

1	Identifikační údaje	3
2	Základní údaje o stavbě	3
2.1	Účel mostu	4
2.2	Charakter překážky- Bechyňský potok	4
2.3	Územní podmínky	4
2.4	Geotechnické podmínky	4
2.5	Stávající most	4
2.6	Demolice stávajícího mostu.....	5
3	Podmiňující předpoklady.....	6
3.1	Související objekty stavby.....	6
3.2	Vztah k území	6
3.3	Dotčené sítě, ochranná pásma.....	6
4	Předpokládaná technologie výstavby	6
5	Péče o životní prostředí.....	6
6	Bezpečnostní opatření.....	7

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

a) Označení stavby

Stavba: III/2399 Páleč, rekonstrukce mostu ev.č.2399-1 přes Pálečský potok - PD
Katastrální území: Páleč u Zlonic
Obec: Páleč
Kraj: Středočeský kraj
Uvažovaný správce: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje
Druh stavby: Rekonstrukce

b) Investor, objednatel stavby

Název investora: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje
Adresa: Zborovská 11, 150 21 Praha 5
IČ: 00066001
DIČ: CZ 00066001

c) Projektant

Zpracovatel dokumentace: PUDIS a.s.
Adresa: Nad Vodovodem 3258/2, 100 31 Praha 10
IČ: 045272891
DIČ: CZ045272891
Zpracovatel části dokumentace: Sagasta s.r.o.
Adresa: Novodvorská 1010/14, 142 00 Praha 4
IČ: 04598555
DIČ: CZ04598555

Vedoucí projektu: Ing. Dávid Kuczik

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

Charakteristika mostu:

Most o jednom poli, klenbová konstrukce, bez ložisek a dilatačních závěrů, hlubině založená. Křídla samostatná, hlubině založená. Most je kolmý, s chodníky na obou stranách. Nosná konstrukce, opěry a základ železobetonové monolitické.

Šikmost mostu: kolmá - 90,00° (100,00 gr.)

Volná šířka mostu: 7,00 m

Šířka mostu: 10,75 m

Výška mostu: 2,44 m

Stavební výška: 0,64 m (v ose mostu)

Zatížitelnost mostu: Skupina 1 dle ČSN EN 1991-2

Zdůvodnění prací:

Stávající klenbový most je v nevyhovujícím stavu, šířkové uspořádání na mostě je nedostupné, zatížitelnost mostu nevyhovuje požadavkům na převedení dopravy na silnici III. třídy. Hlavním důvodem přestavby mostu je technický stav mostu. Nevyhovující je nefunkční hydroizolační systém, spodní povrch nosné konstrukce je porušen, patrná je odhalená korodující výztuž nosné konstrukce a říms. Z tohoto důvodu je navržena demolice stávajícího mostního objektu pod silniční komunikací.

2.1 Účel mostu

Stávající most o 1 poli se nachází v intravilánu obce Páleč a převádí dopravu na silnici III. třídy přes Pálečský potok.

2.2 Charakter překážky- Bechyňský potok

Šířkové uspořádání: šířka koryta 4,75 m, koryto zaneseno

Směrové poměry v místě mostu: přímá a oblouk

2.3 Územní podmínky

Most se nachází v Středočeském kraji, v katastrálním území obce Páleč u Zlonic, v intravilánu. Trasa komunikace III/2399 se nachází v celkem rovinatém území na mírném násypu výšky cca 0,6-2,10 m a přechází přes Pálečský potok. Koryto potoka v přímé a v oblouku, v mírném spádu, nepevněné, zarostlé vegetací.

2.4 Geotechnické podmínky

Podle zjištěného geologického profilu (především pak extrémně nízké únosnosti jemnozrných zvodnělých náplavů) je stávající most velmi pravděpodobně založen hlubinně. Za prostředí vhodné pro vetknutí nově navržených (popř. opření) hlubinných základových prvků (pilot, mikropilot) je možno považovat úroveň hornin tř. R4. Základové podmínky budou trvale ovlivněny podzemní vodou s velmi obtížně definovatelnou a pravděpodobně proměnlivou agresivitou.

Řešený mostní objekt je možno hodnotit jako stavební konstrukci nenáročnou, geotechnické podmínky jsou z hlediska jejich přehlednosti hodnoceny jako jednoduché, nicméně s trvalým vlivem podzemní neagresivní vody a extrémně nízkou únosností jílovitých náplavů do hloubky 4,0 m p.t.

2.5 Stávající most

Stávající most o 1 poli se nachází v obci Páleč, přemostňuje stálou vodoteč (Pálečský potok), rok výstavby 1888. Most je kolmý, vodní tok kříží pod úhlem 90°. Volná šířka na mostě je

5,10 m, celková šířka pak 10,37 m. Nosná konstrukce pro silniční dopravu je tvořena polokruhovou kamennou klenbou tl. 0,40m na masivních kamenných opěrách, na obou stranách je nosná konstrukce rozšířena ocelovými plnostěnnými nosníky. Délka nosné konstrukce je 6,75 m, šířka 6,57 m. Spodní stavbu tvoří kamenné opěry tl.0,81 m, šířky 6,71 m, lící plochy jsou překryty torkretem. Křídla mostu kamenná, vnější plochy překryty torkretem. Založení mostu je plošné na základových pasech. Na mostě jsou chodníky šířky 1,79 a 1,78 m. Říma vpravo železobetonová mopnolitická. Jako bezpečnostní zařízení jsou použita betonová svodidla, vlevo ocelové dvoumadlové zábradlí a vpravo dvoumadlové zábradlí s betonovými sloupky. Most bez odvodňovačů, odvodnění provedeno příčným a podélným sklonem. Nosná konstrukce bez ložisek, bez mostních závěrů.

V roce 2016 byla na mostě provedena poslední hlavní prohlídka a stavebně technický průzkum. Zatížitelnost mostu byla stanovena takto: 8 t pro normální zatížitelnost a 20 t pro výhradní, 112 t pro výjimečnou.

Hlavní prohlídka mostu z r.2014 stanovila stupně hodnocení:

Nosná konstrukce – VI – velmi špatný, Spodní stavba – VI – velmi špatný

Hlavní prohlídka mostu z r.2016 stanovila stupně hodnocení:

Nosná konstrukce – VI – velmi špatný, Spodní stavba – VI – velmi špatný

Z důvodu špatného technického stavu mostu je navržena jeho demolice.

V rámci SO 001 bude provedena demolice zastřešení stávající zastávky BUS za mostem po pravé straně ve směru na Zlonice. Součástí je také provedení odstranění vozovky na délce 15,0 m v tl. 0,45 m. Vozovka je v místě bourání asfaltová, jeho přesná skladba není známa. V průběhu provádění stavby bude proveden technický průzkum dle vyhlášky 130/2019 Sb. o kritériích, při jejichž splnění je asfaltová směs vedlejším produktem nebo přestává být odpadem. Na základě výsledků z průzkumů bude navrženo odpovídající řešení, které bude také od-souhlaseno investorem stavby.

2.6 Demolice stávajícího mostu

Demolice mostu bude provedena postupně. Před započítím demoličních prací bude provedena pasportizace stávajícího stavu sousedícího domu. V případě poškození během stavby, bude dům uveden do stavu odpovídajícímu před zahájením prací. Zabezpečení stávajícího domu není nutné provádět, nakolik v rámci prací nedojde k odhalení základů.

Etapa 1: Nejprve bude zatrubněn Pálecký potok v okolí mostu a provedené nutné bourací práce v okolí mostu (autobusové zastávky, odláždění atp.). Zatrubnění bude provedeno na délce cca 32,0 m z plastové roury min. DN1000 (pro provedení uvažovaného pracovního průtoku = Q5), na vtoku a výtoku bude provedena těsnící hráz z nepropustného materiálu.

Stávající sítě v okolí mostu budou přeloženy, stávající chráničky budou odstraněny. Křídla obou opěr na výtoku budou zdemolována. Při této fázi bude stále zajištěn provoz chodců po stávající konstrukci mostu.

Etapa 2: V této etapě budou vybudována nová křídla opěr na výtoku. Na těchto křídlech bude vystavěna provizorní lávka pro pěší. Výstavba provizorní lávky je v režii zhotovitele stavby

použitím dostupného inventárního materiálu (ocel, dřevo). Pro provizorní lávku je nutné splnit bezpečnostní požadavky dle příslušných norem a předpisů. Vzorový výkres použité lávky je rozkreslen v příloze č. 5 tohoto SO. Zhotovitel stavby se může rozhodnout pro použití jiného typu lávky při dodržení min. průchozí šířky 1,50 m.

Etapa 3: Provoz je převeden na provizorní lávku a zbylá konstrukce mostu je postupně zdemolována. V rámci této etapy bude provedeno také odbourání stávajícího zastřešení zastávky směrem na Slaný.

Postup demolice je rozkreslen v příloze 3 – Schéma postupu demolice.

3 PODMIŇUJÍCÍ PŘEDPOKLADY

3.1 Související objekty stavby

SO 191 Dopravně inženýrské opatření

SO 201 Most ev.č. 2399-1

SO 301 Úprava kanalizace

SO 401 Přeložka VO

SO 402 Přeložka NN ČEZ

SO 403 Přeložka CETIN

3.2 Vztah k území

Výstavbou uvedeného mostu budou dotčeny objekty uvedené v předchozím odstavci. Rekonstrukce bude probíhat za zcela vyloučeného silničního provozu v místě mostu. Potřebná dopravně-inženýrská opatření jsou řešena v samostatném objektu (SO 191).

Přeložení sítí v místě stavby jsou řešeny v SO 401-403.

3.3 Dotčené sítě, ochranná pásma

Přeložení sítí v místě stavby jsou řešeny v SO 401-403.

4 PŘEDPOKLÁDANÁ TECHNOLOGIE VÝSTAVBY

Detailní postup výstavby včetně dílčích termínů ukončení jednotlivých stavebních objektů či prací navrhne zhotovitel stavby podle podmínek a termínů, které vyplynou ze zadávacího řízení a budou zakotveny ve smlouvě o dílo.

Termíny zahájení a dokončení stavby nejsou dosud známy.

Postup výstavby vyplývá z potřebné návaznosti jednotlivých prací. Při demolici mostu bude použito konvenčních bouracích metod a prostředků.

Po dokončení SO 001 — demolice mostu budou provedeny mikropilotážní práce, které již souvisí s výstavbou nového mostu.

5 PÉČE O ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Při realizaci stavby bude dočasně zvýšená prašnost a hluk v okolí staveniště. Především je třeba učinit všechna opatření, aby nedocházelo k úniku ropných látek do řečiště nebo do podzemních vod.

Jinak výsledek stavebních prací nemá další negativní dopad do životního prostředí.

6 BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ

V zásadě jde o dodržování předepsaných technologií, respektování všeobecných a zvláštních dodacích podmínek staveb pozemních komunikací a respektování technických kvalitativních /včetně zvláštních/ podmínek staveb pozemních komunikací.

Dále jde o proškolení pracovníků o zásadách bezpečnosti práce, dodržování pravidel o práci se stroji a používání příslušných ochranných pomůcek.

Musí být zabráněno vstupu na stavbu neoprávněným osobám. Stavba musí být řádně označena, případně osvětlena. Pro obyvatele domů na přilehlých pozemcích musí být zajištěn bezpečný přístup.

Pro zajištění bezpečnosti práce je nutno v plném rozsahu respektovat následující předpisy:

- zákon 262/2006 Sb, zákoník práce
- nařízení vlády č.591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- zákon 309/2006 Sb. požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy
- TKP staveb na pozemních komunikacích v platném znění
- navazující předpisy, citované v předpisech výše uvedených.

Zhotovitel rozpracuje uvedené předpisy pro podmínky daného mostního objektu se zvláštním přihlédnutím k:

- práci ve výškách, práci v ochranných pásmech nadzemního vedení a podzemních sítí, manipulaci s břemeny.

Praha, duben 2021

Vypracoval: Ing. Dávid Kuczik