

D.1.2 SO 201 TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH:

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	2
2 DŮVOD STAVBY NOVÉHO MOSTU, PODKLADY	2
2.1 POPIS STÁVAJÍCÍHO MOSTU	3
3 NOVÝ MOST	3
3.1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU.....	3
3.2 PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ NOVÉHO MOSTU	3
3.3 SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY A INŽENÝRSKÉ SÍTĚ	3
3.4 VYTYČENÍ MOSTU, PŘESNOST VYTYČENÍ A PŘESNOST PROVÁDĚNÍ.....	4
3.4.1 Vytyčení mostu	4
3.5 POSTUP STAVBY	4
3.6 ZALOŽENÍ MOSTU	5
3.6.1 Geologie	5
3.6.2 Založení.....	5
3.6.3 Zemní práce.....	5
3.6.4 Zařízení staveniště.....	6
3.7 SPODNÍ A VRCHNÍ STAVBA	6
3.7.1 Rámová konstrukce.....	6
3.7.2 Izolace	6
3.7.3 Římsy	6
3.7.4 Silniční zachytný systém.....	6
3.7.5 Odvodnění mostu	7
3.7.6 Vozovka a zálivky.....	7
3.8 OSTATNÍ.....	7
3.8.1 Úpravy pod mostem, kolem říms na mostě a styk s novou křižovatkou.....	7
3.8.2 Pozorovací body a sledování mostu.....	8
3.8.3 Letopočet.....	8
3.8.4 Zatěžovací zkouška	8
3.9 POŽADAVKY NA MATERIÁLY A VÝROBKY	9
3.10 STATICKÝ VÝPOČET.....	9
3.11 VEŘEJNÝ PROVOZ BĚHEM STAVBY	9
4 BEZPEČNOST PRÁCE.....	10
5 PROJEDNÁNÍ	10
PŘÍLOHY:.....	10
FOTODOKUMENTACE:.....	10

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Stavba:

Název stavby: **III/4292 Milonice, most 4292-1**
Kraj: Jihomoravský
Místo stavby: Milonice
Dotčená k. ú.: Milonice
Druh stavby: Novostavba
Překážka: potok Hvězdlička

Stavebník a objednatel dokumentace:

Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje
Žerotínovo náměstí 449/3, 602 00 Brno

Zhotovitel dokumentace:

Dopravoprojekt Brno, a.s., Kounicova 13, 602 00 Brno, a. s.
ateliér 1, ředitel: Ing. Vladimír Navrátil
zodpovědný projektant: Ing. František Juráň, autorizovaný u ČKAIT pod č. 1000508
v oboru Mosty a inženýrské konstrukce tel.: 549 123 161

Stupeň PD:

Dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

2 DŮVOD STAVBY NOVÉHO MOSTU, PODKLADY

Důvod stavby nového mostu

Most ev. č. 4292-1 převádí sil. III/4292 přes potok Hvězdlička za obcí Milonice.
Most byl postaven v roce 1892 (dle údajů z mostního listu) a na základě doporučení z hlavní prohlídky mostu provedené r. 2021 rozhodl správce mostu SÚS Jihomoravského kraje o odstranění/demolici stávajícího mostu a postavení mostu nového na stejném místě.

Podklady pro zpracování dokumentace pro stavbu nového mostu:

- Objednávka SÚS Jihomoravského kraje;
- Zaměření (polohové a výškové) provedené firmou Kvadrant s. r. o., Pechova 1761, 615 00 Brno-Židenice v dubnu 2023.
- Vyjádření o existenci inženýrských sítí – Kvadrant s. r. o., duben 2023.
- Hlavní prohlídka mostu z 20. 6. 2021;
- Vlastní prohlídka mostu projektantem, přeměření základních rozměrů mostu a vyjádření správců sítí.
- Geologický průzkum provedený v dubnu 2023 firmou Geostar s. r. o.

2.1 POPIS STÁVAJÍCÍHO MOSTU

Stávající most má vzdálenost mezi obrubami cca 5,70 m, kolmá délka přemostění je 3,64 m (šikmá délka přemostění v ose komunikace je cca 4,65 m). Šikmost mostu je 67,75 g. Vozovka na mostě má střeovitý sklon. Římsy jsou dlouhé cca 9 m a na římsách je osazeno mostní zábradlí. Nosnou konstrukci tvoří 4 ocelové I-nosníky výšky 260 mm a 2 nosníky výšky 200 mm. Nosníky jsou v osové vzdálenosti cca 1,15 m. Nosníky podpírají betonovou desku, na které je asfaltová vozovka. Most nemá odvodňovače.

Výkres stávajícího mostu vychází z polohového a výškového zaměření provedené firmou Kvadrant, dále z vlastního proměření projektantem a tloušťky spodní stavby jsou převzaty z mostního listu.

Stávající most bude odstraněn (kompletně, včetně základů).

3 NOVÝ MOST

3.1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU

Charakteristika mostu:	Trvalý silniční most, železobetonový rám, založený na pilotách.
Délka přemostění:	5,823 m (kolmo 5,00 m)
Délka mostu:	12,325 m
Délka nosné konstrukce:	7,220 m
Šikmost mostu:	65,75 g
Volná šířka mostu:	6,50 m
Šířka průchozího prostoru:	most nemá chodníky
Šířka mostu:	8,10 m
Výška mostu	
nade dnem potoka:	3,025 m (v bodě křížení)
Stavební výška:	0,540 m
Plocha nosné konstrukce:	$(7,22 \times 7,60 = 54,87 \text{ m}^2)$

Zatěžovací třída: Skupina 1 dle ČSN EN 1991-2 (tab. NA.2.1) zm. Z5

3.2 PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ NOVÉHO MOSTU

Kategorie převáděné sil. III/4292 na mostě (se souhlasem správce mostu a objednatele dokumentace) bude S 6,5, to znamená šířka vozovky mezi zvýšenými obrubami (a současně mezi líci zábradelních svodidel) bude 6,50 m (tzv. volná šířka mostu). Osa sil. III/4292, je současně osou mostu a jedná se o přímku.

Niveleta na novém mostě bude totožná s niveletou na stávajícím mostě. Podélný sklon nivelety je klesání 2,6 % od sil. II/429 směrem k Uhřicím.

Z hlediska příčného řezu bude vozovka na novém mostě ve střeovitém sklonu 2,5 % k obrubám. Povrch říms bude mít sklon 4 % dovnitř mostu. Výška obruby říms 150 mm. Šířka říms 800 mm.

3.3 SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY A INŽENÝRSKÉ SÍTĚ

Stavbě mostu nebrání žádné inženýrské sítě.

Odstranění stávajícího mostu není samostatný objekt.

V době zpracování této dokumentace probíhá stavba „Silnice II/429 Bohdalice – Nesovice“. V rámci této stavby dojde k rozšíření křižovatky sil. II/429 se silnicí III/4292. Úprava křižovatky končí u stávajícího mostu. Při stavbě nového mostu se odláždění za římsami nového mostu přizpůsobí skutečnému provedení křižovatky. Na výkresu „Půdorys-nový most“ jsou hrany nově upravované křižovatky zakresleny.

3.4 VYTYČENÍ MOSTU, PŘESNOST VYTYČENÍ A PŘESNOST PROVÁDĚNÍ

Souřadnicový systém JTSK,

Výškový systém B. p. v. (Balt po vyrovnání).

Přesnost vytyčení

Řídí se ČSN 73 0420-1 „Přesnost vytyčování staveb – část 1: Základní požadavky“

ČSN 73 0420-2 „Přesnost vytyčování staveb – část 2: Vytyčovací odchylky“

Přesnost provádění

Řídí se ČSN 73 0202 „Geometrická přesnost ve výstavbě. Základní ustanovení“ (1995)

ČSN 73 0205 „Geometrická přesnost ve výstavbě. Navrhování geometrické přesnosti“

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

Část 1: Přesnost osazení“

ČSN 73 0210-2 „Geometrická přesnost ve výstavbě. Podmínky provádění.

Část 2: Přesnost monolitických betonových konstrukcí“

Kromě toho platí „Technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací“, kapitola 1 Všeobecně, Příloha č. 9 „Přesnost vytyčování a kontrola geometrické přesnosti z ledna 2017. Geometrická přesnost mostních objektů se řídí čl. 4.5, kde v tabulce 3 jsou uvedeny konstrukční části mostu a k nim odpovídající třída přesnosti. V tabulce 1 jsou pak k jednotlivým třídám přesnosti uvedeny povolené symetrické odchylky, projektant nepředepisuje zpřísnění těchto hodnot.

Pro piloty platí mezní odchylky uvedené v TKP kap. 16 – Piloty a podzemní stěny, čl. 6 „Přípustné odchylky“. Tyto mezní odchylky projektant nezpřísňuje.

3.4.1 Vytyčení mostu

Most je polohově určen osou sil. III/4292 a korytem potoka Hvězdlička. Jsou uvedeny souřadnice středu každé piloty, všech rohů základů i stojek rámu, křídel i náběhů příčle - viz „vytyčení mostu“. Na výkrese „vytyčení říms“ je uvedeno podrobné vytyčení obou říms, včetně pracovních spár.

3.5 POSTUP STAVBY

Projektant neprojektuje provádění ani postup stavby. Jedná se o jednoduchou stavbu rozsahem malého mostu. Harmonogram postupu stavby předloží zhotovitel investorovi k odsouhlasení. Dále budou uvedeny základní práce, které budou v harmonogramu zhotovitele rozpracovány a doplněny do podrobností, z kterých vyjde celková doba stavby.

- 1- Provede se osazení dopravních značek zajišťujících objížďku.
- 2- Provede se odstranění stávajícího mostu.
- 3- Zaberání se larssenové jímky.
- 4- Provede se vrtání a betonáž pilot.
- 5- Po odbourání hlav pilot se provedou základy stojek rámu.
- 6- Vybetonují se stojky a křídla po pracovní spáru, kterou tvoří spodní hrana příčle.

- 7- Nyní je možné provést úpravy (nebo jejich část) pod mostem, protože provádění pod vybetonovanou příčlí bude obtížnější.
- 8- Vybetonuje se příčel rámu, eventuálně před tím je možno provést část prací za rubem stojek.
- 9- Položí se izolace mostovky.
- 10- Provedou se veškeré úpravy za stojkami včetně přechodových klínů.
- 11- Osadí se kotvy do příčle pro kotvení říms.
- 12- Provedou se mostní římsy.
- 13- Položí se litý asfalt jako ochrana izolace mostovky
- 14- Položí se podkladní vrstvy vozovky před a za mostem.
- 15- Osadí se zábradelní svodidlo na římsách.
- 16- Osadí se silniční svodidlo za zábradelním svodidlem.
- 17- Položí se obrusná vrstva vozovky na mostě i mimo most.
- 18- Osadí se nová cedule s evidenčním číslem mostu.
- 19- Odstraní se provizorní značení a most se uvede do provozu.

3.6 ZALOŽENÍ MOSTU

3.6.1 Geologie

Geologický průzkum provedený v dubnu 2023 firmou Geostar s. r. o. Byly provedeny 2 vrtané sondy JV-1 a JV-2 – viz výkres „Podélný řez - nový most“. Obě sondy ukazují shodné složení podloží. Shora jsou to navážky mocnosti 1 – 1,5 m a pod nimi jíl s nízkou nebo střední plasticitou. V hloubce 9 m začíná únosné podloží tvořené štěrkem s příměsí jemnozrnné zeminy zatřídění G3 dle ČSN 73 6133. Ustálená hladina spodní vody je cca 4,2 – 5,5 m pod terénem.

3.6.2 Založení

Nový most bude založen na pilotách, protože plošné založení v jílech F6 by nemuselo být (zejména při povodních) stabilní. Piloty se budou vrtat pod výpažnicí a vrtná souprava bude stát na stávající vozovce.

Pod každou opěrou budou 4 piloty průměru 0,90 m délky 8 m.

Na hlavy pilot bude nabetonován základ šířky 1,20 m a výšky 0,80 m.

3.6.3 Zemní práce

Většina zemních prací bude provedena při odstraňování stávajícího mostu. Kvůli vrtání pilot bude třeba, po odstranění opěr stávajícího mostu, po určitou úroveň provést zpětný zásyp podle toho z jaké úrovně bude prováděno vrtání pilot. Předpokládá se hluché vrtání nejméně 1 m nad podkladním betonem základů. Protože základová spára je pod hladinou potoka, bude třeba podél každé opěry zabránit larsseny, které budou sahat nejméně 1 m nad dno potoka. Tyto larsseny budou po stranách (rovnoběžně s novými mostními křídly) zasahovat do břehů koryta potoka. Rozhodnutí na rozsahu larssenových jímek je na zhotoviteli, ale doporučuje se, aby byly jímky provedeny hned po odstranění opěr stávajícího mostu. Předpokládá se čerpání vody z jímek.

Po vybetonování základů a dříků opěr rámu se larsseny upálí do takové výše, aby bylo možno následně provést kamennou dlažbu koryta pod mostem.

Vytěženou zeminu, pro kterou nebude na stavbě uplatnění pro zpětný zásyp, nebo kterou nebude možno využít pro eventuální úpravu břehů potoka (ve správě Lesy ČR), odveze zhotovitel na skládku.

3.6.4 Zařízení staveniště

Zařízení staveniště si určí zhotovitel mostu a může pro to použít stávající vozovku na obou březích potoka.

3.7 SPODNÍ A VRCHNÍ STAVBA

3.7.1 Rámová konstrukce

Most je tvořen monolitickým, železobetonovým rámem kolmé světlosti 5,00 m (most je šikmý).

Krajní stojky jsou široké 0,60 m a jsou monoliticky spojeny s křídly, které jsou zavěšené a mají šířku 0,55 m. Příčel má tloušťku 0,40 m s náběhy výšky 0,20 m u stojek. Horní povrch rámu je v podélném směru ve stejném sklonu jako vozovka, tedy klesání 2,6 % ze strany pravého břehu směrem k Uhřicím.

V příčném směru (příčný směr kolmo na osu mostu) je horní povrch rámu ve střechovitém sklonu jako vozovka. Na vnějších okrajích (pod římsami) je však protispád 6 % dovnitř mostu. Vzniká úžlabí, kterým voda odteče na rub opěry na uhřické straně. Odvodňovací trubičky ani odvodňovače nejsou navrženy, aby se na minimum omezily možné poruchy.

Spodní plocha je v příčném směru (příčný směr kolmo na osu mostu) přímková a vodorovná. Za rámem se provedou přechodové klíny délky 3 m z mezerovitěho betonu. Za rubem rámu se na základy provede mezerovitý beton tl. 0,30 m, aby se zabránilo poklesu přechodového klínu a tím poruchám ve vozovce za rámem.

3.7.2 Izolace

Provede se celoplošná izolace z natavovacích modifikovaných izolačních pásů na kotevní nátěr. Izolační souvrství musí být v souladu s ČSN 73 6242 platnou od března 2010 (dodavatel předloží investorovi doklad od státem akreditované zkušebny).

Izolace se provede nepřerušeně v celém rozsahu mostu i na rubu opěr až k základu (na svislé ploše rubu opěr se izolace nataví na penetrační nátěr).

Je třeba, aby investor osobně kontroloval provádění veškerých detailů jako je napojení u kotev říms a hlavně aby nebyla izolace přerušena při přechodu na rub opěr.

3.7.3 Římsy

Římsy budou provedeny celobetonové, monolitické s výškou obruby 0,15 m.

Kotvení říms do nosné konstrukce rámu je navrženo na dodatečně osazované kotvy (profil a rozteč kotev se stanoví až po výběru konkrétního svodidla v rámci RDS).

Římsy budou mít pracovní spáry v místě/nad rubem stojek.

Obruby říms a horní plocha od obruby k patním deskám svodidlových sloupků se dodatečně opatří polymerovým povlakem nebo speciálním impregnačním nátěrem pro zvýšení odolnosti proti posypovým solím.

3.7.4 Silniční záchytný systém

Na obě římsy se osadí ocelové zábradelní svodidlo úrovně zadržení nejméně H2 se svislou výplní, výšky alespoň 1,10 m. Mimo most bude osazeno silniční svodidlo úrovně zadržení alespoň H1 v minimálním rozsahu, aby nebylo zabráněno sjezdům na pozemky za mostem (na levém břehu potoka). Doporučený rozsah silničního svodidla za římsami je uveden ve výkresu „Zábradelní svodidlo“.

Svodidla patří mezi silniční záchytné systémy, které musí být označeny značkou CE. Jako každý výrobek zn. CE se i svodidla vyrábí sériově na sklad a to včetně protikorozní ochrany.

Z hlediska životnosti svodidla (požadavek je 30 let) tato protikorozi ochrana je dostačující a projektant nedoporučuje další následné nátěry (u svodidel na mostech se někdy dodatečně natírají sloupky a madlo, pokud svodidlo má madlo).

Svodidla se proto neprojektují, ale jako každý výrobek pouze nakupují a zabudovávají do stavby.

Projektant doporučuje, aby se zhotovitel před výběrem svodidel poradil se správcem a údržbou mostu.

Eventuální kolize sloupků v místě dlažby za římsami mostu – viz článek 3.8.1 této zprávy.

3.7.5 Odvodnění mostu

Rub stojek je odvodněn drenáží položenou kolem stojek a křídel a vyústěn přes stojky do líce - viz podélný řez mostem.

Voda prosáklá přes vozovkové vrstvy je svedena úžlabími na rub opěry na levém břehu potoka.

Na mostě nebudou odvodňovače, protože podélný sklon 2,6 % je dostatečný a voda podél obrub říms odeče za most, kde bude svedena skluzy do potoka. Most je velmi krátký a toto odvodnění je zcela dostatečné.

3.7.6 Vozovka a zálivky

Na litý asfalt MA 11 IV, který tvoří ochranu izolace, se položí vrstva asfaltového betonu ACL 16 S tl. 60 mm a jako ohrubná vrstva se položí ACO 11+ v tl. 40 mm. Mezi jednotlivými vrstvami se provede modifikovaný spojovací postřik 0,35 kg/m². Celková tloušťka vozovky včetně izolace je 140 mm.

Mezi horní vrstvou a obrubou římsy se vytvoří spára min. šířky 10 mm a ta se dodatečně zaleje trvale pružnou zálivkou z modifikovaného asfaltu. Stejnou zálivkou bude vyplněna i dodatečně řezaná spára nad oběma konci rámu/nad rubem stojek.

Za opěrami, kde se provádí výkop a následně přechodový klín, se provede silniční vozovka:

- ohrubná vrstva ACO 11+ tl. 40 mm
- spojovací postřik A – 0,35 kg/m²
- ACL 22S – 80 mm
- spojovací postřik A – 0,35 kg/m²
- ACP 22S – 80 mm
- postřik infiltr. asfaltovou emulzí PI EA – 1,5 kg/m²
- SC 8/10 – 170 mm
- štěrkodrt' ŠDa – 250 mm

celkem 620 mm

V místě navázání na stávající vozovku sil. III/4292 bude stávající kryt odfrézován v tl. 40 – 50 mm a provedena pouze ohrubná vrstva.

3.8 OSTATNÍ

3.8.1 Úpravy pod mostem, kolem říms na mostě a styk s novou křižovatkou

Zpevnění pod mostem bude provedeno kamennou dlažbou do betonu v celém rozsahu včetně dna potoka pod mostem – viz výkres „Úpravy pod mostem“. Mimo most (půdorysně) bude zpevnění cca ve vzdálenosti 5 – 6 m od mostu, aby nedocházelo k podemílání opěr mostu – viz výkres „Úpravy pod mostem“.

Opevnění koryta bude ukončeno betonovým prahem 0,5 x 0,8 m, který bude mít shora kámen uložený do toho betonového prahu.

Za římsami se zpevní krajnice v délce 2,5 m dlažbou z kamene do betonu. Odláždění se olemuje obrubníkem v celém rozsahu dle výkresu „Úpravy pod mostem“. Ze strany vozovky bude dlažba lemována rampovitě sníženým silničním obrubníkem. Snížení do úrovně vozovky se provede v délce 1,0 m. Stejným způsobem se zpevní i kužely podél líce křídel.

Správce mostu/údržba se dostane na úroveň lavičky ze strany sil. II/429. Revizní schody nejsou navrženy.

Napojení na křižovatku před mostem (na pravém břehu potoka)

Napojení krajnice křižovatky za mostem k silnici II/429 se provede v potřebné délce podle toho, jaký stav křižovatky bude v době stavby mostu. V době zpracování této dokumentace je křižovatka opravená/upravená, avšak není známo, zda je to definitivní stav. Projekt „silnice II/429 Bohdalice – Nesovice“, který předpokládá úpravu křižovatky po stávající most, předpokládal poněkud odlišný rozsah od současné úpravy.

Předpokládáme proto, že napojení asfaltových vrstev (a hrana zpevnění) bude přizpůsobeno skutečnému stavu křižovatky, který bude v době prací na mostě. To může i mírně ovlivnit rozsah silničního svodidla před mostem.

Tyto úpravy budou předmětem RDS.

Kolize svodidlových sloupků s dlažbou a obrubníkem za římsami

Pokud zhotovitel vybere silniční svodidlo (které navazuje na zábradelní svodidlo) bez distančního dílu, tedy takové, kde jsou sloupky hned za svodnicí, může dojít ke kolizi s obrubníkem. V tom případě je třeba obrubník v místě kolize vyměnit za jiný/užší, nebo obrubník v takovém místě zúžit. Dlažbu je třeba kolem sloupků doplnit dodatečně po zabíraní sloupků. Dlažba však nesmí sahat až ke sloupkům, ale nejméně 100 mm od sloupku na všechny strany musí zůstat volný prostor. Ten se zaplní šterkodrtí a shora se zaleje asfaltovou zálivkou v tloušťce cca 10 mm.

3.8.2 Pozorovací body a sledování mostu

Vždy na líci křídel u opěr se osadí nivelační značky pro sledování poklesů. Vzhledem k založení na vrtaných pilotách a jednoduchosti mostu, který není náchylný na poruchy vlivem nerovnoměrného sedání, nepředpokládáme za nutné sledovat most ani polohově, ani výškově.

Přesto je nutné nivelační značky osadit pro případ povodní

Po osazení nivelačních značek je třeba značky (těsně před uvedením stavby do provozu) výškově zaměřit.

Další měření budou probíhat dle uvážení správce mostu, event. při podezření z nerovnoměrného sedání.

3.8.3 Letopočet

Most se opatří jedním letopočtem doby postavení, osazeném na jednom z křídel. Letopočet bude proveden vlysem do betonu.

3.8.4 Zatěžovací zkouška

Projektant nepředpokládá provedení zatěžovací zkoušky. Dle ČSN 73 6209 Poznámky 1 nejde ani o neobvyklou statickou soustavu, ani o mimořádné rozpětí ani o použití zvláštních materiálů, ale o zcela běžnou konstrukci, u které výsledky zatěžovací zkoušky (měření průhybů) nelze nijak využít.

3.9 POŽADAVKY NA MATERIÁLY A VÝROBKY

PODKLADNÍ BETON (POD ZÁKLADY)	C8/10
PILOTY	C25/30 – XA1
RÁM VČETNĚ ZÁKLADŮ A KŘÍDEL	C30/37 – XF2
ŘÍMSY	C30/37 – XF4
PODKLADNÍ BETON POD DLAŽBY	C20/25 – XF3
PRAHY LEMUJÍCÍ ODLÁŽDĚNÍ KORYTA	C25/30 – XF3

BETONÁŘSKÁ OCEL B500B

VÝROBKY

Existují výrobky „harmonizované“, pro které platí harmonizované EN – viz CPR 305/2011-Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 305/2011 ze dne 9. března 2011, kterým se stanoví harmonizované podmínky pro uvádění stavebních výrobků na trh. **Tyto výrobky mají označení CE.**

Mimo to jsou výrobky **certifikované v národním systému** (nemají označení CE) – viz nařízení vlády č. 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky, ve znění nařízení vlády č. 312/2005 Sb.

Seznam stavebních výrobků je uveden v příloze 2 Nařízení vlády č. 163/2002 Sb.

Na každý výrobek existuje v ČR (a tím pádem i v EU) jen jedna norma. Pokud norma uvádí nějaké parametry výrobku (různé třídy atd.), je na investorovi, aby stanovil, které parametry pro určitou PK požaduje.

Projektant nepředepisuje normu, které má výrobek odpovídat (to určují zákony a nařízení EU).

Že výrobek odpovídá předepsané normě, zkontroluje dozor stavby (a zhotovitel stavby) tak, že požádá u o předložení „prohlášení o vlastnostech“ nebo prohlášení o shodě (u výrobků certifikovaných v národním systému). **Při nejasnostech a podezření z nesrovnalostí požádá ČOI o prošetření.**

Při stavbě mostu budou použita zábradelní svodidla a silniční svodidla s označení CE. Projektant (ve shodě s investorem) uvádí parametry těchto systémů a zhotovitel na základě toho tato svodidla vybere.

3.10 STATICKÝ VÝPOČET

Projektant mostu provedl:

- Návrh pilotového založení
- Posouzení rozhodujících průřezů rámu.
- Návrh nosné výztuže v rozhodujících průřezích rámu.

Statický výpočet byl dodán v předcházejícím stupni DUSP a v PDPS není znovu dodáván.

3.11 VEŘEJNÝ PROVOZ BĚHEM STAVBY

Stavba mostu a to včetně odstraňování stávajícího mostu bude probíhat za plné uzávěry. Provoz/objížďka – viz B2 Technická zpráva ZOV a výkres „B.5 Objízdná trasa + dopravní značení“.

4 BEZPEČNOST PRÁCE

Projektant mostu nezodpovídá za bezpečnost pracovníků prováděcí firmy a nepředepisuje, jak mají být upraveny jejich vzájemné vztahy.

BOZP je součástí PDPS – viz Průvodní zpráva akce.

5 PROJEDNÁNÍ

Projekt byl zaslán objednateli k připomínkám. Souhrnné připomínky projektant obdržel v prosinci 2023 – viz dokladová část.

PŘÍLOHY:

- fotodokumentace

Brno, únor 2024
Ing. František Jurán

FOTODOKUMENTACE:



Obrázek 1 – Pohled od sil. III/4292 směrem k Uhřicím



Obrázek 2 - Pohled na pravobřežní opěru u vtoku



Obrázek 3 - Pohled na levobřežní opěru u výtoku