
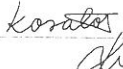

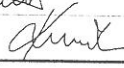


SO 202

Vedoucí projektant : Ing. Pavel Kurečka 	Projektant Ing. Iveta Kovalová 	
Kontroloval Ing. Pavel Kurečka 		
Objednatel: Město Třinec		Datum 06/2014
Stavba (místo) : MOST PŘES POTOK STAVISKA V TŘINCI, k.ú.KONSKÁ, ev.č. IV/12 MOST PŘES POTOK STAVISKA V TŘINCI, k.ú.KONSKÁ, ev.č. VII/3		Formát
Část / objekt : C - Stavební část: SO 202 - Most ev.č. VII/3		Měřítko
		Účel DSP + PDPS
		Č.zakázky 2013-46
Název : Technická zpráva		Č.soupravy Č.výkresu 01

## TECHNICKÁ ZPRÁVA

na akci

**Most přes potok Staviska v Třinci, k.ú. Kanská, ev.č. IV/12**

**Most přes potok Staviska v Třinci, k.ú. Kanská, ev.č. VII/3**

**SO 202 – Most ev.č. VII/3**

### **1) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU**

<b>Stavba</b>	:	Most přes potok Staviska v Třinci, k.ú. Kanská, ev.č. IV/12 Most přes potok Staviska v Třinci, k.ú. Kanská, ev.č. VII/3
<b>Objekt</b>	:	SO 202 – Most ev.č. VII/3
<b>Kraj</b>	:	Moravskoslezský
<b>Okres</b>	:	Frýdek-Místek
<b>Obec</b>	:	Třinec
<b>Katastrální území</b>	:	Kanská
<b>Mostní objekt</b>	:	Most přes potok Staviska v Třinci, k.ú. Kanská, ev.č. VII/3
<b>Evidenční číslo mostu</b>	:	VII/3
<b>Pozemní komunikace</b>	:	MK II. třídy č. 437b
<b>Staničení</b>	:	nezjištěné
<b>Přemost'ovaná překážka</b>	:	vodní tok Staviska
<b>Druh stavby</b>	:	Stavební úpravy
<b>Stupeň dokumentace</b>	:	Dokumentace pro stavební povolení (DSP) + + dokumentace pro provádění stavby (PDPS)
<b>Investor, správce</b>	:	Město Třinec.
<b>Se sídlem</b>	:	Jablunkovská 160, 739 61 Třinec
<b>IČ</b>	:	00297313
<b>DIČ</b>	:	CZ00297313
<b>Projektant</b>	:	Ing. Pavel Kurečka MOSTY s.r.o.
<b>Se sídlem</b>	:	U Studia 33, 700 30 Ostrava - Zábřeh
<b>IČ</b>	:	27764613
<b>DIČ</b>	:	CZ27764613
<b>Zodpovědný projektant</b>	:	Ing. Pavel Kurečka
<b>Autorizace</b>	:	mosty a inženýrské konstrukce, č. autorizace 1100971

**Zakázkové číslo** : 2013-46  
**Datum vypracování PD** : červen 2014

## **2) ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU (NOVÝ STAV)**

Délka přemostění	:	4,35 m
Světlost kolmá	:	4,25 m
Počet polí	:	1
Šikmost mostu	:	pravá 77,7°
Nosná konstrukce	:	kamenná polokruhová klenba, tl. nezjištěná
Délka NK	:	nezjištěná
Šířka NK	:	6,81 m
Šířka vozovky	:	5,60 m
Šířka chodníku	:	---
Šířka mostu	:	7,10 m
Výška mostu	:	6,56 m
Stavební výška	:	2,45 m
Rok postavení	:	1932

## **3) ZDŮVODNĚNÍ STAVBY MOSTU A JEHO UMÍSTĚNÍ**

### **a) návaznost projektové dokumentace mostního objektu na předchozí dokumentaci, účel mostu a požadavky (podklady) na jeho řešení**

Dokumentace DSP/PDPS navazuje na dokumentaci DÚR „Most přes potok Staviska v Třinci, k.ú. Konská, ev.č. IV/12, Most přes potok Staviska v Třinci, k.ú. Konská, ev.č. VII/3. Podle vyjádření obecného stavebního úřadu, MěÚ Třinec, odboru SŘ a ÚP, zn. Mě-ÚT/09816/2014/SŘaÚP/Vi ze dne 03.03.2014 se jedná o stavební úpravy, které podle §15 stavebního zákona nevyžadují vydání územního souhlasu ani územního rozhodnutí.

Most ev.č. VII/3 na MK 437b se nachází v obci Třinec, k. ú. Konská. Most je jednoplový, přesýpaný o délce přemostění 4,35 m. Nosnou konstrukci tvoří polokruhová klenba o kolmé světlosti 4,25 m, výšce mostního otvoru 4,10 m a nadnásypem cca 1,80 m. Všechny povrchy klenby, mostní křídla a čelní zdi jsou opatřeny torcretem a jsou nepřístupné. Dle sdělení správce mostu je klenba kamenná. Vozovka je živičná, šířka vozovky 5,35 – 5,75 m, bez zvýšených obrub. Zábradlí je ocelové třímadlové.

Na mostě budou provedeny stavební úpravy, které budou spočívat ve zřízení nových říms, zábradlí, obnově krytu vozovky a sanaci povrchů spodní stavby a nosné konstrukce.

V rámci stavby budou obnoveny také navazující úseky MK 437b před a za mostem. Začátek úpravy MK je v místě oddělení MK 437b od MK 238c. Konec úpravy je před začátkem křižovatky za mosty. Délka úpravy MK 437b včetně mostu ev.č. VII/3 je 37,60 m. Křižovatka za mosty a autobusová zastávka nejsou předmětem úprav.

### **b) charakter přemost'ované komunikace a překážky (převáděné komunikace, drážního tělesa, vodního díla apod.)**

Převáděnou komunikací je MK II. třídy č. 437b. Směrově je MK v dotčeném úseku vč. mostu vedena ve směrovém pravostranném oblouku s jednostranným příčným spádem. Výškově

„Most přes potok Staviska v Třinci, k.ú. Kanská, ev.č. IV/12 “  
„Most přes potok Staviska v Třinci, k.ú. Kanská, ev.č. VII/3 “

komunikace k mostu klesá, za mostem stoupá. Šířka vozovky před a za mostem je 5,30 m, na mostě je šířka až 5,75 m. Vozovka je živičná, nadvýšená nad římsy. Ze silnice vedou sjezdy k přilehlým nemovitostem. Chodník v dotčeném úseku není. Silnice je v majetku Města Třince.

Přemostňovanou překážkou je potok Staviska, který je ve správě Povodí Odry, s.p. Koryto je přírodní, neopevněné. Pouze pod mostem jsou vidět zbytky původního opevnění. Vodní tok nebude stavbou dotčen – v korytě nebudou provedeny žádné úpravy.

#### **c) územní podmínky**

Lokalita se nachází ve Moravskoslezském kraji, v okrese Frýdek-Místek, v katastrálním území Kanská. Stavba je umístěna na pozemcích druhu ostatní plocha (všechny pozemky mimo p.č. 2007/2) a vodní plocha (p.č. 2007/2).

Podle vyjádření MěÚ Třinec zn. MěÚT/6758/2014/SŘaÚP/Mit ze dne 18.02.2014 se stavba nachází v zastavěném území.

Pozemky dotčené stavbou se nenacházejí v žádném území plošně památkově chráněném formou ochranného pásma, památkové zóny či rezervace.

Dotčené území v okolí mostu je rovinaté. Nadmořská výška se v místě stavby pohybuje okolo 343 m.n.m. pod mostem ÷ 350 m.n.m. na mostě.

#### **d) geotechnické podmínky**

Spodní stavba mostu nejeví známky poškození, které by mohly být způsobeny nesprávným založením nebo poruchou funkce základů mostu. Spodní stavba bude proto zachována. Z tohoto důvodu nebylo nutné provedení inženýrsko-geologického průzkumu.

### **4) TECHNICKÉ ŘEŠENÍ MOSTU**

#### **Popis stávajícího stavu**

Most ev.č. VII/3 je jednoplošný, s pravou šikmostí 77,7°, přesýpaný o délce přemostění 4,35 m. Výška mostu nad terénem je 6,56 m. Opěry jsou masivní, podle ML betonové. Křídla jsou masivní rovnoběžná, čelní zdi mají výšku cca 2,0 m nad vrcholem klenby. Na povrchu opěr, křídel a čelních zdí je vrstva stříkaného betonu.

Nosnou konstrukci tvoří polokruhová klenba o kolmé světlosti 4,25 m, výšce mostního otvoru 4,10 m a nadnásypem cca 1,80 m. Podhled i čelní plochy klenby jsou taktéž opatřeny torkretem a jsou nepřístupné. Dle sdělení správce mostu je klenba kamenná. Délka NK nebyla zjištěna, šířka je 6,81 m. Ložiska ani mostní závěry u tohoto typu konstrukce nejsou. Odvodňovací zařízení na mostě není.

Vozovka je živičná, nadvýšená nad římsy, šířka vozovky 5,35 – 5,75 m. Římsy jsou monolitické železobetonové, bez zvýšených obrub. Na obou stranách mostu je v římsách osazeno ocelové třímadlové zábradlí v. 1,06 m. Most je bez chodníků.

Most byl postaven v r. 1932. V současnosti má most nevyhovující prostorové uspořádání, římsy a záchytné zařízení. Vlastní konstrukce klenby, křídla a čelní zdi nejsou přístupné pod vrstvou torkretu. Konstrukce však nevykazují významné závady (trhlíny, deformace). Na povrchu torkretu jsou pouze stopy po zatékání.

Rekonstrukcí mostu se vyřeší jeho nevyhovující stavebně-technický stav a zabrání se nevrátnému poškození mostní konstrukce.

#### **a) popis nosné konstrukce mostu**

##### Nosná konstrukce

Po ubourání říms budou do čelních zídek navrtány otvory pro vlepení spráhujících prutů betonářské výztuže  $\phi$  R16 á 300 mm. Rub čelních zídek bude očištěn tlakovou vodou a bude na něj provedena nová vrstva izolace, natavená v dl. 200 mm přes stávající izolaci.

##### Sanace

Postup sanačních prací je shodný s pracemi na spodní stavbě a je uveden v následujícím bodě.

Nakonec budou betonové povrchy NK opatřeny ochranným, hydrofobním, sjednocujícím, protikarbonatačním nátěrem.

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

Opěry jsou masivní, podle ML betonové. Křídla jsou masivní rovnoběžná, čelní zdi mají výšku cca 2,0 m nad vrcholem klenby.

Všechny vzdušné povrchy spodní stavby (SS)-opěr, křídel, čelních zdí a nosné konstrukce (NK) jsou opatřeny ochrannou vrstvou stříkaného betonu. Tloušťka obetonování není zjištěna, předpokládá se tl. 100 mm. Dále se dá předpokládat, že povrchy SS a NK ukryté pod vrstvou torkretu mohou být poškozené - rozpadající se, s průsaky popř. s trhlinami. Zhoršený stavební stav povrchů SS a NK byl pravděpodobně příčinou jejich zpevnění obetonováním.

Na povrchu torkretu jsou zjevné stopy po průsacích – bílé výluhy. V místě průsaku však nemusí být průsak také v podkladním materiálu – betonu SS nebo v kamenném zdivu NK. Průsak v křídle popř. v čelní zdi nebo v klenbě může být výše nebo stranou. Voda mohla dotéct do místa průsaku v torkretu spárou mezi rubem torkretu a podkladem.

##### Sanace

Kolem křídel a čelních zdí a také pod klenbou bude postaveno lehké pracovní lešení. Spodní stavba mostu bude otryskána tlakovou vodou, čímž budou odstraněny zvětralé a nesoudržné vrstvy torkretu.

Na všech plochách bude ověřena soudržnost stříkaného betonu s podkladem. Následně budou vybrány referenční plochy s nejvíce „uvolněnou“ vrstvou torkretu. Na těchto referenčních plochách bude stříkaný beton odstraněn a bude provedena kontrola stavu betonu křídla, opěry nebo čelní zdi pod odebranou vrstvou. Rovněž bude kontrolován stav kotevní výztuže, kterou je torkret kotven k podkladu. V případě nevyhovujícího stavebního stavu kotvení torkretu budou provedena nezbytná opatření, která tuto závadu budou napravovat. V rozpočtu není uvažováno s řešením této závady.

Současně budou vybrána také místa s nejvydatnějšími průsaky. Také v těchto místech bude torkret odstraněn. Po jeho odstranění bude provedena kontrola podkladu, kterým voda prosakuje a bude rozhodnuto o případné těsnící injektáži trhlín, kterými zatéká. Nebudou-li trhliny injektovány, bude sonda zapravena stříkaným betonem s vlepenou odvodňovací trubičkou. Injektovány mohou být případné prosakující trhliny nebo může být provedena těsnící plošná injektáž dílčí části spodní stavby. Obě varianty jsou v malém rozsahu uvažovány v rozpočtu.

Sondy budou zapraveny stříkaným betonem, který bude vyztužen Kari sítí  $\varnothing 8\text{mm}$  v rastru 100/100mm. Výztuž bude kotvena do betonu křidel nebo čelní zdi trny  $\varnothing 10\text{mm}$  v rastru 0,3x0,3 m. Povrch stříkaného betonu bude poté sanován sanačními maltami.

V místě průsaku budou provedeny vývrty skrz celou tl. stříkaného betonu pro zajištění odvodnění spáry torkret-podklad. Bude-li vytékat z vývrtu voda, bude po odečtení vody do vývrtu vlepena odvodňovací trubička PE 30mm. Všechny vlepené trubičky budou osazeny s přesahem min. 50 mm před fasádu, aby voda z trubiček nesmáčela plochy stříkaného betonu. Umístění trubiček bude provedeno na stavbě dle výskytu průsaků.

Budou-li se vydatné průsaky nacházet v dřících v lici opěry, bude zváženo provedení vývrtu skrz celou tl. opěry (křídla, čelní zdi). V takovém případě bude provrtána celá tl. opěry (předpokládá se tl. 1,35m). Toto odvodnění rubu opěry bude provedeno ve spodní části dříku cca 0,50 m nad opevněním. Vývrty budou provedeny ve sklonu. Do vývrtů bude vlepena trubička PE50mm s přesahem 100 mm před povrch torkretu.

Po ukončení sanačních prací budou veškeré povrchy stříkaného betonu spodní stavby a nosné konstrukce vč. fasád nových říms opatřeny hydrofobním protikarbonatním sjednocujícím dvojnásobným ochranným nátěrem.

Rozsah sanace je ve výkazu výměr stanoven odborným odhadem s přihlédnutím k možnému zhoršení stavu v době realizace stavby a je určen objemy sanačních hmot, které jsou uvedeny v rozpočtu PD.

#### Opevnění terénu

Koryto pod mostem a svahy podél křidel zůstanou bez úprav.

### **c) vybavení mostu, mostní svršek**

#### Izolace

Na rubech čelních zdí bude izolace z NAIP provedena na penetrační nátěr a bude v dl. min. 200 mm natavena na stávající izolaci. Ochrana izolace zde bude provedena drenážní geotextilií o plošné hmotnosti min. 600g/m<sup>2</sup>.

#### Odvodnění

Odvodňovací zařízení na mostě nejsou a nově zřizovány nebudou. Odvodnění vozovky na mostě je zajištěno příčným sklonem vozovky k pravé obrubě a podélným sklonem směrem k opěře 1. Voda z vozovky bude před opěrou 1 svedena odvodňovacím žlabem do příkopu. Dno příkopu v blízkosti žlabu bude opevněno kamennou dlažbou do betonu.

#### Mostní závěry

U tohoto typu konstrukce nejsou.

#### Vozovka

Celková délka úpravy místní komunikace II. třídy č. 437b včetně mostu činí 37,60 m. Niveleta na mostě bude plynule navazovat na niveletu komunikace mimo most. Silnice bude v délce úpravy zfrézována v obrusné vrstvě v tl. 50mm.



Konstrukce vozovky na mostě v dosahu výkopů typu D1-N-2 IV :

ACO 11+	50 mm
Spojovací postřik asfalt. emulzí 0,5kg/m <sup>2</sup>	
ACL 16+	70 mm
Spojovací postřik asfalt. emulzí 0,5kg/m <sup>2</sup>	
ACP 16+	60 mm
Infiltrační postřik asfalt. emulzí 1,0kg/m <sup>2</sup>	
ŠD <sub>A</sub>	200 mm
ŠD <sub>A</sub>	prom.

V celé délce úpravy bude obnoven kryt ACO 11+ (ABS I) v tl. 50 mm. Živičný kryt vozovky bude v celém úseku ukončen kamenným jednořádkem do betonu.

Na styku vozovky s kamenným řádkem bude na mostě provedena těsnicí zálivka z modifikovaného asfaltu s předtěsněním, dle VL4 403.42. Těsnicí zálivka bude provedena rovněž v místě napojení starého a nového AB krytu na začátku a konci úpravy.

Na začátku a konci úpravy bude vozovka plynule navazovat na stávající stav.

Římsy

Nové odrazné pruhy budou zhotoveny z monolitického betonu C30/37-XF4, výztuž z oceli B500B. Šířka říms bude 0,75 m, výška okapního nosu vpravo 0,47 m, vlevo 0,51 m. Horní povrch odrazných pruhů pruhu bude ve spádu 4,0% k vozovce a bude upraven striáží. Obruby vnějších odrazných pruhů budou zkosené, výška obrub nad přilehlou vozovkou bude 150 mm. Podhled říms bude ve sklonu 8,0% směrem od NK. K čelním zdem a křídům budou kotveny spřahujícími trny ØR16.

Římsy (odrazné pruhy) budou před i za mostem na obou stranách ukončeny náběhy z kamenné dlažby do betonu dl. 1,0 m, ohraničenými silniční a chodníkovou obrubou.

Bezpečnostní zařízení

Na obou stranách mostu bude do říms osazeno ocelové mostní zábradlí se svislou výplní o výšce 1,10 m. Kotevní desky zábradlí budou uloženy do vyrovnávací plastmalty a kotveny k římsám ocelovými hmoždinami OMO M12 do vývrtu prům. 20 mm, hloubky 80 mm. Matice kotevních hmoždin budou mít plastové krytky.

Protikorozi ochrana zábradlí bude provedena pozinkováním v tl. 80 µm a následně trojnásobným protikorozním dvousložkovým nátěrem. Volba nátěrového systému je ponechána na dodavateli. Celková tloušťka ochranných vrstev bude min. 320 µm. Požadovaná minimální trvanlivost ochrany bude 15 let.

Vpravo bude na zábradlí před i za mostem navazovat ocelové svodidlo NH4. Vlevo bude na zábradlí před mostem navazovat betonové svodidlo New Jersey dl. 4,0 m a za mostem ocelové svodidlo NH4. Do svodidel budou osazeny odrazky oranžové a bílé barvy v souladu s TP 103 „Směrové sloupky a odrazky – Zásady používání“.

Úpravy povrchů

Povrchy opěr, křídel a nosné konstrukce na styku se vzduchem budou opatřeny ochranným hydrofobním sjednocujícím protikarbonačním nátěrem. Podhledy říms budou opatřeny uzavíracím nátěrem typu S2.

„Most přes potok Staviska v Třinci, k.ú. Kanská, ev.č. IV/12 “  
„Most přes potok Staviska v Třinci, k.ú. Kanská, ev.č. VII/3 “

Povrch odrazných pruhů bude opatřen ochranným penetračním nátěrem proti účinkům solí. Obruby vnějších odrazných pruhů budou natřeny polymerovým nátěrem. Spodní část obruby pod vozovkou se ještě před položením vozovkového souvrství natře penetračním nátěrem pro zvýšení přilnavosti.

#### Definitivní dopravní značení

Z obou stran mostu budou osazeny tabulky s evidenčním číslem mostu a značky s označením zatížitelnosti B13 „35 t“

#### **d) statické a hydrotechnické posouzení**

Stávající most má dle poslední prohlídky z 05/2013 zatížitelnost:

$$V_n = 35 \text{ t}$$

$$V_r = N$$

$$V_e = N$$

Opravou mostu nebude zatížitelnost změněna.

#### **e) cizí zařízení na mostě**

Na mostě nebudou umístěna žádná cizí zařízení.

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

##### Protikoroze ochrana a ochrana proti bludným proudům

Most ev.č. VII/3 se nenachází v oblasti, kde by byl podle TP 124 (Základní ochranná opatření pro omezení vlivu bludných proudů na mostní objekty a ostatní betonové konstrukce pozemních komunikací) předpokládán výskyt bludných proudů. Z toho důvodu nebyl proveden Základní korozní průzkum.

Pro návrh protikoroze opatření se předpokládá, že se most nachází v prostředí, které odpovídá 2. resp. 3. stupni ochranných opatření dle směrnice TP 124. Tomuto stupni odpovídají pouze základní konstrukční opatření, bez propojení výztuže a jejího vyvedení na povrch konstrukce pro měření vlivu bludných proudů. Ochrana proti bludným proudům bude spočívat v dodržení základních konstrukčních požadavků, jako je krytí výztuže, zhutnění betonu a povrchové úpravy betonu. Navržená protikoroze ochrana mostu spočívá mj. v kvalitně provedené mostní izolaci pod římsami.

##### Ochrana betonů proti agresivnímu prostředí

Ochrana betonů spodní stavby a nosné konstrukce proti účinkům agresivního prostředí bude provedena kvalitními sanačními maltami a ochrannými nátěry – viz odstavec 4c.

#### **g) požadované podmínky a měření sedání a průhybu (měření a monitoring)**

Není požadováno.

#### **h) požadované zatěžovací zkoušky**

Zatěžovací zkouška mostu není požadována.



„Most přes potok Staviska v Trinci, k.ú. Kanská, ev.č. IV/12“  
„Most přes potok Staviska v Trinci, k.ú. Kanská, ev.č. VII/3“

## **5) VÝSTAVBA MOSTU**

### **a) postup a technologie stavby mostu**

Most bude uzavřen po celou dobu opravy, doprava bude svedena na místní komunikaci III. třídy č. 238c na most ev.č. IV/12 ležící v těsné blízkosti stavby.

Most bude opraven následujícím způsobem. Po odstranění ŽB říms budou ve vozovce vybourány pásy, přiléhající k římsám a to v rozsahu dle výkresové dokumentace. Rub čelních zídek bude očištěn a bude na něj provedena nová vrstva izolace, natavená v dl. 200 mm na stávající izolaci. Do čelních zídek budou vyvrtány otvory pro ukotvení spřahujících trnů nových říms. Poté bude provedena betonáž říms, ve výkopech bude zřízeno nové vozovkové souvrství, provedena montáž zábradlí a položena vrstva AB krytu na celém úseku úpravy vozovky.

Současně budou probíhat reprofilační práce na spodní stavbě a podhledu NK. Práce na spodní stavbě budou probíhat dle technologických postupů zhotovitele stavby během prací na svršku mostu.

Po provedení oprav mostu bude obnoven provoz na MK II. třídy č. 437b.

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

Stavební úpravy mostu nevyžadují speciální technologické postupy, které by potřebovaly zvláštní přístup nebo připojení na media. Rovněž nejsou nutné nadměrně velké skladovací plochy.

Rozsah a rozmístění ploch pro zařízení staveniště bude dohodnut mezi zhotovitelem stavby, investorem a vlastníkem pozemku před zahájením stavby v ploše vymezené pro dočasné zábo-ry dle záborového elaborátu. Umístění zařízení staveniště se předpokládá na uzavřených částí MK II. třídy č. 437b, přiléhajících k opravovanému mostu.

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

SO 110 – Dopravní opatření

SO 201 – Most ev.č. IV/12

### **d) vztah k území (inženýrské sítě, ochranná pásma, omezení provozu apod.)**

V prostoru stavby budou dotčena ochranná pásma níže uvedených sítí:

#### Inženýrské sítě

Sdělovací vedení podzemní, optická síť

Vedení VO nadzemní

#### Správce

Telefónica Czech Republic, a.s.

Nehlsen Třinec s r.o.

Optické podzemní sdělovací vedení společnosti Telefónica CR je umístěno vpravo podél MK č. 437b. Ochranné pásmo sdělovacího vedení je dotčeno dočasným zábo-rem na poz. p.č. 425/5 v k.ú. Kanská. Dočasný zábor zde bude sloužit pouze pro přístup pro provádění stavby, nebudou zde prováděny žádné výkopové práce.

Nadzemní vedení VO ve správě společnosti Nehlsen Třinec s.r.o. křižuje místní komunika-ci před začátkem úpravy a dále pokračuje podél MK č. 437b vpravo. Ochranné pásmo VO činí 1 m na všechny strany. Do ochranného pásma VO zasahuje dočasný zábor stavby na poz. p.č. 425/5,

„Most přes potok Staviska v Třinci, k.ú. Kanská, ev.č. IV/12 “  
„Most přes potok Staviska v Třinci, k.ú. Kanská, ev.č. VII/3 “

1835/5, 2007/2 a 425/5 v k.ú. Kanská. V ochranném pásmu VO nebudou prováděny žádné zemní práce, dočasný zábor bude sloužit pouze pro přístup během provádění stavby.

Za hranicí stavby na poz.p.č. 1313, 1325 a 1317 v k.ú. Dolní Líštná se nachází zařízení SmVaK - vodovod DN100 PVC včetně kalosvodu s výústním objektem. Ochranné pásmo vodovodu činí 1,5 m na každou stranu od líce potrubí. Ochranné pásmo vodovodu nebude stavbou dotčeno, hranice stavby se nachází ve vzdálenosti nejméně 1,48 m od vodovodu.

Inženýrské sítě jsou orientačně zakresleny v projektové dokumentaci. Před započítáním prací je bezpodmínečně nutno je vytyčit, nechat ověřit v terénu, vyznačit jejich ochranná pásma a v nich dodržovat podmínky stanovené správcí vedení. Stavbou nedojde k žádným přeložkám inženýrských sítí.

Všechna vyjádření jsou v části F-Doklady.

## 6) PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

### a) vytyčovací údaje

Souřadnice hlavních bodů silnice jsou obsaženy ve výkrese „08-Vytyčovací schéma“.

### b) prostorové uspořádání a geometrie mostu

Most ev.č. VII/3 převádí MK II. třídy č. 437b přes vodní tok Staviska. Most je jednoplošný, šikmý (pravá šikmost 77,7°) o světlosti 4,25 m.

Osa komunikace probíhá přes most v oblouku, mimo most kopíruje stávající směrové řešení. Na mostě a v jeho blízkosti bude mít vozovka příčný spád 2,50% k pravé obrubě, dále od mostu se bude napojovat na stávající stav. Niveleta na mostě klesá v 0,9% sklonu k opěře 1.

Prostorové uspořádání na mostě (nový stav) :

Šířka vozovky	5,60 m
Odrasný pruh	2 x 0,50 m
Volná šířka mostu	6,60 m
Římsy	2 x 0,25 m
Celková šířka mostu	7,10 m

Úpravy vozovky mimo most budou provedeny pouze v úseku nutném pro plynulé napojení vozovky na stávající stav na začátku a konci úpravy (plynulé napojení podélného a příčného spádu vozovky). Začátek úpravy MK je v místě oddělení MK 437b od MK 238c. Konec úpravy je před začátkem křižovatky za mostem. Délka úpravy MK 437b včetně mostu VII/3 je 37,60 m. Začátek a konec úpravy je jednoznačně určen souřadnicemi. Na začátku a na konci úpravy bude komunikace plynule navazovat na stávající stav.

Základní údaje silnice:

Uzlové staničení	: nezjištěno
Staničení začátku úpravy	: relativně 0,000 <sup>00</sup> = ZÚ
Staničení konce úpravy – ve stáv.ose	: relativně 0,037 <sup>60</sup> = KÚ
Délka úpravy komunikace	: 37,60 m
Kategorie	: ---
Šířka vozovky – na ZÚ a KÚ (stáv.stav)	: 6,09 / 6,52 m

„Most přes potok Staviska v Třinci, k.ú. Kanská, ev.č. IV/12“  
„Most přes potok Staviska v Třinci, k.ú. Kanská, ev.č. VII/3“

Šířka vozovky na mostě	:	5,60 m
Směrové poměry	:	přímá dl. 10,67 m pravý oblouk R=97,0 m, o=22,35 m přímá dl. 4,55 m
Sklonové poměry nivelety na mostě	:	+0,9%, dl. 22,075 m

c) **statický výpočet základů, spodní stavby, nosné konstrukce**

Není předmětem projektové dokumentace.

d) **hydrotechnické výpočty**

Není předmětem projektové dokumentace.

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

Most je bez chodníků, tzn., že není nutno řešit bezbariérovost. Stavba byla projednána dne 18.02.2014 s NIPI Bezbariérové prostředí, o.p.s. ve smyslu vyhlášky 398/2009 Sb. včetně její přílohy a ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací změna Z1 z února 2010 – bez připomínek. Stanovisko NIPI je v dokladech – část F.

NIPI bezbariérové prostředí, o.p.s. posoudil projektovou dokumentaci z hlediska vyhlášky č. 398/2009 Sb. a souhlasí s vydáním stavebního povolení bez připomínek.

Ostrava, červen 2014

Vypracoval: Ing. Iveta Kovalová