



TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1. Stavba:

Název stavby: **III/24032 Budihostice, most ev.č. 24032-1
přes Vranský potok**

Název objektu: **SO 102 – DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ**

Kraj, okres: Středočeský kraj, okres Mělník

Katastrální území: Budihostice

Druh stavby: Rekonstrukce mostů

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: **Dokumentace pro provádění stavby**

2. ÚVOD

Jedná se o mosty převádějící silnici III/24032 přes Vranský potok a jeho rameno před obcí Budihostice. Most ev.č. 34032-1 tvoří tři prefabrikované uzavřené rámy světlosti 2,4m. Normální zatížitelnost mostu byla stanovena na 22t a jediné vozidlo na mostě je omezeno na hmotnost 40t. Stavební výška mostu je 0,78m při konstrukční výšce 0,25m. To znamená, že na nosné konstrukci jsou uloženy vrstvy vozovky tloušťky 0,53m. Po mostě je převáděna živičná vozovka v šířce asi 5,0m. Volná šířka mostu činí 6,7m. Most nemá chodníky, vozovka je lemována nezpevněnou krajnicí ukončenou železobetonovou římsou s trojmadlovým zábradlím. Římsa je vyvýšena nad krajnicí o 23cm. V rámci rekonstrukce bude zvýšena únosnost mostu a doplněno zádržné zařízení na něm.

Most ev.č. 24032-2 tvoří dvě kamenné polokruhové klenby světlosti 3,6m. Normální zatížitelnost mostu byla stanovena na 16t a jediné vozidlo na mostě je omezeno na hmotnost 38t. Hlavní mostní prohlídka hodnotí stavební stav spodní stavby stupněm VI - velmi špatný. Stavební stav nosné konstrukce je V – špatný. Po mostě je převáděna živičná vozovka v šířce asi 4,8m. Volná šířka mostu činí 6,2m. Most nemá chodníky, vozovka je lemována nezpevněnou krajnicí ukončenou železobetonovou parapetní zídou, která tvoří zábradlí. Zídka je obložena kamenem. Z uvedeného plyne, že mosty nevyhovují z hlediska únosnosti a bezpečnosti provozu, kde nevyhovuje zejména šířkové uspořádání a záchytný systém.

3. ŘEŠENÍ DOPRAVY BĚHEM VÝSTAVBY

3.1. Postup výstavby a přístup na staveniště

Stavba bude prováděna za vyloučení silničního provozu na dotčeném úseku silnice III/24032, který bude po dobu stavby veden po objízdné trase.

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 III/24032

Dopravní opatření a objízdné trasy v průběhu výstavby

Stavba bude prováděna za vyloučení silničního provozu, který bude po dobu stavby veden po objízdné trase.

Objízdná trasa je možná z Velvar od křižovatky silnice III/24032 se silnicí II/240 po ní s odbočením doleva na silnici II/616, po ní podjezdem pod sil. I/16 na silnici 16H do obce Uhy a zde doleva na silnici III/24034 zpět na její křižovatku se silnicí III/24032.

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

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

Uzavřeným úsekem silnici III/24032 je vedena linka veřejné autobusové dopravy provozovaná firmou AUTODOPRAVA LAMER s.r.o., takže při jejím uzavření v době stavby nového mostu bude třeba upravit jízdní řády veřejné autobusové dopravy žádný vliv.

Definitivní řešení dopravního opatření a objízdných tras bude řešeno v následujícím stupni dokumentace a opětovně projednáno před zahájením stavby.

V Praze v srpnu 2018

Ing. Josef Jirotko