


D.1.1. PDPS

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK
VÝŠKOVÝ SYSTÉM: BpV

KRESLIL:	ING. MARTIN ROUŠAR		 FÖRSTEROVA Č.P. 175, 566 01 VYSOKÉ MÝTO EMAIL.: MDS@MDSPROJEKT.CZ	
ZPRACOVAL:	ING. MARTIN ROUŠAR			
TECHNICKÁ KONTROLA:	ING. JAN BURSA			
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:	ING. JAN BURSA			
HLAVNÍ PROJEKTANT:	ING. JAN BURSA			
KRAJ: PARDUBICKÝ	OKRES: PARDUBICE	OBEC: PŘELOUČ	STUPEŇ:	PDPS
INVESTOR: PARDUBICKÝ KRAJ, KOMENSKÉHO NÁMĚSTÍ 125, 532 11 PARDUBICE			ZAK.ČÍSLO:	2076-19-3
AKCE: MODERNIZACE MOSTU EV. Č. 333-003 PŘELOUČ			ARCHIVNÍ ČÍSLO:	2076
			DATUM:	11/2019
			FORMÁT:	A4
			MĚŘÍTKO:	
OBJEKT: D.1.1. SO 151 – OBNOVA CHODNÍKŮ NA PŘEDMOSTÍ			ČÍSLO SOUPRAVY:	ČÍSLO PŘÍLOHY: D.1.1.1.
OBSAH: TECHNICKÁ ZPRÁVA				

Stavba: MODERNIZACE MOSTU
EV. **Č.** 333-003 **PŘELOUČ**

Objekt: SO 151 – Obnova chodníků na předmostí
D.1.1.1. – Technická zpráva

Stupeň: Dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

OBSAH:

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU	3
1.1.	Označení stavby	3
1.2.	Stavebník, objednatel stavby	3
1.3.	Zhotovitel projektové dokumentace	3
1.4.	Uvažovaný správce	4
1.5.	Pozemní komunikace	4
2.	STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ	4
3.	VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH VYUŽITÍ V DOKUMENTACI (DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM)	5
3.1.	Provedené průzkumy a měření	5
3.2.	Podklady pro projektování	5
4.	VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY	7
5.	NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ	7
5.1.	Kategorie komunikace	7
5.2.	Směrové řešení	7
5.3.	Výškové řešení	8
5.4.	Příčné uspořádání	8
5.5.	Konstrukce vozovky	8
5.6.	Zemní těleso	9
5.7.	Bourací práce	9
5.8.	Zemní práce	9
5.9.	Vytyčení	9
6.	REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE	9
7.	NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNALŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU	10
7.1.	Dopravní značení	10
7.2.	Bezpečnostní zařízení	10
7.3.	Obslužná zařízení silnic a dálnic	11
8.	ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU 12	
9.	VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ	13
10.	PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ PRŮŘEZU	13
11.	ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	13
11.1.	Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu	13
11.2.	Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením	13
11.3.	Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením	13
11.4.	Použití výrobků pro bezbariérová řešení	14

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

1.1. Označení stavby

Název stavby	Modernizace mostu ev. č. 333-003 Přelouč
Kraj	Pardubický
Obec	Přelouč
	Břehy
Katastrální území	Přelouč (číslo kat. území 734560) Břehy (číslo kat. území 613771)
Druh stavby	změna dokončené stavby – stavební úpravy
Stupeň PD	PDPS

1.2. Stavebník, objednatel stavby

1.2.1. Zadavatel

Pardubický kraj
Komenského náměstí 125
532 11 Pardubice

1.2.2. Nadřízený orgán

-

1.3. Zhotovitel projektové dokumentace

1.3.1. Generální projektant

MDS projekt s.r.o.
Försterova 175
566 01 Vysoké Mýto
IČO: 274 87 938
DIČ: CZ 274 87 938
tel.: +420 465 322 451, fax.: +420 465 323 532
email.: mds@mdsprojekt.cz

1.3.2. Hlavní inženýr projektu

Ing. Martin Roušar
tel.: +420 723 468 588
email.: rousar@mdsprojekt.cz
Autorizace:
Ing. Martin Roušar č. a. 1006323 – obor IS00 – Statika a dynamika staveb

1.3.3. Projektant objektu SO151

MDS projekt s.r.o.
Försterova 175
566 01 Vysoké Mýto
IČO: 274 87 938
DIČ: CZ 274 87 938
tel.: +420 465 322 451, fax.: +420 465 323 532
email.: mds@mdsprojekt.cz

Autorizace:

Miloš Bednář, Dis. č. a. 1006109 – obor TD02 – Dopravní stavby,
nekolejová doprava

Ing. Jan Bursa č. a. 0601653 – obor IM00 - Mosty a inženýrské konstrukce

Ing. František Černík č. a. 1006077 – obor IM00 - Mosty a inženýrské konstrukce

Ing. Jan Machek č. a. 1005802 – obor ID00 – Dopravní stavby

Ing. Martin Roušar č. a. 1006323 – obor IS00 – Statika a dynamika staveb

1.4. Uvažovaný správce

Město Přelouč

Československé armády 1665

535 33 Přelouč

1.5. Pozemní komunikace

Návrhová kategorie

Typ příčného uspořádání

Chodník pro pěší

Silnice II/333 s oboustrannými
chodníky (nekategorijní uspořádání)

2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIŠ SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

S ohledem na rozsah rozebrání komunikace na předmostí je nutné v rámci stavby provést i obnovu chodníků na předmostí. Objekt tedy řeší problematiku obnovu stávajících chodníků na předmostí směrem do města Přelouč podél opravovaného úseku komunikace II/333. Jedná se o levostranný chodník délky 20,5m a pravostranný chodník délky 28,5m.

Šířka chodníků je ponechána stávající. Šířka chodníků je navržena cca 1,05m vlevo a 1,40m vpravo.

Podél komunikace budou osazeny betonové silniční obruby. Základní výška podsádky silniční obruby je 15,0cm, v místě napojení nových chodníků na stávající bude obruba snížena na stávající výšku obrub. V místě sjezdu k objektu vodní elektrárny bude provedeno snížení podsádky obrub na 2,0cm.

Směrové a výškové vedení chodníku kopíruje niveletu komunikace II/333 – objekt SO 201 a respektuje uspořádání stávajících chodníků.

Maximální příčný sklon chodníku je 2,0%. U bezbariérové řešení povolen v místě snížení obruby max. 12,5%.

Návrh konstrukce chodníku je navržen dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací.

Konstrukce chodníků je navržena s krytem z asfaltového betonu, shodně jako jsou navazující chodníky na předmostí.

Skladba - chodník: D2-N-3, CH:

Asfaltová beton	ACO 8CH	40 mm	ČSN EN 13108-1:2008
Spojovací postřík emulzí	PSE	0.2 kg/m ²	ČSN 73 6129
R-materiál	R mat.	60 mm	ČSN EN 13108-1:2008
Mech. zpevněná zemina	MZ	150 mm	ČSN 73 6126

Celkem	250 mm
--------	--------

Návrh předpokládá dosažení modulu přetvárnosti pláně u chodníků min 30 MPa.

Podél chodníku vpravo bude provedeno v délce 36,0m ocelové třímadlové zábradlí do betonových patek. Zábradlí bude opatřeno PKO bílo-červené barvy. V místě konce zábradlí směrem k mostu (u vstupu na obslužné schodiště vpravo před mostem) bude proveden nový díl zábradlí za původní chybějící díl. Nový díl bude proveden jako věrná replika zábradlí původního, zábradlí bude opatřeno PKO odstínu např. RAL 6000 Patinagrün (viz závěry stavebně historického průzkumu a podmínky památkové péče).

3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH VYUŽITÍ V DOKUMENTACI (DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM)

3.1. Provedené průzkumy a měření, podklady k PD

- Geodetické zaměření zájmového území (Geodet Vanický – Petr Vanický, Choceň, geodet.vanicky@seznam.cz, +420 777 020 424 – 01-02/2017),
- Prohlídka projektanta (MDS projekt s.r.o. 05/2017),
- Hlavní mostní prohlídka (Ing. Tomáš Míčka 10/2012)
- Vyjádření správců inženýrských sítí o jejich existenci (06-10/2016),
- Informace o pozemcích, katastrální mapa
- Smlouva o dílo na vyhotovení PD v daném stupni,
- Závěry z vyjádření dotčených orgánů a organizací k projektové dokumentaci,
- Záписы z projednávání akce,
- Předchozí stupeň projektové dokumentace DSP,
- Stavební povolení.

3.2. Podklady pro projektování

- Technické a kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací – MD – červen 2001, 2008
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 01 3466 Výkresy pozemních komunikací
- ČSN 73 6200 Mostní názvosloví
- ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů
- ČSN 73 2601 Provádění ocelových konstrukcí
- ČSN 73 2603 Provádění ocelových mostních konstrukcí
- ČSN 73 6242 Navrhování vozovek na mostech pozemních komunikací
- ČSN 73 6244 Přechody mostů pozemních komunikací
- ČSN EN 10204 Kovové výrobky - Druhy dokumentů kontroly
- ČSN EN 1990 Zásady navrhování konstrukcí
- ČSN EN 1991-1-1 Zatížení konstrukcí – obecná zatížení
- ČSN EN 1991-1-4 Zatížení konstrukcí - zatížení větrem
- ČSN EN 1991-1-5 Zatížení konstrukcí – zatížení teplotou
- ČSN EN 1991-1-6 Zatížení konstrukcí – zatížení během provádění
- ČSN EN 1992-1-1 Navrhování betonových konstrukcí – obecná pravidla
- ČSN EN 1992-2 Navrhování betonových konstrukcí – mosty
- ČSN EN 1993-1-1 Navrhování ocelových konstrukcí

-
-
- | | |
|---------------------|---|
| - ČSN EN 1993-1-8 | Navrhování ocelových konstrukcí – styčníky |
| - ČSN EN 1993-2 | Navrhování ocelových konstrukcí – mosty |
| - ČSN EN 1317-1 | Silniční záchytné systémy – Část 1: Technologie a obecná kritéria pro zkušební metody |
| - ČSN EN 206-1 | Beton. Vlastnosti, výroba, ukládání a kritéria hodnocení |
| - ČSN EN 13670 | Provádění betonových konstrukcí |
| - ČSN EN 13369 | Společná ustanovení pro betonové prefabrikáty |
| - ČSN EN 1090-1,2,3 | Provádění ocelových a hliníkových konstrukcí |
| - VL – 4 | Mosty 2015 |
| - TP 41 | Opravy povrchových poruch betonových konstrukcí pomocí plastbetonu |
| - TP 43 | Sanace trhlin v betonových spodních stavbách mostů injektáží netradičními materiály |
| - TP 63 | Ocelová svodidla na pozemních komunikacích |
| - TP 65 | Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích |
| - TP 66 | Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích |
| - TP 70 | Zásady pro provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení na pozemních komunikacích |
| - TP 72 | Diagnostický průzkum mostů pozemních komunikací |
| - TP 75 | Uložení nosných konstrukcí mostů pozemních komunikací |
| - TP 83 | Odvodnění pozemních komunikací |
| - TP 86 | Mostní závěry |
| - TP 88 | Oprava trhlin v betonových konstrukcích |
| - TP 89 | Ochrana povrchů betonových mostů proti chemickým vlivům |
| - TP 107 | Odvodnění mostů pozemních komunikací |
| - TP 120 | Údržba, opravy a rekonstrukce betonových mostů pozemních komunikací |
| - TP 124 | Základní ochranná opatření pro omezení vlivu bludných proudů na mostní objekty a ostatní betonové konstrukce pozemních komunikací |
| - TP 133 | Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích |
| - TP 136 | Povlakovaná výztuž do betonu |
| - TP 144 | Doporučení pro navrhování, posuzování a sledování betonových mostů PK |
| - TP 164 | Izolační systémy mostů pozemních komunikací – polyuretany |
| - TP 170 | Navrhování vozovek pozemních komunikací |
| - TP 175 | Stanovení životnosti betonových konstrukcí objektů pozemních komunikací |
| - TP 178 | Izolační systémy mostů pozemních komunikací – polymethylmetakryláty |
| - TP 183 | Diagnostický průzkum mostů pozemních komunikací |
| - TP 186 | Zábradlí na pozemních komunikacích |
| - TP 193 | Svařování betonářské výztuže a jiné druhy spojů |
| - TP 200 | Stanovení zatížitelnosti mostů PK navržených podle norem a předpisů platných před účinností EN |
| - TP 201 | Měření a dlouhodobé sledování trhlin v betonových konstrukcích |

- TP 211 Izolační systémy mostů PK (přímo pojízdné)
- TP 216 Navrhování, provádění, prohlídky, údržba, opravy a rekonstrukce ocelových a ocelobetonových mostů PK
- TP 224 Ověřování existujících betonových mostů pozemních komunikací
- TP 231 Ošetřování betonu
- TP VP 001-000 Mostní odvodňovače Vlček
- Vyhláška č. 369/2001 Sb.
- SSBK II Technické podmínky pro sanace betonových konstrukcí.

4. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Do tohoto stavebního objektu SO 151 – Obnova chodníků na předmostí zasahuje návrh dalších stavebních objektů. Jedná se o tyto objekty:

- SO 001 – DIO
- SO 201 – Most ev. ř. 333-003
- SO 401 – Přeložka VO – TS města Přelouče
- SO 431 – Přeložka VO – Osvětlení a energetické systémy
- SO 451 – Přeložka sdělovacího vedení
- SO 471 – Přeložka vedení NN – Povodí Labe
- SO 701 – Obnova oplocení a schodiště – Povodí Labe
- SO 751 – Obnova oplocení a schodiště – ČEZ OZ

5. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

5.1. Kategorie komunikace

Stávající chodníky jsou z asfaltového krytu, jejichž základní šířka je 1,05m vlevo a 1,40m vpravo.

V km 0,057 83 až 0,078 11 vlevo je šířka chodníku 1,05 – 1,00m,

V km 0,050 00 až 0,078 11 vpravo je šířka chodníku 1,40m.

S chodníky souběžná silnice II/333 je nekategorijní šířky. Šířka stávajícího asfaltového krytu je v intravilánu města Přelouč od 5,20m v místě mostu až po cca 9,00m na začátku úseku. Navržené šířkové uspořádání komunikace je patrné z výkresové části projektové dokumentace.

5.2. Směrové řešení

Směrové vedení kopíruje stávající stav a navržené obruby stavebních objektů SO 201.

Hrana obruby je vedena jak ve směrových obloucích, tak i ve směrově přímých úsecích.

Navržené směrové řešení komunikace je patrné z výkresové části projektové dokumentace.

5.3. Výškové řešení

Výškové vedení chodníků respektuje niveletu komunikace III/333. Niveleta komunikace se před mostem nachází v přímé s mírným stoupáním, na mostě je poté niveleta vodorovná. Výškové uspořádání silnice kopíruje stávající stav. Nedojde k nadvýšení nivelety, pouze vyrovnavce příčného sklonu. Nadmořská výška dané oblasti se pohybuje v rozmezí 213,35m n.m. až 2213,60m n.m.

Základní výška podsádky silniční obruby je +15,0cm podél silnice. V místě sjezdu k objektu elektrárny bude snížena na obruba na +2,0 cm.

Všechny výškové kóty, uvedené v PD, jsou uvedeny v systému Balt po vyrovnaní. Pevný bod pro potřeby stavby bude předán odpovědným geodetem stavby.

5.4. Příčné uspořádání

Stávající chodníky jsou z asfaltového krytu, jejichž základní šířka je 1,05m vlevo a 1,40m vpravo.

Maximální příčný sklon chodníku je 2,0%. U bezbariérové řešení povolen v místě snížení obruby max. 12,5%.

Navržené šířkové uspořádání komunikace je patrné z výkresové části projektové dokumentace.

5.5. Konstrukce vozovky

Návrh konstrukce chodníku je navržen dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací.

Konstrukce chodníků je navržena s krytem z asfaltového betonu, shodně jako jsou navazující chodníky na předmostí.

Skladba - chodník: D2-N-3, CH:

Asfaltová beton	ACO 8CH	40 mm	ČSN EN 13108-1: 2008
Spojovací postřík emulzí	PSE	0.2 kg/m ²	ČSN 73 6129
R-materiál	R mat.	60 mm	ČSN EN 13108-1: 2008
Mech. zpevněná zemina	MZ	150 mm	ČSN 73 6126

Celkem	250 mm
--------	--------

Skladba - sjezd: D2-D-1, O:

Zámková dlažba	DL.	80 mm	
Lože	L	40 mm	
Štěrkodrt'	ŠDA	200 mm	ČSN 73 6126

Celkem	320 mm
--------	--------

Skladba – rampová napojení: D2-D-1, CH:

Zámková dlažba/kamenné kostky	DL.	60 mm	
Lože	L	30 mm	
Štěrkodrt'	ŠDA	150 mm	ČSN 73 6126

Celkem	240 mm
--------	--------

Návrh předpokládá dosažení modulu přetvárnosti pláně u chodníků min 30 MPa.

V místech ukončení pravostranného chodníku na vnější straně bude umístěn záhonový obrubník do betonového lože z betonu C20/25 nXF3 s podsádkou výšky +6cm.

Na konci mostu směrem na obec Břehy jsou navrženy rampové napojení šířky 1,55m vlevo a 1,75m vpravo jednotné délky 1,50m. Rampové napojení je navrženo

z dlažby ze žulových kostek do betonového lože s podkladní vrstvou ze štěrkodrti. Ohraničení rampového napojení u komunikace a na začátku je z kamenných obrubníků shodného typu, jako. Na vnější straně rampového napojení jsou navrženy záhonové obruby 100/250/500mm z betonu C30/37-XF4, XD3 do betonového lože. Vpravo za mostem bude na vstupu na schodiště proveden vnější obrubník jako kamenný schodišťový stupeň shodného typu, jako je vpravo před mostem.

5.6. Zemní těleso

Zemní těleso chodníku bude nově provedeno do jednostranného příčného sklonu pláňě 3,00% směrem do komunikace.

5.7. Bourací práce

Bourací práce v rámci tohoto stavebního objektu řeší rozebrání konstrukce stávajícího chodníku na předmostí včetně odstranění stávajících obrub a vodících proužku. Součástí bouracích prací bude i demontáž stávajícího silničního zábradlí vpravo před mostem a vybourání základových patek zábradlí.

5.8. Zemní práce

V rámci zemních prací bude provedeno rozproštění humózní zeminy (ornice) v tl. 0,15 m s osetím travním semenem podél záhonových obrubníků vně vozovky, v úsecích stávajících podélných travnatých pásů.

Po skončení stavebních prací budou dotčené plochy stavbou uvedeny do předchozího stavu, a není-li to možné s ohledem na povahu provedených prací, do stavu odpovídajícího jejímu předchozímu účelu nebo užívání.

5.9. Vytyčení

Vytyčení v souřadném systému S-JTSK bude součástí následujícího stupně projektové dokumentace PDPS a RDS dle požadavků dodavatele stavby.

6. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE

Odvodnění povrchových srážkových vod komunikace je řešeno příčným sklonem k silniční obrubě a poté podélným sklonem povrchu komunikace podél silničních obrub do stávajících uličních vpustí. Odvodnění komunikace zůstane stávající beze změny, nové odvodnění komunikace a chodníků se nebude realizovat.

7. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU

7.1. Dopravní značení

Dopravní značení (svislé a vodorovné) je součástí objektu SO 201 – most ev. č. 333-003, není součástí tohoto stavebního objektu.

7.2. Bezpečnostní zařízení

Vpravo podél chodníku je navrženo ocelové trojmadlové zábradlí dle ČSN 73 6101, ČSN 73 6110 a TP 186.

Konstrukce ocelového zábradlí je navržena z válcovaných uzavřených profilů kruhového průřezu a z plechů. Osa zábradlí je navržena 250mm od vnějšího líce chodníku.

Dílece budou navrženy jako půdorysně přímé nebo zalomené a v podélném směru s nadvýšením odpovídajícím niveletě komunikace. Půdorysně budou sloupky zábradlí vždy osazeny v definované poloze v podélném směru.

V místě konce zábradlí směrem k mostu (u vstupu na obslužné schodiště vpravo před mostem) bude proveden nový díl zábradlí za původní chybějící díl. Nový díl bude proveden jako věrná replika zábradlí původního. Zábradlí bude provedeno z plných tyčí hranatého nebo obdélníkového průřezu. Na začátku bude výplň ukotvena do konstrukce trojmadlového zábradlí a na konci bude ukotveno přes betonové patky. Dílec je půdorysně přímý, v podélném směru je vodorovný.

Výška zábradlí je navržena 1,10m nad přilehlým povrchem pravostranného chodníku.

Zábradlí je navrženo na zatížení dle ČSN EN 1991-2. Tomu odpovídají profily i kotvení konstrukce zábradlí.

Konstrukce zábradlí je navržena pro kotvení do konstrukce železobetonových patek pomocí ocelových vlepených kotev do předvrtaných otvorů.

Pod patní deskou bude provedeno vyrovnání povrchu z polymerbetonu tl. 10mm s těsněním z tmele.

Pro výrobu, dodávku a montáž všech ocelových prvků platí TKP 19A a 19B. Zhotovitel prací v dostatečném předstihu před realizací zpracuje VTD, Te-Př pro výrobu, PKO, montáž a údržbu (v době záruky a po záruce) a předloží odpovědnému zástupci objednatele (zástupci odpovědnému dle TKP 19A a 19B) a po jejich odsouhlasení proběhnou dílčí přejímky prací.

Třída provedení je EXC2 dle ČSN EN 1990-2+A1.

Požadavek na ocelové konstrukce mostů, zatřídění svařovaných konstrukcí a výrobků dle TKP 19.A – tab. 2 – řádek 13. – Zábradlí

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
Popis konstrukce (Část konstrukce)	Návrhová životnost	Třída provedení dle ČSN EN 1090-2+A1	Požadavky na jakost ČSN EN ISO 3834-1	Požadavky podle ČSN EN ISO 15607	Požadavky na jakost svarů podle ČSN EN ISO 5817	Specifikace postupu svařování (WPS), rozsah svarů	Kvalita postupu svařování WPQR, rozsah svarů	Dokument kontroly základního materiálu podle ČSN EN 10204
11. Silniční zachytné systémy	100 let	EXC2	Standartní	6.2	C	V celém rozsahu svarů dle ČSN EN ISO 15609-1 a ČSN EN ISO	V celém rozsahu svarů dle ČSN EN ISO 15614-1(6.2) a ČSN	3.1

						3834-3 (2)	EN ISO 3834 -3	
--	--	--	--	--	--	------------	-------------------	--

Materiál oplocení:

- Dílce oplocení:
 - Materiál prvků konstrukce zábradlí – ocel řady S 235 JR nebo vyšší pevnostní třídy
 - Dokument kontroly jakosti – Typ. 3.1.
- Svary:
 - Svary se uvažují konstrukční koutové s uvedenou výškou svaru min. 3 mm
 - Svary jsou po obvodě uzavřené
- Výroba
 - Úprava dílců bude provedena ve VDS dokumentaci v závislosti na realizaci PKO.

PKO ocelových ploch ocelového zábradlí je navržena dle TKP 19.B:

Celková tloušťka kombinovaného povlaku je navržena dle tabulky I. a II. přílohy 19.B.P5 TKP 19 – Část B.

Požadavek na minimální životnost PKO je 30r ochranného povlaku ČSN EN 12944-2 30 (V)

Stupeň korozní agresivity podle ČSN EN 12944-1 je C4 + K8 (Speciální)

Plán údržby (Čištění a vytí ocelové konstrukce) se uvažuje: 0

Ochranný povlak dle tabulky II. TKP se uvažuje: III A

(alternativně dle TKP 19.B pro konstrukci oplocení možno použít III B, I B nebo I C + I speciál ... více viz výkresová část dokumentace).

Celá plocha ocelové konstrukce oplocení bude opatřena PKO vyjma korozivzdorné oceli na stupeň povrchové úpravy C4 + K8:

- žárově zinkování ponorem	80 µm
- počet vrstev	1
- epoxid zinkfosfát	150 µm
- celkový počet vrstev	1-2
- alifatický polyuretan	60 µm
- celkový počet vrstev	1
- celková tloušťka vrstvy – 70 µm min. průměrná tl. Zn	70+210 = 280 µm
- vrchní nátěr polyuretanový (barevný odstín RAL bude odsouhlasen majitelem/správcem zábradlí a památkovou péčí)	
Celková tloušťka metalizace	80 µm
Celková tloušťka nátěrů	210 µm
Celková tloušťka ochranného systému	280 µm

Barevný odstín třímádlového zábradlí bude bílo-červený (shodně jako zábradlí vlevo před objektem elektrárny). Replika chybějícího dílu původního zábradlí na vstupním schodišti bude opatřeno barevným nátěrem např. RAL 6000 Patinagrün (viz závěry stavebně historického průzkumu a podmínky památkové péče)!

Spoje konstrukce zábradlí jsou navrženy jako elektricky neizolované.

S ohledem na metalizaci uzavřených profilů bude z technologického hlediska nutné provést odvětrávací otvory v patě dílce (nad patní deskou na straně odvrácené od vozovky) a v horní ploše madla zábradlí. Velikost otvoru se uvažuje min. 8 mm.

7.3. Obslužná zařízení silnic a dálnic

Není navrženo.

8. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

Před započítím zemních prací je třeba požádat správce podzemních vedení o jejich vytyčení. Po odstranění stávající konstrukce chodníku se nejprve provedou přeložky inženýrských sítí.

Všechny práce musí být prováděny v souladu s předepsanými technologickými postupy a z odpovídajících materiálů.

Stavební činnost musí být organizována tak, aby nedošlo k úrazu provádějících pracovníků, ani ostatních osob. Staveniště musí být příslušným způsobem ohrazeno, zabezpečeno proti vstupu nepovolaných osob a přiměřeným způsobem osvětleno.

Veškeré práce musí být prováděny v souladu s předepsanými technologickými postupy a z odpovídajících materiálů, které mají potřebné atesty a zkoušky. Atesty a zkoušky zabudovaných materiálů předá dodavatel stavby při kolaudaci investorovi.

Vjíždění a vyjíždění ze staveniště musí být zajištěno provizorním dopravním značením. Dopravní značení musí být odsouhlaseno DI Policie ČR. Při vyjíždění budou vozidla očištěna, aby nedocházelo ke znečišťování vozovky a k možným nehodám.

Zemní i ostatní práce prováděné v blízkosti podzemních i nadzemních inženýrských vedení je nutno řídit dle předpisů o těchto činnostech tak, aby nedošlo k ohrožení osob ani těchto vedení.

Veškeré práce musí být prováděny s prokazatelnou znalostí pracovníků o průběhu stávajících i nově navrhovaných inženýrských sítí, aby nedošlo k jejich poškození.

Výstavba bude prováděna za předpokladu nutného dodržení všech platných ČSN a platných bezpečnostních předpisů (vyhl. ČÚBP č. 324/1990) o ochraně zdraví a bezpečnosti práce, vyhl. ČÚBP č. 48/1982, kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, dále předpisů o ochraně životního prostředí, podmínkách pro práci vyplývajících z ochranných pásem podzemních vedení. Zdůraznit je nutno čištění veřejných komunikací.

Po dobu výstavby je rovněž nutno dodržovat zákon č. 361/2000Sb o provozu na pozemních komunikacích a vyhlášku č. 30/2001Sb.

Dále bude nutno provést na staveništi provizorní dopravní opatření, která budou záviset na způsobu provádění akce (po dohodě s budoucím dodavatelem akce). Tato opatření budou nezbytně dodavatelem projednána s DI Policie ČR.

Nezbytnou podmínkou pro zahájení jakýchkoliv stavebních prací je vytyčení všech podzemních vedení, vyznačení jejich trasy a ověření přesné polohy kopanými sondami.

V době výstavby je nutno zachovat přístup a příjezd na jednotlivé přilehlé parcely (po předchozím podání informace obyvatelům o způsobu a termínech prováděných stavebních prací). Při práci na staveništi je třeba dodržovat nařízení vlády č. 591/2006., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích a zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

Podkladem pro zhotovení objektu je projektová dokumentace ve stupni DSP a PDPS, která bude následně zpřesněna o dokumentaci RDS a VDS. Tato dokumentace slouží investorovi pro výběr zhotovitele.

Změny proti projektové dokumentaci je možné provádět pouze po dohodě s projektantem, s investorem stavby a s Policií ČR, DI.

9. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Nejsou známy.

10. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZU

S ohledem na charakter stavby není nutné vypracovávat statické ani hydraulické výpočty.

11. ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKAČNÍCH A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

11.1. Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

Je navrženo zabezpečení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace dle vyhlášky č. 398/2009 Sb..

Komunikace pro pěší je navržena v podélném sklonu max. 8,33% s příčným sklonem 2,00%. V místě vjezdu k vodní elektrárně (vlevo před mostem) a na konci mostu směrem na obec Břehy (rampová napojení) bude provedeno snížení obruby na podsádku +20 mm. V místech snížení obrub bude proveden podélný sklon chodníku max. 12,50% (rampový náběh).

11.2. Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením

Podél komunikací pro pěší je po celé délce zajištěná vodící linie. Vodící linie je na chodníku vlevo před mostem řešena betonovou podezdívkou přilehlého oplocení, v místě vjezdu k objektu vodní elektrárny je provedena snížená obruba a varovný pás z reliéfní dlažby šířky 400mm. Varovný pás bude ukončen ve výšce obruby min. 80mm.

Vodící linie vpravo před mostem je řešena zvýšenou obrubou 60mm nad povrch chodníku.

Na mostě je vodící linie tvořena betonovým mostním zábradlím.

Rampové napojení na konci mostu směrem na Břehy je na vnější straně osazeno zvýšenou obrubou 60mm nad povrchu chodníku, která tvoří zároveň vodící linii. Rampové napojení jsou ukončeny varovným pásem šířky 400mm z inženýrského kamene bílé barvy (kontrastní barvy vůči povrchu chodníku), mezi varovným pásem a kamennou dlažbou bude pro zajištění hmatového kontrastu proveden pás s rovinným povrchem šířky 250mm.

11.3. Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením

Nejsou navrženy.

11.4. Použití výrobků pro bezbariérová řešení

Materiál pro hmatovou dlažbu musí splňovat NV 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04.

Ve Vysokém Mýtě 11/2019

Ing. Martin Roušar

