

III/12917 Hořepník, most ev. č. 12917-2

(PDPS)

B/ Souhrnná technická zpráva

Obsah

1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY	1
2. CELKOVÝ POPIS STAVBY	3
2.1. CELKOVÁ KONCEPCE ŘEŠENÍ STAVBY	3
2.2. CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ	5
2.3. CELKOVÉ STAVEBNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	5
2.4. BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY	7
2.5. BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY	7
2.6. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA OBJEKTŮ	7
2.6.1. Pozemní komunikace	8
2.6.2. Mostní objekty a zdi	9
2.6.3. Odvodnění pozemní komunikace	17
2.6.4. Tunely, podzemní stavby a galerie	17
2.6.5. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony	17
2.6.6. Vybavení pozemní komunikace	17
2.6.7. Objekty ostatních skupin objektů	18
2.7. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH OBJEKTŮ	18
2.8. ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ	18
2.9. ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA	18
2.10. HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PROSTŘENÍ	18

2.11.	ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ	18
3.	PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	19
4.	DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	19
5.	ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	19
6.	POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA.....	19
7.	OCHRANA OBYVATELSTVA	20
8.	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	20
8.1.	TECHNICKÁ ZPRÁVA	20
8.2.	VÝKRESY	24
8.3.	HARMONOGRAM VÝSTAVBY	25
8.4.	SCHÉMA STAVEBNÍCH POSTUPŮ	25
8.5.	BILANCE ZEMNÍCH HMOT	25
8.6.	CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	25

1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY

a) charakteristika území a stavebního pozemku:

Stavba se nachází v intravilánu obce Hořepník, v zastavěném území (v blízkosti se nacházejí nemovitosti (rodinné domy, nejbližší č. p. 94, cca 15 m od stavby). Stavba bude prováděna na pozemcích sloužících k témuž účelu (z hlediska údajů v KN). Stavba nevyžaduje trvalý zábor pozemků.

b) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací:

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací obce Hořepník (Územní plán Hořepník, zpracovatel Ing. arch. Milič Maryška, <https://www.horepnik.cz/uzemni-plan>).

c) informace o vydaných rozhodnutích o povolených výjimkách z obecných požadavků na využívání území

Výjimky nebyly vydány.

d) informace o zohlednění podmínek závazných stanovisek dotčených orgánů

Žádné zvláštní podmínky nebyly dány.

c) geologická, geomorfologická a hydrologická charakteristika

Vzhledem k charakteru stavby (rekonstrukce mostu) nebyly geologické poměry zkoumány.

d) výčet a závěry provedených průzkumů a měření

Bylo provedeno podrobné polohopisné a výškopisné zaměření a byla vypracována účelová mapa v měřítku 1:200. Veškeré měření bylo připojeno souřadnicový systém S-JTSK a výškový systém B. p. v.

Stávající inženýrské sítě

Po dobu stavebních prací budou stávající IS v zájmovém prostoru ochráněny. (Platná vyjádření správců inženýrských sítí viz – E/ Dokladová část).

1/ CETIN, a. s.

- zaměřený podzemní metalický kabel v obvodu stavby (v rámci stavby bude (v rámci stavebního objektu SO401) vymístěn kompletně mimo most, na protivodní stranu, kde bude uložen do chráničky pod řekou (řízeným podvrtem). Napojení na stávající trasu bude provedeno před mostem na pravé straně komunikace, za mostem na levé. Přeložka bude provedena před vlastními pracemi na mostě.
- nadzemní kabel metalický (nebude stavbou dotčen, bude ochráněn)

2/ EG. D, a. s.

- nadzemní vedení NN v obvodu stavby (nebude stavbou dotčeno, bude ochráněno)
- podzemní NN vedení na hranici obvodu stavby (nebude stavbou dotčeno)

3/ Neznámý správce

- kanalizace různých průměrů vyvedené v okolí mostu do koryta řeky Trnavy – nebudou stavbou dotčeny
- veřejné osvětlení (stožáry) a v neznámé poloze i patrně podzemní vedení

Před zahájením vlastních stavebních prací je nutné požádat všechny správce o vytýčení a zřetelné označení všech inženýrských sítí na místě.

f) poloha vzhledem k záplavovému nebo poddolovanému území

Území stavby se nachází v aktivní zóně vyhlášeného záplavového území řeky Trnavy. V ploše stavby se nenachází poddolované území.

g) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, vliv na odtokové poměry v území

Stavba, ani provoz na silnici, nijak nezvýší zatížení životního prostředí oproti stávajícímu stavu a nemá žádný negativní vliv na zdraví osob.

Stavba bude prováděna na pozemcích sloužících v současnosti k témuž účelu a nevyžaduje trvalý zábor žádného pozemku. Po hranici obvodu staveniště bude po dobu výstavby vytýčen „dočasný zábor pozemků“. V rámci stavby bude opravován stávající mostní objekt včetně bezprostředně navazujících úseků silnice.

Stávající silniční těleso a konstrukce vozovky silnice III/12917 bude dotčeno pouze v nezbytném rozsahu. Stávající i nové konstrukce (odláždění) se nacházejí na i mimo pozemky investora (na pozemcích ve

vlastnictví obce Hořepník a pozemek ve vlastnictví ČR, Povodí Vltavy). Plochy pro realizaci stavby jsou dotčeny pouze dočasným zábořem a budou po dokončení upraveny do původního stavu. Z hlediska odtokových poměrů v oblasti lze konstatovat, že charakter stavby – rekonstrukce – nijak nemění situaci z tohoto hlediska.

h) požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin

V rámci stavby bude provedeno bourání některých částí stávajícího mostu ev. č. 12917-2 (římky, obrubníky). V rámci stavby nebude prováděno kácení ani mycení.

i) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu a pozemků PUPFL

Stavbou nebudou dotčeny pozemky chráněné ZPF ani pozemky určené k plnění funkcí lesa.

j) územně technické podmínky

Stavbou dotčený prostor je i v současném stavu převážně veřejná silniční komunikace.

PD řeší aktuální požadavek objednatele na zabezpečení bezvadného stavu mostu a na převedení silnice III. třídy v šířkovém uspořádání umožněném konstrukcí mostu, tedy 4,0 m mezi zvýšenými obrubami a min. 5,0 m mezi zábradlími, respektive svislicemi NK mostu, s navázáním na stávající stav před i za mostem. Takovéto uspořádání lze zařadit do odvozené kategorie místní komunikace MO1 5,0/4,0/30.

rekonstrukce mostu je navržena dle ČSN EN 1991-2 (736203). V rámci rekonstrukce mostu nebude prováděna větší úprava převáděné komunikace a nebude prováděn žádný zásah do vodního toku.

Pro předmětný most bylo zahájeno řízení o prohlášení kulturní památkou (je třeba na něj pohlížet na jako na zapsanou kulturní památku).

Překračovaná řeka Trnava je Evropsky významná lokalita (Natura 2000).

Na stávajícím mostě je instalován povodňový hlásič, který bude před zahájením rekonstrukce mostu demontován a na základě požadavku památkové péče nebude zpět instalován.

Stávající vodočetná lať i tabulka s vyznačením hladiny povodně z roku 2002 bude demontována, po rekonstrukci mostu budou zpětně osazeny na původní místa.

Podmínkou zahájení stavby je pasportizace okolních nemovitostí (rodinné domy, ploty, komunikace).

V oblasti stavby se nacházejí následující ochranná pásma:

- ochranná pásma inženýrských sítí
- ochranná pásma pozemních komunikací
- ochranné pásmo vodního zdroje III. stupně (VN Švihov)

Ochranná pásma pozemních komunikací

silnice I. třídy:	50 m od osy jízdního pásu na obě strany
silnice II. třídy:	15 m od osy jízdního pásu na obě strany
silnice III. třídy:	15 m od osy jízdního pásu na obě strany
místní komunikace	15 m od osy jízdního pásu na obě strany

Ochranná pásma inženýrských sítí

Ochranné pásmo vodovodních řadů a přípojek:	1,5 m na každou stranu
Ochranné pásmo kanalizačních stok a přípojek:	1,5 m na každou stranu
Ochranné pásmo plynovodního potrubí	
nad průměr 500 mm:	12 m
od průměru 200 mm do 500 mm:	8 m
do průměru 200 mm včetně:	4 m v obci 1,0 m na každou stranu
Ochranné pásmo sdělovacích kabelů:	1,5 m od krajního kabelu
Ochranné pásmo podzemních kabelů NN a VN do 110 kV:	1,0 m od krajního kabelu
Ochranné pásmo nadzemního vedení do 35 kV:	7,0 m od krajního vodiče
Ochranné pásmo nadzemního vedení od 35 kV do 110 kV:	12,0 m od krajního vodiče
Ochranné pásmo nadzemního vedení od 110 kV do 220 kV:	15,0 m od krajního vodiče
Ochranné pásmo nadzemního vedení od 220 kV do 440 kV:	20,0 m od krajního vodiče
Ochranné pásmo nadzemního vedení nad 440 kV:	30,0 m od krajního vodiče

Zákres všech inženýrských sítí ve výkresech je pouze informativní. Skutečnou polohu je nutno vytyčit ve spolupráci se správcí inženýrských sítí. Vytýčené sítě nutno řádně označit, případně ochránit.

Před prováděním stavebních prací na území s možným výskytem archeologických nálezů je stavebník povinen v předstihu informovat o svém záměru Archeologický ústav AV ČR a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provedení záchranného archeologického výzkumu v uvažovaném území (§22 odst. 1, 2 a §23 odst. 2 zák. č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči v platném znění).

k) věcné a časové vazby stavby

Podmínkou proveditelnosti stavby je převedení veškerého provozu z III/12917 na provizorní objízdné trasy při hlavních pracích na opravě mostu (v předpokládané době 12 týdnů). Doprava bude organizována přechodným dopravním značením.

Pro pěší a osoby vedoucí jízdní kolo bude v sousedství mostu zřízena provizorní lávka.

Termín výstavby nebyl dosud určen. Celková doba výstavby bude cca 20 týdnů.

l) seznam pozemků dle KN, na kterých se stavba provádí

Katastrální území Hořepník (645079):

KN	vlastník	využití poz. /ochrana	druh pozemku	zábor dle KN
p. č. 20/5	Obec Hořepník	ostatní komunikace	ostatní plocha	dočasný
p. č. 20/6	Obec Hořepník	ostatní komunikace	ostatní plocha	dočasný
p. č. 20/12	Obec Hořepník	silnice	ostatní plocha	dočasný
p. č. 242/1	Obec Hořepník	manipulační plocha	ostatní plocha	dočasný
p. č. 242/5	Obec Hořepník	ostatní komunikace	ostatní plocha	dočasný
p. č. 278/1	Obec Hořepník	manipulační plocha	ostatní plocha	dočasný
p. č. 278/2	Kraj Vysočina, KSÚSV	jiná plocha	ostatní plocha	dočasný
p. č. 877/11	Kraj Vysočina, KSÚSV	silnice	ostatní plocha	dočasný
p. č. 880/1	Kraj Vysočina, KSÚSV	silnice	ostatní plocha	dočasný
p. č. 880/8	Obec Hořepník	silnice	ostatní plocha	dočasný
p. č. 930/4	Obec Hořepník	koryto vodního toku	vodní plocha	dočasný
p. č. 930/5	Obec Hořepník	koryto vodního toku	vodní plocha	dočasný
p. č. 930/90	ČR, Povodí Vltavy	koryto vodního toku	vodní plocha	dočasný

m) seznam pozemků dle KN, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Stavbou nevzniká žádné nové ochranné nebo bezpečnostní pásmo.

n) požadavky na monitoring a sledování přetvoření

Nejsou.

2. CELKOVÝ POPIS STAVBY

Stavba je rozčleněna na následující stavební objekty:

SO 151	DIO
SO 201	Most
SO 401	Přeložka CETIN

2.1. Celková koncepce řešení stavby

a) nová stavba nebo změna dokončené stavby

Změna dokončené stavby.

b) účel užívání stavby

Stavba bude po dokončení plnit stejný účel jako plní v současnosti, tedy stavba dopravní infrastruktury.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Stavba trvalá.

d) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků
Výjimky nebyly vydány.

e) informace o zohlednění podmínek závazných stanovisek dotčených orgánů
Žádné zvláštní podmínky nebyly požadovány.

f) celkový popis koncepce řešení stavby

Nový most (ev. č. 12917-2) je s ohledem na požadavky ČSN 73 6201 Navrhování mostních konstrukcí navržen dle:

- ČSN EN 1991 - 2, Eurokód 1: Zatížení konstrukcí
Část 2: Zatížení mostů dopravou
- ČSN EN 1992 - 1 - 1, Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí
Část 1 - 1: Obecná pravidla a pravidla pro pozemní stavby
- ČSN EN 1992 - 2, Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí
Část 2: Betonové mosty – Navrhování a konstrukční zásady

Zatížitelnost mostu po rekonstrukci je stanovena dle ČSN 73 6222 kombinací zatížitelnosti původních konstrukcí (desky NK, oblouku a stojek) a zesílených příčníků a táhel. Zatížitelnost byla přepočítána v rámci projektových prací (Vaner, s. r. o., Ing. Tomáš Humpal, 01/2024)

Zatížitelnost stávajícího mostu je

- normální zatížitelnost 10 t (dvounápravová vozidla)
- výhradní zatížitelnost 10 t (rozhoduje dvounápravové vozidlo)
- výjimečná zatížitelnost 25 t (devítinápravové vozidlo ze šestinápravového)
- zatížení na nápravu 7,5 t (rozhoduje náprava dvounápravového vozidla)

Zatížitelnost dle kritérií ČSN 73 6222:

- normální zatížitelnost 17 t (dvounápravová vozidla)
- výhradní zatížitelnost 57 t (rozhoduje šestinápravové vozidlo)
- výjimečná zatížitelnost 86 t (devítinápravové vozidlo ze šestinápravového)
- zatížení na nápravu 13,2 t (rozhoduje náprava dvounápravového vozidla)

Normální je přitom odvozena z výhradní dvounápravy a výjimečná zatížitelnost z výhradní šestinápravy.

Dopravní opatření:

Po předepnutí bude nutno osadit následující dopravní opatření (dle kritérií ČSN 73 6222):

- dopravní značku č. B13 s hodnotou normální zatížitelnosti 17 t

Parametry silnice odpovídají minimální použitelné kategorii pro silnice III. třídy.

Konstrukce silnice odpovídá třídě dopravního zatížení IV, s návrhovou úrovní porušení D1.

Charakteristika přemostění:

Jedná se o kolmý most o jednom poli z monolitického železobetonu. Nosná konstrukce je oblouková s dolní mostovkou. Mostovku tvoří tři vnitřní podélníky a dva krajní spojené deskou a příčnky v místě závěsů. Krajní podélníky jsou zároveň dolním táhlem hlavního oblouku.

Opěry jsou charakteru masivních tížných zdí z betonu a jsou doplněny šikmými křídly.

Most je v přímé, s oboustranným konstantním příčným sklonem 2,0%. Podélný spád nivelety v místě mostu je upraven na 0,5% (stoupání do středu mostu, klesání za středem mostu).

- kolmá světlost přemostění:	25,00 m
- šířka nosné konstrukce (NK):	6,20 m
- šikmost:	kolmý most, 100 ‰
- šířka vozovky mezi zvýšenými obrubami:	4,00 m
- výška mostu nade dnem vodoteče (v ose silnice):	5,46 m
- minimální volná výška nade dnem vodoteče (v ose toku):	4,51 m

Most bude po obou okrajích opatřen ocelovým historizujícím zábradlím (h = 1100 mm).

Silnice III/12917 bude upravována v délce 65,00 m.

AKCE III/12917 Hořepník, most ev. č. 12917-2	ČÍSLO ZAKÁZKY:	LIST ČÍSLO 5
B/ SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA	STUPEŇ PDPS	

Do vlastního koryta Trnavy nebude zasahováno. Bude provedeno opevnění líce opěr a křídel, které bude provedeno z lomového kamene do betonu v celkové tloušťce min. 300 mm.

g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Pro předmětný most bylo zahájeno řízení o prohlášení kulturní památkou (je třeba na něj pohlížet na jako na zapsanou kulturní památku).

h) základní bilance stavby

Stavba jako celek nebude producentem žádných emisí, z hlediska hospodaření s dešťovou vodou se neodlišuje od stávajícího stavu, s výjimkou odpadu z bourání v množství niž popsaném nebude produkovat žádné odpady.

Odpady, které vzniknou při realizaci záměru (odhad kubatur před vypracováním výkazu výměr):

17 01 01 Beton – 35 m³

17 03 01 Asfaltové směsi obsahující dehet – 80 m³

17 04 05 Železo a ocel – 2 t

17 05 04 Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03 - 160 m³

17 09 04 Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03 - 5 m³

Veškeré odpady budou uloženy na řízené skládky.

Předpokládá se zpětné použití asfaltobetonového recyklátu do konstrukce silničního tělesa nebo do konstrukčních vrstev vozovky, předpokládá se (ze zkušeností) zatřídění materiálu do kategorie ZAS-T4 dle vyhlášky 283/2023 Sb. (rozbor asfaltové vrstvy a stanovení obsahu polycyklických aromatických uhlovodíků (PAU)).

i) základní předpoklady výstavby

Stavba bude prováděna v jedné etapě, celková doba výstavby bude cca 20 týdnů.

Termín výstavby dosud nebyl určen.

j) základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz

Nepředpokládají se požadavky tohoto charakteru.

k) orientační náklady stavby

14,0 mil. Kč

2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení

Řešení detailů sanovaných povrchů, použitých materiálů, zábradlí a barevnosti odpovídá požadavkům garanta památkové péče (NPU Telč).

2.3. Celkové stavebně technické řešení

a) popis koncepce řešení

SO 151 DIO

Předmětem objektu je popis opatření, které uvolní staveniště od veškeré dopravy a řeší dopravní obslužnost dotčených nemovitostí). Jde o vytipování vhodných objízdných trasy pro IAD, řešení změn v organizaci VLOD a řešení provizorní obchozí trasy pro pěší.

Opatření pro IAD:

Objízdná trasa (popisována ve směru staničení III/12917, tedy Hořepník - Bořetice) bude trasována po stávajících veřejných (krajských) komunikacích - silnicích III/12917, III/11235, II/112 a II/129.

Délka objízdné trasy: 25,5 km (z Hořepníku, křižovatky silnic III/12917 a III/12918 přes Bořetice, Útěchovice, Milotičky, Červenou Řečici, Křelovice a Arnešovice zpět do Hořepníku, na křižovatku silnic II/129 a III/12917); délka objížděného úseku: 0,2 km.

Termín uzavírky upřesní zhotovitel při projednání na příslušném silničním správním úřadu. Silnice III/4051 bude uzavřena z důvodu rekonstrukce mostu ev. č. 12917-2. Stavba bude prováděna za úplného vyloučení silničního provozu. O povolení úplné uzavírky, o stanovení přechodného dopravního značení požádá vybraný zhotovitel stavby (v zastoupení stavebníka) nejméně 30 dnů před zahájením prací.

Zcela uzavřený úsek je délky cca 90 m (most a navazující úseky silnice). Jinak bude silice III/12917 přístupná.

Opatření pro VLOD na základě stanoviska KrÚ Kraje Vysočina, Odboru dopravy a silničního hospodářství ze dne 6. 12. 2023 (č. j. KUJI 107776/2023)

Pro linky 350810 (mimo spoje 1 a 7), 350830, 350850:

Obousměrná objíždňá trasa: Bořetice - sil. III/12917 - Útěchovičky - sil. III/11235 - odbočka na sil. II/112 - odbočka na sil. II/129 - Hořepník

alternativně: Bořetice - sil. III/12917 - odbočka na MK směr Přáslavice - sil. III/12914 - sil. II/129 - Hořepník

Pro linku 350810 (spoje 1 a 7):

Obousměrná objíždňá trasa: Rovná - Bořetice - sil. III/12917 - Útěchovičky - sil. III/11235 - odbočka na sil. II/112 - odbočka na sil. II/129 - Hořepník

alternativně: Rovná - Bořetice - sil. III/12917 - odbočka na MK směr Přáslavice - sil. III/12914 - sil. II/129 - Hořepník

Uzavírka si nevyžádá přemístění zastávek. Žadatel o povolení uzavírky a nařízení objížděky je povinen projednat návrh dopravního řešení se všemi dotčenými subjekty před vydáním rozhodnutí.

Stavba musí umožnit průjezd autobusů křižovatkou silnic III/12917 a III/12918 za mostem.

Opatření pro pěší:

Průchod pěších po dobu výstavby bude umožněn po vyznačené obchozí trase a provizorní lávce přes Trnavu (na výtokové straně mostu).

Provizorní obchozí komunikace mimo stávající zpevnění bude tvořena dřevěnou tesařskou konstrukcí, volná šířka min. 1,50 m. Lávka pro pěší bude délky 30 m, volná šířka min. 2,00 m, zábradlí výšky min. 1,10 m s výplní pletivem (vodorovné madlo pro cyklistickou dopravu je v úrovni +1,300 m nad mostovkou) – bude řešena jako typizovaná modulární lávka dle TP 254. Jedná se o prostě podepřenou příhradovou ocelovou konstrukci rozpětí 30,0 m. Lávka je rozebíratelná, s dolní mostovkou. Hlavní nosné prvky tvoří: příčný rám, dolní a horní pasy, mostovkový rošt. Spojení jednotlivých dílců je provedeno prostřednictvím čepových a šroubových přípojí. Pochozí mostovka s protiskluzovou úpravou je vyrobena z FRP kompozitu. Lávka bude uložena na rovinaninu ze silničních panelů 3,0/1,0 m.

Provizorní obchozí trasa bude bezbariérová.

SO 201 Most

Předmětem objektu je rekonstrukce vlastního mostního objektu včetně rekonstrukce vozovky a jejího navázání na stávající stav, tedy veškeré práce a činnosti nespecifikované v ostatních stavebních objektech (jednoznačně stavebně a technologicky daných).

Celková délka úpravy silnice III/12917 je 65,0 m (včetně mostu).

Charakteristika mostu:

Jedná se o most pro převedení silnice III/12917 přes řeku Trnavu, stávající směrové i výškové řešení silnice je přibližně zachováno, změny proti stávajícímu stavu (vytvoření minimálního podélného spádu nivelety v místě mostu apod.) jsou dány požadavkem na zlepšení stavebního stavu mostu.

Most je navržen pro převedení silnice s minimální volnou šířkou na mostě 5,00 m (mezi obrubami 4,00 m) v intravilánovém uspořádání, bez chodníků.

Šířkové uspořádání je tedy:

- římsa se zábradlím:	1,08 m
- vozovka (šířka mezi obrubami):	4,00 m
- chodníková římsa se zábradlím:	1,08 m
mostní svršek celkem	6,16 m
šířka nosné konstrukce:	5,86 m

Jde o přímo pojížděnou monolitickou ŽB obloukovou konstrukci s dolní mostovkou. Mostovku tvoří tři vnitřní podélníky a dva krajní spojené deskou a příčníky v místě závěsů. Krajní podélníky jsou zároveň dolním táhlem hlavního oblouku. Most je kompletně v přímé, s oboustranným konstantním příčným sklonem 2,0% (levostranný). Podélný spád nivelety v místě mostu je upraven na 0,5% (stoupání do středu mostu, klesání za středem mostu).

Opěry jsou charakteru masivních tížných zdí z betonu a jsou doplněny šikmými křídly.

Založení není rekonstrukcí dotčeno.

Na obou okrajích mostu bude osazeno ocelové zábradlí historizujícího charakteru.

Dno a břehy koryta nebudou stavbou nijak dotčeny.

Lomovým kamenem do betonu (v tloušťce min. 300 mm) budou opevněny pouze líce opěr a křídel, plochy (nátoky) za římsami a budou takto provedeny odvodňovací skluzy.

V rámci stavebního objektu SO201 nebudou prováděny žádné zásahy do stávajících inženýrských sítí, s výjimkou odstranění stávajících metalických kabelů CETIN, které jsou uloženy v chráničkách v obou římsách.

Realizace výstavby nového mostu nevyžaduje nutnost kácení ani mýcení, dva stávající stromy v obvodu stavby budou ochráněny (na levém břehu před mostem).

SO401 Přeložka CETIN

Bude realizována formou řízeného podvrtu průměru 160 mm mezi stávajícím mostem a provizorní lávkou. Hloubka uložení nové trasy podvrtu pod korytem řeky bude ověřena na základě vyjádření od povodí Vltavy. Dále bude vyhloubena nová rýha od konce podvrtu ke stávající komunikaci (silnice III/12917) Stávající komunikace bude překopána. Do překopu se uloží dvě PE chráničky o průměru 110mm. Do nového podvrtu budou zataženy nové kabely TCEPKPFLE 10xn0,4, 15xn0,4, 25xn0,8 a 50xn0,8. Nové kabely budou napojeny na stávající trasu SEK v místech, ve kterých se provede montáž nových spojek. Nové spojky a konce chrániček budou označeny markery. V celé délce přeložky bude položena jedna trubka HDPE 40 O, která bude sloužit jako rezerva. Demontáž zrušených kabelů bude provedena v rámci SO201.

b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a TUV

Jedná se o stavbu malého rozsahu a vybraný zhotovitel si zajistí zařízení staveniště včetně připojení na energie dle svých potřeb ze svých zdrojů.

c) celková spotřeba vody

Stavba není spotřebitelem vody.

d) celkové produkované množství a druhy odpadu a emisí

Stavba jako celek nebude producentem žádných emisí.

Odpady, které vzniknou při realizaci záměru (odhad kubatur před vypracováním výkazu výměr):

17 01 01 Beton – 35 m³

17 03 01 Asfaltové směsi obsahující dehet – 80 m³

17 04 05 Železo a ocel – 2 t

17 05 04 Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03 - 160 m³

17 09 04 Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03 - 5 m³

Veškeré odpady budou uloženy na řízené skládky.

Předpokládá se zpětné použití asfaltobetonového recyklátu do konstrukce silničního tělesa nebo do konstrukčních vrstev vozovky, předpokládá se (ze zkušeností) zařazení materiálu do kategorie ZAS-T4 dle vyhlášky 283/2023 Sb. (rozbor asfaltové vrstvy a stanovení obsahu polycyklických aromatických uhlovodíků (PAU)).

e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení

Nejsou.

2.4. Bezbariérové užívání stavby

Řešení stavby nepředstavuje žádnou překážku pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

2.5. Bezpečnost při užívání stavby

Provoz na silničních komunikacích bude řízen svislým dopravním značením a obecně platnými dopravními předpisy.

2.6. Základní charakteristika objektů

a) popis současného stavu

V současném stavu je most přes řeku Trnavu, správce Povodí Vltavy, státní podnik, závod Dolní Vltava (IDVT 10100058) v nevyhovujícím stavebním stavu.

Most je situován v intravilánu obce Hořepník, v zastavěném území (v blízkosti se nacházejí nemovitosti (rodinné domy, nejbližší č. p. 94, cca 15 m od stavby). Stavba bude prováděna na pozemcích sloužících k témuž účelu (z hlediska údajů v KN). Stavba nevyžaduje trvalý zábor pozemků. Umístění mostu ani komunikace se nemění. Stávající silnice III/12917 je středně frekventovanou komunikací sloužící jako spojnice břehů Trnavy pro regionální dopravu (při návrhu TDZ se vycházelo z údajů sčítání dopravy v roce 2020 na silnici II/129).

Jedná se o kolmý most o jednom poli z monolitického železobetonu. Nosná konstrukce je oblouková s dolní mostovkou. Mostovku tvoří tři vnitřní podélníky a dva krajní spojené deskou a příčnický v místě závěsů. Krajní podélníky jsou zároveň dolním táhlem hlavního oblouku. Most je bez chodníků, je v nevyhovujícím stavebně-technickém stavu, s narušenou nosnou konstrukcí.

Je k dispozici PD stávajícího mostu z roku 1993, kdy byla prováděna jeho poslední oprava, jako podklad sloužily také informace ze zadání (mostní list, hlavní prohlídka mostu a diagnostický průzkum):

- základy: jsou nepřístupné, zřejmě plošné založení.
- spodní stavba: mostní opěry jsou provedeny jako betonové. Na rozích a v jednom vodorovném pruhu obloženy kamennými opracovanými kvádry. Křídla jsou provedena jako šikmá, betonová monolitická

- NK: Nosnou konstrukci tvoří jedno mostní pole. Most je kolmý. Rok postavení mostu je 1912. Nosná konstrukce je tvořena železobetonovým obloukem s dvěma táhly a zavěšenou mostovkou s osmi příčnicí a třemi podélníky. Mostovka je zavěšena osmi závěsy pro každý oblouk. Střednice oblouku je parabolická. Oblouky jsou ve střední části ztuženy dvěma příčnými rámy.

Podle hlavní mostní prohlídky (15. 10. 2019, Ing. Karel Čapek) je spodní stavba ve stavu IV – uspokojivý a nosná konstrukce ve stavu V - špatný.

Světlost stávajícího mostního otvoru je min. 25,00 m (kolmá).

Po zhodnocení stávajícího stavebně-technického stavu mostu bylo správcem rozhodnuto o jeho rekonstrukci. Původní konstrukce budou převážně zachovány a sanovány. Most převede vozovku v kategorii MO1 5,0/4,0/30 bez chodníků.

Stávající vozovka má v dotčeném úseku šířku zpevněné části cca 5,68 – 5,84 m. Před i za mostem je komunikace ve složeném směrovém oblouku.

b) popis navrženého řešení

PD řeší aktuální požadavek objednatele na zabezpečení bezvadného stavu mostu a na převedení silnice III. třídy v kategorii MO1 5,0/4,0/30 bez chodníků.

Nový most je navržen dle ČSN EN 1991-2 (736203). V rámci jeho přestavby bude prováděna úprava převáděné komunikace v rozsahu daném objednatelem.

Silnice III/12917 bude upravována v délce 65,00 m.

2.6.1. Pozemní komunikace

a) výčet a označení jednotlivých komunikací stavby

- silnice III/12917
- silnice III/12918
- chodník na předpolí
- místní komunikace

b) základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací

Silnice III/12917:

kategorie MO1/5,0/4,0/30 (volná šířka mezi obrubami 4,00 m) s navázáním na stávající stav; trasa je v dotčeném úseku složený motiv - levotočivém kružnicový oblouku: $R_1 = 250$ m – přímá – pravotočivý oblouk $R_2 = 65$ m; niveleta v dotčeném úseku nejprve stoupá, napřed ve sklonu 2,6%, poté 0,5%, od středu mostu klesá, napřed ve sklonu 0,5%, poté 3,5% (lom sklonů ve stoupání je zaoblen vrcholovým zakružovacím obloukem s poloměrem oskulační kružnice 500 m, lom sklonů v klesání o poloměru 262,5 m; lom sklonů ve

středu mostu zaoblen není). Nestandardní řešení lomů sklonu je vyvolané nutností upravit niveletu na mostě alespoň v minimálním sklonu a současně minimalizovat její nadvýšení (a tudíž i přetížení mostu).

Volná šířka komunikace je v dotčeném úseku proměnná, tj. na mostě konstantní 4,00 m (mezi obrubami) a mimo most navazuje na stávající stav v ZÚ a KÚ na 5,68 m a 5,84 m. Příčný sklon je převážně oboustranný střešovitý 2,0%, s navázáním v ZÚ a KÚ na stávající stav (střešovitý v ZÚ a jednostranný v KÚ).

Konstrukce vozovky odpovídá třídě dopravního zatížení IV, s návrhovou úrovní porušení D1.

Veškeré násypy a zásypy prováděny se předpokládají jako kombinace vytěžených a nakupovaných materiálů.

Asfaltové směsi a hotové vrstvy musí splňovat vlastnosti a parametry uvedené v ČSN EN 13043. Postup prací musí být v souladu s TKP.

Silnice III/12918:

Jedná se o úpravu komunikace v ploše křižovatky s III/12917, tj. v délce cca 11,25 m (v ose) od bodu křížení. Úprava je vyvolaná nadvýšením nivelety silnice III/12917 za mostem.

Niveleta i příčný sklon komunikace jsou dány výškou v bodě křížení s III/12917 a koncem úpravy (navázání na stávající stav).

Konstrukce vozovky odpovídá třídě dopravního zatížení IV, s návrhovou úrovní porušení D1.

Asfaltové směsi a hotové vrstvy musí splňovat vlastnosti a parametry uvedené v ČSN EN 13043. Postup prací musí být v souladu s TKP.

Chodník na předpolí:

Jde o obnovu stávajícího levostranného chodníku v délce od začátku úseku po most.

Je upraveno trasování obrubníku tak, aby stávající sloup VO byl minimálně 0,50 m od obruby.

Volná šířka chodníku 1,65 m, příčný sklon 2,00 % jednostranný do silnice, podélný sklon dle nivelety silnice (vše s navázáním na stávající stav v ZÚ). Obrubník silniční betonový.

Místní komunikace:

Jedná se o úpravu ulice V Palestině v ploše křižovatky s III/12917, tj. v délce cca 4,50 m (v ose) od bodu křížení. Úprava je vyvolaná nadvýšením nivelety silnice III/12917 za mostem.

Niveleta i příčný sklon komunikace jsou dány výškou v bodě křížení s III/12917 a koncem úpravy (navázání na stávající stav).

Konstrukce vozovky odpovídá třídě dopravního zatížení IV, s návrhovou úrovní porušení D1.

Asfaltové směsi a hotové vrstvy musí splňovat vlastnosti a parametry uvedené v ČSN EN 13043. Postup prací musí být v souladu s TKP.

2.6.2. Mostní objekty a zdi

a) výčet objektů a zdí

- most ev. č. 12917-2 (SO201)

- lávka pro pěší (SO151)

b) základní charakteristiky

Most ev. č. 12917-2 přes řeku Trnavu: charakteristika mostu - přímo pojížděná monolitická ŽB oblouková konstrukce s dolní mostovkou. Mostovku tvoří tři vnitřní podélníky a dva krajní spojené deskou a příčnický v místě závěsů. Krajní podélníky jsou zároveň dolním táhlem hlavního oblouku. Založení plošné.

Délka přemostění (čl. 5.8) v ose silnice	kolmo 25,000 m
Délka mostu (čl. 5.9) v ose silnice	31,150 m
Délka nosné konstrukce	25,620 m
Šikmost mostu (čl. 5.12) dle úložných úhlů opěr	kolmý most
Úhel křížení (čl. 5.11)	100,0 °
Šířka mostu (čl. 5.13)	6,200 m
Volná šířka mostu mezi líci zábradlí (čl. 5.16)	5,000 m
Celk. volná šířka:	5,000 m
Výška mostu (čl. 5.19) nade dnem v bodě křížení	5,450 m
Stavební výška (čl. 5.20) uprostřed rozpětí	0,945 m
Plocha NK:	150,13 m ²

Provizorní lávka pro pěší: charakteristika mostu – ocelová příhradová NK, plošné založení.

Délka přemostění (čl. 5.8) v ose	29,050 m
Délka mostu (čl. 5.9) v ose	33,350 m
Délka nosné konstrukce	30,000 m
Šikmost mostu (čl. 5.12) dle úložných úhlů opěr	kolmý most
Úhel křížení (čl. 5.11)	100,0 °
Šířka mostu (čl. 5.13)	2,500 m
Volná šířka mostu mezi líci zábradlí (čl. 5.16)	2,000 m

Nosná konstrukce mostu ev. č. 12917-2 je oblouková s dolní mostovkou. Mostovku tvoří tři vnitřní podélníky a dva krajní spojené deskou a příčnický v místě závěsů. Krajní podélníky jsou zároveň dolním táhlem hlavního oblouku. Opěry jsou charakteru masivních tížných zdí z betonu a jsou doplněny šikmými křídly, založení je plošné.

Přechodová oblast za rubem opěr je překryta přechodovými klíny z prostého betonu.

Požadavky na materiály:

Betony:

Pro jednotlivé nové konstrukční části mostu byly stanoveny třídy betonů a stupně vlivu prostředí (dle ČSN EN 206):

• Podkladní beton	C 12/15
• Závěrné zdi	C 30/37 XC4, XF2, XD2
• Spádová deska	C 30/37 XC4, XF2, XD2
• Římsy	C 30/37 XC4, XF4, XD3
• Beton pod dlažby z lomového kamene	C 20/25n XC2, XF2, XA1
• Přechodové klíny	C 25/30 XC4, XF2

Betonářská výztuž:

Ve všech částech konstrukce mostu bude použita betonářská výztuž B500B/R (10 505). Hodnota krycí vrstvy betonářské výztuže musí odpovídat hodnotě příslušné danému stupni agresivity prostředí dle ČSN EN 206 a ČSN EN 1992-1-1.

Izolace:

Izolace proti vodě (typu NAIP) bude provedena na nosné konstrukci, dále pak po celé obnažené rubové ploše opěr (tj. na hloubku cca 2,90 m), včetně přelepení všech pracovních spar. Na nosné konstrukci bude pod izolací provedena pečetiví vrstva. Ochrana izolace pod vozovkou je tvořena vrstvou MA 11 IV tl. 35 mm (viz skladba vozovky). Pod římsami chrání izolaci jedna vrstva asfaltového pásu s hliníkovou vložkou s hrubým posypem tl. 5 mm, který přesahuje vnitřní obrys římsy o min. 75 mm. Perforovaný hliníkový drenážní profil, vedený v úžlabí při římsě, ve vrstvě ochrany izolace, je přetažen na oba přechodové klíny.

Vhodným technologickým postupem musí být zajištěna její celistvost, nepropustnost, dobrá odolnost proti mechanickému namáhání a přilnavost k nosné konstrukci. Musí být zajištěno její dokonalé odvodnění a vyloučeno stékání vody po nosné konstrukci.

Vlastnosti všech materiálů, použitých pro izolační systém musí být v souladu s TKP. Izolační práce musí být prováděny pouze ve vhodných klimatických podmínkách, které budou uvedeny v příslušných technologických předpisech pro provádění zvolené skladby izolačního souvrství. Povrchová vrstva spádové desky musí vykazovat pevnost v odtrhu min. 1,5 MPa, musí být očištěna a opatřena pečetiví vrstvou. O průběhu prací bude veden podrobný deník.

Zhotovitel izolačních prací zodpovídá za veškeré vady způsobené špatnou funkcí izolace.

Rub opěr ochráněný NAIP bude navíc opatřen dvojitou vrstvou geotextilie.

Všechny obsypané betonové povrchy (neopatřené NAIP) budou ochráněny izolačními nátěry proti zemní vlhkosti.

Izolační nátěry viz kap. „Povrchové úpravy, nátěry“.

Živičné vrstvy:

Asfaltové směsi použité na vozovkové souvrství (jednotlivé vrstvy i celá vozovka) musí splňovat vlastnosti a parametry uvedené v ČSN EN 13108-1 (73 6121). Technologický postup prací musí být v souladu s TKP. Zkušební vzorky živičné směsi a zálivkové hmoty spár pro kontrolní zkoušky se zašlou do objednatelem určené zkušební laboratoře.

Mezi ochranou izolace a obrusnou vrstvou se předepisuje provedení spojovacího postřiku z nemodifikované kationaktivní emulze v takové dávce, aby zbytkové množství pojiva bylo 0,50 kg/m². Mezi všemi asfaltovými vrstvami musí být dosaženo dostatečné spojení, které je možné prokázat zkouškou stříhem dle TP109, změna 1.

Pracovní spáry mezi asfaltovými vrstvami a betonovými konstrukcemi mostu budou utěsněny zálivkou podle VL 4. Jednotlivé detaily spar mezi asfaltovými vrstvami a betonovými konstrukcemi musí být provedeny v souladu s TKP a VL4. Výplňové prvky pro utěsnění spar v krytu vozovky na mostě musí být z materiálu s uzavřenými buňkami a musí vzdorovat vysokým teplotám. Profil může být kruhový nebo obdélníkový, musí být odolný proti hnilobě, tvarově stabilní a musí vykazovat co nejmenší nasákavost vody. Snesitelnost se zálivkovou hmotou a materiálem pro předchozí nátěr spáry je nutno prokázat.

Povrchové úpravy, nátěry:

Všechny kovové části příslušenství mostu, přicházející do styku se vzduchem budou upraveny pro stupeň korozní agresivity atmosféry C4 – životnost povrchové úpravy (nátěrového systému) nad 15 let.

Povrch říms bude opatřen hydrofobním penetračním nátěrem (jako sekundární ochranou proti působení chemických rozmrazovacích prostředků).

Zasypané části betonových konstrukcí neizolované NAIP budou opatřeny izolačními nátěry (1xNp+2xNa).

Lomový kámen:

Lomový kámen bude třídy jakosti "I" dle ČSN 72 1860 a bude barvy šedé v odstínech betonu. Před realizací bude vzorek kamenů odsouhlasen se zástupci orgánu i organizace státní památkové péče.

Přechodová oblast:

Obě přechodové oblasti musí odpovídat ČSN 73 6244 – Přechody mostů pozemních komunikací.

V přechodové oblasti je použita kombinace zpětného zásypu a betonových přechodových klínů kolmé délky 3,50 m. Ochranný zásyp za opěrou bude proveden ze štěrkodrti ŠD frakce 0-32, ID>0,85. Klín za opěrami je z materiálu velmi vhodného do násypů (podle ČSN 73 6133), míra zhutnění musí dosáhnout ID >0,90. Míra zhutnění v celé výšce zásypu za opěrou musí odpovídat hodnotě požadované pro hutnění na pláni dle TKP.

Zemní práce a bourání stávajícího mostu:

Před zahájením jakýchkoliv zemních prací je nutno provést vytýčení všech podzemních IS jejich správci na místě – průběh IS je nutno zřetelně vyznačit v terénu. Zákres IS ve všech výkresech je pouze informativní.

Odstranění humózní vrstvy a zpětné ohumusování - sejmutí humózní vrstvy z prostoru dočasného záboru se provede v tl. 0,15 m, zemina bude uložena na mezideponii. Výkopové práce v oblasti kolizních IS budou prováděny ručně.

Na závěr stavebních prací bude na plochách dočasného záboru provedeno zpětné rozproštění zeminy tloušťky min. 150 mm a osetí travním semenem.

Bourání stávající vozovky - Od začátku rekonstruovaného úseku až po jeho konec bude provedeno odbourání stávajících AB vrstev v předpokládané tl. 100 mm + bourání nestmelených vozovkových vrstev v předpokládané průměrné tl. 450 mm, celková délka úpravy je 65,00 m.

Bourání stávajícího mostu:

Ze stávajícího mostu budou vybourány pouze následující části:

- demontáž zábradlí (!!! JEDEN DÍLEC DO DEPOZITU NPÚ TELČ (DLE JEJICH VÝBĚRU) !!!)
- obrubníky a římsy
- závěrné zdi

Bourání bude prováděno za použití vhodné mechanizace s odvozem vybouraného materiálu na skládku. Během bourání se nesmí v prostoru pod konstrukcí nacházet žádné osoby (a to ani pracovníci zhotovitele). Vybraný zhotovitel je povinen zpracovat podrobný technologický postup demolice objektu, vč. koordinace prací při bourání mostu, který nechá odsouhlasit investorem.

Zemní práce:

Otevřená stavební jáma je vytvořena odkopáním rubu opěr. Vzhledem k tomu, že její dno bude na úrovni zesílení tloušťky opěry na maximum (cca v 445,10 m n. m.), předpokládá se, že bude suchá, bez ovlivnění normálními stavy vody v řece Trnavě.

Nevhodná zemina bude odvezena na místní skládku, zemina vhodná (nenamrzavá a dobře hutnitelná) bude uložena na mezideponii a následně použita pro zpětný obsyp. O případném zpětném použití rozhodne osoba způsobilá v oblasti inženýrské geologie.

Provedení výkopy pro provedení opevnění líců opěr a křídel a pro vybudování vsakovacích jímek rovněž nepředpokládá nutnost čerpání.

Zásyp - po vybetonování nových závěrných zdí a po jejich zaizolování je možno provést obsyp pod přechodové klíny. Předpokládá se použití kombinace nakupovaných a vyzískaných materiálů.

V rámci bouracích prací bude provedena demontáž stávající vodočetné lati, informačních tabulí a povodňového hlásiče na mostě.

Založení:

V rámci rekonstrukce mostu bez zásahu.

Sanace spodní stavby a nosné konstrukce:

Stávající závěrné zídky budou ubourány v rozsahu (výšce) cca 0,80 m. Nalezená výztuž může být upálena, nové části zídek budou na stávající navázány vlepenou výztuží (do předvrtaných otvorů).

Všechny přístupné části spodní stavby budou mechanicky očištěny a následně budou omyty tlakovým vodním paprskem TVP (1000 bar - pracovní tlak bude zvolen prováděcí firmou tak, aby nedošlo k dalšímu porušení spodní stavby, ale aby bylo dosaženo očištění od nepevných částic).

Lícni části opěr s obkladem z kamenného zdiva – budou po očištění přespárovány, rubové plochy – monolitický beton – budou dle stupně poškození sanovány sanační hmotou pro vytvoření podkladu pro izolaci (NAIP na rubu opěr, asfaltový izolační nátěr na rubu křídel).

Budou vybudovány nové (horní) části závěrných zídek a křídel z monolitického železobetonu (C30/37, XF2; vázaná betonářská výztuž B500B). Svislá výztuž dobetonávek bude vlepena do předvrtaných otvorů v oblouku (předpokládají se spřažující trny $\phi R14$ vlepené do vývrtů $\phi 30$ mm, hl. 200 mm). Tvarově budou dobetonávky odpovídat stávajícímu stavu.

Hutnění bude prováděno ponornými vibrátory. Pro spolehlivou betonáž je nutné zajistit náhradní betonárnu, rezervní domíchávač a čerpadlo betonu. Betonáž doporučuji provádět za vhodného počasí (bez srážek a co možná konstantních teplot, bez mrazu). Po provedené betonáži je nutné zajistit náležité ošetřování čerstvého betonu (zakrytí rohožemi a udržování ve vlhkém stavu).

V rámci sanace nosné konstrukce bude provedeno očištění viditelných povrchů betonu oblouku od veškerých inkrustací a stávající omítky a provedení sanací a ochranného nátěru všech jejich lícních ploch. Všechny povrchy oblouku nosné konstrukce budou mechanicky očištěny a otryskány TVP (1000 bar - pracovní tlak bude zvolen prováděcí firmou tak, aby nedošlo k dalšímu porušení nosné konstrukce, ale aby bylo dosaženo dokonalého očištění od nepevných částic).

Je-li výztuž zasažena šupinkovou korozí je nutno provést odstranění betonu po celém obvodu a výztuž očistit na Sa2. Bezprostředně po oschnutí je nutno výztuž ošetřit antikorozi ochranou.

Po očištění tlakovou vodou bude odborně posouzen korozní úbytek výztuže v místech vetknutí závěsů do krajních táhel a výsledek bude konzultován s projektantem a bude staticky posouzen a bude zváženo a navrženo případné dodatečné posílení svislic (závěsů) předpínacími tyčemi nebo pásy.

Na očištěný a předvlhčený beton se aplikuje spojovací můstek. Na zavadlý spojovací můstek bude aplikována reprofilační malta.

Pro zamezení pádu očišťovaného materiálu z NK a spodní stavby při otryskávání tlakovou vodou bude pracovní prostor zajištěn zaplachtováním a geotextilií, předpokládá se zřízení celoplošného lešení a pracovní plošiny.

Dodatečné zesílení podélníků a táhel:

Pro zvýšení zatížitelnosti mostní konstrukce bude realizováno centrické předpětí podélníků a táhel NK volnými kabely (typu „monostrand“). Pro každý prvek budou dva kabely předepnuté silou 2x150 kN.

Umístění kabelů bude co nejblíže těžišti jednotlivých prvků s ohledem na prostorové možnosti konkrétního zhotovitele předpětí.

Spádová deska:

Na očištěné a zasanované stávající desce NK bude realizována spádová deska. Bude provedena v tloušťkách 10 – 115 mm, tzn., že bude částečně provedena z monolitického betonu (v plochách s tloušťkou 61 – 115 mm) a částečně z polymerního betonu (v plochách s tloušťkou do 60 mm). V betonových částech bude kotvena ke stávající NK.

Tyto tloušťky spádové desky vycházejí jednak z požadavku na vytvoření alespoň minimálních podélných a příčných spádů na jejím horním povrchu (0,5% podélně, 2,0% příčně), jednak z požadavku na maximálně možnou eliminaci přítěžování konstrukce ostatním stálým zatížením.

Spádová deska je provedena v ploše stávající nosné konstrukce, tj. v délce cca 25,62 m a šířce cca 5,86 m. Horní povrch je v podélném směru vyspádován ve sklonu nivelety převáděné komunikace, tj. +0,5% od začátku desky do středu mostu a -0,5% od středu na konec desky. Příčný sklon je oboustranný osově sedlaný 2,0% s protispádem 4,0% na krajích mostu (včetně vytvoření zvýšeného okraje).

Výztuž spádové desky je provedena konstrukční ze svařovaných sítí (Kari), které budou přikotveny do stávající NK (předpokládají se spřažující trny $\phi R14$ vlepené do vývrtů $\phi 30$ mm, hl. 100 mm).

Zabudované výrobky a detaily - do ŽB rámové konstrukce budou zabudovány tyto přípravy:

- 12 ks, trubky PVC 50/1,8 jako prostupy pro odvodnění izolace

Přípravy pro kotvení říms nebudou do NK osazovány, římsy na NK budou kotveny na chemické kotvy do dodatečných vývrtů přes izolaci

Přechodová oblast:

Po vybetonování a zaizolování závěrných zdí je možné provést zásyp rubu opěr dle návrhu přechodové oblasti. Skladba přechodové oblasti je stejná pro obě opěry, zemina bude hutněna po vrstvách v maximální tloušťce 300 mm. Do úrovně PE těsnicí fólie je navržen zpětný zásyp $D=100\%$ P. S. Za rubem rámových stěn bude proveden ochranný obsyp z ŠD (0-32), $I_D > 0,85$. Zbývající prostor pod přechodovým klínem je proveden materiálem velmi vhodným do násypů podle ČSN 73 6133 hutněným na $I_D > 0,90$.

S ohledem na relativně malou výšku zásypu za rubem opěry jsou navrženy přechodové klíny z prostého betonu tloušťky 0,350 m - 0,900 m, délky 3,500 m (na celou šířku mezi křídly). Beton C25/30 XF2. Přechodové klíny jako součást přechodové oblasti budou betonovány po jejím předepsaném provedení.

Přechodové oblasti jsou odvodněné drenážemi, které budou vyvedeny mimo most na odvodňovací skluzy.

Izolace:

Celoplošná mostní izolace typu NAIP (konkrétní typ odsouhlasí zhotovitel s investorem) na pečetíci vrstvu bude provedena po celém horním povrchu spádové desky s přetažením na závěrné zdi a následně po celé obnažené rubové ploše opěr (tj. na hloubku cca 2,90 m), včetně přelepení všech pracovních spar. Na horním povrchu bude izolace vytažena na svislice na výšku 100 mm.

Vhodným technologickým postupem musí být zajištěna její celistvost, nepropustnost, dobrá odolnost proti mechanickému namáhání a přilnavost k povrchu betonové (nebo polymer betonové) NK. Musí být zajištěno její dokonalé odvodnění a vyloučeno stékání vody pod římsou a líci křídel. Izolační souvrství musí být provedeno v souladu s ČSN 73 6242.

Vlastnosti všech materiálů použitých pro izolační systém musí být v souladu s TKP a požadavky objednatele. Izolační práce musí být prováděny pouze ve vhodných klimatických podmínkách, které budou uvedeny v příslušných technologických předpisech pro provádění zvolené skladby izolačního souvrství. Povrchová vrstva betonu, jako podklad pod izolaci, musí vykazovat pevnost v odtrhu min. 1,5 MPa. Před pokládkou izolace musí být povrch očištěn a opatřen pečetíci vrstvou. O průběhu prací bude veden podrobný deník.

Pod římsami bude provedena ochrana izolace pásem vyztuženým hliníkovou vložkou. Spára mezi rubem NK a přechodovým klínem bude utěsněna zálivkou s předtěsněním a následně bude přelepena dodatečným pásem NAIP.

Odvodnění izolace bude provedeno perforovanými hliníkovými drenážními profily 30/20 mm vedenými v úžlabích. Drenážní profily jsou ukončeny jednak oboustranným vyvedením na přechodový klín, jednak zatažením k odvodňovacím trubičkám.

Odvodnění mostu:

Vozovka na mostě je odvodněna oboustranným příčným spádem (2,0%) a podélným spádem (stoupání 0,5% a klesání 0,5%). Odvodnění všech ploch je gravitační, vyvedené na svahy zemního tělesa, odvodňovacími skluzy podél křídel do vsakovacích jímek.

Vozovka na mostě:

Asfaltové směsi a hotové vrstvy musí splňovat vlastnosti a parametry uvedené v ČSN EN 13043. Postup prací musí být v souladu s TKP.

- | | | |
|--|----------|-----------|
| • asfaltový beton střednězrný | ACO 11+ | tl. 50 mm |
| • ochrana izolace - litý asfalt | MA 11 IV | tl. 35 mm |
| • celoplošná izolace NAIP na pečetíci vrstvu | | tl. 5 mm |

Mezi jednotlivými vrstvami se předepisuje provedení spojovacího postřiku z nemodifikované kationaktivní emulze se zbytkovým množstvím pojiva 0,50 kg/m².

Mezi všemi asfaltovými vrstvami musí být dosaženo dostatečného spojení, které je možno prokázat zkouškou stříhem. Pracovní spáry mezi asfaltovými vrstvami a betonovými konstrukcemi mostu budou utěsněny zálivkou nebo páskou z modifikované zálivkové hmoty (dle VL4-403.42).

Nad sparou mezi rubem opěry mostu a přechodovým klínem bude provedena řezaná spára s trvale pružnou zálivkou. Spára bude provedena pouze na šířku vozovky (od obruby k obrubě).

Vozovka mimo most:

Vozovka mimo most bude provedena v plné skladbě v rozsahu celé úpravy komunikace, tedy v délce 65,00 m v celé šířce komunikace (v začátku a konci úseku plynulé zúžení na stávající stav, včetně úpravy křižovatky s III/12918 a MK).

Asfaltové směsi a hotové vrstvy musí splňovat vlastnosti a parametry uvedené v ČSN EN 13043. Postup prací musí být v souladu s TKP.

Skladba:

- | | | |
|-------------------------------|------------------------|-----------------|
| • asfaltový beton střednězrný | ACO 11+ | tl. 50 mm |
| • asfaltový beton hrubozrný | ACL 16+ | tl. 50 mm |
| • asfaltový beton hrubozrný | ACP 16+ | tl. 50 mm |
| • infiltrační postřik | 1,00 kg/m ² | |
| • štěrkodrt' | ŠDA | tl. 200 mm |
| • štěrkodrt' | ŠD | min. tl. 200 mm |

Mezi jednotlivými asfaltovými vrstvami se předepisuje provedení spojovacího postřiku z nemodifikované kationaktivní emulze se zbytkovým množstvím pojiva 0,50 kg/m².

Mezi všemi asfaltovými vrstvami musí být dosaženo dostatečného spojení, které je možno prokázat zkouškou stříhem.

Spáry v navázání staré a nové vozovky budou proříznuty a zality zálivkou z modifikovaného asfaltu.

Vozovka mimo most je na straně, kde není chodník, opatřena nezpevněnými krajinicemi proměnných šířek (z důvodu navázání na stávající krajnice) provedenými z ŠD 0/32 v tl. 150 mm.

Mostní závěry

Nad opěrou 2 bude proveden nový podpovrchový mostní závěr pro celkový dilatační posun 30 mm.

Pro kotvení závěru bude ve spádové desce (a stávající NK) a závěrné zídce připravena kapsa. Závěr bude kotven pomocí hmoždinek a zalit pružnou zálivkou. Přes něj bude plynule přetažena izolace NAIP na závěrné zídce. Pro snížení tahového namáhání asfaltových vrstev nad závěry bude pod vrstvu ACO 11+ umístěn pás geomříže šířky 2,0 m.

Rovněž budou provedena opatření pro těsnění a odvodnění dilatačních spar na opěře 2 (těsnění vtlačovaným profilem + krycí plech).

Římsy:

Na obou stranách nosné konstrukce jsou navrženy úzké římsy šířky 1080 mm (pro osazení ocelového zábradlí). Římsy jsou v plném profilu provedeny v mezerách mezi stojkami, v šířce stojek jsou šířky cca 500-530 mm a jsou bez okapního nosu. Půdorysně jsou ukončeny v místě průniku s obloukem NK.

Obě římsy jsou navrženy jako celomonolitické, příčný sklon je 4,0% do mostu. Obruba je kotvená kamenná (normového tvaru – sklon 5:1) a je výšky 150 mm. Kotvení říms bude provedeno do vývrtů (kolmých na povrch spádové desky) na chemické (vlepuvané) kotvy (po 1 m). Dilatační spáry říms (s přerušením výztuže) jsou ve středu mostu. Smršťovací spáry (bez přerušení výztuže) jsou navrženy v polovinách mezi dilatačními spárami. Betonáž říms bude provedena po betonářských úsecích střídavě - se stářím sousedních úseků 3 dny.

Na římsách bude provedena striáž.

Zábradlí a svodidlo

Po obou stranách mostu bude osazeno nové ocelové zábradlí. Zábradlí bude historizující, tzn., že bude charakteru stávajícího, resp. původního zábradlí. Bude výšky 1,10 m, s vodorovnou i svislou výplní. Zábradlí bude provedeno z otevřených profilů, s trubkovým madlem. Zábradlí je tvořeno separovanými dílci, umístěnými v mezerách mezi svislicemi.

Zábradlí bude kotveno do vývrtů ve svislicích na chemické (vlepuvané) kotvy, dvojice šroubů 2 x M16.

Před mostem na levé straně bude v délce stávajícího zábradlí (cca 6,0 m) osazeno nové zábradlí, obdobného typu jako na mostě (historizující), se sloupky kotvenými do opěrné zídce nebo základových patek z monolitického betonu.

Za mostem na levé straně bude podél zaoblení nároží křižovatky s III/12918 osazeno ocelové silniční svodidlo (H1) v délce 8,7 m, které bude ukončeno krátkým výškovým náběhem.

Povrchové úpravy, nátěry:Ocelové konstrukce

Všechny ocelové díly zábradlí a svodidla přicházející do styku se vzduchem budou upraveny pro stupeň korozní agresivity prostředí C4 (lokálně C5) - TKP 19, část B – ochranný povlak IIIA, distanční díly IIIE.

Kombinovaný povlak pro prostředí C4 (lokálně C5):

celkem systém: NDFT 285 - 305 µm

stupeň přípravy, čistota, drsnost: otryskání povrchu na Sa3

- zinkování ponorem dle ISO 1461, tloušťka zaskláhaného filmu nominálně 85 µm, min. 70 µm
- základní nátěr epoxidový dvoukomponentní, tloušťka zaskláhaného filmu nominálně 80 µm, min. 70 µm
- podkladní nátěr epoxidový dvoukomponentní, tloušťka zaskláhaného filmu nominálně 80 µm, min. 70 µm
- vrchní nátěr alifatický polyuretanový, tloušťka zaskláhaného filmu nominálně 60 µm

Odstín vrchního nátěru zábradlí: RAL 7016 Antracitová šedá - matná.

Odstín vrchního nátěru svodidla: RAL 7023 Betonová šedá - matná.

Povrchová ochrana spojovacího materiálu - Zn ponorem min. 80 µm

Dodavatel základního nátěru musí doložit výsledky české akreditované laboratoře o dostatečné přilnavosti na Zn povlak a určit způsob předúpravy Zn povlaku před aplikací nátěru. Postup provádění nátěrů musí být v souladu s TKP.

Povrch monolitických říms bude opatřen hydrofobním penetračním nátěrem (jako sekundární ochranou proti působení Ch. R. P.)

Zasypané části betonových konstrukcí budou opatřeny izolačními nátěry (1xNp+2xNa) proti zemní vlhkosti a ochráněny geotextilií.

Architektonické detaily na mostě:

Vzhledem k památkové ochraně mostní konstrukce bude výrazně dbáno na provedení povrchů a ostatních detailů nejen po technické, ale i po estetické stránce.

Na základě požadavků garantů památkové péče byly vyspecifikovány následující zásady pro architektonické řešení:

1) Zábradlí na mostě: bude provedeno jako historizující (viz výše)

2) Kanelace:

- bude opravena kanelace (motiv meandru) i tektonika (tři pruhy, lemy) patních bloků oblouků
- nově bude vytvořena nika v čele patního bloku (de facto bude obnovena na základě historických pramenů)
- v čele nových říms budou vytvořeny trojice kanelur
- hrany sanovaných konstrukcí budou v určených místech pečlivě zkoseny

3) Obrubníky:

- budou použity kamenné žulové obrubníky z materiálu třídy jakosti I (dle ČSN 72 1860). Lící povrchy budou zdrsňeny tryskáním nebo pemrlováním

4) Barevnost:

- sanované povrchy: veškeré stávající betonové povrchy mostu budou sanovány a opatřeny sjednocujícím uzavíracím nátěrem odstínu RAL 7023 betonová šedá – matná
- veškeré použité tmely na těsnění spar budou rovněž šedé barvy
- zábradlí: nové ocelové zábradlí na mostě i mimo most bude opatřeno nátěrovým systémem v souladu s TKP 19B, s odstínem vrchního nátěru RAL 7016 antracitová šedá – matná
- svodidlo: silniční svodidlo bude opatřeno nátěrovým systémem s odstínem vrchního nátěru RAL 7023 betonová šedá – matná

Úpravy kolem mostu a pod ním:

Bezprostředně za patními bloky oblouků NK bude provedeno následující:

- levá strana na straně opěry 1: obnova chodníku v délce 17,0 m. Chodník bude proveden z betonové obdélníkové dlažby tl. 80 mm do lože z drti, obrubníky betonové v betonovém loži. Trasování obrubníkové hrany je takové, aby byl u stávajícího sloupu VO bezpečnostní odstup minimálně 500 mm. Bezprostředně před mostem je vytvořen bezbariérový přístup na chodník, v dlažbě vyznačen signální pás (reliéfní dlažbou černé barvy). Chodník je z vnější strany ohraničen obrubníkem (výška nad chodníkem 60 mm) a železobetonovou zídou. Rubová strana křídla je opevněna pásem dlažby z lomového kamene do betonu (celkové tloušťky 300 mm).
- levá strana na straně opěry 2, pravá strana u obou opěr: za mostní konstrukcí je proveden odvodňovací nátok vyústěný do skluzu (podél křídla), který je vyveden pod most do vsakovací jámky

- lící strana spodní stavby: opevněna pásem dlažby z lomového kamene do betonu (celkové tloušťky 300 mm)

Dlažba z lomového kamene je lemována betonovými obrubami, kladena do betonového lože (celková tloušťka min. 300 mm) C20/25n XF2 s vyspárováním do hladka.

Na pravé straně u opěry 1 a na levé straně opěry 2 jsou navržena revizní schodiště umožňující přístup na říční bermy. Schodiště jsou navržena rovněž z lomového kamene do betonového lože, s kamennými obrubníky (100/250 mm, hrubě opracovanými).

Lomový kámen bude třídy jakosti "I" dle ČSN 72 1860 a bude barvy šedé v odstínech betonu. Před realizací bude vzorek kamenů odsouhlasen se zástupci orgánu i organizace státní památkové péče.

V rámci rekonstrukce mostu nebude nijak zasahováno do koryta a břehů vodoteče, s výjimkou částečného dosypání svahu za kanalizační šachtou na pravé straně opěry 2.

Veškeré zelené dotčené plochy budou uvedeny do původního stavu, tj. vysvahovány, ohumusovány a osety travním semenem.

Nezpevněné krajnice budou provedeny ze šterkodrti 0/32.

Bude provedena zpětná montáž vodočetné lati, informačních tabulí (povodeň 2002, vývěska informace o mostě, tabulka „Evropsky významná lokalita“) a kovových informačních desek na čela patních bloků opěry 1 (bude provedena obnova jejich metalizace hliníkem).

Trvalé dopravní značení:

V rámci trvalého dopravního značení (SO151) budou zpětně osazeny dočasně demontované tabulky s evidenčním číslem mostu (12917-2) na společné nové sloupky se zpětně osazenou B16 (4,3 m) a novými B13 (17 t) – na obou stranách mostu.

Dále budou za mostem zpětně osazeny značka P2+E2b.

Výstavba mostu:

Technologie výstavby:

Pro realizaci rekonstrukce mostu je nutné provést odbourání celého mostního svršku (stávající zábradlí, římsy, vozovkové souvrství, izolace) i některých částí spodní stavby (horní části závěrných zídek). Veškeré plochy stávající nosné konstrukce i spodní stavby (oblouk nosné konstrukce, svislice, deska NK, podélníky, táhla příčníky, opěry a křídla) budou otryskány TVP, následně sanovány a reprofilovány (betonové plochy), respektive přespárovány (kamenné zdivo). Na nové spádové desce bude provedena hydroizolace NAIP na pečetící vrstvu, ta bude přetažena přes závěrné zídky na ruby opěr, kde bude pokryta ochrannou geotextilií. Všechny ostatní obsypané povrchy budou natřeny izolačními nátěry a geotextiliemi.

Uložení vybouraného materiálu bude zajištěno zhotovitelem. Vybouraný materiál bude uložen na skládky. Pro skládky stavebního materiálu se předpokládá využití plochy uzavřené vozovky po obou stranách mostu. Nároky na zařízení staveniště nebudou vůči investorovi vznášeny – jedná se o stavbu malého rozsahu a vybraný zhotovitel si zajistí zařízení staveniště dle svých potřeb ze svých zdrojů.

Postup výstavby:

Termín výstavby nebyl dosud určen (předpoklad rok 2025 nebo 2026). Předpokládaná celková doba výstavby 20 týdnů.

Po dohodě s investorem byl určen tento rozsah rekonstrukce mostu:

- vytýčení stávajících inženýrských sítí a příprava staveniště včetně osazení provizorní lávky pro pěší
- provedení přeložky kabelů CETIN mimo prostor mostu (SO401)
- provedení ohumusování na dotčených plochách
- vyznačení provizorních objízdných tras, přechodného DZ (SO151)
- převedení veškeré dopravy ze silnice III/12917 na provizorní objížděné trasy
- uzavření silnice III/12917 v místě stavby pro veškerou dopravu
- odbourání stávající obrusné vrstvy před mostem a na mostě (křižovatka III/12917a III/12918 zůstává průjezdná)
- odstranění konstrukčních vozovkových vrstev
- provedení výkopů v přechodových oblastech
- bourání původních konstrukcí mostu (zábradlí, římsy, závěrné zdi)
- betonáž spádové desky
- provedení předepnutí volnými kabely
- betonáž závěrných zídek

- osazení mostního závěru
- mostní izolace typu NAIP a provedení izolačních nátěrů obsypaných povrchů
- položení drenáží a provedení přechodových oblastí
- provedení sanace povrchů NK a spodní stavby – 1. část
- vybednění a vyarmování říms, položení kamenných obrubníků na mostě
- betonáž říms
- provedení podkladních vozovkových vrstev a navázání na stávající vozovku
- osazení zábradlí
- provedení podkladní a ložné AB vrstvy vozovky
- provedení AB pojížděného krytu vozovky na mostě
- převedení dopravy (do 3,5 t) na most - řízeno SSZ (SO151)
- položení silničních obrubníků
- provedení konstrukce chodníku
- provedení zpevnění z lomového kamene a revizních schodišť
- provedení úpravy vozovky v prostoru křižovatky III/12917a III/12918 (krátkodobá úplná uzávěra)
- uvedení ploch využitých pro stavbu do původního stavu
- ohumusování a zatravnění svahů kolem mostu a všech ploch dotčených stavební činností
- zrušení provizorní obchozí trasy
- plné převedení dopravy na nový most

Zpevněné plochy:

Cena všech zpevněných technologických ploch je součástí ocenění jednotlivých stavebních prací. Pro účely stavby se nepočítá se zřizováním dalších zpevněných ploch. Příjezd na staveniště se předpokládá po silnici III/12917.

2.6.3. Odvodnění pozemní komunikace

Odvodnění všech komunikací a ploch je gravitační, vyvedené do prostoru překračované vodoteče.

2.6.4. Tunely, podzemní stavby a galerie

Nejsou předmětem řešení.

2.6.5. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony

Nejsou předmětem řešení.

2.6.6. Vybavení pozemní komunikace

Záchytná bezpečnostní zařízení

Most je vybaven oboustranně ocelovým zábradlím, za mostem na pravé straně je za mostem instalováno silniční ocelové svodidlo.

Dopravní značky

V rámci trvalého dopravního značení (SO151) budou zpětně osazeny dočasně demontované tabulky s evidenčním číslem mostu (12917-2) na společné nové sloupky se zpětně osazenou B16 (4,3 m) a novými B13 (17 t) – na obou stranách mostu.

Dále budou za mostem zpětně osazeny značka P2+E2b.

Veřejné osvětlení

Není.

Ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikace

Nejsou.

Opatření proti oslnění
Nejsou.

2.6.7. Objekty ostatních skupin objektů

Nejsou.

2.7. Základní charakteristika technických a technologických objektů

Stavba neobsahuje technické nebo technologické objekty.

2.8. Zásady požárně bezpečnostního řešení

Stavba byla projektována v souladu s vyhláškou č. 23/2008 Sb. „O technických podmínkách požární ochrany staveb“. Komunikace vyhovuje požadavkům z hlediska únosnosti a šířkového uspořádání (jednopruhová komunikace s obousměrným provozem šířky (na mostě) 5,00 m mezi zábradlími; v době stavby bude provoz veden po provizorní objízdných trasách.

Po provedení rekonstrukce v navrženém rozsahu bude jeho zatížitelnost normální 17 t, výhradní 57 t, výjimečná 86 t.

2.9. Úspora energie a tepelná ochrana

Vzhledem k charakteru stavby nebylo řešeno.

2.10. Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí

Hygienické požadavky nebyly řešeny.

Požadavky na pracovní prostředí bude řešit samostatná příloha projektové dokumentace – plán BOZP.

2.11. Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

Nebylo řešeno.

b) ochrana před bludnými proudy

Nebylo řešeno – elektrifikovaná železniční trať je vzdálenosti > 5 km.

c) ochrana před technickou seizmicitou

Nebylo řešeno.

d) ochrana před hlukem

Nebylo řešeno.

e) protipovodňová opatření

Nebylo řešeno.

f) ochrana před sesuvy půdy

Nebylo řešeno.

g) ochrana před vlivy poddolování
Nebylo řešeno.

h) ostatní negativní vlivy
Nejsou.

3. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

V rámci stavby není řešeno.

4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

a) popis dopravního řešení
Z hlediska silničního provozu na silnici III/12917 se stav po rekonstrukci neliší od stávajícího stavu.

b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu
Přístup ke staveništi bude umožněn po stávající komunikaci z obou směrů.

c) doprava v klidu
Není předmětem řešení.

d) pěší a cyklistické stezky
Vzhledem k poloze stavby v intravilánu obce, bude v rámci SO 151 zřízena a vyznačena obchodní trasa včetně lávky pro pěší (na vtokové straně mostu).

5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

a) terénní úpravy
Veškeré dotčené nebezpečné plochy budou vysvahovány, ohumusovány a osety travním semenem.

b) použité vegetační prvky
Nebezpečné svahy těles budou osety travním semenem.

c) biotechnická, protierozní opatření
Nebyla řešena.

6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

a) vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda
Stavba, ani provoz na silnici, nijak nezvýší zatížení životního prostředí oproti stávajícímu stavu a nemá žádný negativní vliv na zdraví osob.

Stavba bude prováděna na pozemcích sloužících v současnosti k témuž účelu (dle katastru nemovitostí). Po hranici obvodu staveniště bude po dobu výstavby vytýčen „dočasný zábor pozemků“.

V rámci stavby bude rekonstruován most přes řeku Trnavu včetně navazujících úseků silnice. Stávající silniční těleso a konstrukce vozovky silnice III/12917 bude dotčeno pouze v nezbytném rozsahu.

Nové konstrukce se nacházejí jak na pozemcích investora, tak i mimo ně (trvalý zábor není ale v rámci této stavby řešen). Pozemky dotčené dočasným zábořem (manipulační prostor stavby) budou po dokončení upraveny do původního stavu.

Stavbou nebudou dotčeny pozemky chráněné ZPF ani pozemky určené k plnění funkcí lesa.

Po celou dobu výstavby je nutné dbát na ochranu půdy a zejména vodního toku před znečištěním ropnými produkty, či jinými chemikáliemi. Zhotovitel stavby zodpovídá za případné škody na životním prostředí.

V blízkosti koryta vodního toku je zakázáno zřizovat skládky stavebního odpadu, či skladovat odplavitelný stavební materiál. Veškerý stavební materiál je nutné skladovat na plochách určených investorem.

Veškeré odpady ze stavby budou likvidovány v souladu s platnými zákony a předpisy.

- odstraněné živice a případné stmelené vrstvy vozovky budou uloženy na řízené skládce NO

- běžné odpady a stavební suť budou odvezeny na skládku

Realizace výstavby nového mostu nevyžaduje nutnost kácení ani mýcení.

Je nutno zajistit ochranu vodního toku a jeho okolí před nepříznivými účinky výstavby. Po celou dobu výstavby je nutné dbát na ochranu půdy a zejména řeky před znečištěním ropnými produkty, či jinými chemikáliemi. Zhotovitel stavby zodpovídá za případné škody na životním prostředí.

Veškeré odpady ze stavby budou likvidovány v souladu se Zák.541/2020 Sb. v platném znění a na něj navazujícími prováděcími předpisy.

Během stavby nesmí být narušeny hydrologické poměry v daném území, ani nesmí dojít ke zhoršení kvality povrchových a podzemních vod. Zároveň musí být učiněna taková opatření, aby závadné látky nevnikaly do povrchových ani podzemních vod.

b) vliv na přírodu a krajinu (ochrana dřevin, ochrana památných stromů ...)

Stavba nemá negativní vliv na přírodu a krajinu.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba se nachází v oblasti chráněného území Natura 2000 - překračovaná řeka Trnava je Evropsky významná lokalita

d) způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí

Záměr nemá vliv na životní prostředí.

e) naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrovaného povolení

Záměr nespadá do režimu zákona o integrované prevenci.

f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma

Nejsou navrhována.

7. OCHRANA OBYVATELSTVA

V rámci akce není řešena.

8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

8.1. Technická zpráva

a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění

Jedná se o stavbu relativně malého rozsahu. Požadavky na ZS, zdroje surovin a energií nebudou ze strany zhotovitele vznášeny (zhotovitel si zajistí ZS dle svých možností a potřeb). Pro rozvinutí ZS bude využita plocha na silnici III/12917.

b) odvodnění staveniště

Bude prováděno v režii zhotovitele, vzhledem k typu a hloubce založení není (za normálního stavu vody) třeba počítat s čerpáním spodní vody z jam. Ostatní plochy budou odvodněny gravitačně.

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Přístup ke staveništi na mostě bude umožněn po stávající komunikaci III/412917 z obou stran. Jedná se o stavbu relativně malého rozsahu. Požadavky na ZS, zdroje surovin a energií nebudou ze strany zhotovitele vznášeny (zhotovitel si zajistí ZS dle svých možností a potřeb).

Umístění zařízení staveniště a organizace práce musí umožnit příjezd a přístup majitelů nemovitostí k jejich nemovitostem (případné omezení pouze po dohodě s nimi).

d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Stavba nemá negativní vliv na okolní stavby a pozemky. Před prováděním stavby je třeba provést podrobnou pasportizaci okolních nemovitostí (rodinné domy, ploty, komunikace).

e) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice a kácení dřevin

V rámci stavby bude provedeno bourání některých částí stávající mostní konstrukce (ev. č. 12917-2). Kácení dřevin nebude v rámci stavby prováděno.

f) maximální dočasné a trvalé zábery pro staveniště

U této stavby není navrhován trvalý zábor.

Při provádění stavby dojde také k dočasnému záboru do 1 roku. Celková plocha tohoto dočasného záboru činí 1460 m² (v k. ú. Hořepník). U těchto parcel dojde po dobu stavby pouze ke vstupu na pozemek za účelem rekonstrukčních prací a následně budou plochy uvedeny do původního stavu.

g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Bude zřízena bezbariérová obchozí trasa (včetně lávky přes Trnavu) na vtokové straně mostu.

h) maximální produkovaná množství a druha odpadů a emisí při výstavbě a jejich likvidace

Stavba jako celek nebude producentem žádných emisí.

Odpady, které vzniknou při realizaci záměru (odhad kubatur před vypracováním výkazu výměr):

17 01 01 Beton – 35 m³

17 03 01 Asfaltové směsi obsahující dehet – 80 m³

17 04 05 Železo a ocel – 2 t

17 05 04 Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03 - 160 m³

17 09 04 Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03 - 5 m³

Veškeré odpady budou uloženy na řízené skládky.

Předpokládá se zpětné použití asfaltobetonového recyklátu do konstrukce silničního tělesa nebo do konstrukčních vrstev vozovky, předpokládá se (ze zkušeností) zařazení materiálu do kategorie ZAS-T4 dle vyhlášky 283/2023 Sb. (rozběr asfaltové vrstvy a stanovení obsahu polycyklických aromatických uhlovodíků (PAU)).

i) bilance zemních prací

Předpokládá se přibližně vyrovnaná bilance.

j) ochrana životního prostředí při výstavbě

Po celou dobu výstavby je nutné dbát na ochranu půdy a zejména vodního toku před znečištěním ropnými produkty, či jinými chemikáliemi. Zhotovitel stavby zodpovídá za případné škody na životním prostředí.

V blízkosti koryta vodního toku je zakázáno zřizovat skládky stavebního odpadu, či skladovat odplavitelný stavební materiál. Veškerý stavební materiál je nutné skladovat na plochách určených investorem.

Je nutno zajistit ochranu vodního toku a jeho okolí před nepříznivými účinky výstavby.

Veškeré odpady ze stavby budou likvidovány v souladu se Zák. 541/2020 Sb. v platném znění a na něj navazujícími prováděcími předpisy.

k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Podmínky jsou dány aktuální legislativou, zejména:

Zákon č. 262/2006 Sb., Zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů,

Zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů
Zákon č. 133/1985 Sb. – o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů
Zákon č. 22/1997 Sb. – o technických požadavcích na výrobky
Zákon č. 361/2000 Sb. – zákon o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů
Zákon č. 458/2000 Sb. – energetický zákon, ve znění pozdějších předpisů
Zákon č. 258/2000 Sb. – o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů
Zákon č. 254/2001 Sb. – vodní zákon, ve znění pozdějších předpisů
Zákon č. 251/2005 Sb. – o inspekci práce, ve znění pozdějších předpisů
Zákon č. 65/2017 Sb. – o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek
Zákon č. 541/2020 Sb. – zákon o odpadech, ve znění pozdějších předpisů
Zákon č. 250/2021 Sb. – o bezpečnosti práce v souvislosti s provozem vyhrazených technických zařízení a o změně souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů
Nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí
Nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, ve znění pozdějších předpisů
Nařízení vlády č. 361/2007 Sb. – kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů
Nařízení vlády č. 375/2017 Sb. - kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a zavedení signálů
Nařízení vlády č. 378/2001 Sb. - kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí
Nařízení vlády č. 201/2010 Sb. - kterým se stanoví způsob evidence, hlášení a zasílání záznamu o úrazu
Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. - o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
Nařízení vlády č. 291/2015 Sb. - o ochraně zdraví před neionizujícím zářením
Nařízení vlády č. 390/2021 Sb. - kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a desinfekčních prostředků
Nařízení vlády č. 190/2022 Sb. - o vyhrazených technických elektrických zařízeních a požadavcích na zajištění jejich bezpečnosti
Nařízení vlády č. 191/2022 - o vyhrazených technických plynových zařízeních a požadavcích na zajištění jejich bezpečnosti
Nařízení vlády č. 192/2022 - o vyhrazených technických tlakových zařízeních a požadavcích na zajištění jejich bezpečnosti
Nařízení vlády č. 193/2022 - o vyhrazených technických zdvihacích zařízeních a požadavcích na zajištění jejich bezpečnosti
Nařízení vlády č. 194/2022 - o požadavcích na odbornou způsobilost k výkonu činnosti na elektrických zařízeních a na odbornou způsobilost v elektrotechnice
Vyhláška č. 77/1965 Sb. – o výcviku, způsobilosti a registraci obsluh stavebních strojů
Vyhláška č. 48/1982 Sb. – kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, v platném znění
Vyhláška č. 394/2006 Sb. – stanovení práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu
Vyhláška č. 268/2009 Sb. – o technických požadavcích na stavby
Vyhláška č. 294/2015 Sb. – kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, v platném znění
Vyhláška č. 180/2015 Sb. – o zakázaných pracích a pracovištích
ČSN ISO 3864-1 – Grafické značky – Bezpečnostní barvy a bezpečnostní značky
ČSN 26 9030 – Manipulační jednotky - Zásady pro tvorbu, bezpečnou manipulaci a skladování
ČSN 26 8805 – Manipulační vozíky s vlastním pohonem - Provoz, údržba, opravy a technické kontroly
ČSN ISO 12480-1 – Jeřáby – Bezpečné používání – Část 1: Všeobecně
ČSN EN 12999+A2 – Jeřáby – Nakládací jeřáby
ČSN EN 13000+A1 – Jeřáby – Mobilní jeřáby
ČSN EN 14439+A2 – Jeřáby – Bezpečnost – Věžové jeřáby
ČSN 73 8101 – Lešení
ČSN 73 8102 – Pojízdná a volně stojící lešení
ČSN 73 8106 – Ochranné a záchranné konstrukce
ČSN 73 8107 – Trubková lešení
ČSN EN 12159 – Stavební výtahy pro dopravu osob a materiálu se svisle vedenými klecemi
ČSN 05 0610, Z1 – Zváranie. Bezpečnostné ustanovenia pre plameňové zváranie kovov a rezanie kovov
ČSN 07 8304, Z1 + Opr. 1 – Tlakové nádoby na plyny - Provozní pravidla

AKCE III/12917 Hořepník, most ev. č. 12917-2 B/ SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA	ČÍSLO ZAKÁZKY: STUPEŇ PDPS	LIST ČÍSLO 23
--	--	------------------

ČSN 65 0201, Z1 – Hořlavé kapaliny - Prostory pro výrobu, skladování a manipulaci
 ČSN EN 50110-1 ed. 3 – Obsluha a práce na elektrických zařízeních - Část 1: Obecné požadavky
 ČSN ISO 18878 – Pojízdne zdvihací pracovní plošiny - Školení obsluhy
 ČSN ISO 18893 – Pojízdne zdvihací pracovní plošiny - Bezpečnostní zásady

l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Bude zřízena bezbariérová obchozí trasa (včetně lávky přes Trnavu) na vtokové straně mostu.

m) zásady pro dopravně inženýrská opatření

Zásadní práce na opravě mostu budou probíhat za úplného vyloučení silničního provozu na silnici III/12917. Provoz z ní bude z dotčeného úseku převeden na vyznačené objízdne trasy po stávajících veřejných komunikacích. Tento stav se předpokládá po dobu 12 týdnů.

Příjezd ke staveništi bude umožněn po stávající komunikaci z obou směrů.

Termín výstavby nebyl dosud určen. Předpokládaná celková doba výstavby 20 týdnů.

O povolení úplné uzavírky, o stanovení přechodného dopravního značení požádá vybraný zhotovitel stavby (v zastoupení stavebníka) nejméně 30 dnů před zahájením prací.

Podmínkou stavby je umožnění projíždění autobusů VLOD ze silnice III/12917 (od Bořetic) na silnici III/12918 (do Rovné), tj. využití křižovatky těchto silnic přímo za mostem. Stavba bude proto probíhat převážně mimo tento prostor a úprava plochy křižovatky bude se provádět na závěr stavby v krátkodobé (víkendové) úplné výluce dopravy v této ploše.

Zcela uzavřený úsek je délky cca 90 m, jinak bude silnice III/12917 přístupná.

Objízdna trasa individuální automobilovou dopravu (IAD) je popisována ve směru staničení III/12917, tedy Hořepník – Bořetice, bude trasována po stávajících veřejných (krajských) komunikacích - silnicích III/12917, III/11235, II/112 a II/129.

Délka objízdne trasy: 25,5 km (z Hořepníku, křižovatky silnic III/12917 a III/12918 přes Bořetice, Útěchovice, Milotičky, Červenou Řečici, Křelovice a Arnešovice zpět do Hořepníku, na křižovatku silnic II/129 a III/12917); délka objížděného úseku: 0,2 km.

Objížděný úsek (křižovatka III/48425 a III/48413 před Pržnem - most ev. č. 48413-9) je délky 3,7 km.

Objízdne trasy pro autobusy VLOD:

Pro linky 350810 (mimo spoje 1 a 7), 350830, 350850:

Trasa 1: Bořetice - sil. III/12917 - Útěchovičky - sil. III/11235 - odbočka na sil. II/112 - odbočka na sil. II/129 – Hořepník.

alt. Trasa 2: Bořetice - sil. III/12917 - odbočka na MK směr Přáslavice - sil. III/12914 - sil. II/129 - Hořepník

Pro linku 350810 (spoje 1 a 7):

Trasa 3: Rovná - Bořetice - sil. III/12917 - Útěchovičky - sil. III/11235 - odbočka na sil. II/112 - odbočka na sil. II/129 – Hořepník.

alt. Trasa 4: Rovná - Bořetice - sil. III/12917 - odbočka na MK směr Přáslavice - sil. III/12914 - sil. II/129 – Hořepník.

Návrh objízdnych tras vychází z vyjádření Krajského úřadu Kraje Vysočina, Odboru dopravy a silničního hospodářství ze dne 6. 12. 2023 (č. j. KUJI 107776/2023).

Zhotovitel stavby je povinen před zahájením stavby požádat příslušný silniční správní úřad (za předchozího souhlasu DI Policie ČR) o „Stanovení dopravního značení v místě stavby“, zajistit osazení dopravních značek a dbát o úplnost a funkčnost přechodného dopravního značení po celou dobu výstavby.

Obchozí trasy pro pěší:

Vzhledem k poloze stavby v intravilánu obce, bude v rámci SO 151 zřízena a vyznačena obchozí trasa včetně lávky pro pěší (na vtokové straně mostu).

Trasa nebude zvlášť značena.

n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby

Umístění zařízení staveniště a organizace práce musí umožnit příjezd a přístup majitelů nemovitostí (případné omezení pouze po dohodě s nimi) a vozidlům IZS (neomezeně).

Podmínkou stavby je umožnění projíždění autobusů VLOD ze silnice III/12917 (od Bořetic) na silnici III/12918 (do Rovné), tj. využití křižovatky těchto silnic přímo za mostem. Stavba bude proto probíhat převážně mimo tento prostor a úprava plochy křižovatky bude se provádět na závěr stavby v krátkodobé (víkendové) úplné výluce dopravy v této ploše.

o) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Jedná se o stavbu relativně malého rozsahu. Požadavky na ZS, zdroje surovin a energií nebudou ze strany zhotovitele vznášeny (zhotovitel si zajistí ZS dle svých možností a potřeb). Pro rozvinutí ZS bude využita plocha na převáděné komunikaci (silnice III/12917).

Přístup ke staveništi na mostě bude umožněn po stávající komunikaci z obou stran mostu.

p) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

Termín výstavby nebyl dosud určen (předpoklad rok 2025 nebo 2026). Předpokládaná doba výstavby 20 týdnů.

Po dohodě s investorem byl určen tento rozsah rekonstrukce mostu:

- vytýčení stávajících inženýrských sítí a příprava staveniště včetně osazení provizorní lávky pro pěší
- provedení přeložky kabelů CETIN mimo prostor mostu (SO401)
- provedení odhumusování na dotčených plochách
- vyznačení provizorních objízdných tras, přechodného DZ (SO151)
- převedení veškeré dopravy ze silnice III/12917 na provizorní objížděné trasy
- uzavření silnice III/12917 v místě stavby pro veškerou dopravu
- odbourání stávající obrusné vrstvy před mostem a na mostě (křižovatka III/12917a III/12918 zůstává průjezdná)
- odstranění konstrukčních vozovkových vrstev
- provedení výkopů v přechodových oblastech
- bourání původních konstrukcí mostu (zábradlí, římsy, závěrné zdi)
- betonáž spádové desky
- provedení předeprnutí volnými kabely
- betonáž závěrných zídek
- osazení mostního závěru
- mostní izolace typu NAIP a provedení izolačních nátěrů obsypaných povrchů
- položení drenáží a provedení přechodových oblastí
- provedení sanace povrchů NK a spodní stavby – 1. část
- vybednění a vyarmování říms, položení kamenných obrubníků na mostě
- betonáž říms
- provedení podkladních vozovkových vrstev a navázání na stávající vozovku
- osazení zábradlí
- provedení podkladní a ložné AB vrstvy vozovky
- provedení AB pojížděného krytu vozovky na mostě
- převedení dopravy (do 3,5 t) na most - řízeno SSZ (SO151)
- položení silničních obrubníků
- provedení konstrukce chodníku
- provedení zpevnění z lomového kamene a revizních schodišť
- provedení úpravy vozovky v prostoru křižovatky III/12917a III/12918 (krátkodobá úplná uzavěra)
- uvedení ploch využitých pro stavbu do původního stavu
- ohumusování a zatravnění svahů kolem mostu a všech ploch dotčených stavební činností
- zrušení provizorní obchozí trasy
- plné převedení dopravy na nový most

8.2. Výkresy

Výkresy přechodného dopravního značení a provizorní objížděné trasy jsou součástí SO 151 DIO.

8.3. Harmonogram výstavby

Byl zpracován rámcový harmonogram výstavby:

STAVBA: III/12917 Hořepník, most ev. č. 12917-2

			týdny stavby →																				
Etapa	stavební objekt	činnost	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
1	SO 401	Přeložka kabelů CETIN																					
	SO 151	Zřízení provizorní obchozí trasy																					
	SO 201	Příprava území																					
	SO 201	Odhumusování																					
	převedení dopravy na objízdnou a obchozí trasu																						
	SO 201	Bourání a odstranění vrstev vozovky před mostem a na něm																					
	SO 201	Demontáž zábradlí a bourání říms a závěrných zdí stávajícího mostu																					
	SO 201	Vybudování spádové desky																					
	SO 201	Sanace NK a spodní stavby - 1. část																					
	SO 201	Izolace																					
	SO 201	Přechodové oblasti																					
	SO 201	Mostní římsy																					
	SO 201	Podkladní a ložné vozovkové vrstvy před mostem a na něm																					
	SO 201	Mostní zábradlí																					
	SO 201	AB kryt																					
	převedení automobilové dopravy do 3,5 t na most																						
	SO 201	Sanace NK a spodní stavby - 2. část																					
	SO 201	Úpravy pod mostem (opevnění, schodiště)																					
	SO 201	Chodník a úprava vozovky v křižovatce III/12917 a III/12918																					
	SO 151	Zrušení provizorní obchozí trasy																					
	SO 201	Odhumusování a úklid ploch kolem mostu, rekultivace																					

8.4. Schéma stavebních postupů

Vzhledem k rozsahu stavby není řešeno.

8.5. Bilance zemních hmot

Předpokládá se přibližně vyrovnaná bilance.

8.6. Celkové vodohospodářské řešení

Odvodnění všech komunikací a ploch je gravitační, vyvedené do koryta vodoteče.

Brno, říjen 2024

Ing. Ladislav Štěpáne

ZÁBRADELNÍ DÍLEC, POHLED 1:25



Technical drawing of a vertical support structure (Fig. 1). The drawing shows a central vertical column with various components and dimensions. At the top is a circular cap labeled "MADLO TR 60.3/5" with a diameter of 60. Below it are three horizontal sections of 20 units each, with a total height of 175. The main body of the column has a height of 640 and contains two horizontal sections of 20/10, labeled "VODOROVNÁ VÝPLŇ PL. 20/10". The column is secured with "NÍTY Ø10" (Ø10 bolts) at intervals of 180. The base of the column is 145 units high and is labeled "NOSNÝ RÁM U60". The column is supported by a "NOSNÝ RÁM U60" (Support frame U60) at the bottom. The total height of the structure is 1100. Other dimensions include 227, 160, 900, 990, 180, 180, 180, 180, 193, 30, and 110.

III/12917 Hořepník most ev. č. 12917-2		
PDPS	ŘÍJEN 2024	ARCHITEKTONICKÉ DETAILS – ZÁBRADLÍ

2) KANELACE

PATNÍ BLOKY OBLOUKŮ
BOČNÍ POHLED

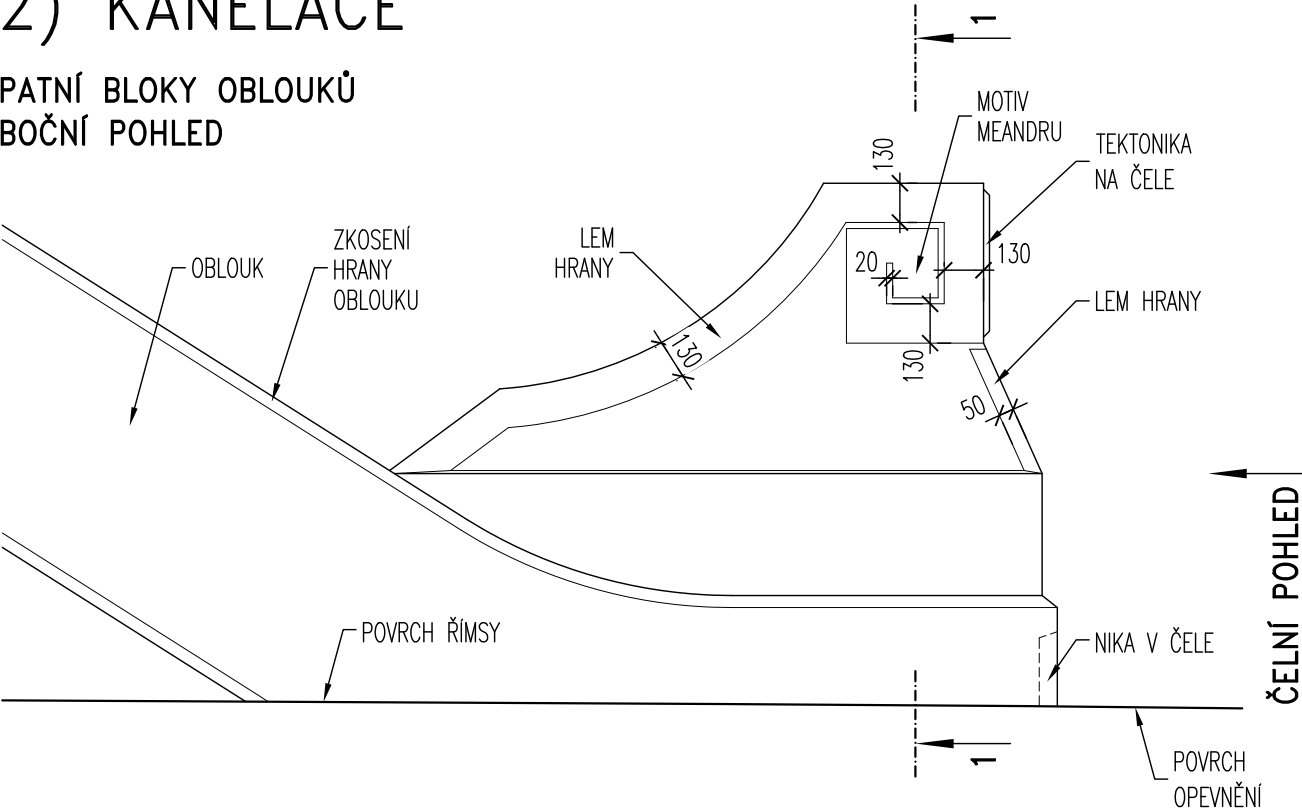
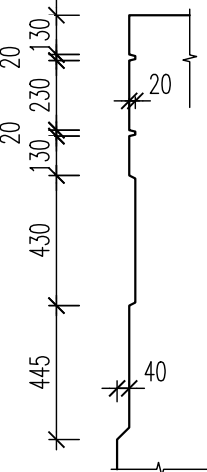
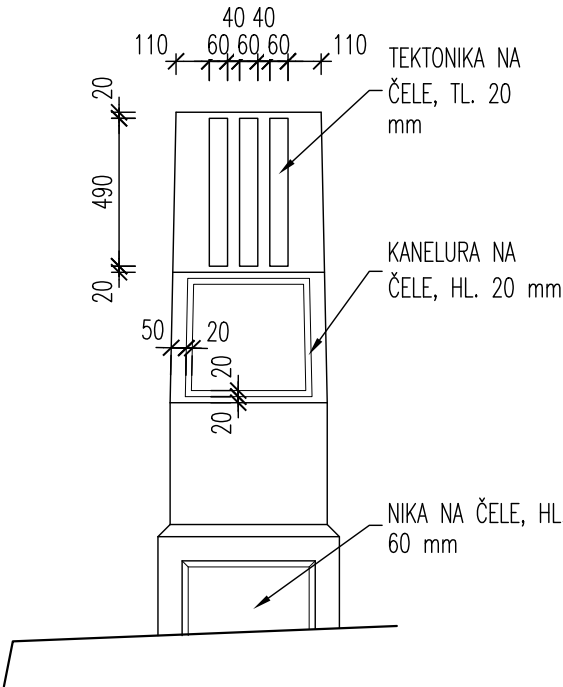


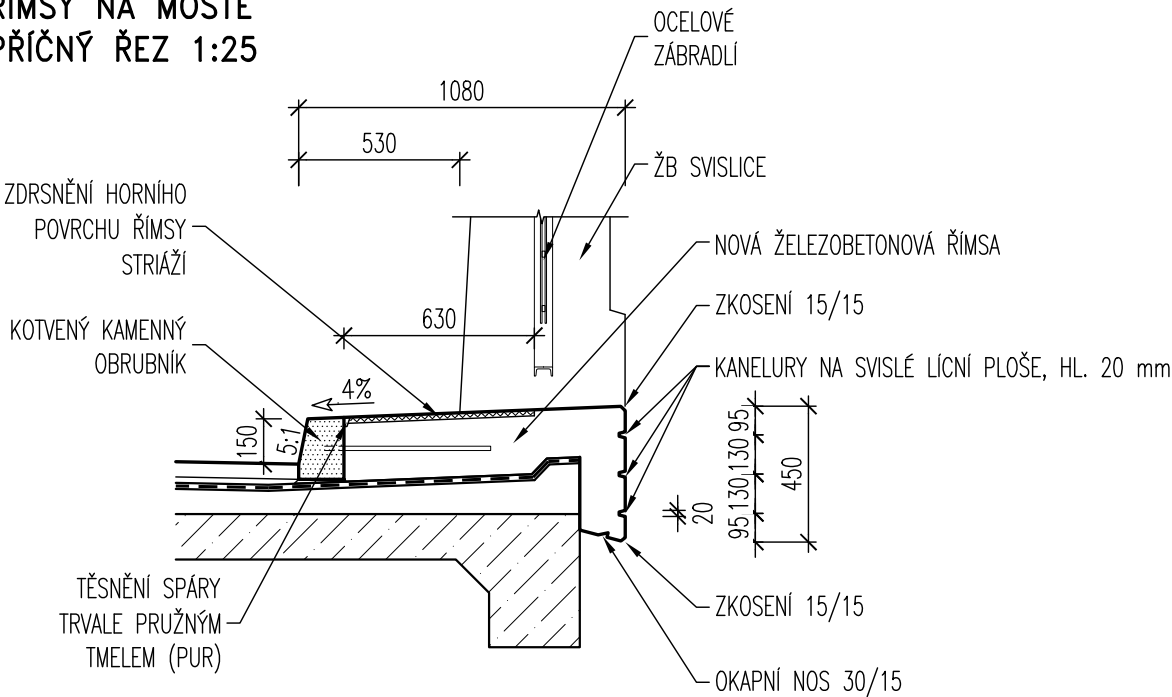
SCHÉMA PROFILOVÁNÍ, ŘEZ 1-1



ČELNÍ POHLED



ŘÍMSY NA MOSTĚ
PŘÍČNÝ ŘEZ 1:25

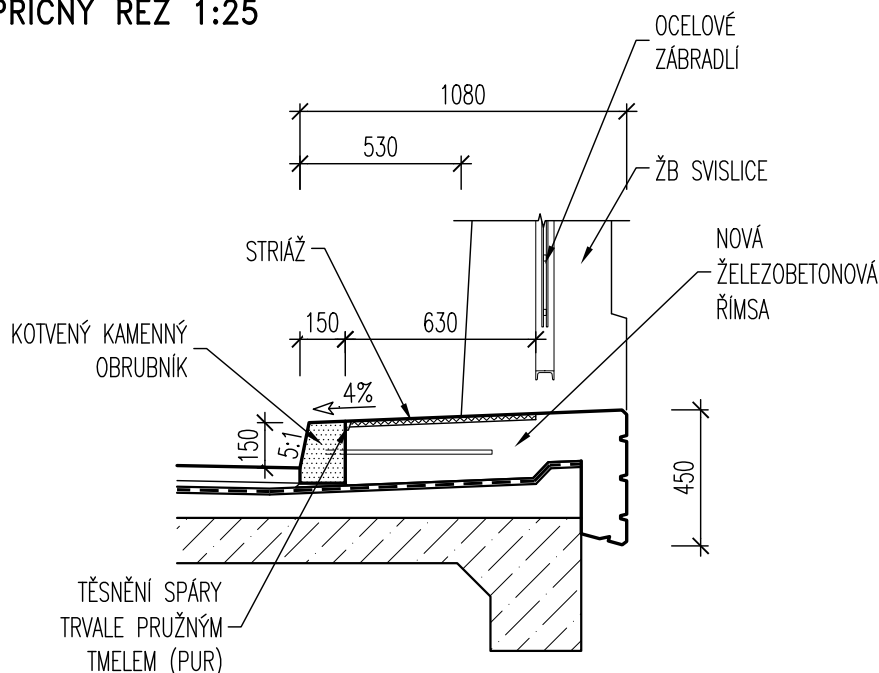


POZNÁMKA:
VEŠKERÁ KANELACE A TEKTONIKA SPOČÍVÁ V OPRAVĚ STÁVAJÍCÍHO STAVU, S VÝJIMKOU NIKY V ČELE PATNÍHO BLOKU, KTERÁ BUDE NOVĚ VYTVOŘENA – OBNOVENA – NA ZÁKLADĚ HISTORICKÝCH PRAMENŮ.

III/12917 Hořepník most ev. č. 12917-2		
PDPS	ŘÍJEN 2024	ARCHITEKTONICKÉ DETAILY – KANELACE

3) OBRUBNÍK

PŘÍČNÝ ŘEZ 1:25



POZNÁMKY:

- OBRUBNÍKY BUDOU KOTVENY DO ŘÍMSY KOTEVNÍMI TRNY Z BETONÁŘSKÉ VÝZTUŽE OPATŘENÝMI PROTIKOROZNÍM EPOXIDOVÝM NÁTĚREM
- OBRUBNÍKY BUDOU ŽULOVÉ DLE ČSN 72 1860 (TŘÍDA JAKOSTI "I"); LÍCNÍ POVRCH BUDE ZDRSNĚN TRYSKÁNÍM NEBO PEMRLOVÁNÍM

4) BAREVNOST

SANOVANÉ POVRCHY:

- VEŠKERÉ STÁVAJÍCÍ BETONOVÉ POVRCHY MOSTU BUDOU SANOVÁNY A OPATŘENY SJEDNOCUJÍCÍM UZAVÍRACÍM NÁTĚREM ODSŤÍNU RAL 7023 BETONOVÁ ŠEDÁ – MAT
- VEŠKERÉ POUŽITÉ TMELY NA TĚSNĚNÍ SPAR BUDOU ROVNĚŽ ŠEDÉ BARVY

ZÁBRADLÍ:

- NOVÉ OCELOVÉ ZÁBRADLÍ NA MOSTĚ I MIMO MOST BUDE OPATŘENO NÁTĚROVÝM SYSTÉMEM V SOULADU S TKP 19B, S ODSŤÍNEM VRCHNÍHO NÁTĚRU RAL 7016 ANTRACITOVÁ ŠEDÁ – MAT

SVODIDLO:

- SILNIČNÍ SVODIDLO BUDE OPATŘENO NÁTĚROVÝM SYSTÉMEM S ODSŤÍNEM VRCHNÍHO NÁTĚRU RAL 7023 BETONOVÁ ŠEDÁ – MAT

III/12917 Hořepník most ev. č. 12917-2

PDPS

ŘÍJEN 2024

ARCHITEKTONICKÉ DETAILS – OBRUBNÍK A
BAREVNOST