|  |
| --- |
| Další technické podmínky |

**III/11244 Pavlov - most ev.č. 11244-1**

Navrhovaná akce řeší špatný technický stav mostu ev.č. 11244-1 u obci Pavlov, okres Pelhřimov, Kraj Vysočina. Stavba se nachází na silnici III/11244 mimo zastavěné území obce Pavlov a Vokov. Dotčené pozemky jsou ve vlastnictví Kraje Vysočina a ostatních vlastníků. Most převádí silnici přes koryto vodního toku Bělá. Stavba je v souladu s charakterem území a je navržena na pozemcích sloužících v současnosti ke stejnému účelu. Stavbou se nemění využití ani zastavěnost území. Stavbou se nemění funkce komunikace ani mostu.

Na základě zhodnocení stávajícího stavebně-technického stavu mostu bylo rozhodnuto o jeho celkové přestavbě. S ohledem na stav konstrukcí bylo rozhodnuto, že původní konstrukce budou kompletně vybourány a bude postaven nový mostní objekt. Nový mostní objekt nově převede kat. S6,5, most bude oproti stávajícímu stavu rozšířen symetricky na obě strany. Na obou stranách mostu bude osazeno zábradelní svodidlo se svislou výplní. Dispoziční ani výškové vedení komunikace nebude výrazně upraveno. Stávající komunikace bude napojena na vozovku na mostě lokální opravou vozovky před a za mostem. Koryto Bělé nebude upravováno vyjma odláždění pod mostem. Úpravy pod mostem plynule navážou na stávající stav před a za mostem. Stavbu lze hodnotit, s ohledem na územní podmínky jako mírně složitou vzhledem k IS v blízkosti mostu (nutno dbát zvýšené opatrnosti).

Stavba je rozčleněna na následující stavební objekty:

SO 001 Bourání stávajících konstrukcí

SO 201 Most ev. č. 11244-1

SO 901 Provizorní pěší trasa

SO 001 Bourání stávajících konstrukcí

Bourání bude zahájeno až po vymístění IS a převedení dopravu na objízdnou a obchozí trasu. V průběhu bourání se nesmí nikdo nacházet v blízkosti odstraňovaných konstrukcí (a to ani zaměstnanci zhotovitele). Před zahájením jakýchkoliv stavebních prací je nutné, aby zhotovitel stavby požádal všechny správce IS o jejich vytýčení na místě. Vybraný zhotovitel je povinen zpracovat podrobný technologický předpis (TePř) demolice mostu, vč. koordinace prací při bourání částí mostu, který nechá odsouhlasit investorem. Po převedení veškeré silniční dopravy na objízdnou trasu po okolních komunikacích budou odstraněny vozovkové vrstvy a odtěžena zemina z přechodových oblastí. Demolice původních konstrukcí bude zahájena bezprostředně před zahájením výstavby nové mostní konstrukce. Po odkopání rubů opěr až na základovou spáru je možno zahájit bourání stávajících konstrukcí. Je nutno odstranit všechny původní konstrukce, tzn. vč. základů spodní stavby. Původní PD se nedochovala a na výkresech je zobrazen pouze předpokládaný stav

SO 201 Most ev. č. 11244-1

Nosná konstrukce nově navrhovaného mostu je tvořena přímo pojížděným rámem z monolitického ŽB s náběhovanou příčlí. Založení je navrženo hlubinné na mikropilotách. Do rámových stěn jsou vetknuta rovnoběžná křídla. Přechodová oblast za rubem opěr je překryta přechodovým klínem z prostého betonu.

- délka nosné konstrukce v ose komunikace: 11,80 m

- osová vzdálenost podpor (rozpětí v ose komunikace): 10,90 m

- světlost přemostění: 10,00

- šikmost: 100,0g (kolmý most)

- šířka nosné konstrukce v ose potoka: 7,50 m

- šířka vozovky mezi zvýšenými obrubami v ose potoka: 6,50 m

- šířka chodníku kolmo: -- - šířka římsy kolmo: 0,80 m (0,50 m k zábradlí)

- šířka mostu celkem (v ose potoka): 8,10 m

- výška mostu nade dnem koryta (v ose mostu): 3,64 m

- volná výška nade dnem koryta (v ose mostu): 3,03 m

Nosná konstrukce je tvořena ŽB monolitickým přímo pojížděným rámem o 1 poli. Rámová příčel je podélně náběhovaná přímkovým náběhem. Výška rámové příčle je tedy proměnná – v ose mostu uprostřed rozpětí tl. 450 mm, ve vetknutí do stěn opěr 900 mm. Stěny tl. 900 mm jsou od základů odděleny pracovní spárou (tato bude po celém obvodu utěsněna izolačním pásem). V prodloužení rámových stěn jsou navržena rovnoběžná křídla. Horní povrch mostovky sleduje příčný sklon vozovky. Příčný spád horního povrchu NK je střechovitý 2,5 % v celé délce. Pod římsou je protispád směrem k ose mostu 6,0 %. Do nosné konstrukce budou před opěrami osazeny trubičky pro odvodnění izolace.

Opěry jsou doplněny rovnoběžnými mostními křídly tl. 500 mm. Z technologických důvodů je navržena svislá pracovní spára na styku křídel s opěrami – pokud to technologie zhotovitele umožní, je vhodné křídla zabetonovat současně s nosnou konstrukcí. Horní povrch křídel slouží jako podklad pro římsy. Římsy budou kotveny do NK na vlepované kotvy do dodatečně provedených vývrtů.

Monolitické římsy Příčný sklon horního povrchu je 4,0 % směrem k vozovce. Betonová silniční obruba (normového tvaru) je výšky 150 mm. Kotvení říms na NK bude provedeno do vývrtů (kolmých na povrch NK) na chemické (vlepované) kotvy M24 á 1,0 m. Smršťovací spáry jsou navrženy ve vzdálenostech max á 6 m. Dilatační spáry říms (s přerušením výztuže) jsou navrženy nad ruby opěr. Betonáž říms bude provedena po betonářských úsecích střídavě - se stářím sousedních úseků 3 dny. Veškeré hrany budou sraženy 15/15 mm. Povrchy říms budou opatřeny sekundární ochranou proti působení Ch. R. P. Do říms budou zabetonovány rezervní chráničky 94/110 mm (1+1 ks). Chráničky budou vybaveny zatahovacím lankem. Rezervní chráničky budou oboustranně zaslepeny proti vnikání nečistot

Vozovka na mostě je odvodněna střechovitým příčným spádem 2,5 % kolmo a podélným proměnným spádem v zakružovacím oblouku.

Odvodňovače na mostě z požadavku správce navrženy nejsou. Mostní izolace je odvodněna hliníkovým drenážním profilem a systémem odvodňovacích trubiček v drenážním polymerbetonu. Vyústění odvodňovače a trubiček bude provedeno s dostatečným přesahem pod líc NK z nerezové oceli.

Konstrukce vozovky na mostě:

• asfaltový beton střednězrnný ACO 11+ tl. 40 mm ČSN EN 13108-1 ED.2

• spojovací postřik 0,5 kg/m2 ČSN 736129

• asfaltový beton hrubozrnný ACL 16+ tl. 60 mm ČSN EN 13108-1 ED.2

• spojovací postřik 0,5 kg/m2 ČSN 736129

• ochrana izolace - litý asfalt MA 11 IV tl. 35 mm ČSN EN 13108-6

• celoplošná izolace NAIP na pečetící vrstvu tl. 5 mm

Konstrukce vozovky mimo most:

• asfaltový beton střednězrnný ACO 11+ tl. 40 mm ČSN EN 13108-1 ED.2

• spojovací postřik 0,5 kg/m2 ČSN 736129

• asfaltový beton hrubozrnný ACL 16+ tl. 60 mm ČSN EN 13108-1 ED.2

• spojovací postřik 0,5 kg/m2 ČSN 736129

• asfaltový beton hrubozrnný ACP 16+ tl. 80 mm ČSN EN 13108-1 ED.2

• infiltrační postřik 1,00 kg/m2 ČSN 736129 • štěrkodrť ŠDA tl. 150 mm ČSN EN 13285 ED.2

• štěrkodrť ŠDB min. tl. 150 mm ČSN EN 13285 ED. 2

Celkem tl. 480 mm

Asfaltové směsi a hotové vrstvy musí splňovat vlastnosti a parametry uvedené v ČSN EN 13108 a ČSN 736121. Postup prací musí být v souladu s TKP kapitola 7.

SO 901 Provizorní pěší trasa

Provizorní lávka má délku 11,0 m a volnou šířku 1,50 m. Niveleta dočasné lávky je v podélném směru v přímé. Spodní povrch nosné konstrukce je navržen cca 1 m nad dnem koryta. Založení lávky je plošné, na rovnanině ze silničních panelů. Krajní opěry budou provedeny z panelu 200/100/15, uložení na podsypu z ŠD frakce 0-16 tl. min. 100 mm. Nosnou konstrukci lávky tvoří ocelové nosníky IPE 220 s mostovkou z dřevěných mostin. Na lávce bude osazeno dřevěné dvojmadlové zábradlí s překrytím pletivem z vnitřní strany na celou výšku zábradlí. Nástupní rampy budou mít sklon nejvýše 1:12 (8,33 %).

##### Silniční uzavírka

Stavba bude prováděná za úplné uzavírky. Dopravně inženýrská opatření, práce pro zajištění objízdné trasy, uzavírku, vyznačení objízdné trasy včetně zřízení a odstranění přechodného dopravního značení zajistí zhotovitel.

Silniční doprava bude regulována přechodným dopravním značením. Obousměrná objízdná trasa bude vedena po stávajících komunikacích:

silnice III/11244 – Pavlov – Nemojov – Letny – Zajíčkov – Rynárec a zpět

Autobusová doprava bude vedena následujícím způsobem, návrh řešení: Obousměrná objízdná trasa pro vozidla VLOD zajišťující spoje na lince 350060 bude vedena ze silnice II/112 – Rynárec – sil. II/112 – Zajíčkov – MK směr Radoňov – Radoňov – sil. III/11245 – sil. III/11244 – Nemojov – Pavlov – obsluha zastávky „Pavlov“ – bezpečné otáčení autobusu – sil. III/11244 – obsluha zastávky „Pelhřimov, Nemojov, mlýn“ – obsluha zastávky „Pelhřimov, Nemojov“ a dále v původní trase spoje. (+8,8 km) Dotčené zastávky: Zastávka "Vokov, rozc. Pavlov" bude po dobu trvání uzavírky dočasně bez obsluhy, bez náhrady. Zastávka "Pavlov", „Pelhřimov, Nemojov, mlýn“ „Pelhřimov, Nemojov“ a „Pelhřimov, Radňov, mlýn“ bude obsloužena vybranými spoji dle frekvence cestujících a oběhových možností dopravce.

Dokumentace skutečného provedení DTM

Vyhotovení geodetické části dokumentace skutečného provedení stavby bude obsahovat geometrické, polohové a výškové určení dokončené stavby, bude vyhotoveno v souladu s § 5 a ve struktuře dle příloh č. 3 a 4 vyhlášky č. 393/2020 Sb., o digitální technické mapě.

Bude doloženo zaměření skutečného provedení stavby ověřené autorizovaným zeměměřickým inženýrem (AZI).

* výkres ve formátech DGN a PDF
* technická zpráva ve formátu DOCX
* seznam souřadnic ve formátu TXT
* tabulka s výměrami nově vzniklých zpevněných ploch členěná dle druhu a materiálu

Prostřednictvím AZI (typ oprávnění C – dle § 16f, odst. 1 zákona 200/1994 Sb., o zeměměřictví) provede posouzení změn v základní prostorové situaci (ZPS) vedené v Digitální technické mapě Kraje Vysočina (DTM KV). Za změnu je považováno též doplnění objektů v DTM KV. V případě, že se změnila situace oproti ZPS vedené v DTM KV, AZI vyhotoví a předá podklad pro aktualizaci DTM (geodetickou aktualizační dokumentaci GAD).

* bude předána ve verzi výměnného formátu aktuálně nasazené na Informačním systému Digitální mapy veřejné správy (IS DMVS) / Informačním systému Digitální technické mapy kraje (IS DTM),
* bude zpracována v souladu s § 5, dle obsahu přílohy č. 3 vyhlášky č. 393/2020 Sb., o digitální technické mapě (vyhláška DTM), v platném znění,
* bude obsahovat části dle přílohy č. 4 vyhlášky DTM,
* GAD se vyhotovuje s využitím stávajících údajů digitální technické mapy formou tzv. změnových vět.

Předáním podkladu pro aktualizaci DTM se rozumí vložení GAD do Portálu DMVS a předání protokolu o způsobilosti podkladu k zapracování objednateli.

Při aktualizaci dopravní a technické infrastruktury (DTI) ve vlastnictví kraje zhotovitel:

* Předá samostatný soubor změnové dokumentace s vymezením odvozených prvků dopravní infrastruktury (obvod a osa komunikace, silniční uzly, ochranné pásmo, příp. obvod mostu). Soubor bude zpracován dle obsahu přílohy č. 1 vyhlášky DTM ve verzi výměnného formátu aktuálně nasazené na IS DMVS/IS DTM.
* Předá samostatné soubory změnové dokumentace se zpracovanými prvky technické infrastruktury. Soubory budou členěny jednotlivě dle příslušných skupin prvků dle přílohy č. 1 vyhlášky DTM (rDTI v portálu IS DMVS), a to v členění dle dotčených subjektů (SUBJ). Soubor bude zpracován dle obsahu přílohy č. 1 vyhlášky DTM ve verzi výměnného formátu aktuálně nasazené na IS DMVS/IS DTM.

Zadávací podklady

Požadavky na přestavbu mostu jsou specifikovány v projektové dokumentaci, kterou ve stupni PDPS spolu se soupisem prací v programu ASPE vypracoval:

Mostní projekce s.r.o., Jana Babáka 2733/11, Brno, IČ 067 54 449

Ing. František Pokorný autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské konstrukce