

STAVBA:

III/41017 Radotice - most ev. č. 41017-3




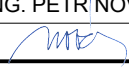
OBJEDNATEL:



Krajská správa a údržba
silnic Vysočiny, p.o.

Kosovská 1122/16

586 01 Jihlava

 dipont DIPONT s.r.o., projektová a inženýrská činnost Klíšská 1432/18, 400 01 Ústí nad Labem, CZ E: dipont@dipont.cz T: 00420 475 201 724			Zakázka: D18003	Datum: 07/2019
ODP. PROJEKTANT SO	VYPRACOVAL	TECHNICKÁ KONTROLA	Účel PD:	PDPS
ING. FRANTIŠEK KORTUS	ING. FRANTIŠEK KORTUS	ING. PETR NOVÁK	Měřítko:	-
			Formát:	9xA4
OBJEKT: SO 201 - Most ev. č. 41017-3			Část: D.1.4	Paré:
PŘÍLOHA: TECHNICKÁ ZPRÁVA			Příloha: 1	

1	Identifikační údaje mostu	3
1.1	Stavba.....	3
1.2	Údaje o žadateli	3
1.3	Správce mostu	3
1.4	Údaje o zpracovateli dokumentace.....	3
1.5	Pozemní komunikace.....	3
1.6	Přemost'ovaná překážka.....	4
2	Základní údaje o mostě.....	4
3	Zdůvodnění stavby mostu a jeho umístění.....	4
3.1	Podklady	5
3.1.1	Doklady a vyjádření.....	5
3.1.2	Normy a předpisy	5
3.1.3	Výjimky z předpisů a norem	6
4	Stávající stav.....	6
4.1	Celkový popis objektu	6
4.1.1	Technický popis.....	7
5	Navržené technické řešení	7
5.1	Technický popis	8
5.2	Zemní práce.....	8
5.3	Založení mostu	8
5.4	Pracovní spáry	8
5.5	Nosná konstrukce mostu	9
5.6	Křídla	9
5.7	Požadavky na vodotěsné izolace	9
5.8	Zásypy a přechodová oblast.....	9
5.9	Příslušenství	10
5.9.1	Římsy	10
5.9.2	Vozovka	10
5.10	Odvodnění.....	10
5.11	Přehled použitých materiálů	10
5.11.1	Zásypy, vozovka.....	10
5.11.2	Beton.....	10
5.11.3	Ocel.....	11
5.12	Vybavení mostu	11
5.12.1	Zábradlí a svodidla	11
5.12.2	Dopravní značení.....	11
5.12.3	Tabule s letopočtem.....	11

5.13	Úprava prostoru pod mostem.....	11
5.14	Prostorové parametry	12
5.14.1	Prostorové uspořádání na mostě.....	12
5.14.2	Prostorové uspořádání pod mostem.....	12
6	Ochrana inženýrských sítí	12
7	Výstavba mostu	12

1 Identifikační údaje mostu

1.1 Stavba

<i>Stavba</i>	III/41017 Radotice - most ev. č. 41017-3
<i>Objekt</i>	SO 201 Most ev. č. 41017-3
<i>Název mostu</i>	Most ev. č. 41017-3
<i>Ev. číslo mostu</i>	41017-3
<i>Katastrální území</i>	Radotice [738603]
<i>Obec</i>	Radotice [554040]
<i>Kraj</i>	Kraj Vysočina

1.2 Údaje o žadateli

<i>Název</i>	Kraj Vysočina v zastoupení Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, p. o.
<i>IČ</i>	00090450
<i>Adresa</i>	Kosovská 1122/16, 586 01 Jihlava
<i>Zastoupená</i>	Ing. Janem Míkou, MBA, ředitelem organizace

1.3 Správce mostu

<i>Název</i>	Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, p. o.
<i>IČ</i>	00090450
<i>Adresa</i>	Kosovská 1122/16, 586 01 Jihlava

1.4 Údaje o zpracovateli dokumentace

<i>Název</i>	DIPONT s.r.o.
<i>IČ</i>	28693094
<i>Adresa</i>	Libouchec č. p. 505, 403 35 Libouchec doručovací: Klíšská 1432/18, 400 01 Ústí nad Labem
<i>Osoby s autorizací – SO 201</i>	Ing. Petr Novák autorizovaný inženýr v oboru mosty a inž. konstrukce č. autorizace: 0400623
<i>Odpovědný projektant objektu</i>	Ing. František Kortus projektant mosty a inž. konstrukce T: 475 201 724, E: kortus@dipont.cz

1.5 Pozemní komunikace

<i>Název</i>	Silnice III/41017
<i>Staničení mostu (provozní)</i>	3,881

<i>Návrhová kategorie (nová)</i>	S6,5
<i>Staničení úprav</i>	Relativní

1.6 Přemost'ovaná překážka

<i>Název</i>	vodní tok Želetavka
<i>Místo křížení (nové)</i>	1. pole mostu
<i>Staničení</i>	20,854
<i>Úhel křížení</i>	Cca 90°
<i>Ostatní</i>	Záplavové území

2 Základní údaje o mostě

<i>Název mostu</i>	Most ev. č. 41017-3
<i>Stávající a nový vlastník objektu</i>	Kraj Vysočina
<i>Správce mostu</i>	Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, p. o.
<i>Staničení objektu</i>	3,881
<i>Převáděná komunikace</i>	Silnice III/41017
<i>Situování objektu</i>	Stavba se nachází v intravilánu obce Radotice
<i>Účel objektu</i>	Trvalý most převádějící silnici III/41017 přes vodní tok Želetavka

3 Zdůvodnění stavby mostu a jeho umístění

Stavba řeší rekonstrukci stávajícího mostu, který převádí silnici III/41017 přes vodní tok Želetavka v obci Radotice.

Navržené řešení bylo projednáno a odsouhlaseno investorem na výrobních poradách.

Ve stávajícím stavu se jedná o trvalý silniční klenbový most o jednom poli. Nosnou konstrukci tvoří cihelná polokruhová klenba, která je vetknuta do kamenných masivních opěr. Opěry jsou vyžděny z lomového kamene s urovnáním líců. Čelní zdi jsou také vyžděny z kamene a jsou ukončeny římsami z betonu. Na římsách je ocelové zábradlí se svislou výplní. Most je kolmý, světlost otvoru 14,915 m, šířka komunikace mezi římsami je 5,0 m.

Stavební stav nosné konstrukce a spodní stavby je hodnocen jako V- špatný.

Vzhledem ke stavu konstrukce mostu neznámé zatížitelnosti cihelné klenby a nevyhovujícím šířkovým parametrům bylo na vstupním jednání rozhodnuto o náhradě objektu novým mostem. Bude navržena nová konstrukce pro převedení silnice III/41017 v kategorii S 6,5 s chodníkem vlevo. Most bude tvořen obloukovou monolitickou konstrukcí ze železobetonu, Oblouk bude vetknutý do základových pasů šířky 3,40 m. Založení je navrženo plošné na únosném skalním podloží. Do obloukové nosné konstrukce budou vetknuty čelní zdi. Navázání na terén zajistí svahová křídla ze železobetonu. Na čelních zdech budou železobetonové římsy. Vlevo u chodníku římsa šířky 0,52 m, do které bude kotveno nové ocelové zábradlí se svislou výplní. Vpravo potom římsa šířky 0,8 m, do které bude kotveno zábradelní svodidlo s úrovní zadržení H2.

Na mostě vlevo je navržen chodník šířky 2,25 m.

V rámci stavby dojde k zásahu do komunikace. Úprava komunikace bude provedena pouze v nezbytném rozsahu pro umožnění rekonstrukce mostu. Návrh úprav je součástí samostatného stavebního objektu SO 101.

3.1 Podklady

Projektová dokumentace stavby ve stupni PDPS je dalším stupněm dokumentace, která navazuje na DSP. Dokumentace je zpracována dle podmínek ve smlouvě o dílo uzavřené mezi objednatelem a projektantem se zapracováním požadavků a podmínek určených objednatelem na výrobních poradách stavby konaných v rámci zpracovávání dokumentace (zápisy z jednání jsou součástí dokladové části dokumentace).

Další fází po zadání stavby bude vypracování a RDS a VTD v rozsahu příslušných příloh, kde budou upřesněna konkrétní řešení jednotlivých částí stavby zhotovitelem.

Po dobu stavby je nutné koordinovat činnosti prováděné na objektu SO 201 spolu s ostatními stavebními objekty, aby nedošlo ke kolizi a zároveň na sebe jednotlivé úkony plynule navazovaly.

3.1.1 Doklady a vyjádření

Základním podkladem pro výkres stávajícího stavu mostu byl mostní list správce mostu. Archivní dokumentace mostu nebyla k dispozici, stávající stav je zakreslen na základě geodetického zaměření a zkušenosti projektanta. Skryté části zejména spodní stavby se mohou lišit od zákresu v projektové dokumentaci. Dále jsou uvedeny další podklady pro zpracování projektové dokumentace:

- Smlouva o poskytování služeb, č. objednatele 19/2017/OŘN/D2/KSÚSV/S,M/12.
- Geodetické zaměření 03/2018, Ing. Jiří Mlejnecký.
- Digitální snímek katastrální mapy 03/2018, Ing. Jiří Mlejnecký.
- Výpis údajů z katastru nemovitostí 05/2018.
- Vyjádření správců sítí a dotčených orgánů.
- Zápisy z jednání a výrobních porad.
- Místní šetření 02/2018, 05/2018.
- Fotodokumentace
- Zpráva IG průzkumu 05/2018, BALUN geo s.r.o.
- Projektová dokumentace ve stupni DUR a DSP

3.1.2 Normy a předpisy

Při pracích na vypracování projektové dokumentace byly používány zejména následující normy a předpisy, všechny v posledním platném znění včetně příslušných změn, oprav a dalších souvisejících předpisů.

- [1] Vyhláška č. 230/2012 Sb.
- [2] Technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací
- [3] Vzorové listy staveb pozemních komunikací
- [4] Technické podmínky staveb pozemních komunikací
- [5] ČSN EN 206 Beton – Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda
- [6] ČSN P 73 2404 Beton – Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda – Doplnující informace
- [7] ČSN EN 1990 Eurokód: Zásady navrhování konstrukcí

- [8] ČSN EN 1991 Eurokód 1: Zatížení konstrukcí
- [9] ČSN EN 1992 Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí
- [10] ČSN EN 1997 Eurokód 7: Navrhování geotechnických konstrukcí
- [11] ČSN EN 13670 Provádění betonových konstrukcí
- [12] ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- [13] ČSN 73 6200 Mosty – terminologie a třídění
- [14] ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů
- [15] ČSN 73 0037 Zemní tlak na stavební konstrukce

3.1.3 Výjimky z předpisů a norem

Navrhované technické řešení není podmíněno žádnými výjimkami z předpisů a norem ani jinými úlevovými řešeními.

4 Stávající stav

4.1 Celkový popis objektu

Ve stávajícím stavu se jedná o trvalý silniční klenbový most o jednom poli. Nosnou konstrukci tvoří cihelná polokruhová klenba, která je vetknuta do kamenných masivních opěr. Opěry jsou vyzděny z lomového kamene s urovnáním líců. Čelní zdi jsou také vyzděny z kamene a jsou ukončeny římsami z betonu. Na římsách je ocelové zábradlí se svislou výplní. Most je kolmý, světlost otvoru 14,915 m, šířka komunikace mezi římsami je cca 5,0 m.

Stavební stav nosné konstrukce a spodní stavby je hodnocen jako V- špatný.



pohled zleva



pohled zprava

4.1.1 Technický popis

<i>Druh nosné konstrukce</i>	Cihelná polokruhová klenba
<i>Popis spodní stavby včetně křídel</i>	Masivní kamenné opěry a křídla z lomového zdiva
<i>Počet mostních otvorů</i>	1
<i>Délka přemostění</i>	12,12 m
<i>Délka mostu</i>	Cca 18,0 m
<i>Rozpětí nosné konstrukce</i>	12,80 m
<i>Stavební výška</i>	1,22 m
<i>Volná výška pod mostem</i>	Cca 5,70 m
<i>Světlost</i>	12,12 m
<i>Šikmost mostu</i>	Kolmý
<i>Úhel křížení</i>	90°
<i>Šířka mostu</i>	6,24 m
<i>Rok výstavby</i>	1939
<i>Zatížitelnost</i>	$V_n = 20 \text{ t}$, $V_r = 25 \text{ t}$, $V_e = 37 \text{ t}$
<i>Stavební stav objektu</i>	nosná konstrukce: V – špatný spodní stavba: V – špatný

5 Navržené technické řešení

Stávající most ev. č. 41017-3 bude kompletně odstraněn včetně spodní stavby.

Bude navržena nová konstrukce pro převedení silnice III/41017 v kategorii S 6,5 s chodníkem vlevo.

Most bude tvořen obloukovou monolitickou konstrukcí ze železobetonu. Oblouk bude vetknutý do základových pasů šířky 3,40 m. Založení je navrženo jako plošné na skalním podloží. Do obloukové nosné konstrukce budou vetknuty čelní zdi. Navázání na terén zajistí svahová křídla ze železobetonu. Na čelních zdech budou železobetonové římsy. Vlevo u chodníku římsa šířky 0,52 m, do které bude kotveno nové ocelové zábradlí se svislou výplní. Vpravo potom římsa šířky 0,8 m, do které bude kotveno zábradelní svodidlo s úrovní zadržetí H2.

Na mostě vlevo je navržen chodník šířky 2,25 m.

Líce čelních zdí budou obloženy kamenným obkladem.

5.1 Technický popis

<i>Druh nosné konstrukce</i>	Železobetonová oblouková
<i>Popis spodní stavby včetně křídel</i>	Základové pasy ze železobetonu, svahová křídla ze železobetonu
<i>Počet mostních otvorů</i>	1
<i>Délka přemostění</i>	14,960 m
<i>Délka mostu</i>	Cca 22,00 m
<i>Rozpětí nosné konstrukce</i>	16,05 m
<i>Stavební výška</i>	Proměnná, uprostřed rozpětí 1,21
<i>Volná výška pod mostem</i>	5,79 m
<i>Světlost</i>	14,960 m
<i>Šikmost mostu</i>	Kolmý
<i>Úhel křížení</i>	90°
<i>Uvažované zatížení</i>	Dle ČSN EN 1991-2
<i>Zatížitelnost</i>	$V_n = 32 \text{ t}$, $V_r = 80 \text{ t}$, $V_e = 180 \text{ t}$

5.2 Zemní práce

Stavba mostu bude probíhat za úplné uzavírky převáděné komunikace v otevřeném výkopu. Výkopy ve skalním podloží budou svahovány ve sklonu 5:1, nad skalním podložím bude sklon svahů 1:1.

Výkopy pro křídla budou provedeny až po dokončení nosné konstrukce mostu.

Výkres výkopů tvoří samostatnou přílohu dokumentace.

5.2.1 Bilance zemních prací

Celkové předpokládané množství výkopových prací pro objekt mostu je 1080 m³, a zásypů zeminami 1035 m³. Vytěžený materiál bude zařazen dle vhodnosti pro použití do zemního tělesa dle ČSN 73 6133. Předpokládá se, že 50% vytěženého materiálu bude možné použít ke zpětným zásypům konstrukce.

5.3 Založení mostu

Založení mostu bude plošné na skalním podloží.

Na základové spáře bude rozprostřen podkladní beton C12/15- X0 tl. 100 mm. Základové pasy š. 3,2 m budou provedeny z betonu C30/37 XC2, XF3, XA1.

5.4 Pracovní spáry

Pracovní spáry budou po provedení penetračního nátěru přetaženy v rubu stěrkovou izolací (200 mm na každou stranu od spáry). Toto místo bude ochráněno geotextílií o hmotnosti min. 600 g/m², pevnosti v tahu min. 10kN/m a odolnosti proti protlačení (CBR) min. 4kN. V líci potom bude pracovní spára utěsněna trvale pružným polyuretanovým tmelem. Povrch pracovních spar bude mírně vyspádován cca 1% nebo převýšen tak, aby po dotvarování plastického betonu po uložení vznikla alespoň plocha vodorovná, nikdy však bezodtoká. Pracovní spára musí být zbavena cementového mléka a před betonáží dalších částí musí splňovat požadavky TKP MD ČR.

5.5 Nosná konstrukce mostu

Jedná se o železobetonovou klenbovou konstrukci vetknutou do železobetonových základových pásů. Součástí nosné konstrukce jsou železobetonové čelní zdi které jsou vetknuté do klenby. Všechny části nosné konstrukce budou monolitické z betonu C30/37 XC2, XD1, XA1 vyztuženého ocelí B500B.

Klenba má proměnnou tloušťku 0,45 m ve vrcholu až 1,1 m v patě. Minimální tloušťka zdí (pod římsami) je 0,58 m, tloušťka se zvětšuje v poměru 1:10 směrem k patě zdí u klenbového pásu.

Na lících stranách čelních zdí bude proveden obklad tl. 8 cm z hrubého řádkového kameniva. Obklad bude ke konstrukci dodatečně kotven pomocí nerezových kotviček ve spárách obkladu (6ks/m²). Tloušťka jednotlivých kamenů bude min 50 mm.

5.6 Křídla

Na nosnou konstrukci mostu budou navazovat železobetonová monolitická křídla z betonu C30/37 XC2, XD1, XA1 vyztuženého ocelí B500B.

Na lících stranách křídel bude proveden obklad tl. 8 cm z hrubého řádkového kameniva. Obklad bude ke konstrukci dodatečně kotven pomocí nerezových kotviček ve spárách obkladu (6ks/m²). Tloušťka jednotlivých kamenů bude min 50 mm.

Tvar křídel je patrný z výkresových příloh.

5.7 Požadavky na vodotěsné izolace

Izolace nosné konstrukce je navržena celoplošná z asfaltových modifikovaných pásů **NAIP** tloušťky 5 mm na pečetici vrstvu dle ČSN 73 6242. Materiál izolace a technologie provádění musí splňovat všechna ustanovení TKP „Kapitola 21. Izolace proti vodě“.

Hydroizolace spodní stavby je rozdělena na dva systémy podle umístění vzhledem k drenážní trubce (resp. nepropustné fólii) – nad nebo pod ní.

Pod drenážní trubkou v rubu a na lici všude bude izolace zasypaných ploch betonových konstrukcí proti zemní vlhkosti provedena penetračním asfaltovým nátěrem (ALP – min. 0,3 kg/m²) a dvojnásobným asfaltovým izolačním nátěrem (ALN - min. 0,3 kg/m² každý nátěr). Izolace bude provedena na všech svislých a ukloněných zasypaných plochách. Jako ochrana izolace bude použita geotextilie min. 600 g/m².

Nad drenážní trubkou v rubu nosné konstrukce bude izolace proti zemní vlhkosti provedena penetračním asfaltovým nátěrem (ALP – min. 0,3 kg/m²) a natavovanými asfaltovými izolačními pásy tl. 5 mm. Jako ochrana izolace budou v této části použity 2 vrstvy geotextilie, každá min. 600 g/m², které budou sloužit zároveň jako plošná drenáž. Min. tl. geotextilie je 6 mm (po stlačení). Bude-li použito více pásů geotextilie, budou stykovány přesahem. Vrchní pás bude přesahovat přes spodní pás.

Odvodnění rubu nosné konstrukce je řešeno drenážní trubkou HDPE DN 150 (SN8). Drenážní trubka je navržena ve střechovitém spádu 5 % ke krajům nosné konstrukce a vyústění je provedeno skrz konstrukci čelních zdí. Prostup zdí bude proveden dle VL4- 204.1 MD ČR.

5.8 Zásypy a přechodová oblast

Přesypaná konstrukce klenby tvoří plynulý náběh tuhosti podloží.

Zásypy budou provedeny ve shodě s ČSN 736244 ze zeminy vhodné. Předpokládá se zásyp z nakupovaných materiálů.

Pro zhutnění zásypů je předepsána míra zhutnění min 100% objemové hmotnosti zjištěné standardní Proctorovou zkouškou. Hutnění bude prováděno po vrstvách tloušťky max. 300 mm.

Pojezd těžké mechanizace po NK je zakázán. Rozdíl výšek zásypu po stranách objektu nesmí překročit 300 mm! Ve vzdálenosti 2 m od objektu je potřeba používat pouze ruční pěchy a vibrační desky, dále od objektu pak již i těžkou techniku.

Nad úrovní rubové drenáže bude na zhotovenou hydroizolaci z natavovaných asfaltových pásů a geotextilie před zásypy nejprve proveden ochranný obsyp ze štěrku fr. 16-32.

5.9 Příslušenství

5.9.1 Římsy

Římsy na čelních zdech a křídlech budou provedeny jako monolitické z betonu C30/37 XF4, XD3 vyztuženého ocelí B500B. Příčný sklon horního povrchu říms je 4% směrem do vozovky (resp. rubu křídla). Šířka římsy na nosné konstrukci vpravo je 800 mm s odrazným obrubníkem v. 150mm, vlevo 520 mm. Šířka říms na křídlech je 520 mm. Římsy budou kotveny do konstrukce zdí a křídel pomocí zmonolitňující betonářské výztuže.

5.9.2 Vozovka

Na mostě je navržena dvouvrstvá vozovka tl. 110 mm (včetně izolace) ve skladbě:

- | | |
|-------------------------------|---------------------------------------|
| • asfaltový beton střednězrný | ACO 11; tl. 40 mm |
| • postřík spojovací emulzí | PSE; 0,30 kg/m ² |
| • asfaltový beton hrubozrný | ACL 16+; tl. 70 mm |
| • infiltrační postřík | PI C 50 BP 3, 2x0,6 kg/m ² |
| • štěrkodrt' fr. 0/32 | ŠDa, tl. 150 mm |
| • štěrkodrt' fr. 0/34 | ŠDb, tl. 150 mm |

5.10 Odvodnění

Odvodnění vozovky na mostě je zajištěno jednostranným příčným sklonem komunikace 2,5% a podélným sklonem 5,0%

5.11 Přehled použitých materiálů

5.11.1 Zásypy, vozovka

Zásypy budou provedeny ve shodě s ČSN 736244 ze zeminy vhodné nebo podmíněčně vhodné. Předpokládá se zásyp z nakupovaných materiálů.

Asfaltové směsi musí splňovat vlastnosti a parametry uvedené v ČSN 73 6121.

5.11.2 Beton

Přehled parametrů betonových částí konstrukce:

Část mostní konstrukce	třída dle ČSN EN 206+A1 (2018)
Podkladní beton	C12/15 – X0
Základy	C30/37 – XC2, XF3, XA1
Nosná konstrukce, křídla	C30/37 – XF2, XD1, XA1
Římsy	C30/37 – XF4, XD3

5.11.3 Ocel

Pro vyztužení všech železobetonových částí konstrukce mostu bude použita výztuž z oceli **B500B**.

5.12 Vybavení mostu

5.12.1 Zábradlí a svodidla

Na mostě vpravo bude monolitická železobetonová římsa š. 0,8 m do které bude kotveno zábradelní svodidlo s úrovní zadržení H2 a se zábradelní výplní.

Před a za mostem bude navazovat svodidlo s úrovní zadržení H1.

Na mostě vlevo bude chodník pro chodce š. 2,25 m, ukončený římsou š. 0,5 m do které bude kotveno ocelové mostní zábradlí se svislou výplní v. 1,1 m.

Ocelové zábradlí bude opatřeno protikorozií ochranou dle TKP 19 MD ČR.

SKLADBA POVRCHOVÉ ÚPRAVY TYP IA:

- PŘÍPRAVA POVRCHU NA STUPEŇ Sa 3
- ŽÁROVÝ NÁSTŘIK ZnAl15 100 mm
- UZAVÍRACÍ PENETRAČNÍ NÁTĚR EPOXIDOVÝ
- EPOXID DVOUKOMPONENTNÍ 1-3 VRSTVY 140-200 mm
- ALIAFATICKÝ POLYURETAN 1 VRSTVA 60-80 mm
- CELKOVÝ POČET VRSTEV 4-6 300-380 mm

Konkrétní nátěrový systém musí být opatřen certifikátem tuzemské akreditované zkušebny, včetně technologického postupu a posouzení přílnavosti na kovových povlacích.

Pro zábradlí bude vypracována VTD.

Barevný odstín bude určen před vypracováním VTD dle požadavku investora.

5.12.2 Dopravní značení

Na mostě bude v každém směru umístěna dopravní značka s evidenčním číslem mostu **41017-3** a názvem přemostovaného toku **Želetavka**.

5.12.3 Tabule s letopočtem

Na lícních stranách nosné konstrukce bude vyznačen rok výstavby mostu jako vlys do bednění.

5.13 Úprava prostoru pod mostem

Most převádí pozemní komunikaci přes trvalý vodní tok. V rámci stavby bude koryto toku pod mostem opevněno dlažbou z lomového kamene tl. 200 mm, který bude uložen do betonového lože tl. 100

mm z betonu C25/30n – XF3. Spárování bude provedeno cementovou maltou MC 25- XF4. Dlažba bude ukončena betonovým prahem 600x300 mm.

Předpokládá se, že koryto toku je tvořeno kamenným podložím, kamenné odláždění tedy bude provedeno pouze nad výkopy pro založení mostu a v rozsahu nutném pro plynulé napojení na stávající koryto. Nepoškozené kamenné dno bude ponecháno. Předpokládaný rozsah odláždění je vyznačen v příloze Dispozice nového stavu. Konkrétní rozsah odláždění bude stanoven TDI po usměrnění vodního toku zemními hrázkami.

5.14 Prostorové parametry

5.14.1 Prostorové uspořádání na mostě

Vychází z návrhu SO 101, kategorie komunikace na mostě a v jeho předpolích bude S6,5 – na mostě budou dva jízdní pruhy, každý šířky 3,25 m. Vpravo bude krajní římsa šířky 0,8 m se zábradelním svodidlem s úrovní zadržení H2, vlevo bude chodník šířky 2,25 m ukončený římsou s mostním zábradlím se svislou výplní.

5.14.2 Prostorové uspořádání pod mostem

Je dáno terénem a korytem Želetavky. Nové základové pasy mostu jsou umístěny na břehu řeky cca v místě stávajících. Stavbou mostu dojde k mírnému zvětšení průtočného profilu a tím ke zlepšení odtokových podmínek oproti stávajícímu stavu.

6 Ochrana inženýrských sítí

Dle vyjádření dodaných jednotlivými správci inženýrských sítí prostorem stavby neprochází žádná nadzemní ani podzemní vedení.

7 Výstavba mostu

Seznam pozemků určených pro provedení stavby je uveden v příloze C.3 Záborový elaborát a v dokladové části. Pro umístění zařízení staveniště vybere zhotovitel vhodné místo dle svých zkušeností a možností a projedná jeho umístění s vlastníkem pozemku.

Po dobu stavby bude uzavřena silnice III/41017 pro veškerý provoz. Přistoupí se k demolici stávající nosné konstrukce mostu a spodní stavby do předepsané úrovně. Pro založení nového mostu budou v místě obou opěr vytvořeny jámy ve skalním podloží. Nejprve budou provedeny výkopy pro nosnou konstrukci mostu, výkopy pro křídla budou provedeny až po zhotovení nosné konstrukce.

Po provedení výkopů bude základová spára vyrovnána podkladním betonem tl. 10 cm na kterém budou zhotoveny železobetonové základové pasy. Následně bude na skruži zhotovena oblouková nosná konstrukce a čelní zdi. Po dobu prací bude usměrněn tok řeky Želetavky sypanými hrázkami do středu koryta. Pro podepření bednění rámové příčle zvolí zhotovitel vhodnou technologii, aby nedošlo k ohrožení překonávanou řekou. Po realizaci čelních zdí budou provedeny římsy a přechodové oblasti, osazeno zábradlí a zábradelní svodidlo (včetně svodidla v rámci SO 101) a položeno nové vozovkové souvrství.

Pro provádění stavebních prací nebude nutné budovat rozsáhlé zařízení staveniště. Odtěžené hmoty budou ihned nakládány a odváženy na skládky nebo určená místa. Materiály pro stavbu budou přivezeny těsně před zabudováním a nebude nutné je na staveništi skladovat delší dobu.

Předpokládaný termín zahájení realizace stavby je v roce 2020, přesně bude určen investorem po výběru zhotovitele. V rámci projektové dokumentace je zpracovaný předpokládaný podrobný harmonogram prací (viz příloha B.2 Průvodní zpráva k provádění stavby). Před zahájením stavebních prací předloží zhotovitel stavby aktualizovaný podrobný harmonogram prací ke schválení investorovi.

Doba výstavby je uvažována 6 měsíců. Stavbu je možné předat do předčasného užívání zejména s ohledem na zkrácení doby uzavírky převáděné komunikace.

V Ústí nad Labem, červenec 2019

Ing. František Kortus
DIPONT s.r.o.