





# SO 201

## SYSTÉM JTSK, B.P.V.

ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	ING. KAREL KUBZA		<div> PONVIA construct s.r.o. Krapkova 1159/3, Olomouc 779 00 M 724 192 010 E-mail ales.semotam@ponvia.cz <a href="http://www.ponvia.cz">www.ponvia.cz</a></div>	
VYPRACOVAL	ING. KAREL KUBZA			
KONTOLOVAL	ING. KAREL KUBZA			
KRAJ, MěÚ, ObÚ	KRAJ MORAVSKOSLEZSKÝ, K.Ú. KARVINÁ-MĚSTO			
OBJEDNATEL	STATUTÁRNÍ MĚSTO KARVINÁ, FRYŠTÁTSKÁ 72/1, FRYŠTÁT, 73301 KARVINÁ			
NÁZEV AKCE: REKONSTRUKCE MOSTU M46/6 PŘES ŽELEZÁRENSKÝ POTOK U BAŽANTNICE V KARVINÉ-NOVÉM MĚSTĚ			DATUM	11/2019
			FORMÁT	A4
			MĚŘÍTKO	
			STUPEŇ	PDPS
NÁZEV VÝKRESU: TECHNICKÁ ZPRÁVA			Č. SOUPRAVY	Č. VÝKRESU 01

## **1 Technická zpráva**

### **1.1 Identifikační údaje mostu**

- a) Stavba a objekt číslo: Rekonstrukce mostu M 46/6 přes Želez. potok na ul. u Bažantnice v Karviné-Novém Městě  
SO 201 – Most M 46/6 přes Železárenský potok
- b) Název mostu: Most M 46/6 přes Železárenský potok
- c) Ev. číslo mostu: M 46/6
- d) Katastrální území, obec, kraj: Karviná – město k.ú. 663824, Moravskoslezský
- e) Pozemní komunikace: kategorie MOK 6/30
- f) Bod křížení: Y=452412.138 X=1099260.486
- g) Staničení začátku úpravy, všechny podpěry, křížení a konec úpravy  
ZÚ - km=0,000, křížení km=0,0173, KÚ km,= 0,0406
- h) Staničení přemostované překážky: -
- i) Úhel křížení: 82,0°
- j) Volná výška: 1,19 m

### **1.2 Základní údaje o mostě (podle ČSN 73 6200 a ČSN 73 6220)**

a) Charakteristika mostu	Trvalý, silniční, jednopodlažní nepohyblivý most o 1 poli, směrově nerozdělený, monolitický předpjatý železobetonový rám
b) Délka přemostění:	7,30 m
c) Délka mostu:	10,925 m
d) Délka nosné konstrukce:	8,90 m
e) Rozpětí jednotlivých polí:	8,10 m
f) Šikmost mostu:	82,00°, levá
g) Volná šířka mostu:	7,50 m
h) Šířka průchozího prostoru:	6,50 m
i) Šířka mostu:	8,10 m
j) Výška mostu nad terénem:	1,19 m

k) Stavební výška:	0,688 m
l) Plocha nosné konstrukce:	67,3 m <sup>2</sup>
m) Zatížení mostu:	ČSN EN 1991-2
Normální zatížitelnost:	28 t
Výhradní zatížitelnost:	40 t
Výjimečná zatížitelnost:	- t

### 1.3 Zdůvodnění mostu a jeho umístění

#### a) Návaznost objektu na předchozí dokumentaci

Předmětem je rekonstrukce mostu přes Železárenský potok, který je ve špatném stavu. Projekt vychází z projektových podkladů.

- [1] Geotechnický průzkum, K-GEO, s.r.o., Masná 1, 702 00 Ostrava
- [2] TKP staveb pozemních komunikací (MD ČR)
- [3] Vzorové listy staveb pozemních komunikací VL 4 – mosty  
(MD ČR, odbor pozemních komunikací)
- [4] TP 124 „Základní ochranná opatření pro omezení vlivu bludných proudů na mostní objekty a ostatní betonové konstrukce pozemních komunikací“ 2008  
(MD ČR, odbor pozemních komunikací) a další (TP, ČSN.....)

#### Geodetická dokumentace:

- zaměření území stavby, GAKO – Oblouk s.r.o., 06 /2017

#### b) Charakter přemostované překážky, převáděné komunikace

Most převádí veřejně přístupnou účelovou komunikaci splňující parametry cesty (kategorie MOK -/6/30) přes Železárenský potok.

SMĚROVÉ POMĚRY	Přímá
-------------------	-------

VÝŠKOVÉ POMĚRY	přímá, sklon 1,40%
----------------	--------------------

Šířkové uspořádání na mostě je následující:

levá římsa	1 x 0,80 m
vodící proužek	1 x 0,25 m
jízdní pruh	2 x 3,00 m
vodící proužek	1 x 0,25 m
pravá římsa	1 x 0,80 m

---

<b>šířka mostu</b>	<b>8,10 m</b>
--------------------	---------------

---

### c) Územní podmínky

Stavba se nachází v katastrálním území obce Karviná - město, kraj Moravskoslezský. Trasa se pohybuje v nadmořské výšce kolem 230 m nad mořem. Stavba se nachází v intravilánu.

**Most překračuje Železárenský potok. Nový most nahrazuje původní, jsou zlepšeny průtokové poměry mostu, stávající most má průtočný profil 2,70 m<sup>2</sup>, navrhovaný most bude mít průtočný profil 5,25 m<sup>2</sup>. Vzhledem k okolním podmínkám (most je v blízkosti křižovatky a přilehlých budov) není možné dodržet požadavek 0,5 m nad hladinou Q100. Stávající most převede hladinu Q5, nový zvětší kapacitu na Q10. Nová spodní hrana nosné konstrukce bude výše v ose toku o 0,143 m oproti stávajícímu stavu.**

### d) Geotechnické podmínky

Pro stupeň DUSP byl proveden IG průzkum. Tento průzkum zahrnuje v místě objektu SO 201 jádrový vrt J1, a sondy DP1, DP2. Ve vrtu jsou shora zastoupeny jíly s nízkou plasticitou (F6 CL) o mocnosti 2,30 m, dále hlína s nízkou plasticitou (F5 ML) o mocnosti 1,7 m, vrstvou G1-GW s příměsí jemnozrnné zeminy (G3 G-F) o mocnosti 1,9 m, glacigenní písek (S5 SC) o mocnosti 0,8 m. Podrobně je IG průzkum popsán v samostatné příloze.

## 1.4 Technické řešení mostu

### a) Popis nosné konstrukce mostu

Nosná konstrukce je tvořena železobetonovou předpjatou příčlím, betonovanou na pevné skruži, která je spojena monoliticky s opěrami mostu. Nosná konstrukce je z betonu **C35/45 XF2**. Konstrukční výška průřezu je 0,39 m v poli a 0,75 m u opěr.

Příčný sklon horního i spodního povrchu desky nosné konstrukce je střešovitý 2,5%. Na obou stranách nosné konstrukce je vytvořeno, ve vzdálenosti 550 mm od okraje, úžlabí s protispádem 6,0%. V podélném směru je nosná konstrukce v oblouku s proměnným sklonem v průměru 1,4%. Celková šířka desky mostu je 7,60 m.

Ve vzdálenosti 1,45 m od líce opěr začíná v podélném směru plynulý náběh s proměnou tloušťkou 0,35 – 0,75. Všechny hrany budou opatřeny zkosením (15x15mm), pokud není uvedeno v dokumentaci jinak.

Po betonáži desky bude provedeno dodatečné předpětí předpínacím v celé délce výztuží vedenou kanálky v nosnících a příčnicích. Kanálky jsou vytvořeny trubkami  $\varnothing$  70/77 mm. Pro předpětí bude použit předpínací systém s kabely pro 12 lan Ls 15,7 - 1530/1860. Kotevní napětí 1380MPa, podržení 2 min. Není požadována minimální hodnota modulu pružnosti, předpětí nesmí proběhnout dříve než po 7 dnech od betonáže desky. Zároveň musí být splněna podmínka požadované pevnosti betonu v době provádění předpětí – 80% pevnosti v tlaku. Injektáž musí proběhnout do 14 dnů od předepnutí.

Do nosné konstrukce budou osazeny chráničky pro odvodňovací trubičky, talíře odvodňovače a chráničky pro tvarovky F odvodňovačů.

Povrchová úprava viditelných ploch nosné konstrukce bude provedena následujícím způsobem:

Rovné části (spodní líc desky a konzol) - kategorie Cd

- C - překližka
- d - povrch nevyžaduje další úpravu

Všechny styčné spáry mezi jednotlivými dílci bednicí překližky na sebe musejí vzájemně navazovat bez výškových či směrových odskoků.

### b) údaje o založení a spodní stavbě mostu

## Založení mostu

### *Přístup na staveniště*

Příjezd na staveniště je možný po nově budovaném tělese komunikace a po provizorních zpevněných komunikacích.

### *Šablony pro vrtání mikropilot*

Pro vrtání mikropilot opěry 1a 2 jsou navrženy šablony z betonu **C 12/15 svp X0**, které jsou zhotoveny v tloušťce 0,15 m. Šablony pro mikropiloty tvoří zároveň podkladní beton pro základ opěr, budou proto vyztuženy KARI sítěmi 6/100/100 při obou površích.

### *Mikropiloty*

Mikropiloty budou prováděny z úrovně základové spáry. Mikropiloty pro každou z opěr byly navrženy v počtu 16 ks. Mikropiloty jsou navrženy se sklonem od svislé roviny 15°. Vrty budou min. průměru 200 mm pod výpažnicí.

Mikropiloty tvoří ocelová trubka TR 120/10 z oceli S 235 JR. Délka mikropilot je 11,0 m. Volná délka je 3,0 m, zbývající část délky 8,0 m bude po etážích 0,5 m perforovaná a přes manžety injektována. Pro přenos zatížení bude na hlavu mikropiloty navařen plech o rozměrech 250\*250 mm. Horní část mikropilot bude na výšku 400 mm zapuštěna do základu. Půdorysné a výškové umístění je patrné z výkresové dokumentace.

Zálivka vrtu je tvořena směsí SPC 32,5 o poměru obsahu vody: obsahu cementu rovnajícímu se 1 : 2,5, injektážní zálivka tatáž směs o poměru 1 : 2. Injektáž bude probíhat nejdříve 24 hodin po osazení trubky při pomalejším chodu injektážního čerpadla, a to vzestupně po etážích délky 0,5 m. V případě nutnosti bude injektáž zopakována. V průběhu injektážních prací bude sledován tlak směsi a její spotřeba. V případě potřeby bude provedena reinjektáž. Předpokládaná spotřeba směsi je 25 – 30 l v prostředí štěrku, 8 – 10 l v prostředí jílu. Spotřeba může být nižší, pokud při injektáži bude dosaženo tlaku minimálně 2,5 MPa. Po dokončení injektážních prací budou vnitřky trubek vyplněny cementovou injektážní směsí a na hlavách mikropilot budou osazeny roznášení tlakové hlavy.

## Technologický postup

Pro technologie provádění, přesnost a příslušné tolerance platí příslušná ČSN. Provádění speciálních geotechnických prací – Mikropiloty. Zhotovitel mikropilot předloží ke schválení svůj **podrobný technologický předpis** pro tuto stavbu.

## Spodní stavba

### *Opěry mostu*

Mostní opěry jsou monolitické, jednotlivé části jsou:

základ            železový beton **C 30/37 XF2**

dřík              železový beton **C 35/45 XF2**

křídla            železový beton **C 30/37 XF2**

Podkladní beton, podbetonování drenáže    prostý beton **C 12/15 X0**

Betonářská výztuž - ocel **B500B**

Spodní stavbu mostu tvoří základ a dřík opěry. Základ je obdélníkového tvaru o rozměrech 2,5x7,6x1,0 m. Základ bude proveden z betonu **C 30/37 XA2**, betonářská ocel bude **B500B**. Dřík opěry je široký 800 mm proměnné výšky od 2,4 – 2,8 m. Opěry budou provedeny z betonu **C 35/45 XF2**, betonářská ocel bude **B500B**

Požadavky na povrchovou úpravu

Konstrukční prvek	Kategorie povrchové úpravy
Opěra – neviditelné plochy	Aa

- C – překližka - všechny styčné spáry mezi jednotlivými dílci bednicí překližky na sebe musí vzájemně navazovat bez výškových či směrových odskoků.
- d - povrch nevyžaduje další úpravu

### c) Vybavení mostu

#### Ložiska

Nejsou.

#### Mostní závěry

Nejsou.

#### Odvodnění

*Obecně platné* - odvodňovací potrubí podélných a svislých svodů a jejich spoje musí splňovat požadavky vodotěsnosti, odolnosti proti mechanickému a tepelnému poškození a proti účinkům agresivních látek, odolnosti proti poškození ultrafialovým zářením, snadné čistitelnosti a zabezpečení proti odcizení. Součástí odvodňovačů musí být lapače splavenin.

#### Vozovka

Skladba vozovkových vrstev na mostě vychází z požadavků TKP, podle kterých je navrženo následující souvrství:

obrusná vrstva - ACO 11+

na spojovací postřik 0,30 kg/m<sup>2</sup> 50 mm

ložná vrstva - MA 11 IV 40 mm

izolační vrstva - pásová izolace 5 mm

- pečetící vrstva

---

Tloušťka vozovky na mostě celkem 90 mm

#### Vozovka mimo most

Skladba vozovkových vrstev vychází z požadavků TKP, podle kterých je navrženo následující souvrství:

- ACO 11+ 50/70 ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1 50 mm

- spojovací postřik 0,40 kg/m<sup>2</sup>

- ACL 16+ (50/70) ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1 60 mm

- asfaltový postřik infiltrační z kationaktivní asf. emulze s posypem drceným kamenivem fr. 2/4, 3,0 kg/m<sup>2</sup>

PI-E (C60 B4) ČSN 73 6129, ČSN EN 13808 0,80 kg/m<sup>2</sup>\*

- ŠTĚRKODRŤ ŠDA 0/32 GE ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 200 mm

- ŠTĚRKODRŤ ŠDA 0/32 GE ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 250 mm

---

Tloušťka vozovky celkem 560 mm

## Římsy, chodníky

Mostní římsy jsou monolitické z betonu **C30/37 XF4**. Horní povrch říms je vyspádován směrem do vozovky. Levá a pravá římsa mostu je šířky 800 mm s ozubem výšky 500 mm a šířky 250 mm. Odrasný obrubník je výšky 150 mm. Kotvení říms je ocelovými kotvami á 1,0 m.

Kotevní výztuž bude v místě pracovních spár chráněna antikoročním povlakem dle TP 136 pro povlakovanou výztuž vhodným pro ochranu betonářské výztuže v prostředí s chloridovými ionty. Povlak bude proveden nejméně 50 mm na každou stranu od spáry mezi římsou a spodní stavbou. Spád římsy je vždy k vozovce. Na levé římse i pravé římse je 4%. Veškeré viditelné hrany budou zkoseny (min. 15/15 mm dle VL 4).

## Svodidla

Nejsou.

## Zábradlí

Na pravé i levé římse je ocelové zábradlí se svislou výplní výšky 1,1 m. Sloupky zábradlí jsou kotveny mechanickými kotvami do vývrtu. Patní desky jsou v příčném směru ve sklonu římsy, v podélném směru vodorovné (sloupky zábradlí a výplně budou svislé).

## Veřejné osvětlení

V římsách budou osazeny chráničky DN 110 pro převedení kabelů veřejného osvětlení.

## Protihlukové zdi

Nejsou.

## Revizní přístupy

K opěrám je možný přístup po svahu u každé z opěr na pravé straně ve směru jízdy.

## Úpravy pod mostem

Svahy a koryto zemního tělesa ve sklonu 1:1,5 v šířce 0,5 m od půdorysné hrany římsy jsou zpevněny dlažbou z lomového kamene do betonu celkové tl. 40 mm ze zavlhlé směsi **C25/30 nXF3** a vyspádovány spárovací hmotou s odolností **XF4**, ukončenou betonovou patkou. Na koncích úpravy koryta budou provedeny betonové prahy, na ně bude navazovat kamenná rovinanina 1,0 m. Svahové kužely budou ohumusovány v tl. 150 mm a osety travním semenem. Koruna zemního tělesa před a za mostem je rozšířena. Přejít do římsy do krajnice objektu silnice a pochůzí plochy kolem je zpevněn kamennou dlažbou do betonu.

## Převáděné sítě

V římsách budou osazeny chráničky DN 110 pro převedení kabelů veřejného osvětlení.

## Letopočet

Letopočet stavby mostu bude vyznačen na pravém křídle mostu opěry 1 vlysem do betonu.

## Přesnost provádění

Celá konstrukce bude provedena podle platných či doporučených ČSN:

ČSN 73 0212

Geometrická přesnost ve výstavbě

ČSN 73 0420 – 1

Přesnost vytyčování staveb. Část 1: Základní požadavky

ČSN 73 0420 – 2

Přesnost vytyčování staveb. Část 2: Vytyčovací odchylky

ČSN 73 0405 Měření posunů stavebních objektů

Při provádění mostu je nutno dodržet následující požadované tolerance:

Mikropiloty - směrově (v hlavě mikropiloty bez hluchého vrtání)	± 20 mm
- výškově (v hlavě mikropiloty)	± 20 mm

V případě, že směrová odchylka hlavy piloty bude větší než 70 mm, je zhotovitel povinen o tom ihned informovat projektanta. Ten prověří polohu piloty vůči základu a v případě potřeby navrhne nutná opatření, která mohou v krajním případě představovat změnu velikosti základu.

Základy	- směrově	± 40 mm
	- výškově	± 20 mm
Opěry	- směrově (úl. práh, záv. zídka)	± 25 mm
	- výškově (úl. práh, záv. zídka)	± 10 mm

Betonová. nosná konstrukce

	- směrově	± 15 mm
	- výškově	± 10 mm
	- rovinatost povrchu na vztažnou délku 2 m	8 mm

Římsy	- směrově	± 15 mm
	- výškově	± 10 mm
	- rovinatost povrchu na vztažnou délku 2 m	6 mm

Svodidla a zábradlí	- směrově	± 15 mm
	- výškově	± 10 mm

**d) Statické a hydrotechnické posouzení**

Bylo provedeno statické posouzení nosné konstrukce, spodní stavby a založení mostu v rozhodujících průřezích a je archivováno v souladu s TKP-D u zhotovitele dokumentace.

Přehled statických výpočtů a ověření rozhodujících dimenzí a průřezů:

- návrh mikropilot (ČSN EN 1997-1)
- posouzení základů (ČSN EN 1991-2)
- posouzení NK podle (ČSN EN 1991-2)

Výpočty odvodnění mostu (šířka zaplaveného proužku) jsou uvedeny v samostatné příloze.

**e) Cizí zařízení na mostě**

Na mostě není cizí zařízení.

**f) řešení protikoroze ochrany, ochrany konstrukcí proti agresivnímu prostředí a bludným proudům**

Podle TP 124 budou navržena následující protikoroze opatření:

a) Primární ochrana

U všech konstrukčních celků bude dodrženo minimální krytí výztuže betonem, zejména u konstrukcí ve styku se zemínou. Je nutno maximálně omezit možnost vzniku trhlin v betonu. Volí se vhodná konstrukční a technologická opatření, např. úprava výztuže, nižší vodní součinitel a vhodný podíl frakcí kameniva do betonu. Použití vhodných betonů, jejichž receptury jsou v souladu s TP 124 – kap. 5.1. (dodržet předepsaný obsah chloridů v betonu – zkoušky používaného betonu, protokol)

b) Sekundární ochrana



Způsob sekundární ochrany spočívá v navržení vhodného systému ochrany povrchu betonu ohrožené konstrukce. Budou provedeny asfaltové nátěry spodní stavby proti agresivním podzemním vodám, atd., podle zařídění z hlediska TP 124 a doplňkového geotechnického průzkumu.

#### **g) Požadované podmínky a měření sedání průhybů (měření monitoring)**

Pro sledování chování mostu budou zřízeny pevné body, jejichž souřadnice budou archivovány u hlavního geodeta stavby.

Pro sledování chování nosné konstrukce a průběhu svislých deformací spodní stavby budou po betonáži osazeny do bočního povrchu nosné konstrukce nivelační značky po délce mostu v polovině rozpětí. V těchto polohách budou v příčném směru osazeny vždy 2 ks nivelačních značek, a to po obou stranách mostu cca 100 mm od bočního líce desky mostovky. Tyto body budou posléze po zhotovení mostního svršku přeneseny do horního povrchu říms, resp. na povrch vozovky. Na nosné konstrukci budou osazeny celkem 6 ks nivelačních značek. Detailní umístění nivelačních značek bude před stabilizací vzájemně konzultováno stavbyvedoucím a odpovědným geodetem stavby.

#### **Požadavky na sledování mostních konstrukcí:**

Svislé deformace nosné konstrukce a spodní stavby

Časové uzly měření:

- 0) po betonáži spodní stavby
- 1) po nasypání a konsolidaci násypů za opěrami
- 2) po betonáži NK
- 3) po odskružení NK
- 4) pravidelně po dvou měsících bude prováděno měření hotové části nebo celé konstrukce až do uvedení mostu do provozu
- 5) 6 měsíců po uvedení mostu do provozu a dále cyklicky v rámci pravidelných prohlídek – bude určeno investorem, spolu se správcem objektu.

Po vyhodnocení uvedených geodetických měření budou v případě nadměrných či neočekávaných deformací po dohodě investora s projektantem specifikovány eventuální další požadavky na sledování objektu.

#### **h) Požadované zatěžovací zkoušky**

Nejsou.

### **1.5 Výstavba mostu**

#### **a) Postup a technologie výstavby mostu**

Práce, které je nutné provést, před zahájením prací na mostě :

- vytyčení všech inženýrských sítí výškově i směrově. Provedení ochrany sítí, které budou chráněny po dobu výstavby (kanalizace), dle požadavků správce.
- Přeložky sítí, které kolidují s výstavbou mostu
- sejmutí ornice v zájmovém území mostu

Vlastní výstavba mostního objektu

- provedení pažení u opěr pro výkopy
- Vyhloubení stavebních jam pro opěry, jejich případné odvodnění (navrženy jsou studny + drenážní vrstva) a následné ošetření základové spáry vrstvou podkladního betonu
- Vyvrtání a provedení mikropilot, nutné počítat s čerpáním spodní vody
- betonáž základů, dřívků, křídel u opěr
- montáž skruže a bednění NK
- betonáž nosné konstrukce
- odskružení nosné konstrukce
- Provedení izolačních nátěrů základů opěr, zpětný zásyp a vytažení pažení

- položení drenáže, dosypání a zhutnění prostoru za rubem opěr, vložení drenážní geotextílie,
- provedení izolačních vrstev nosné konstrukce včetně ochrany izolace
- betonáž říms, montáž zábradlí, těsnění spár
- provedení vozovkových vrstev

dokončovací práce - revizní schodiště, zpevnění pod mostem, případné skluzy, nátěry apod.

**b) Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby (přístupy, přívody elektrické energie, skladovací plochy, montážní a pomocné konstrukce)**

Nejsou.

**c) Související (dotčené) objekty stavby**

SO 001 demolice mostu M46/6

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

V prostoru nově budovaného mostu **jsou následující inženýrské sítě.**

- Telefonní kábel (CETIN)
- Podzemní vedení NN (ČEZ distribuce)
- Nadzemní vedení veřejného osvětlení (Karviná)

Detailní návrh ochrany a technologický předpis provedení předloží zhotovitel ke schválení investorovi před vlastní realizací ochrany. Poloha a aktuální stav zbývajících inženýrských sítí stavby je zakreslen v koordinační situaci stavby.

## 1.6 Přehled provedených výpočtů a konstatování rozhodujících dimenzí průřezů

**a) vytyčovací údaje**

Celá konstrukce se provede dle platných norem ČSN:

ČSN 730420, 21, 22; ČSN 730202, 10, 12-3, 4, 5; popř. ČSN 732611 v platném znění.

Celý objekt leží uvnitř trvalého záboru a v žádném místě se nedotýká jeho hranice. Podrobné body jsou vytyčeny v souřadnicovém systému S - JTSK. Nadmořské výšky jsou uvedeny ve výškovém systému Balt po vyrovnání ( Bpv ). Přesnost vytyčení a přesnosti provádění budou prováděny v souladu s platnými ČSN a TKP. V dalším stupni projektové dokumentace se doporučuje vypracovat mikrosít'.

### Přesnost vytyčení

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

- |  |           |
|--|-----------|
| a) vzájemné vzdálenosti d ve dvou směrech: |           |
| výkop základů                              | ± 50 mm   |
| bednění                                    | ± 8 mm    |
| b) rovnoběžnosti:                          | ± 15 mgon |
| c) sevřeného úhlu:                         | ± 30 mgon |
| d) přímosti:                               |           |
| výkop základů                              | ± 25 mm   |
| bednění                                    | ± 8 mm    |
| e) vytyčení výškové úrovně základů:        | ± 5 mm    |
| f) vytyčení vodorovné roviny:              |           |
| výkop základů                              | ± 25 mm   |

betonáž základů	± 5 mm
betonáž konstrukce	± 3 mm
g) vytyčení konstrukčních výšek h při vytyčování:	± 4 mm
h) vytyčení svislice:	± 4 mm
i) vytyčení mikropilot	±5 mm

#### **b) Prostorové uspořádání a geometrie mostu**

Most překračuje Železárenský potok. Nový most nahrazuje původní, jsou zlepšeny průtokové poměry mostu, stávající most má průtočný profil 2,70 m<sup>2</sup>, navrhovaný most bude mít průtočný profil 5,25 m<sup>2</sup>. Vzhledem k okolním podmínkám (most je v blízkosti křižovatky a přilehlých budov) není možné dodržet požadavek 0,5 m nad hladinou Q100. Stávající most převede hladinu Q5, nový zvětší kapacitu na Q10. Nová spodní hrana nosné konstrukce bude výše v ose toku o 0,143 m oproti stávajícímu stavu.

#### **c) Statický výpočet základů, spodní stavby, nosné konstrukce**

Bylo provedeno statické posouzení nosné konstrukce, spodní stavby a založení mostu v rozhodujících průřezích a je archivováno v souladu s TKP-D u zhotovitele dokumentace.

Přehled statických výpočtů a ověření rozhodujících dimenzí a průřezů:

- návrh pilot (ČSN EN 1997-1)
- posouzení základů (ČSN EN 1991-2)
- posouzení NK podle (ČSN EN 1991-2)

#### **d) Hydrotechnické výpočty**

Výpočty odvodnění mostu (šířka zaplaveného proužku) jsou uvedeny v samostatné příloze.

#### **1.7 Řešení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Most převádí veřejně přístupnou účelovou komunikaci splňující parametry místní komunikace. Součástí komunikace nejsou chodníky ani plochy, které by vyžadovali návrh bezbariérových prvků.

V Ostravě 11/2019

Ing. Karel Kubza