

TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1. Stavba:

Název stavby: **II/113 Bílkovice, most ev.č. 113-014**

Název objektu: **SO 102 – DOPRAVNÍ OPATŘENÍ**

Kraj, okres: Středočeský kraj, okres Benešov

Katastrální území: Bílkovice

Druh stavby: Oprava mostu

1.2. Objednatel:

KSÚS Středočeského kraje, příspěvková organizace
Zborovská 11
150 21 Praha 5

IČ: 00066001

DIČ: CZ0000660010

1.3. Zhotovitel dokumentace:

Ateliér projektování inženýrských staveb s.r.o.
140 00 Praha 4, Ohradní 24b

IČ: 61853267

DIČ: CZ61853267

tel: 241481215

Zpracovatel dokumentace:: Ing. Josef Jírotka

Stupeň projektové dokumentace: **Projektová dokumentace pro provádění stavby**

2. ÚVOD

Důvodem přestavby mostu, dle technické specifikace, je jeho současný špatný stavebně-technický stav. Křídla opěr jsou rozvolněná, mají hloubkově vyplavené spárování. Spárování mostních podpěr je silně poškozené, místy jsou vypadané kameny. V nosné konstrukci jsou výrazné průsaky, došlo k prokreslení betonářské výztuže na spodní líc nosné konstrukce. Římsy povrchově a ve spodní části hloubkově degradují. Izolace je nefunkční.

Bude vybudován nový most na místě mostu stávajícího a to dle vyhotovená dle platných norem, TP, TKPa dle ČSN EN 1991-2 navržen na skupinu pozemních komunikací 1 pro zatížení vozidlem LM 1. V souvislosti s tím budou v rámci možností daných přilehlou zástavbou zlepšeny šířkové poměry komunikace v oblasti mostu. Toto si vyžádá potřebu přeložit některé inženýrské sítě, a to nadzemní vedení NN ČEZ, veřejné osvětlení a nadzemní vedení CETIN a.s.

3. ŘEŠENÍ DOPRAVY BĚHEM VÝSTAVBY

3.1. Postup výstavby a přístup na staveniště

Stavba bude prováděna za omezení dopravy na silnici II/113. Přístup na staveniště bude ze silnice II/113.

3.2. Dopravní opatření a objízdné trasy v průběhu výstavby

Postup výstavby a přístup na staveniště

Stavba bude prováděna za plné uzavírky. Přístup na staveniště bude ze silnice II/113

Dopravní opatření a objízdné trasy v průběhu výstavby

Objízdná trasa je možná po silnicích III. třídy a je vedena z Divišova po silnici III/11124 přes Všechlapy a Libež do Ctiboře a z ní zpět na silnici II/113 mezi Radošovicemi a Vlašimí.

Pro pěší bude po dobu rekonstrukce mostu vybudována provizorní lávka na povodní straně mostu..

Definitivní řešení dopravního opatření a objízdných tras bude opětovně projednáno před zahájením stavby..

Zajištění provozu chodců

Pro pěší bude po dobu rekonstrukce mostu vybudována provizorní lávka na povodní straně mostu s provizorním chodníkem zpevněným štěrkokovými napojenými na stávající komunikaci

Provizorní lávka je navržena na povodní straně (viz výkresová příloha). Mostovku vytvoří dva hlavní nosníky ocelových válcovaných profilů HEA 260, na ně se položí příčné dřevěné mostiny průřezu 100/140 mm ve vzdálenostech 1,2 m a přes mostiny podélné podlahové fošny (podlažina) □ 50.120 mm. Po obou stranách lávky je navrženo dřevěné zábradlí výšky 1,1 m s madlem □100.100 a dvěma vodorovnými výplněmi □120.25

mm. Dřevěné sloupky zábradlí 100.100 se umístí ve stejných vzdálenostech jako mostiny, tj. a' 1,2 m (max. a' 1,3 m). Svislou polohu sloupků zábradlí zafixují šikmé vzpěry, fošny 120.50, které spojí boční strany sloupků s bočními stranami mostin.

Hlavní ocelové nosníky se zavětrují na koncích a ve třetinách rozpětí pomocí profilů „L“ 90.60.6 a styčnickových plechů tloušťky 6 mm. Nosníky budou uloženy na provizorní opěry vyskládaných ze železobetonových panelů – na pravém břehu zřejmě stačí položit na šterkopískový podsyp jeden panel, na levém břehu bude třeba podložit mostovku více panely tak, aby na lávce vzniknul přípustný sklon a podlaha lávky plynule navázala na okolní terén. Navržený sklon ve výkresové příloze je 5,5%. U vstupů na lávku je třeba zhotovit malé šikmé rampy (nikoliv schody) o přípustném sklonu (do 8%). Např. na šterkový podsyp položit dřevěné podlahy, které se pevně napojí na podlažinu.

Šířka pochozího prostoru na lávce má být 2,0 m. S ohledem na provizorium budou vhodnější spoje šroubované, resp. hřebíkové, svorníkové, vrutové.

Dílčí detaily budou předmětem realizační dokumentace, dřevěné prvky spojoval tesařskými spoji a dle konstrukčních zásad. Prvky dřevěného zábradlí použít hoblované, zejména madlo, sloupky a vodorovné výplně hoblovat alespoň ze strany pochozí plochy, resp. na stranách s možností dotyku rukou při průchodu lávkou.

3.3. Hlavní zásady DO

- veškeré užití dopravní značení a zařízení pro označení pracovního místa musí odpovídat zásadám TP 65, TP 66 a TP 143 s odchylkami stanovenými těmito zásadami a vyhláškou č.30/2001 Sb.
- svislé dopravní značení a zařízení k označení pracovních míst bude provedeno v základní velikosti v retroreflexní úpravě třídy min. R1 dle ČSN EN 12899-1
- příčné uzávěry budou provedeny zábranou Z2 s výstražnými světly
- provizorní svislé dopravní značení a dopravní zařízení související s pracovním místem se umístí až bezprostředně před začátkem prací s ohledem na dobu potřebnou k instalaci; není-li to možné, bude značení platnost dočasně zrušena zakrytím, tak aby dopravní značení nebylo viditelné z žádného jízdního směru
- svislé dopravní značení včetně nosné konstrukce nesmí zasahovat do vozovky – nejmenší vzdálenost od vozovky resp. vnějšího okraje zpevněné krajnice je 0,5 m, max. 2,0 m
- veškeré značení, světelné signály a dopravní zařízení musí být udržováno během provozu ve funkčním stavu, v čistotě a správně umístěno; přechodné dopravní značení musí být nejméně jednou denně kontrolováno; poškozené, zničené a odcizené dopravní značení a dopravní zařízení musí být nahrazeno; posunuté prvky musí být uvedeny do souladu s projektem; pokud je pro napájení výstražných světel použito akumulátorů, musí být zajištěno jejich pravidelné dobíjení; za správné provádění uvedených činností odpovídá zhotovitel přechodného značení, pokud prokazatelně nedohodne údržbu s jinou organizací

3.4. Dopravní značení staveniště

Dopravní značení staveniště v trase bude provedeno dle přiložené situace a TP 66, schéma C/10b.

3.5. Veřejná linková doprava

Bílovicemi jsou vedeny tři linky hromadné autobusové dopravy provozované ČSAD Benešov, z nichž jedna zde končí. Pro zbývající dvě linky bude stanovena objízdná trasa se zajištěním dopravní obslužnosti obce dle aktuální dopravní situace před stavbou.

V Praze v lednu 2018

Ing. Josef Jírotka