

TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1. Stavba:

Název stavby: **III/3287 Velký Osek - most ev.č. 3287-1**

Název objektu: **SO 100 – DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ**

Kraj, okres: Středočeský kraj, okres Kolín

Katastrální území: Velký Osek

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: **Dokumentace pro stavební řízení**

2. ÚVOD

Jedná se o most převádějící silnici III/3287 přes Bačovku v úseku Velký Osek - Volárna. Most má jedno prosté pole rozpětí 5,2m. Nosnou konstrukci tvoří devět monolitických, železobetonových trámů. Normální zatížitelnost mostu byla stanovena na 21t a jediné vozidlo na mostě omezeno na hmotnost 40t.

Hlavní mostní prohlídka hodnotí stavební stav mostu dle ČSN 73 6221 jako špatný (stupeň V) – nosná konstrukce a stupněm VI (velmi špatný) – spodní stavba.

Stavební výška mostu je 1,23m při konstrukční výšce 0,58m. To znamená, že na nosné konstrukci jsou uloženy vrstvy vozovky tloušťky 0,65m.

Po mostě je převáděna živičná vozovka v šířce asi 5,0m. Volná šířka mostu činí 7,6m. Most nemá chodníky, vozovka je lemována železobetonovou přetékanou římsou s dvojmadlovým zábradlím. Z uvedeného plyne, že most je ve špatném stavebním stavu a je přetížen ostatním stálým zatížením, nevyhovuje z hlediska únosnosti a bezpečnosti provozu, kde nevyhovuje zejména výška římsy nad vozovkou a zachytný systém.

Konstrukce mostu je navržena jako celek z monolitického železobetonu (mostovka s římsami, opěry a základy). Na bočních stranách mostovky budou nad zvýšenými odraznými pruhy osazena mostní zábradelní svodidla, tato svodidla jsou jako silniční svodidla protažena mimo most, což si vyžádá rozšíření nepevněné krajnice a tím i tělesa komunikace. V příčném uspořádání je šířka mezi svodidly 6,5 m.

Dno koryta potoka, přibližně v rozsahu opěr mostu a se zpevněním položením lomového kamene do betonu.

Únosnost mostu musí vyhovět dle zadání (dle Technické specifikace pro PD) zatěžovacímu modelu LM1 dle ČSN EN 1991-2.

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/3287, který bude po dobu stavby veden po objízdě trase.

3.2. Dopravní opatření a objízdě trasy v průběhu výstavby

Postup výstavby a přístup na staveniště

Stavba bude prováděna za plné uzavírky. Přístup na staveniště bude ze silnice III/3287

Dopravní opatření a objízdě trasy v průběhu výstavby

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

Objízdě trasa je možná z Velkého Oseka po silnici II/125 do Ovčár s odbočením na silnici II/328 do Jestřebí Lhoty a dále po silnici III/3287 do Volárny.

Během výstavby nebude zajištěn zvláštním opatřením (např. provizorní lávkou) přechod pro pěší přes vodoteč.

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 silnice III/3827 jsou vedeny 2 linky veřejné autobusové dopravy, které provozují společnosti Okresní autobusová doprava Kolín, s.r.o. a ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY a.s. Její uzavření v době stavby nového mostu bude mít na veřejnou autobusovou dopravu vliv a před zahájením stavby bude nutné projednat s dopravci vedení jejich dopravních linek..

V Praze v srpnu 2018

Ing. Josef Jírotka