

Investor:	Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, p.o. Kosovská 1122/16 586 01 Jihlava	
-----------	--	---

D

PDPS

Zodp. projektant: Ing. Milan Sedlák 	Kontroloval: Ing. David Mičák 	Zhotovitel dokumentace:  Na Návsí 18/4, Brno, 620 00 IČO: 089 27 677, DIČ: CZ089 27 677 email: midakon@midakon.cz	
Vypracoval: Ing. Milan Sedlák 			
Investor: Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, p.o.			
Místo: Kamenná, Tasov	Stupeň: PDPS	Datum: 01/2023	Počet A4: A4
Akce: II/390 Kamenná – most ev. č. 390-008 Objekt: SO 001 DEMOLICE MOSTU EV.Č. 390-008		Měřítko: 1: Číslo zakázky: 22 09	Paré:
Název: TECHNICKÁ ZPRÁVA		Č. výkresu: D.1.0.1	

D.1.0.1 – TECHNICKÁ ZPRÁVA

**SO 001 – DEMOLICE MOSTU
EV.Č. 390-008
D.1.0.1 – TECHNICKÁ ZPRÁVA**

Obsah:

1.	Identifikační údaje.....	2
	a) stavba a objekt číslo	2
	b) katastrální území, obec, kraj	2
2.	Zdůvodnění stavebního objektu a jeho umístění	2
	a) návaznost projektové dokumentace na předchozí dokumentaci	2
	b) územní podmínky,	2
3.	Technické řešení	2
	a) popis stávajícího mostu	2
	b) popis demolice mostu	3
4.	Výstavba	4
	a) postup a technologie stavby, a specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby.....	4
	b) související (dotčené) objekty stavby,	4
	c) vztah k území (inženýrské sítě, ochranná pásma, omezení provozu apod.).	4

D.1.0.1 – TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. Identifikační údaje**a) stavba a objekt číslo**

II/390 Kamenná – most ev. č. 390-008 SO 001 – Demolice mostu ev.č. 390-008

b) katastrální území, obec, kraj

KÚ Tasov, Kamenná nad Oslavou

2. Zdůvodnění stavebního objektu a jeho umístění**a) návaznost projektové dokumentace na předchozí dokumentaci**

Projekt mostu navazuje na předchozí dokumentaci ve stupni DUSP.

b) územní podmínky.

Stávající most ev. č. 390-008 převádí silnici II/390 ve staničení km 25,755 přes řeku Oslavu. Most se nachází severovýchodně v extravilánu od obce Kamenná, na hranici mezi okresy Třebíč a Žďár nad Sázavou. Území je v dané lokalitě rozdělena řekou Oslavou. Na pravém břehu (směrem k obci Kamenná) je území svahovité s lesními pozemky které jsou porostlé vysokými stromy. Na pravé straně těsně za mostem ve směru na Kamennou se nachází stávající sjezd ze silnice II/390 k chatkám. Na levém břehu řeky Oslavy (směrem na Tasov) je území rovinaté (mimo koryto řeky a násyp pozemní komunikace) a nachází se zde zemědělské pozemky. Silnici v této části lemují stromy. Koryto řeky pod mostem je přirozené se svahy zarostlými travním porostem a místy stromy.

V území dotčeném rekonstrukcí mostu byl zjištěn výskyt inženýrských sítí – vzdušné vedení nízkého napětí E.GD., a.s.. Stavební pozemek se nachází na pozemcích vlastněných Krajem Vysočina, Českou republikou v zastoupení Povodí Moravy, Lesů ČR, Obcí Tasov a soukromími osobami – panem Pavlíčkem a paní Kladivovou.

V okolí mostu se nachází 3 vzrostlé stromy, u kterých bude muset dojít kvůli výstavbě ke kácení.

3. Technické řešení**a) popis stávajícího mostu**

Stávající most ev. č. 390-008 převádí stálou vodoteč řeky Oslavy v extravilánu obce Kamenná nad Oslavou, staničení km 25,755 silnice II/390.

Jedná se o dvoupolový kolmý most. Rok postavení mostu je 1909 - viz údaj z ML. Základy mostu nejsou přístupné, pravděpodobně je založen plošně. Mostní opěry jsou masivní z monolitického betonu. Uložné prahy na opěrách jsou betonové. Mostní křídla jsou šikmá svahová z monolitického betonu. Nosná konstrukce mostu je trámová, monolitická o dvou spojitých polích. Pět vedle sebe ležících trámů je spojeno koncovými příčníky na celou výšku trámů v místě podpěr, v polích jsou příčníky menšího průřezu. Uložení nosné konstrukce je

D.1.0.1 – TECHNICKÁ ZPRÁVA

přímé. Mostní závěry nejsou patrné, zřejmě podpovrchové. Vozovka na mostě je s živícným krytem se zpevněnou krajnicí. Celková šířka mostu činí 6 m. Zpevnění krajnice je provedeno asfaltovou vrstvou. Příčný sklon je oboustranný, podélný sklon ve směru staničení. Vozovka na mostě je silně převrstvena cca o 50 mm na obou stranách komunikace. Odrazné proužky nejsou díky převrstvení vozovky vytvořeny.

Mostní římsy jsou na obou stranách mostu železobetonové monolitické. Hydroizolaci bez provedení sond nelze zjistit, je zřejmě vanová. Odvodnění mostu je provedeno příčným a podélným sklonem vozovky mimo most. Svodidla nejsou na mostě osazena. Zábradlí na mostě je ocelové s vodorovnou výplní se dvěma madly.

Dopravní značení omezující zatížitelnost B13 – 12 t, E13 – jediné vozidlo 17 t, je osazeno na obou stranách mostu. Na mostě je v obou směrech osazeno jiné dopravní značení, dopravní značka B14 - 9t.

Stav základů bez provedení sond nelze zjistit. Nebyly pozorovány závady způsobené poruchami základů. Na povrchu mostních opěr jsou výkvěty a vápenné výluhy. Na pohledových plochách vnitřní podpěry jsou výkvěty a vápenné výluhy, inkrustace. Na pohledových plochách křídel jsou svislé trhliny. Na podhledu nosné konstrukce jsou viditelné stopy promáčení, výluhy. Na spodním povrchu nosné konstrukce jsou odpadlé krycí vrstvy betonu s obnaženou výztuží, s prokopírovanými třmínky, dochází přitom ke korozi podélné výztuže. Na podhledu nosné konstrukce jsou viditelné podélné trhliny. Při prohlídce byla zaznamenána předchozí diagnostika - vývrty, drážky. Po provedení diagnostiky nebylo provedeno zapravení. Levý krajní trám č. 1 v poli č. 2 má opadané krycí vrstvy a rozsáhlou korozi podélné výztuže - úbytek cca 30%. Ve vozovce nad opěrou 1 se vytvořila neřízeně dilatační spára, je provedena zálivka. Stav izolace bez provedení sond nelze zjistit, vzhledem ke stavu nosné konstrukce není funkční, dochází k průsaku přes nosnou konstrukci, opěry a křídla.

Vzhledem ke špatnému technickému stavu mostu bylo rozhodnuto o jeho kompletní demolici vyjma základových konstrukcí, které nebudou přímo v kolizi s novými konstrukcemi mostu.

b) popis demolice mostu

Před zahájením prací na demolici mostu je nutné provést vytyčení všech případných sítí v prostoru kolem mostu.

Poté dojde k provedení výkopu kolem mostu a samotné demolici mostu.

Stroje se nesmí během veškerých demoličních prací vyskytovat na nosné konstrukci, ani stát v těsné oblasti za opěrami mostu. Rovněž tak se žádné osoby během demolice nesmí pohybovat pod mostem, nebo v přímé vzdálenosti za opěrami.

Zhotovitel před započatím bourání musí zpracovat Technologický postup bourání, který musí být schválen projektantem a TDI.

Demolice bude probíhat postupnou demontáží jednotlivých částí mostu, aby bylo v maximální možné míře zabráněno v dopadu sutí do řeky pod mostem. Mezi nosníky stávajícího mostu budou provedeny podélné řezy, které most rozdělí v příčném směru na 2 x 5 kusů. Tyto celé kusy budou pomocí jeřábu přesunuty na komunikaci v předpolí (ta bude v místech uložení nosníků přesypána sypkým materiálem, aby nedošlo k jejímu poškození), kde dojde k úpravě na přepravní kusovitost. Dále bude vybouraný materiál průběžně odvážen na deponii. Zde bude recyklován a ukládán. Prostor pod mostem bude vyklizen a zbaven veškerých nečistot.

D.1.0.1 – TECHNICKÁ ZPRÁVA

Využitelnost odstraněného materiálu (beton), např. pro obsypy, případně jako materiál krajnic, se stanoví přímo na stavbě podle kvality materiálu. Nevhodný materiál z mostu bude roztržěn a odvezen na skládky k tomu určené.

Odvoz a třídění materiálu se řídí platnými předpisy:
Zákon o odpadech č. 185/2001 sb.

Vyhláška ministerstva životního prostředí č. 381/2001, kterou se stanoví Katalog odpadů:

katalog. číslo odpadu	název druhu odpadu
17 01 01	beton
17 03 01	asfaltové směsi obsahující dehet
17 04 05	železo a ocel
17 05 04	zemina a kamení

4. Výstavba

a) postup a technologie stavby, a specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby

Pro výstavbu se předpokládá následující postup:

- Vyznačení staveniště
- Vytyčení případných inženýrských sítí
- Osazení provizorního dopravního značení
- Odstranění zábradlí, vozovky
- Vyhotovení výkopu
- Demolice mostu
- Odvoz vybouraného materiálu


b) související (dotčené) objekty stavby,

SO 181 - Dopravně-inženýrská opatření
SO 201 – Most ev.č. 390-008

c) vztah k území (inženýrské sítě, ochranná pásma, omezení provozu apod.).

V území dotčeném rekonstrukcí mostu byl zjištěn výskyt inženýrských sítí – vzdušné vedení nízkého napětí E.GD., a.s.

V Brně, leden 2023


Vypracoval: Ing. Milan Sedlák