN P 73 1005 řadíme tyto zeminy do třídy F1-MG a dle ČSN EN ISO 14688 je označujeme jako grSi. Vrstva navážky se bude pravděpodobně nacházet i na dalších místech posuzované plochy, avšak její mocnost bude proměnlivá.

4 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ LÁVKY

4.1 Popis nosné konstrukce lávky

Nosná konstrukce je navržena z dvojice hlavních plnostěnných nosníků z lepeného dřeva. Nosníky jsou spojeny příčníky HEB 200. Spojení je realizováno pomocí čelních desek a svorníků.

Na příčnicích jsou uloženy dřevěné podélníky, podlaha je navržena z příčných dřevěných trámů.

Nosná konstrukce je uložena na elastomerových ložiscích.

Rozpětí nosné konstrukce 14,5 m, délka 14,96 m, osová vzdálenost hlavních nosníků 3,8 m. Lávka je navržena ve směrové i výškové přímé. Příčný sklon je nulový.

Veškeré dřevěné konstrukce musí být opatřeny impregnačním a ochranným nátěrem s barevným odstínem. Ochrana a impregnace bude vhodná pro vnější konstrukce (z lepeného i rostlého dřeva) vystavené povětrnostním vlivům. Barva se předpokládá RAL 8011 oříšková hnědá. Barva musí být v rámci VTD schválena investorem. V rámci VTD bude také zpracován plán údržby lávky, včetně nátěrových hmot.

Ocelové konstrukce budou opatřeny PKO ve stupni C4+K8. Barva svrchního nátěru šedá.

4.2 Údaje o založení a spodní stavbě lávky

4.2.1 Výkopové práce

Výkopové práce spočívají v sejmutí kulturní vrstvy zeminy, bude prováděno ve vazbě na objekt cyklostezky.

Následně budou provedeny odkopy do úrovně cca 1,0 m nad základovou spárou. Z této úrovně budou vrtány mikropiloty. Sjezd k pilotážním plošinám bude zhotovitelem řešen individuálně pomocí jeřábů, případně mírnějším svahováním stavebních jam.

Po provedení mikropilot budou provedeny stavební jámy pro betonáž základů a odkopy svahů pro následné zpevnění svahů. Všechny výkopy budou nepažené svahované v maximálním sklonu 1:1.

4.2.2 Založení mostu

Založení mostu je navrženo na 2 řadách mikropilot na každé opěře. Mikropiloty jsou navrženy šikmé, ve sklonu 5° ke svislici. Délka mikropilot 7 m, délka kořene 6 m.

Mikropiloty budou provedeny z úrovně cca 1 m nad základovou spárou s hluchým vrtáním.

Mikropiloty jsou navrženy dle IGP ukončené ve vrstvě neogenního jílu.

4.2.3 Opěry

Opěry jsou navrženy železobetonové. Tvořené jsou základem, dříkem, závěrnou zídou a zavěšenými křídly. Šířka opěr je na každé straně o 100 mm širší než šířka nosné konstrukce. Toto je navrženo s ohledem na minimální vzdálenosti ložisek k okraji spodní stavby. Na každé opěře jsou navržena 2 elastomerová ložiska.

Úložný práh je navržen ve sklonu 4,0 % směrem k vodnímu toku.

Křídla jsou navržena proměnné šířky s ohledem na zajištění volné šířky. Horní část křídel je navržena z římsového betonu a má funkci obrubníku a římsy.

Závěrná zídka je navržena tloušťky 250 mm. Navržena je z římsového betonu, stejně jako horní část křídel. Příčně i podélně je vodorovně, navazuje přímo na mostovku. Spára mezi závěrnou zídou a navazující cyklostezkou bude těsněna asfaltovou zálivkou.

Za rubem opěr je navržena rubová drenáž, rub opěr bude izolován NAIP na penetrační nátěr, ochrana geotextilií 2x 300 g/m². Lícni plochy asfaltovými nátěry s ochrannou geotextilií 1x300 g/m².

4.2.4 Křídla

Na každé opěře jsou navržena zavěšená křídla. Křídla jsou navržena v tloušťce 650 mm, v horní části se zužují na 400 mm. Do betonu křídel bude vlysem do betonu vyznačen letopočet stavby. Horní část křídel je navržena z římsového betonu a má funkci obrubníku a římsy.

4.2.5 Přechodová oblast

Za rubem opěr je navržena přechodová oblast dle ČSN 73 6244. Zásypy základů před opěrrou a kolem opěr budou provedeny z kamenné rovnániny. V přechodové oblasti je navržena těsnící

vrstva z izolační HDPE folie dle článku 5.2 této normy. Folie bude z obou stran uložena v geotextilii 300 g/m² a vrstvě štěrkopísku 2x150 mm.

Zásyp nad těsnicí vrstvou bude proveden dle článku 5.4. Na rubu opěry bude proveden ochranný zásyp dle čl. 5.3, šířka ochranného zásypu je 0,6 m.

Podél opěry je navržena rubová drenáž ve sklonu 3,0 % na podkladním betonu šířky 0,3 m. Drenáž bude obsypána mezerovitým betonem. Rubová drenáž je vyústěna ve svahu na pravé straně lávky do zpevnění kamennou rovnatinou.

Vzhledem k výšce přechodové oblasti cca 2,6 m není navržena přechodová deska.

4.2.6 Izolace

Rub opěr je izolován NAIP na penetrační nátěr a chráněn 2 vrstvami geotextilie (2x300 g/m²). Tato izolace je přetažena na křídla na délku 0,5 m. Izolace je navržena do úrovně 200 mm pod upravený terén. Izolace líce, boků opěr a zbytku křídel je navržena pomocí Alp+2xAln, ochrana 1 vrstvou geotextilie 300 g/m². Izolace na líci budou vytaženy 200 mm pod úroveň upraveného terénu.

Izolace pracovních a dilatačních spár bude provedena dle detailů ve výkresové dokumentaci, případně dle příslušných vozových listů.

Výše uvedená ochranná geotextilie musí splňovat parametry stanovené TP 97:

$m > 300 \text{ g.m}^{-2}$,

tl. $> 3 \text{ mm}$ po stlačení,

min. propustnost $k > 0.001 \text{ m.s}^{-1}$,

CBR $> 4 \text{ kN}$ (odolnost proti protlačení EN 12 236),

pevnost v tahu $> 10 \text{ kN.m}^{-1}$

4.2.7 Odvodnění lávky

Nosná konstrukce je odvodněna volně do koryta, mezi prvky jsou navrženy mezery pro volný odtok vody.

Voda na předpolích je svedena do skluzů z kamenné dlažby šířky 500 mm. Skluzy jsou zaústěny do vývařiště z lomového kamene s proštěrkováním. Provedení skluzů i vývařiště musí být přírodě blízké, bez obvodových obrubníků.

4.3 Vybavení lávky

4.3.1 Římsy

Funkci říms na nosné konstrukci plní hlavní nosníky.

Na opěrách funkci říms plní horní části křídel, které jsou navrženy z římsového betonu, stejný beton je navržen také pro závěrnou zídku. Římsy na opěrách musí být provedeny v přímé návaznosti na hlavní nosníky, bez směrových odskoků. Veškeré hrany budou zkoseny 15/15. Povrch říms bude opatřen nátěrem S3.

Horní povrch říms je příčně vodorovně, podélně ve sklonu komunikace.

Do říms na opěrách je kotveno mostní zábradlí.

4.3.2 Zábradlí

Funkci zábradlí na lávce plní madlo kotvené do hlavních nosníků.

Na předpolích navazuje ocelové mostní zábradlí se svislou výplní. Madlo na předpolí a na nosné konstrukci na sebe přímo směrově a výškově navazují. Madlo obou zábradlí bude dřevěné, či

dřevem obložené shodného tvaru. Zábradlí na předpolích bude tvořeny uzavřenými trubkovými profily. Výška zábradlí nad vozovkou bude 1,3 m, stejně vysoko je i madlo na NK.

Paní desky zábradlí budou přizpůsobeny šířce římsy, projekt předpokládá atypické trojúhelníkové patní desky.

4.3.3 Úpravy pod mostem

Koryto v místě stavby je značně zanesené a navazuje na koryto pod mostem, které je zpevněno kamennou rovnaninou. Dle požadavku správce toku bude koryto pod lávkou až ke stávajícímu mostu pročištěno a zpevněno kamennou rovnaninou. Tvar koryta dle požadavku správce odpovídá korytu pod mostem.

Ostatní části koryta nebudou stavbou dotčeny. Lávka převede stoletou vodu s rezervou min 0,5 m.

Kolem opěr bude provedeno zpevnění z kamenné rovnaniny s proštěrkováním. Sklony svahů jsou navrženy v maximálním sklonu 1:1,5. Terén pod mostem bude nastrmen pro návaznost na cyklostezku. Tloušťka zpevnění je min 500 mm. Před a za mostem jsou na levé straně cyklostezky navrženy skluzy z kamenné dlažby s kamenným vývařištem.

4.3.4 Statické a hydrotechnické posouzení

Statické posouzení je obsahem vlastní přílohy. Průtočný profil převede stoletou vodu s rezervou 0,5 m.

4.3.5 Cizí zařízení na mostě/zdi

Není.

4.3.6 Řešení protikoroze ochrany, ochrany konstrukcí proti agresivnímu prostředí a bludným proudům

Stavba se nenachází v lokalitě ohrožené bludnými proudy. Navržena je primární a sekundární ochrana, bez požadavku na provaření výztuže a bez požadavku na měření vlivu bludných proudů.

4.3.7 Požadované podmínky a měření sedání a průhybů - měření a monitoring

V průběhu stavby budou probíhat běžné měření pro ověření provedení nových konstrukcí. Měření sedání nejsou vzhledem k typu nosné konstrukce požadovány.

4.3.8 Požadované zatěžovací zkoušky

Nejsou.

4.3.9 Požadavky na materiály

Ve všech částech spodní stavby bude použita betonářská výztuž B 500B (10 505 (R)). Možno použít i ocel B 500C, resp. i jiné typy výztuží zaměnitelné s B 500B.

Krycí vrstva betonu u jednotlivých povrchů musí odpovídat hodnotě příslušné danému stupni vlivu prostředí.

Betonové konstrukce budou zhotoveny a ošetřovány dle schválených technologických postupů, s respektováním TKP 18, zvláště přílohy P10 a ZTKP. Pro veškeré betonářské práce platí TKP kap. č.18 a příslušné normy, na které se tyto TKP odvolávají. Tyto předpisy stanovují požadavky na složky betonu, jeho výrobu, průkazní zkoušky, dopravu, ukládání, zhutňování a ošetřování.

Pro jednotlivé konstrukční části mostu byly stanoveny třídy betonů a stupně vlivu prostředí (svp) podle TKP kap.18 a v souladu s ČSN EN 206 takto:

BETONY

Beton jednotlivých konstrukčních částí: beton typový dle ČSN EN 206:

Podkladní betony	C12/15	- X0
Základy	C25/30	- XC2, XD2, XF3
Spodní stavba	C30/37	- XC2, XD1, XF2
Římsový beton (křídla, ZZ)	C30/37	- XC4, XD3, XF4

Ocelové části NK

Příčníky - HEB 200	S 355	C4+K8
--------------------	-------	-------

Dřevěné části NK

Hlavní nosníky	GL 24h
Podélníky	D 30
Podlaha	D 30

4.3.10 Povrchová úprava betonových konstrukcí

Minimální požadavky na kvalitu povrchů:

Aa - všechny neviditelné plochy

Cd - všechny viditelné plochy

A	Nehoblovaná prkna na sraz.
a	S povrchovými drobnými vadami, které jsou po odbednění odstraněny – drobné odštěpky a přetoky, které nezeslabují krycí vrstvu betonu. Větší prohlubně jsou na náklady zhotovitele reprofilovány speciálními sanačními maltami. Drobné barevné odchylky nejsou na závadu.
C	Překližka nebo ocelové bednění.
d	Pohledový beton bez dále definovaných povrchových vad. Povrch po odbednění již nevyžaduje žádnou další úpravu. Připouští se sražení hran, žebírek (ze spár mezi prkny) a zatmelených míst prostupů rádlovacích tyčí přebroušením vysokootáčkovou bruskou se vzduchem chlazeným diamantovým kotoučem, na náklady zhotovitele. Povrchy musí být souosé, jednotné, uzavřené, rovné a bez větších pórů; max. hloubka pórů může být 5mm a průměr 10 mm. Povrchy musí mít jednotné barevné tónování všech pohledových ploch.

4.3.11 Betonářská výztuž

Ve všech částech konstrukce lávky bude použita betonářská výztuž z oceli B 500B. Stykování výztuže bude prováděno přesahem dle ČSN EN 1992-1-1. Krycí vrstva betonu u jednotlivých povrchů musí odpovídat hodnotě příslušné danému stupni agresivity prostředí dle ČSN EN 1992 1 1.

Pro jednotlivé konstrukční části mostu je navrženo následující krytí betonářské výztuže:

Základ

Minimální krytí 50 mm

Nominální krytí 60 mm

Opěry, křídla, navazující zed'

Minimální krytí 45 mm

Jmenovité krytí 55 mm

Nejmenší vnitřní průměry zakřivení dr vložek žebříkové výztuže:

Průměr vložky dr

$D \leq 16 \text{ mm}$ 4D

$D > 16 \text{ mm}$ 7D

5 VÝSTAVBA LÁVKY

5.1 Postup a technologie stavby mostu/zdi

Postup celé stavby je součástí vlastních příloh

Před zahájením stavby bude vytvořena geodetická síť pro následné měření výšky nosné konstrukce a vytyčení nových konstrukcí.

Stavba mostu bude probíhat v koordinaci s ostatními objekty stavby.

V rámci stavby bude provedeno:

- Skrývka kulturních vrstev
- Odkopy pro vrtání mikropilot
- Vrtání mikropilot
- Provádění základů, opěr
- Montáž nosné konstrukce
- Provedení křídel a říms
- Provedení vozovky
- Osazení zádržných systémů
- Úpravy kolem lávky

V rámci stavby budou prováděna předepsaná měření a jejich vyhodnocení.

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

Blíže viz souhrnná technická zpráva a předchozí kapitoly.

Stavba musí být prováděna podle platných předpisů, zejména:

ČSN 73 0202/1995 Geometrická přesnost ve výstavbě. Základní ustanovení.

ČSN 73 0210-1/1992 Geometrická přesnost ve výstavbě. Podmínky provádění.

Část 1: Přesnost osazení.

ČSN 73 0212-1/1996 Geometrická přesnost ve výstavbě. Kontrola přesnosti.

Část 1: Základní ustanovení

ČSN 73 0212-3/1997 Geometrická přesnost ve výstavbě. Kontrola přesnosti.

Část 3: Pozemní stavební objekty

ČSN 73 0212-4/1994 Geometrická přesnost ve výstavbě. Kontrola přesnosti.

Část 4: Liniové stavební objekty

ČSN 73 0212-5/1994 Geometrická přesnost ve výstavbě. Kontrola přesnosti.

Část 5: Kontrola přesnosti stavebních dílců

ČSN 73 0212-6/1993 Geometrická přesnost ve výstavbě. Kontrola přesnosti.

Část 6: Statistická analýza a přejímka

ČSN 73 0212-7/1994 Geometrická přesnost ve výstavbě. Kontrola přesnosti.

Část 7: Statistická regulace

ČSN 73 6242/2010 Navrhování a provádění vozovek na mostech pozemních komunikací

ČSN EN 13670/2010 Provádění betonových konstrukcí

5.3 Související (dotčené) objekty stavby

SO 101 - Cyklostezka

5.4 Vztah k území - inženýrské sítě, ochranná pásma, omezení provozu apod.

Řešeno v příslušných kapitolách souhrnné technické zprávy.

6 PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

a) vytyčovací údaje

Stavba bude prostorově vytyčena v systému JTSK.

b) prostorové uspořádání a geometrie mostu/zdi

Geometrie respektuje stávající stav.

c) statický výpočet základů, spodní stavby, nosné konstrukce

Statický výpočet je součástí samostatné přílohy.

d) hydrotechnické výpočty

Provedeny pro posouzení průtoku pod lávkou.

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

Lávka je navržena s ohledem na používání těmito osobami. Veškeré spáry v konstrukci jsou navrženy příčné. Dilatační spára na začátku a na konci nosné konstrukce je navržena 20 mm, maximální dilatace na 30 mm. Spáry mezi trámy mostovky průměrně 5 mm, max 10 mm.

V Brně, 3/2022

Ing. Adam Russnák