

D-102-1 TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. VŠEOBECNÁ ČÁST

1.1. Identifikační údaje zakázky

Název akce :

OPRAVA MOSTU ev.č 01-48-c-M03 přes potok Zacharka na ulici Na Hrázi v Kroměříži
objekt 101 - DOPRAVNÍ OBJÍŽDKA

Katastrální území : Kroměříž (okres Kroměříž); 588296

Obecní úřad : Město Kroměříž

Okres : Kroměříž

Kraj : Zlínský

Správce toku : POVODÍ MORAVY s.p. ,

Tok : potok Zacharka

Správce objektu : Město Kroměříž,
Velké náměstí 115
767 01 Kroměříž

IČO: 00287 351

DIČ: není plátce DPH

Investor : Město Kroměříž

Projektant : Doc. Ing.Jan Tomek,CSc., 635 00 Brno, Filipova 11, IČO 12181218,

Zpracoval : Doc. Ing.Jan Tomek,CSc.

Stupeň dokumentace :

Dokumentace pro stavební povolení (DSP)

Předpokládaný dodavatel : bude určen ve výběrovém řízení.

1.2. Podklady

Projekt je zpracován na základě požadavků zadavatele Město Kroměříž, Velké náměstí 115, 767 01 Kroměříž dle Objednávky Odboru služeb MěÚ KM č.166 ze dne 6.6. 2013.

Zpracování projektu je dle platných ČSN, typových podkladů a směrnic.

Investor předal projektantovi identifikační údaje, mostní list, schéma z ML, HMP z roku 2012 a zadávací podmínky pro PD. Na objednávku projektanta byla vyžádána vyjádření všech dotčených osob a provedeno geodetické zaměření. Součástí stavby je úprava vozovky v délce cca 5 m před mostem a v délce 5 m za mostem.

1.3. Základní údaje o stavbě

Stavba se nachází na okraji města Kroměříž místní část Hráza, ulice Na Hrázi a most převádí místní komunikaci č.48 přes potok Zacharka.

Rok výstavby mostu není znám, délka přemostění 3,00 m, celková šířka 11,80 m, volná šířka 11,20 m, šířka mezi zvýšenými obrubami 10,20 m, plocha mostu 97,49 m², úhel křížení 84,1g.

Jedná se o šikmý , levá šikmost, o jednom poli. Nosná konstrukce je tvořena monolitickou ŽB deskou, proměnného tvaru v příčném směru s římsou.

Klasifikační stupeň stavebního stavu - podle hlavní prohlídky v roce 20012:

- nosná konstrukce : V – špatný;
- spodní stavba : VI – velmi špatný.

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

- 1.1 Stavba : **OPRAVA MOSTU ev.č 01-48-c-M03**
- 1.2 Název mostu : **most ev.č 01-48-c-M03 přes potok Zacharka na ulici Na Hrázi v Kroměříži**
- 1.3 Katastrální obec, obec: Kroměříž (okres Kroměříž); 588296
- 1.4 Okres : Kroměříž
- 1.5 Kraj : Zlínský
- 1.6 Objednavatel : Město Kroměříž, Velké náměstí 115,767 01 Kroměříž
- 1.7 Investor : Město Kroměříž, Velké náměstí 115,767 01 Kroměříž
- 1.8 Správce mostu : Město Kroměříž, Velké náměstí 115,767 01 Kroměříž
- 1.9 Projektant : Divyp Brno s.r.o.- IČO 15530345, Doc. Ing.Jan Tomek,CSc.
- 1.10 Pozemní komunikace : MK č.
- 1.11 Překážka : potok Zacharka

1.4. Členění stavby

Stavební objekty:

Objekt D 101 – Dopravní objížďka

Objekt D 102 – Oprava mostu ev.č. 01-48-c-M03

2. TECHNICKÁ ČÁST

2.1. Příprava výstavby

V rámci přípravy zahájení stavby je nutné provést přípravu dotčeného území. Na určených plochách bude vybudováno zařízení staveniště. Před zahájením prací bude rozmístěno dopravní značení.

2.2. Popis stavby

Mostní objekt respektuje současné požadované zatížitelnosti i kategorii navrhované místní pozemní komunikace.

V prostoru mostního objektu bylo provedeno doplňující, podrobné geodetické zaměření. Dále bude provedena úprava svahů a dokončení úpravy svahů po provedení mostovky s novou vozovkou.

Při provádění stavby mostu bude potřebná uzávěra místní komunikace č.48 v prostoru mostu, provoz bude veden po schválené objížďce a bude zajištěna dopravním značením.

2.3. Řešení stavby

2.3.1 Dopravní objížďka SO-01

K vyznačení úplné uzavírky budou užity přenosné dopravní značky, které budou opatřeny retroreflexní folií min. tř. R 1 dle ČSN EN 12899-1.

Výškové umístění přenosného dopravního značení bude v souladu s TP 66 „Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích – II. Vydání“.

2.3.2 Mostní objekt SO-02

2.3.2.1 Mostovka

- *Po uzavření provozu na mostě se odstraní silniční svršek na mostě, tzn. vozovkové souvrství, hydroizolace, vrstva spádového betonu.
 - *Dále budou upálena ocelová zábradlí, odstraněny obruby a odrazné pruhy s římsami.
 - *Provede se demolice NK (ocelové I nosníky, výplňový beton, PZD desky).
 - *Na otevřené okraje mostu se osadí provizorní bezpečnostní zařízení.
 - *Zřízení lešení a nosné konstrukce bednění
 - * Dočištění dilatačních spár.
 - *Provedení bednění ŽB úložných prahů a NK.
 - * Položení 3x lepenka
 - * Provedení monolitické ŽB desky
 - *Betonáž desky, střešovitý sklon povrchu, T: tvrdnutí betonu 28 dnů
 - *Mostní závěry - podpovrchové překryvné plechy
 - *Položení hydroizolace
 - *Bednění a betonáž říms
 - *Osazení zábradlí
 - *Provedení nového vozovkového souvrství - vozovka
 - *Úprava, ošetření a nátěr zábradlí
 - *Provedení pružných zálivek a dilatací
 - *Provedení ochranných nátěrů říms
 - *Provedení a osazení dopravních značení, označení mostu
- *prohlídka stavby- odkryté povrchy

2.3.2.1 Spodní stavba

- *Odkop přechodových klínů
- *Odkrytí závěrných zídek, křídel
- *Odbourání dřívku opěr pro zřízení ŽB úložných prahů
- *Odstranění degradovaných vrstev betonových povrchů (úložné prahy, opěry, křídla).
- *Výsrava zdiva opěr a křídel
- *Provedení izolace proti zemní vlhkosti, přechodový klín
- *Betonáž povrchu křídel , oprava zdiva.
- *Vyčištění koryta potoku pod mostem.
- *Zpevnění povrchu koryta potoku pod mostem a kolem křídel
- *Provedení ŽB příčných prahů a zádlažby z lomového kamene do betonu pod mostem
- *Úprava svahů kolem mostu

2.3.3 Dopravní napojení na stávající vozovku

Navržená úprava na mostě předpokládá výměnu celé konstrukce vozovky a nahrazení klasickou konstrukcí s živičnými obrusnými vrstvami s volnou šířkou 11,20 m s odraznými pruhy. Opravovaný úsek na začátku i na konci mostu se napojuje výškově na stávající místní komunikaci č.48.Napojení vozovky se provede nad přechodovými klíny.

Konstrukce vozovky je navržena dle katalogu vozovek . Minimální požadovaná hodnota modulu

přetvárnosti podloží zeminy Edef,2 je 45Mpa. V případě nižších hodnot bude nutné provést sanace podloží.

Vozovka mimo most s napojením na stávající vozovku bude mít následující úpravu:

AKMS Im, tloušťka 40 mm – obrušná vrstva
AKMS I, tloušťka 50 mm – ložná vrstva
OK II, tloušťka 80 mm
KZC I, tloušťka 150 mm
ŠP, tloušťka 200 mm
Vozovka celkem 520 mm

2.3.4 Nároky na přípravu a realizaci

Po odkrytí nosné konstrukce a spodní stavby se provede upřesňující odhad množství sanačního materiálu (rozsah, cena, množství materiálu). Provedou se kontrolní zkoušky mechanických vlastností použitých materiálů.

2.4 Zemní práce: budou odstraněny náletové porosty, odstraněna nezpevněná krajnice před mostem, odstraněn náplav v korytě potoka. Odtěžená zemina bude částečně použita při úpravě svahů, nepoužitá zemina se odveze na skládku. Provede se úprava koryta pod mostem pro zádlažbu.

2.5 Převedení toku po dobu stavby: bude zajištěno zřízením ochranných hrázek s jílovým těsněním na vtoku i výtoku a položením roury DN 300 z PVC.

2.6 Oblast za rubem opěr

Kolem opěr bude do horní úrovně provedeno obsypání se zhutněním (96% P.S.) a provedeno jílové těsnění. Dále bude proveden obsyp z nenamrzavého, nesoudržného a dobře hutnitelného materiálu, který bude hutněn po vrstvách max. 0,3 m. Na rubu opěry se osadí příčná drenáž (PVC) k odvedení prosáklé vody mimo přechodovou oblast.

Po provedení plošné drenáže, dojde k zasypání prostoru za opěrou novým materiálem – přechodovým klínem. Na něj položíme 200 mm vrstvu zhutněného štěrkopísku a na něj uložíme vozovkové souvrství.

Kolem křídla bude položena dlažba.

2.7 Mostovka: ŽB deska.

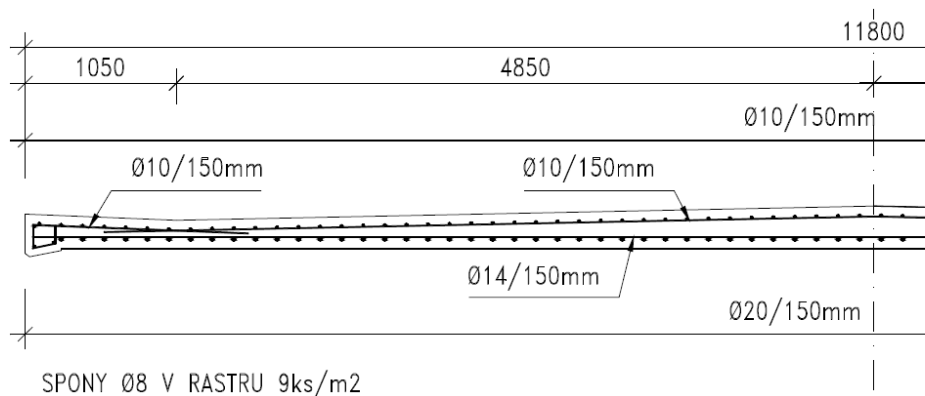
Nová nosná konstrukce je navržena jako monolitická šikmá desková konstrukce s proměnnou výškou respektující příčné spády převáděné komunikace. V rámci návrhu byla zachována stávající světlost mostního otvoru (cca 3,0 m - šikmo). Kolmé rozpětí nosné konstrukce je 3,406 m, šikmost mostu je 84,1g. Tloušťka nosné konstrukce je 0,2 ÷ 0,3 m, příčný spád na mostě je střešovitý 2,5 % s protispádem 4% v místě říms, podélný spád 0,5 %. V místech uložení je navržen koncový příčník tloušťky 0,3 ÷ 0,4 m.

Na mostě jsou navrženy oboustranné římsy šířky 0,8 m s ocelovým zábradlím výšky 1,1 m.

ŽB deska bude z betonu C30/37 (prostředí XC4XF3, konzistence S2), ocel B 500B, betonáž kontinuální bez pracovních spár a přerušení. Betonová směs bude zpracována ponornými vibrátory a povrch uhlazen vibrační lištou. Betonáž se provede v příčném sklonu (se spádovou vrstvou) pro přímé položení izolačního systému (ČSN 736242).

Vyztuž je v konstrukci uložena ve dvou směrech, které však na sebe nejsou kolmé. Hlavní ohybová vyztuž ($\Phi 20/150$ mm) je uložena rovnoběžně s okraji nosné konstrukce, rozdělovací vyztuž – příčná ($\Phi 14/150$ mm) je potom uložena rovnoběžně s osami uložení mostu.

Schéma vyztužení konstrukce je uvedeno na následujícím obrázku.



Obr. C. 6 – Skica vyztuže desky mostu (polovina konstrukce)

2.8 Římsy: jsou železobetonové z betonu C30/37 (XC3, XF3), ocel B 500B. Třmínky a podélná výztuž jsou umístěny po 100mm, kotvení římsy je betonářskou výztuží po 400 mm. Horní povrch římsy je ve spádu 4% směrem od líce, římsy jsou přesazeny přes líc NK.

*Příprava bednění a vlastní betonáž říms a odrazných pruhů. Povrch říms v příčném směru má 4 % směrem k vozovce. Na převislých koncích říms budou vytvořeny okapní nosy. Římsy budou kotveny, do odrazných pruhů se umístí rezervní PVC chránička. Bok ŽB desky bude natřen epoxidovým nátěrem.

*V místech podepření nad opěrami budou v odrazných pruzích a římsami probíhat příčné spáry, které budou utěsněny pružnou zálivkou.

2.9 Izolace: zemní plochy budou natřeny penetračním asfaltovým nátěrem a izolace je navržena těžká mostní (NAIP- jednovrstvá chráněná drenážní geotextilií).

Položí se izolační (ČSN 736242) celoplošný systém NAIP, izolace bude zatažena pod monolitické římsy.

2.10 Vozovka:

*Navržená vozovka na mostě je dvouvrstvá s těmito vrstvami:

AKMS Im, tloušťka 40 mm – obrušná vrstva dle ČSN 736121

AKMS I, tloušťka 50 mm – ložná vrstva

*Vozovka je v proměnném střešovitém příčném spádu až 2,5 % od podélné osy mostu. Na vozovce u obrubníků se vytvoří odvodňovací proužek 0,25 m.

Při pokládání vrstev vozovky se musí zabránit padání asfaltové směsi do prostoru dilatační spáry.

*Zatížení stálé vyjádřené souvrstvím vozovky v současnosti je v podstatě stejné, jaké předpokládá úprava nové vozovky.

*Vozovka mimo most s napojením na stávající vozovku bude mít následující úpravu:

AKMS Im, tloušťka 40 mm – obrušná vrstva dle ČSN 736121

AKMS I, tloušťka 50 mm – ložná vrstva

OK II, tloušťka 80 mm

KZC I, tloušťka 150 mm

ŠP, tloušťka 200 mm dle ČSN 736126

*Mostní závěry jsou navrženy jako podpovrchové, přímé překrytí dilatační spáry. Přejechod z mostní konstrukce na přechodový klín bude překrytý asfaltovým pásem a živičný kryt bude prořezán spárou, která bude vyplněna trvale pružnou zálivkou z modifikovaného asfaltu.

Izolace mostovky

*Položí se izolační (ČSN 736242) celoplošný systém NAIP (lze použít i izolaci stříkanou), izolace bude zatažena pod monolitické římsy. Izolace bude přetažena přes rub opěr.

2.11 Sanace, ochrana povrchů

Úprava podhledu mostovky – spodní povrch desky bude opatřen ochranným nátěrem. Provede se sanace povrchu opěr a křídel, popř. vyspravení zdiva opěr a křídel.

2.12 Oprava spodní stavby

Po odkrytí závěrných zídek a rubů opěr se provede ošetření povrchů živičným nátěrem.

Všechny obsypané betonové plochy budou opatřeny izolačními nátěry 1xNp+2xNa a budou překryty ochrannou geotextilií .

Oprava kamenných konstrukcí opěr a křídel obsahuje následující práce:

- vyhloubení výkopů pro zhotovení příčných prahů a jejich betonáž
- provedení zádlazby z lomového kamene do betonu v prostoru pod mostem
- odbourání dřívku opěr pro zřízení ŽB úložných prahů
- výsrava zdiva opěr a křídel
- odstranění poškozené betonové vrstvy zdiva křídel
- čištění zdiva a spár
- ošetření povrchu původních spár
- lokální obnovení spárování zdí
- hloubkové spárování, injektáž
- popř. nové vyzdění zdiva
- odvoz vybouraného materiálu včetně skládky

Spárování zdiva

a) Spárování současného zdiva (min. hloubka spárování za polovinu tloušťky kamenného zdiva) (viz. D102.4.5).

b) Spárování současného zdiva a urovnání jednotlivých kamenů do roviny sklonu (jedná se kameny vytlačené popř. zasunuté mimo rovinu sklonu zdi).

c) Celkové přezdění poškozeného úseku kamenné zdi.

* Horní povrch křídel bude ukončen betonovou kotvenou římsou s okapnímnosem.

Římsa musí umožňovat dilataci zdi.

* Vlastní práce musí být prováděny odborně a mají splňovat ustanovení příslušných norem s ohledem na provádění a kontrolu, zvolených technologií a použitých materiálů. Vlastní spárování doporučuji provádět do celodenní teploty + 5°C !

Pevnost malty závisí nejen na jejím složení, ale též na rychlosti zdění, teplotě, při níž zdivo tvrdne. Při zdění je nutné dodržovat řádnou vazbu stavebních kamenů a pečlivě vyplňovat ložné a styčné spáry.

Malta musí splnit tyto funkce:

- spojit jednotlivé stavební kameny v jeden celek
- přenášet zatížení z jedné vrstvy na druhou a přitom vyrovnávat místní rozdíly zatížení a roznášet soustředěné tlaky
- maltou zaplněné spáry zamezují přístup atmosférickým vlivům, tím ochraňuje zdivo před zvětráváním
- nepropustnost

Při porušení povrchového spárování zdiva dochází následně i k rychlému porušení malty i v hlubších vrstvách spáry i zdiva.

Zděné kamenné konstrukce:

Poškozené, popraskané či vydrolené spáry se řádně vysekají, plochy se tryskají tlakovou vodou a následně se vyplní reprofilační maltou s vysokou přilnavostí, pevností a vodonepropustností.

2.13 Záchytné bezpečnostní zařízení:

Během stavby je nutné zabezpečit staveniště provizorně tak, aby nemohlo dojít k pádu.

Ocelové zábradlí, které bude konstrukčně upraveno na parametry ČSN a ukotveno pomocí šroubovaných kotevních desek.

Ocelové zábradlí se svislou výplní bude dilatováno a povrchová úprava bude žárovým zinkováním. Ochrana je navržena v souladu s TKP 19 – kombinovaný povlak pro prostředí C3.

2.14 Odvodnění: povrchu vozovky je provedeno příčným a podélným sklonem vozovky mimo most.

Přitékající voda z přilehlých komunikací je podélným spádem svedena mimo most a následně do příkopy nebo koryta potoka.

Odvodnění mostu

Vozovka je ve střechovitém příčném od středu mostu a v podélném spádu. Vozovka u obrubníků v šířce 0,25 m bude sloužit jako odvodňovací proužek. Povrchová srážková voda je odváděna z mostu příčným a podélným spádem vozovky.

2.15 Úprava koryta potoku: bude provedena pod mostem, provedení je dlažba z lomového kamene do betonového lože.

Po dokončení stavebních prací se provede dosypání, urovnání a svahování dotčených ploch kolem mostního objektu a provede se zatravnění.

3. STAVEBNĚ TECHNICKÉ VLIVY

Při stavebních pracích mostního objektu nebudou prováděny rozsáhlé zemní práce.

Stavba neklade žádné velké nároky na prostor pro zemníky, případné uložení bude realizováno na přilehlých pozemcích investora.

Jako skladové plochy pro stavební materiál a vybavení lze s výhodou využít pozemky v majetku investora.

3.1 Přehled uživatelů a provozovatelů

Uživatelem i provozovatelem díla bude investor.

3.2 Geologické poměry

Geologické podmínky nebyly zjišťovány.

3.3 Ochrana přírody a krajiny

Stavební práce nemají nároky na kácení dřevin, neprovádí zásah do krajinného rázu popř. chráněných území.

3.4 Vliv stavby na životní prostředí

Zamýšlený stavební záměr je umístěn v okrajové části zastavěné území a není v rozporu s platným územním plánem obce.

Oprava mostu zlepší podstatně průjezdní poměry, upraví šířkové upořádání, tím i bezpečnost provozu, zabezpečí zatížitelnosti mostu pro účinky dopravy, navazuje na projekt úpravy komunikace.

Oprava mostního objektu bude prováděna tak, aby životní prostředí její činností nebylo dotčeno. Stavební činností nebude narušena ochrana povrchových i podzemních vod.

3.5 Vazby stavby na okolní výstavbu

Stavba mostu je realizovaná na pozemcích investora.

3.6 Předpokládaný náklad stavby

Viz. Soupis prací a rámcový rozpočet zpracovaný v projektové dokumentaci pro stavební povolení..

4. OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A BOZ

Při projektovaných pracích není ohroženo životní prostředí. Je nutno přistupovat citlivě k prostoru staveniště a nepoškozovat zeleň. Zvláštní pozornost je nutné věnovat ropnému hospodářství na stavbě a zamezit úniku ropných produktů z mechanismů.

Dodavatel stavby musí při stavbě respektovat všechny platné hygienické předpisy i předpisy o bezpečnosti práce, platné pro stavbu všeobecně i pro každé použité strojní zařízení. S těmito předpisy musí dodavatel prokazatelně seznámit své zaměstnance. Dodavatel zodpovídá za jejich dodržování.

Není provedena ochrana před účinky bludných proudů.

Při realizaci stavebního objektu je nutné dodržovat všechny platné předpisy BOZP a příslušnými ustanoveními technických norem.

5. DOTČENÉ POZEMKY

Stavba mostu je umístěna na pozemcích patřících Městu Kroměříž a překračuje vodní tok patřící pod správu POVODÍ MORAVY s.p., p.č. 3279/2..

Zařízení staveniště bude vybudováno na určených plochách ve vlastnictví investora. (viz příloha – LV mapa).

6. NÁVRHOVÉ ZATÍŽENÍ

Pro návrh konstrukce se z proměnných zatížení dopravou uvažuje pouze zatížení modelem zatížení 1 (LM1) podle ČSN EN 1991-2. Pro návrh je uvažováno zatížení pro mosty skupiny pozemních komunikací 2 (snížené hodnoty návrhových zatížení). Dynamické účinky zatížení jsou obsaženy v hodnotách zatížení.

Opravou mostu se zlepší dopravní situace pro automobilovou dopravu z hlediska bezpečnosti i funkčnosti.

Zatížitelnost podle čl. č.94,95, ČSN 736203 je :

normální $V_n = 22$ t, výhradní (jediné vozidlo) $V_r = 40$ t.

Účinky zemního tlaku jsou uvažovány podle ČSN 730037 – Zemní tlak na stavební konstrukce.

Sanací mostu a provedením mostovky ŽB desky dojde k navýšení hodnot zatížitelnosti mostu.

Upřesněné hodnoty budou určeny až po odkrytí vozovky, posouzení horních povrchů nosníků a podélných spár.

7. OBJÍZDNÉ TRASY

Není požadováno provizorní přemostění potoka v místě stavby. Předpokládaná doba výstavby cca 3 měsíce. Objízdne trasy jsou odsouhlaseny odpovědnými orgány Policií ČR. V době výstavby bude uzávěra místní komunikace v místě stavby, provoz bude veden po schválené objíždě a bude zajištěn dopravním značením.

Dopravní značení opravy silničního mostu je navrženo tak, že po dobu opravy bude most uzavřen, provoz silničních vozidel a pěší provoz bude na nezbytnou dobu výstavby přesměrován na objízdnu trasu.

8. HYDROTECHNICKÝ VÝPOČET

Navržená rekonstrukce respektuje jeho současné požadavky i parametry, a nezmenšuje plochu průtočného profilu.

9. BOURACÍ PRÁCE

zahrnují odstranění zábradlí, vodorovných vrstev vozovkové konstrukce, spádových vrstev, odstranění říms a NK, odbourání závěrných zdí. Oprava mostní konstrukce bude prováděna tak, aby životní prostředí její činností nebylo dotčeno. Vybouraný materiál bude uklizen a vyvezen na určenou skládku. Sanační činností nebude narušena ochrana povrchových i podzemních vod. Doklady o evidenci odpadu a jejich zneškodnění budou předloženy při kolaudaci stavby na OŽP Kroměříž.

Po dobu opravy mostu bude zajištěna pro pracovníky stavby nádoba na odložení komunálního odpadu a její pravidelný odvoz bude dokladován.

10. ROZPOČTOVÉ NÁKLADY

Rozpočtové náklady byly zpracovány dle ceníků stavebních prací a sborníků plánovaných cen materiálů v cenové úrovni 2013. Vzhledem k možným nepředvídaným pracím je v rozpočtu reserva 10% ZRN.

11. INŽENÝRSKÉ SÍTĚ

V okolí mostu se nacházejí tyto inženýrské sítě.(viz. Dokladová část).

-eon- podzemní a nadzemní vedení NN

-telefonica - metalický kabel

-VaK

Všechny případné inženýrské sítě je třeba před započatím prací fyzicky vytýčit, aby nedošlo k jejich poškození. Při předání staveniště zhotoviteli stavby předá investor vyznačenou polohu všech podzemních inženýrských sítí. V jejich ochranných pásmech je nutné zemní práce provádět ručně a dle pokynů jejich správce, aby se zamezilo poškození těchto zařízení příp. zdraví pracovníků zhotovitele.

V příloze Dokladová část jsou uložena vyjádření dotčených osob, která jsou pro vyhotovení stavby závazná.

12. GEODETICKÉ A MAPOVÉ PODKLADY

Geometrický plán zhotovil Ing. Rudolf Kulháněk, Ivana Vaculíková, zeměměřické práce Kroměříž, Nitranská 4066, ověřovatel Ing. Rudolf Kulháněk úředně oprávněný zeměměřický

inženýr, položka seznamu ČÚZK č.243/1995 v rozsahu podle § 13, odstavec 1 písmeno a), b) a c) zákona č.200/1994 Sb.

Měření bylo provedeno v profilech , které si stanovil objednatel prací.

Polohopisné zaměření je provedeno v S-JTSK a výškové zaměření v Bpv. (viz. Příloha E).

13. DOKLADY

Postup projektových prací a vlastní zpracování projektové dokumentace bylo pravidelně konzultováno zadavatelem stavby. Konkrétní rozsah a tloušťky vrstev budou upřesněny na základě stavebního průzkumu při odkrývacích pracích. Veškerá jednání s dotyčnými městskými orgány, správci inženýrských sítí a ostatními zainteresovanými subjekty vede projektant.

Sanace mostovky plně respektuje oprávněný požadavek investora zachovat původní vzhled mostní konstrukce i prostorovou úpravu na mostě. Vozovka i odrazné pruhy jsou prostorově řešeny dle platných ČSN.

14. ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ A POV

14.1. Dodavatelský systém

Volba dodavatele stavby bude předmětem výběrového řízení.

14.2. Zařízení staveniště

Jedná se o stavbu malého rozsahu, zařízení staveniště je zajištěno zhotovitelem.

Pro účely ZS budou využívány přilehlé plochy v těsném okolí staveniště v majetku investora.

14.3. Zajištění přívodu vody a energií

Zásobování stavby vodou i zásobování elektrickou energií bude řešeno zhotovitelem. Kapacita přípojky bude stanovena až po definitivním rozhodnutí o způsobu stavby a jejích energetických nároků na odběr.

14.4. Dopravní trasa a skládka vybouraného materiálu

Příjezd na staveniště a doprava materiálu bude po MK č.48 a nájездem na pozemky investora.

Skládka pro vybouraný materiál bude použita povolená skládka doporučená OÚ .

11.5. Popis postupu stavby

Předpokládaná délka výstavby je 3 měsíce, přesné termíny nejsou v současné době známy.

Vhodné období výstavby je od srpna do listopadu.

15. LETOPOČET

Hotové dílo doporučuji označit nápisem s udáním data výstavby.

červenec 2013

Vypracoval: Doc. Ing. Jan Tomek, CSc.