

Číslo zakázky:	20 706 00		
Schválil:	Ing. Václav HVÍZDAL	Zodp. projektant:	Ing. František KOŠÁN
			+420 602 496 210 kosan@pontex.cz
Tech. kontrola:	Ing. Martin HAVLÍK	Vypracoval:	Jiří TUČEK, DiS
			+420 605 250 853 tucek@pontex.cz



Praha 4, Bezová 1658, 147 14
tel: +420 244062215 fax: +420 244461038
stř. Č. Budějovice, Žitkova 12, 370 01

Objednatel:	Město Český Krumlov	Obec:	Český Krumlov	Kraj:	Jihočeský
Akce:	REKONSTRUKCE MOSTU EV.Č. CK - 003 (LAZEBNICKÝ MOST) PŘES VLTAVU V ČESKÉM KRUMLOVĚ DOKUMENTACE OBJEKTŮ SO 201 - MOST EV.Č. CK-003 TECHNICKÁ ZPRÁVA			Datum	Stupeň
Část:				06/2022	PDPS
Objekt:				Souprava	Č. přílohy
Příloha:					D.201-1

Obsah

1	Identifikační údaje	2
2	Základní údaje o mostě.....	3
2.1	Charakteristika mostu – stávající stav	3
2.2	Parametry stávajícího mostu.....	3
2.3	Charakteristika mostu – nový stav	3
2.4	Parametry nového mostu	4
2.5	Inženýrské sítě na mostě.....	4
3	Zdůvodnění stavby a umístění.....	5
4	Technické řešení.....	6
4.1	Bourací a zemní práce	6
4.2	Nosná konstrukce	6
4.3	Inženýrské sítě	6
4.4	Protikoroze ochrana ocelové konstrukce	7
4.5	Spodní stavba	7
4.6	Ložiska	7
4.7	Přechodová oblast.....	7
4.8	Mostní svršek, vozovka, chodníky, záchytný systém.....	8
4.9	Ochrana dřeva proti povětrnostním a biologickým vlivům.....	8
4.10	Umělecká díla.....	9
4.11	Trvalé dopravní značení	9
4.12	Území pod mostem.....	9
5	Výstavba.....	9
6	Přehled provedených výpočtů	10
7	Řešení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	11
8	Podmínky realizace stavby	11

1 Identifikační údaje

a) Označení stavby

Rekonstrukce mostu ev.č. CK-003 (Lazebnický most) přes Vltavu v Českém Krumlově

b) Stavebník, správce komunikace a mostu

Název: Město Český Krumlov

Sídlo: Náměstí Svornosti I, 381 01 Český Krumlov

c) Projektant

Název: PONTEX, spol. s r.o.

Sídlo: Bezová 1658, 147 14 Praha 4

Pobočka České Budějovice: Žižkova 309/12, 371 22 České Budějovice

IČ: 407 63 439

Zodpovědný projektant: Ing. František Košán, ČKAIT: 0101621

d) Stupeň PD

DSP

e) Druh stavby

Rekonstrukce

f) Převáděná komunikace

Místní komunikace

g) Předmět přemostění

Řeka Vltava

h) Správce vodního toku

Povodí Vltavy, závod Horní Vltava, Litvínovická 709/5, 370 01 České Budějovice

i) Obec

Český Krumlov

j) Katastrální území

Český Krumlov

k) Obecný stavební úřad

Městský úřad Český Krumlov, odbor stavební úřad, Kaplická 439, Český Krumlov

l) Speciální stavební úřad

Městský úřad Český Krumlov, odbor dopravy a silničního hospodářství, Kaplická 439, Český Krumlov

2 Základní údaje o mostě

2.1 Charakteristika mostu – stávající stav

Most převádí silnici místní komunikaci Latrán – Náměstí svornosti přes řeku Vltavu. Most je přímý a kolmý, má dvě pole o rozpětí 17,98 a 20,99 m.

Stávající ocelová nosná konstrukce je provedena z podélných nosníků „Škoda – Faltus“ na ocelových ložiscích

Mostovka je dřevěná složená z hranolů průřezu 160 / 160, resp. 180/160, vozovka je dřevěná provedená z fošen tl. 50 mm. Chodníky jsou dřevěné, složené z podélných a příčných hranolů, pochozí vrstva je provedena z fošen. Výška nášlapu je 195 mm.

Zábradlí je dřevěné, se svislou výplní. Horní madlo je kryté měděným plechem.

Spodní stavba mostu provedena z kamenného zdiva opěry jsou součástí nábrežních zdí, pilíř stojí na ostrůvku uprostřed řeky. Úložné prahy jsou železobetonové.

Koryto řeky je regulováno nábrežními zdmi. Hloubka koryta je pod mostem cca 1,0 m. Ostrov v řece je lemován těžkým kamenným záhozem.

Nad pilířem se na obou stranách mostu nacházejí podstavce se sochami.

V těsné blízkosti opěr je městská historizující zástavba. A na obou předmostích se nacházejí vchody do četných komerčních prostor.

Most je nemovitou kulturní památkou.

Mostní svršek, nosná konstrukce mostu, úložné prahy a závěrné zídky budou odstraněny

2.2 Parametry stávajícího mostu

Počet polí:	2
Délka přemostění:	36,5 m
Délka NK:	39,1m
Rozpětí polí:	1. pole 17,980m, 2. pole 19,99 a 20,99 m
Šikmost:	90,0°
Volná šířka:	6,70m
Šířka průchozího prostoru:	2 * 0,73 m po stranách mostu
Šířka mostu:	9,0 m
Výška mostu nad terénem:	3,8 m
Stavební výška:	0,86 m
Plocha nosné konstrukce mostu:	210,0 m ²

2.3 Charakteristika mostu – nový stav

Nový most bude tvořen ocelovou nosnou konstrukcí a dřevěným mostním svrškem se stejnou dispozicí, jakou má stávající most.

Nosná konstrukce bude provedena z ocelových nosníků průřezu HEB 600. které budou ztuženy ocelovými příčníky spojené s podélnými nosníky šroubovými spoji. Nosná konstrukce bude zavětrována.

Nová nosná konstrukce bude uložena na nová ocelová tangenciální ložiska. Stávající úložné prahy budou odstraněny a nahrazeny novými železobetonovými. Spodní stavba bude ponechána.

Mostní svršek bude proveden z tvrdého dřeva. Mostovka z hranolů 160/160 a 180/160mm, chodníky z podélných hranolů 160 / 160, příčných hranolů tl. 50 mm, pochozí vrstva z fošen tl. 50 mm.

Vozovka bude provedena z fošen tl. 50mm, uložených šikmo vůči ose mostu.

Nová ložiska budou ocelová, tangenciální, osazena na ložiskových bločcích z polymerbetonu.

Nové úložné prahy a závěrné zídky budou provedeny ze železobeton (Beton C 30/37 – XF4, ocel B500B). Vzhledem k množství inženýrských sítí budou v závěrných zídkách provedeny prostupy pro stávající inž. sítě.

Rekonstrukce mostu bude provedena tak, aby nebylo nutné provádět přeložky sítí.

Před provedením nových úložných prahů bude nová nosná konstrukce bude provizorně uložena na provizorní podpěry, které budou kotveny ke stávající spodní stavbě. Teprve po provedení nových úložných prahů a ložisek bude nová nosná konstrukce definitivně uložena a provizorní podpěry budou odstraněny.

2.4 Parametry nového mostu

Počet polí: 2

Délka přemostění: 36,5 m

Délka NK: 39,1m

Rozpětí polí: 1. pole 17,58 m, 2. pole 20,02 a 21,02 m

Šikmost: 90,0°

Volná šířka: 6,70m

Šířka průchozího prostoru: 2 * 0,73 m po stranách mostu

Šířka mostu: 9,0 m

Výška mostu nad terénem: 3,8 m

Stavební výška: 0,81 m

Plocha nosné konstrukce mostu: 210,0 m²

Zatížení a zatížitelnost mostu po rekonstrukci:

Normální.....V_n = 28 t

VýhradníV_r = 36 t

Výjimečná.....není uvažována

Zatížitelnost mostu během rekonstrukce bude upravena podle postupu výstavby.

2.5 Inženýrské sítě na mostě

Přes most je vedeno množství inženýrských sítí uložených na příčných nosnících na spodním líci nosné konstrukce

- Datové kabely (CETIN) – Uloženy v pružných plastových chráničkách

- Datové kabely (Českokrumlovský rozvojový fond) – Uloženy v pevných chráničkách

- Voda (majetkový správce ČEVAK, vlastník město Č. Krumlov) – Izolovaná PE trubka DN 160 na levé straně mostu

- Plyn (EON) – Ocelová trubka na pravé straně mostu+
- Elektřina NN + VN (EON) – kabely uloženy v pevných chráničkách.
- Veřejné osvětlení (Služby města Český Krumlov) – Kabel uložen v pevné chráničce.
- Opěrou 1 vyúsťuje kanalizace do dlážděného koryta na náplavce.

Před opěrou OP1 je umístěna armaturní šachta vodovodu.

Za OP3 (Latrán) je přítomen kolektor inž. sítí.

Během rekonstrukce budou zařízení technické infrastruktury na mostě ponechány sítě na mostě ponechány, vyvěšeny na provizorní konstrukci složenou z válcovaného profilu a závitových tyčí.

Vchod do kolektoru bude provizorně uzavřen a zajištěn proti vniknutí cizích osob. Padací dveře a obslužná lávka na dřívku OP3 budou nahrazeny novými.

Tepelná izolace s ochranným pláštěm na vodovodu bude během rekonstrukce vyměněna. PE potrubí bude ponecháno.

Chráničky inženýrských sítí mohou být během rekonstrukce na pokyn správce sítě vyměněny.

3 Zdůvodnění stavby a umístění

a) Zdůvodnění rekonstrukce

Stavební stav mostu dle hlavní prohlídky z roku 2019 : spodní stavba III-dobrá, nosná konstrukce VI – velmi špatný.

Protikoroziční ochrana nosné konstrukce je v nyní již nefunkční a nosná konstrukce je napadena korozí.

Dřevěný mostní svršek je napaden biologickými rozkladnými procesy.

b) Návaznost na předchozí projektovou dokumentaci

Tato projektová dokumentace vychází ze studie z roku 2012, kterou zpracovala společnost Stráský, Hustý a partneři.

c) Charakter přemost'ované překážky

Řeka Vltava ve městě českém Krumlově. Hloubka vody cca 1,0 m, šířka koryta 30,0 m, koryto je omezeno nábrežními zdmi.

d) Územní podmínky

Most je umístěn v historickém centru města. Most i okolí mostu je turisticky velmi vytížené, na předmostích a na březích se nachází množství komerčních objektů.

Most je nemovitou kulturní památkou.

Na nosné konstrukci je zavěšeno množství inženýrských sítí

e) Geotechnické podmínky

Nebyly zjišťovány

4 Technické řešení

4.1 Bourací a zemní práce

Rekonstrukce mostu proběhne tzv. po polovinách, aby bylo možné zachovat pohyb chodců. Stávající dřevěný svršek bude odstraněn, nosná konstrukce bude postupně odstraňována a nahrazována novými nosníky.

Stávající úložné prahy a závěrné zídky budou odstraňovány postupně s odstraňováním nosné konstrukce.

Za opěrami bude v potřebném rozsahu odstraněn přechodový klín.

Předpokládáme, že stávající ocelová konstrukce bude demontována pomocí jeřábu. Následně pak odvážena nákladními vozidly. Vzhledem k tomu, že ulice před a za mostem jsou úzké, zhotovitel stavby se musí před zahájením stavby seznámit se s místními prostorovými poměry.

Před zahájením výměny hlavních ocelových nosníků bude do koryta řeky podél stávajících mostních podpěr umístěna provizorní podpěrná konstrukce uložená na těžký kamenný zához s proštěrkováním.

Aby byl umožněn pohyb chodců během výstavby, budou nad přechodovými klíny umístěny provizorní lávky.

Stávající kamenná dlažba před a za mostem bude uskladněna pro další využití.

Těžký kamenný zához pod OP2 a OP3 bude lokálně vyspraven.

4.2 Nosná konstrukce

Nová nosná konstrukce se skládá z 6 ks podélných hlavních nosníků HE600B, které budou příčně ztuženy příčníky z ocelových U profilů, s podélnými nosníky spojenými šroubovými spoji.

Vzhledem ke značnému rozpětí nosné konstrukce byly navrženy nosníky HE 600B, které mají min. stejnou ohybovou tuhost, jako stávající nosníky „ŠKODA – FALTUS“.

Hlavní nosníky budou rozděleny na montážní díly, bude provedeno nadvýšení pro kompenzaci průhybu vlastní tíhou. Uvažovaná hodnota nadvýšení je $10 \div 20$ mm

podle postupu výstavby. Přesné hodnoty nadvýšení budou určeny pro každý nosník v dokumentaci pro realizaci stavby.

Nosná konstrukce bude zavětrována válcovanými L profily, které budou umístěny diagonálně ve dvou řadách v podélném směru.

Před provedením nových úložných prahů bude nová nosná konstrukce provizorně uložena na provizorní podpěry, které budou kotveny do dřívků stávajících opěr. Nosná konstrukce musí být stabilní ve všech fázích výstavby.

Po provedení nových úložných prahů bude nosná konstrukce na provizorní podpěrné konstrukci výškově vyrovnána a nová ložiska podlita polymermaltou a následně aktivována.

4.3 Inženýrské sítě

Během stavby zůstanou inženýrské sítě zavěšené pod mostem v provozu provizorně vyvěšeny. Definitivní závěsy inž. sítí budou přichyceny k podélným nosníkům ocelovými sponami.

4.4 Protikorozní ochrana ocelové konstrukce

PKO bude provedena dle TKP kap. 19B typ 1A: Žárový nástřik Zn nebo ZnAl tl. ~100 µm + uzavírací penetrační nátěr + epoxid dvoukomponentní + alifatický polyuretan.

Opravy nátěrů podle TKP kap. 19B typ 1C: epoxid s vysokým obsahem Zn

Barva a odstín RAL bude určen ve stupni PD RDS s vědomím zástupce památkové péče města či NPÚ v souladu se stávajícím stavem.

PKO na montážních dílech bude provedena v dílně, po provedení montážních svarů bude v okolí svarů provedena dodatečně na stavbě.

4.5 Spodní stavba

Stávající úložné prahy budou odstraněny. Nové úložné prahy budou provedeny z betonu C 30/37 – XF4. V nových závěrných zídkách budou zřízeny prostupy pro stávající inženýrské sítě.

Za opěrnou 3 (Latrán) je přítomen kolektor inženýrských sítí, světlého průřezu 5,48 m². Kolektor nesmí být během rekonstrukce poškozen. Prostup do kolektoru je veden dříkem opěry těsně pod úložným prahem.

Úložné prahy budou betonovány vcelku a budou ke stávajícím opěrám kotveny vlepovanou betonářskou výztuží.

Nové úložné prahy budou na opěrách provedeny s přesahem a sklonem horního líce směrem ven. Úložný práh na pilíři bude lemován stávajícím kamenným zdivem, jehož horní líc bude výškově upraven seříznutím do požadované úrovně. Sklon úložného prahu na pilíři bude rovněž směrem ven.

NA rubu budou nové úložné prahy a závěrné zídky izolovány nastavovacími asfaltovými pásy, které budou ochráněny vrstvou geotextilie. Odvodnění rubu opěr bude provedeno perforovanou drenážní trubkou DN 100. Skrz úložný práh bude vyvedena neperforovaná trubka DN 100. podélný sklo odvodňovacího potrubí bude min 1,0 %.

Stávající kamenné zdivo pod úložnými prahy bude očištěno tlakovou vodou a přespárováno, betonové části spodní stavby a podstavce pro sochy budou otryskány tlakovou vodou a reprofilovány sanačními hmotami a opatřeny sjednocujícím nátěrem.

4.6 Ložiska

Nové podložiskové bločky budou zhotoveny z polymerbetonu, nová ložiska budou ocelová, tangenciální.

Podložiskové bločky budou s úložnými prahy spojeny kotvami z betonářské výztuže. V podložiskových bločkách budou ponechány otvory pro osazení ocelových ložisek. Před definitivním uložením nosné konstrukce budou ložiska podlita polymermaltou.

Na opěrách budou ložiska příčně pevná, na pilíři budou ložiska všesměrně pevná.

4.7 Přechodová oblast

Výkopy za opěrami budou vyplněny mezerovitým betonem. Stávající inženýrské sítě ve výkopech budou ochráněny dělenými chráničkami.

Během provádění přechodové oblasti na opěře latrán bude brán zřetel na přítomnost kolektoru inženýrských sítí.

Kamenná dlažba nad přechodovou oblastí bude provedena maximální možné míře z původní kamenné dlažby na betonové lože., nad závěrnými zídkami bude provedena přídlažba z původních kamenných kvádrů.

Předpokládáme, že 50 % dlažby a 50 % přídlažby bude nahrazeno. Náhrada původní dlažby bude provedena z materiálu odpovídajícího složením a barvou dlažbě původní.

Při provádění prací na OP1 bude postupováno tak, aby nebyla poškozena armaturní šachta vodovodu.

4.8 Mostní svršek, vozovka, chodníky, záchytný systém

Mostovka, vozovka, chodníky i zábradlí budou provedeny ze dřeva pevnostní třídy C24

Mostovka: příčné mostiny budou provedeny ze smrkového lepeného lamelového dřeva o průřezu 160 / 160, resp. 180/160 tam, kde dvojice hranolů svírá zábradelní sloupek

Vodorovné mostiny proveden ze smrkového lepeného lamelového dřeva, budou připevněny ocelovými kotvícími přípravky k horním pásnicím podélných nosníků.

Vozovka a chodníky budou provedeny z dubových fošen tl. 50 mm uložených šikmo k ose mostu.

Vozovkové a chodníkové fošny budou připevněny vysokopevnostními nerezovými vruty.

Chodníky budou provedeny po obou stranách mostu v šířce 730 mm. Nosné podélné a příčné prvky chodníku budou provedeny z lepeného lamelového dřeva: podélné hranoly průřezu 120/140 mm budou kladeny kolmo na mostiny, příčné hranoly 100/50 mm budou kladeny kolmo na podélné. Pochozí fošny budou provedeny v tl. 50 mm a budou osazeny rovnoběžně s osou mostu. Výška nášlapu bude 190 mm.

Předpokládá se, že vozovkové a chodníkové fošny budou považovány za spotřební materiál a budou průběžně vyměňovány úměrně poškození užíváním.

Zábradlí se skládá ze svislých sloupků, šikmých vzpěr a vodorovných madel, výplň zábradlí bude provedena ze svislých prken.

Sloupky zábradlí budou provedeny z hranolů ze smrkového lepeného lamelového dřeva 140 / 140, vzpěry zábradelních sloupků budou provedeny z hranolů k vodorovné dvojici hranolů 180/160 bude zábradlí kotveno svorníky.

Horní madlo zábradlí bude na horním líci chráněno měděným plechem.

Zábradelní sloupky budou provedeny ve spodní části pod úroveň mostovky opatřeny plentovací stěnou z prken tl. 32 mm, které bude zakrývat ocelovou nosnou konstrukci tak, jako je tomu v současnosti.

Jednotlivé dřevěné prvky budou spojovány svorníky a zinkovanými vruty.

4.9 Ochrana dřeva proti povětrnostním a biologickým vlivům

Horní líc všech vodorovných hranolů v mostovce a chodníku a vzpěry zábradlí bude chráněn stříkaným povlakem na bázi polymočoviny. Vzpěry zábradlí jsou pohledové a tak bude na horním povrchu připevněné krycí prkno z modřínu.

Pohledové plochy nosné konstrukce, kromě pochozích a pojižděných fošen, budou opatřeny lazurovým nátěrem hnědé barvy. Konečný odstín nátěru bude upřesněn před aplikací za přítomnosti zástupce památkové péče města český Krumlov či NPÚ.

Ochrana dřeva bude mít fungicidní a hydrofobní vlastnosti.

Veškeré řezivo pro dřevěnou konstrukci mostního svršku bude hoblované

Skladba dřevěné konstrukce a ochrana proti povětrnostním vlivům bude provedena podle doporučení „Technická specifikace pro zvýšení životnosti Lazebnického mostu v Českém Krumlově“, které je přílohou této projektové dokumentace.

Sledování stavu konstrukce v uvedených v kapitole „Smart Timber Gridge“ technických specifik pro zvýšení životnosti Lazebnického mostu v Českém Krumlově nebude na pokyn investora součástí této projektové dokumentace.

Složení ochranného povlaku určí pověřená osoba s odbornou způsobilostí v oboru dřevěných konstrukcí. Složení ochranného povlaku a technologický postup aplikace bude uveden v realizační dokumentaci stavby a bude schválen zástupcem investora.

4.10 Umělecká díla

Na pilíři P2 jsou na obou stranách mostu umístěny sochy na zděných podstavcích. Sochy budou během stavby ochráněny provizorní konstrukcí, např. dřevěným bedněním a ochrannou geotextilií. Případně budou umělecká díla dočasně uložena v městském depozitáři.

Podle doporučení NPKÚ bude v rámci rekonstrukce obnoven předsazený omítkový pás na vnitřní straně podstavce.

4.11 Trvalé dopravní značení

Před a za mostem budou umístěny značky omezující zatížitelnost $V_n = 28t$, $V_r = 36t$

4.12 Území pod mostem

Pod mostem je koryto řeky Vltavy. U OP1 je náplavka s kamennou dlažbou. Podél pilíře je proveden těžký kamenný zához. U OP3 je holé říční koryto.

V širších vtahu je koryto řeky upraveno kamennou dlažbou do betonu.

Těžký kamenný zához pod OP2 a OP3 bude lokálně vyspraven.

5 Výstavba

a) Postup a technologie výstavby

Výstavba bude podle předpokladu rozdělena do 5 hlavních úseků, přičemž bude probíhat po polovinách tak, aby byl umožněn pohyb chodců po mostě.

Před prováděním demolice stávající konstrukce bude umístěna podél stávajících podpěr provizorní podpěrná konstrukce.

- I. - Odstranění levé poloviny dřevěné konstrukce a odstranění vnitřních stávajících nosníků
- Osazení nových nosníků HEB 600 uložení na provizorní podpěru
- Osazení provizorní konstrukce pro zavěšení inž. sítí.
- II. - Odstranění původního a osazení nového krajního nosníku na provizorní podpěry,
- Osazení definitivního nosníku inž. sítí
- III. - Zajištění spodního nosníku inž. sítí provizorní konstrukcí
- Odstranění stávajících vnitřních nosníků a osazení nových vnitřních nosníků na provizorní podpěry
- V. - Odstranění a nahrazení krajního nosníku, uložení na provizorní podpěry
- Osazení definitivního nosníku inž. sítí
- V. - Provedení nových úložných prahů, závěrných zídek a mostních ložisek
- Rektifikace nosné konstrukce, podlití a aktivace ložisek
- Odstranění provizorní podpěrné konstrukce
- Osazení mostního svršku

b) Přístupy na staveniště

Přístup ke staveništi je, vzhledem k umístění mostu v historickém centru města značně komplikovaný. Při provádění jiných investičních záměrů v lokalitě lazebnického mostu bylo v minulosti využito šterkové cesty na levém břehu řeku, tzn. od pivovaru.

Předpoklad je, že bude provedeno zpevnění stávající šterkové cesty hutněnou šterkodrtí a případně silničními panely. V korytě řeky bude provedena provizorní zpevněná plocha pro umístění jeřábu.

Zhotovitel si způsob přístupu může upravit dle svých zvyklostí a technologií za předpokladu řádného projednání s vlastníkem pozemku a správcem toku, v tomto případě Povodí Vltavy, s.p. závod Horní Vltava.

c) Související objekty stavby

Dočasné dopravní značení bude provedeno dle SO 181 – Dopravně inženýrské opatření

Je nepřipustné, aby se během manipulace s těžkými břemeny pohybovaly pod mostem osoby – vodáci a jiní turisté. Budou zřízené plavební koridory a na mostě budou během rekonstrukce zavěšeny ochranné sítě. Na vodácké trase budou umístěny značky upozorňující na rekonstrukci mostu.

d) Vztah k území

Stávající most je nedílnou součástí předmětného území. Návrh nového mostu respektuje materiální i vizuální stav stávajícího mostu.

6 Přehled provedených výpočtů

a) Vytyčovací údaje

Po odbourání bude nutné zaměřit skutečný stav odkrytých konstrukcí.

Souřadnicový systém: JTSK

Výškový systém: Balt po vyrovnání

b) Prostorové uspořádání a geometrie mostu

Most je přímý a kolmý

Počet polí: 2

Délka přemostění: 36,5 m

Délka NK: 39,1m

Rozpětí polí: 1. pole 17,60 m, 2. pole 20,0 a 21,00 m

Šikmost: 90,0°

Volná šířka: 6,70m

Šířka průchozího prostoru: 2 * 0,73 m po stranách mostu

Šířka mostu: 9,0 m

Výška mostu nad terénem: 3,8 m

Stavební výška: 0,81 m

c) Statické výpočty

Byl proveden statický výpočet nové nosné konstrukce, statický výpočet zatížitelnosti. Statický výpočet provizorní podpěrné konstrukce bude součástí VTD.

d) Hydrotechnický výpočet

Není proveden.

7 Řešení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Není požadováno. Most má stejné dispozice jako stávající stav a nepředstavuje překážku pro užívání z hlediska

8 Podmínky realizace stavby

Rekonstrukce Lazebnického mostu bude provedena dle PDPS, následně RDS včetně VTD dřevěné konstrukce a provizorní podpěrné konstrukce. RDS a VTD budou odsouhlaseny TDI a AD.

Zhotovitel rekonstrukce musí postupovat tak, aby minimalizoval dopady rekonstrukce na sousední nemovitosti. Při výkopových a bouracích pracích na opěrách je, vzhledem k těsné blízkosti domů, které byly postaveny pravděpodobně již v období renesance, nepřipustné použití těžké stavební techniky. Výkopy a demolice úložných prahů proběhnou ručně za použití lehké techniky.

Před zahájením rekonstrukce Lazebnického mostu bude proveden pasport nemovitostí bezprostředně sousedících se stavbou. Případné škody vzniklé v důsledku rekonstrukce Lazebnického mostu budou řádně zaprotokolovány a posléze vypořádány dle dohody mezi vlastníky sousedních nemovitostí, zhotovitelem a investorem rekonstrukce Lazebnického mostu.

Během rekonstrukce bude na požadavek vlastníků sousedních nemovitostí stanovena prodloužená pracovní doba ve všední dny, práce o víkendech, a budou maximálně využity zimní měsíce v závislosti na počasí. Tím se zkrátí celková doba výstavby.

Zhotovitel zahrne výše zmíněné požadavky do své nabídky. Dodatečné navýšení ceny díla v důsledku časových, prostorových či jiných organizačních příčin není možné.

Zhotovitel je povinen seznámit se s prostorovými, časovými a organizačními nároky před podáním nabídky. Vzhledem k umístění stavby v historickém centru města a sousedství se soukromými objekty je zhotovitel povinen dbát důvodných požadavků vlastníků a správců dotčených a sousedních objektů, a přítomných inženýrských sítí a dotčených orgánů státní správy.

Pro přístupy k Lazebnickému mostu učiní zhotovitel dohodu s vlastníky dotčených nemovitostí.

Vypracoval: Jiří Tuček, DiS