

**Další technické podmínky**

**„III/1361 Panské Mlýny - most ev.č. 1361-2**

Navrhovaná akce řeší špatný technický stav mostu ev.č. 1361-2 v obci Panské Mlýny, okres Pelhřimov, Kraj Vysočina. Most ev.č. 1361-2 se nachází na silnici III/1361 v km 0,682 provozního staničení a převádí Černovický potok pod silnicí.

Popis rozsahu rekonstrukce

Stávající most je situován v intravilánu, v obci Panské Mlýny. Nosnou konstrukci mostu tvoří jedno prosté mostní pole. Most je kolmý. Nosná konstrukce je sestavená z 9 ks prefabrikovaných předpjatých nosníků KA-61. Na podhledu nosné konstrukce jsou viditelné stopy promáčení, výluhy, krápníčky. Mostní závěry nejsou funkční, v místech podpovrchové dilatace je vozovka popraskaná, nerovná. Na obou stranách je patrný průsak mostními závěry do prostoru uložení.

Mostní opěry jsou masivní z monolitického betonu. Na povrchu mostních opěr jsou zřejmé stopy zatékání s průsaky, výkvěty a vápenné výluhy.

Stav nosné konstrukce mostu V – špatný, stav spodní stavby IV – uspokojivý, použitelnost III - použitelné s výhradou.

Po zhodnocení stávajícího stavebně-technického stavu mostu bylo správcem rozhodnuto o jeho celkové přestavbě. Původní konstrukce mostu budou vybourány a místo nich bude vystavěn most nový.

Délka přemostění v ose silnice 9,500 m

Délka mostu v ose silnice 18,600 m

Délka nosné konstrukce 11,60 m

Úhel křížení 66,7 g

Šířka mostu 10,200 m

Šířka vozovky mezi zvýšenými obrubami 6,600 m

Volná šířka mostu mezi líci zábradlí 9,600 m

Výška mostu nade dnem koryta v bodě křížení 4,000 m

Stavební výška uprostřed rozpětí 0,580 m

Stavba je rozčleněna na následující stavební objekty:

SO 001 Bourání

SO 151 DIO

SO 201 Most

SO 001 Bourání

Původní konstrukce stávajícího mostu budou kompletně vybourány. PD stávajícího mostu nebyla k dispozici, jako podklad sloužilo zaměření stávajícího stavu a mostní list - Základy mostu: jsou nepřístupné, jedná se zřejmě o plošné založení - Opěry mostu: betonové - Nosná konstrukce: 9 ks prefabrikovaných předpjatých nosníků KA-61 - Rovnoběžná křídla z prostého betonu.

Bourání bude prováděno za použití vhodné mechanizace s odvozem vybouraného materiálu na skládku nebo recyklační středisko. Během bourání nosné konstrukce a spodní stavby se nesmí v prostoru pod konstrukcí nacházet žádné osoby (a to ani pracovníci zhotovitele). Vybraný zhotovitel je povinen zpracovat podrobný technologický postup demolice objektu, který nechá odsouhlasit investorem.

SO 110 Dopravně inženýrská opatření

Stavba bude řešena za úplné uzavírky komunikace.

Objízdná trasa (obousměrná) pro individuální automobilovou dopravu (popisována ve směru staničení III/1361, tedy Černovice – Hojovice) bude trasována po stávajících veřejných (krajských) komunikacích - silnicích III/1361, III/12823 a II/136. Délka objízdné trasy: 19,7 km (ze severní na jižní stranu Panských Mlýnů); délka objížděného úseku: 0,1 km. Trasa je vedena z Panských Mlýnů přes Hojovice (po III/1361), Psárov, Tříklasovice, Předboř (po III/12823) a Mlýny (po II/136) zpět do Panských Mlýnů (po II/136 a III/12823).

Řešení pro autobusy VLOD (dle stanoviska Krajského úřadu kraje Vysočina, Odboru dopravy a silničního hospodářství z 27. 6. 2024): Obousměrná objízdná trasa VLOD zajišťující spoje na lince 350780 bude vedena ze zastávky „Černovice, Dobešov“ – silnice II/128 – Mnich – silnice III/12823 – silnice III/1361 – Hojovice – obsluha zastávky „Hojovice“ – ukončit spoje (+7,9 km). Objízdná trasa pro VLOD zajišťující spoj 350956/3 bude vedena ze zastávky „Hojovice“ – otáčení autobusu – silnice III/1361 – silnice III/12823 – Mnich – silnice II/128 – Černovice a dále v původní trase spoje (+7,9 km). Pro zajištění spojení z Panských Mlýnů do Černovic budou vozidla VLOD zajišťující spoje 320725/1, 2, 3, 4, 5 a 6 a 350956/1 obsluhovat po dobu trvání uzavírky přemístěnou zastávku „Černovice, Panské Mlýny“. Dotčené zastávky: Zastávka „Černovice, Panské Mlýny“ bude dočasně po dobu uzavírky přemístěna na vhodné a bezpečné místo poblíž křižovatky silnic II/136 a III/1361. Zastávky „Černovice, Panské Mlýny, cihelny“ a „Hojovice, ovčín“ bude po dobu trvání uzavírky dočasně bez obsluhy, bez náhrad

Pro pěší bude zhotovena provizorní lávka na vtokové straně mostu.

#### SO 201 Most 1361-2

Nosná konstrukce je tvořena ŽB monolitickým rámem o 1 poli. Výška rámové příčle je proměnná - tl. 450 – 900 mm. Stěny jsou vysoké 2,78 m (opěra 1 v ose mostu) a 2,83 m (opěra 2), jejich tloušťka je 900 mm, od základových pasů jsou odděleny pracovní sparou (spára bude po celém obvodu utěsněna izolačním pásem). Do rámových stěn (opěr) po okrajích NK jsou vetknuta zavěšená rovnoběžná křídla s tloušťkou 500 mm. Horní povrch mostovky sleduje příčný sklon vozovky. Příčný spád horního povrchu NK je jednostranný 3,0% (ve smyslu staničení pravostranný). Pod dolní (pravou) římsou je protispád směrem k ose mostu 2,5%. Dolní povrch NK je v příčném směru rovnoběžný s vozovkou, tedy jednostranný 3,0%.

Obě opěry jsou doplněny zavěšenými mostními křídly tl.500mm. Všechna křídla jsou rovnoběžná, vetknutá do stěn opěr. Z technologických důvodů je navržena svislá pracovní spára – pokud to technologie zhotovitele umožní, je vhodné křídla zabetonovat současně s nosnou konstrukcí. Na křídlech budou uloženy římsy šířky 1800 mm.

Na obou okrajích nosné konstrukce jsou navrženy chodníkové římsy šířky 1800 mm. Obě římsy jsou navrženy jako monolitické, příčný sklon římsy je 2,5% do mostu. Betonová silniční obruba (normového tvaru – sklon 5:1) je výšky 150 mm. Kotvení říms na rámové konstrukci bude provedeno do vývrtů (kolmých na povrch NK) na chemické (vlepované) kotvy (po 1 m). Dilatační spáry říms (s přerušením výztuže) jsou navrženy nad ruby opěr. Smršťovací spáry (bez přerušení výztuže) jsou navrženy v polovinách mezi dilatačními spárami (mimo umístění sloupků zábradlí). Veškeré hrany budou sraženy 15/15 mm. Povrchy říms budou opatřeny sekundární ochranou proti působení Ch. R. P. Beton C30/37 XF4, ocel B500B/R (10505).

V přechodové oblasti je použita kombinace zpětného zásypu a betonového přechodového klínu. Obě přechodové oblasti musí odpovídat ČSN 73 6244 – Přechody mostů pozemních komunikací. 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 zásyp ze zeminy vhodné do přechodových oblastí (dle ČSN 73 6244) ID>0,9. Ochranný zásyp za opěrou bude proveden ze štěrkodrti ŠDA frakce 0-32, ID>0,85. Klín za opěrami je z materiálu velmi vhodného do přechodových oblastí (podle ČSN 73 6244), míra zhutnění musí dosáhnout ID>0,90. Prostor za opěrami je odvodněn drenáží DN150 vyvedenou na líce opěr. Drenážní trubky jsou obetonovány mezerovitým cementovým betonem, prostor pod drenáží je zatěsněn vrstvou z PE

těsnící fólie (pevnost 20 KN/m, protažení v obou směrech min. 20%), která bude oboustranně ochráněna geotextilií minimální hmotnosti 600 g/m<sup>2</sup>.

Vozovka na mostě je odvodněna jednostranným příčným spádem (3,0%) a podélným spádem (konstantní, 0,5%). Mostní izolace je odvodněna drenážními profily, odvodňovacími trubičkami a mostním odvodňovačem. Na pravé straně před křídlem je u pravé obruby osazena uliční vpust 500x500. Vyústění potrubí bude provedeno na zpevněný svah řeky.

Postup prací musí být v souladu s TKP.

Konstrukce vozovky na mostě:

- asfaltový beton střednězrnný ACO 11+ tl. 40 mm ČSN EN 13108-1 ED.2
- spojovací postřik 0,5 kg/m<sup>2</sup> ČSN 736129
- asfaltový beton hrubozrný ACL 16+ tl. 50 mm ČSN EN 13108-1 ED.2
- spojovací postřik 0,5 kg/m<sup>2</sup> 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 střednězrný ACO 11+ tl. 40 mm ČSN EN 13108-1 ED.2
- spojovací postřik 0,5 kg/m<sup>2</sup> ČSN 736129
- asfaltový beton hrubozrný ACL 16+ tl. 60 mm ČSN EN 13108-1 ED.2
- spojovací postřik 0,5 kg/m<sup>2</sup> ČSN 736129
- asfaltový beton hrubozrný ACP 16+ tl. 80 mm ČSN EN 13108-1 ED.2
- infiltrační postřik 1,00 kg/m<sup>2</sup> ČSN 736129
- štěrkodrt' ŠDA tl. 150 mm ČSN EN 13285 ED.2
- štěrkodrt' ŠDB min. tl. 200 mm ČSN EN 13285 ED. 2

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.

Silniční uzavírka

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

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 aktualizací 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 zpracování 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 D projekt Ing. Jan Pracný, Výholec 23, Brno, IČO 62087851, zpracování dokončeno 06/2025.