



HLAVNÍ PROJEKTANT		VYPRACOVAL		ARTENDR	
ING. FRANTIŠK MANDOVEC		JAN PIKORA			
INVESTOR					
OBEC ŘETŮVKA - ŘETŮVKA 53, 561 41 ŘETŮVKA				DATUM	07/2020
OBEC ŘETŮVKA - REKONSTRUKCE MOSTU Č.10				STUPEŇ	OH
				FORMÁT	A4
TECHNICKÁ ZPRÁVA				MĚŘÍTKO	
				Č. VÝKRESU	D

1

D. TECHNICKÁ ZPRÁVA

Údaje o stavbě

OBEC ŘETŮVKA – REKONSTRUKCE MOSTU Č. 10

Místo stavby:

Mostek na neoznačené místní komunikaci překračující vodní tok.

Označení:	Č. 10
Obec:	Řetůvka
Okres:	Ústí nad Orlicí
Kraj:	Pardubický
Katastrální území:	Řetůvka
Parcelní čísla:	812/3

D.1 Dokumentace stavebního nebo inženýrského objektu

D.1.1 Architektonicko - stavební zpráva

Most šikmo převádí místní komunikaci přes potok Husí Krk. Navržený most bude trvalý, otevřený s horní mostovkou. Nosnou konstrukci budou tvořit železobetonové panely (Spiroll). Délka mostu 4,0 m, šířka mostu 4,83 m.

D.1.2 Stavebně konstrukční řešení

a) Technická zpráva

Záměr investora je zrekonstruovat most č.10 v Řetůvkách. Most je bezprostředně připojen na komunikaci II/360. Navržená rekonstrukce spočívá v odstranění stávajících vrstev vozovky a demolici nevyhovující nosné konstrukce, na které je patrná degradace materiálu (koroze výztuže od působení roztoku solí, vzniklé v důsledku zimní údržby). Následně se provede prohlídka stavu mostních opěr. Po odborném posouzení jejich stavu se stanoví míra opravy nebo jejich demolice a výstavba nových.

Na navržené komunikaci nebude s ohledem na její význam výškově oddělen pěší a motorový provoz.

(1) Směrové řešení

Směrové uspořádání je ovlivněno navazujícími komunikacemi. Bude zachováno stávající vedení.

(2) Výškové řešení

Navržená niveleta komunikace kopíruje niveletu navazujících komunikací. Na mostu je navržen jednotný jednostranný příčný sklon 2,5 %.

(3) Zemní práce

Zemní práce je nutno provádět v souladu s bezpečnostními předpisy. Předpokládá se, že v oblasti stavby bude vzhledem k prostorovým možnostem na vlastním pozemku zřízena pouze krátkodobá deponie zeminy z výkopů. Vyhovující výkopový materiál lze použít pro zpětný zásyp. Nevyhovující výkopový materiál bude odvezen na skládku.



(4) Konstruktivní řešení

Pro nosnou konstrukci bude užito prefabrikovaných železobetonových panelů (Spiroll SPH 25264). Kvůli působení vody (srážková, roztoky posypových solí v průběhu zimní údržby) je nutno provést důkladnou vodorovnou izolaci (tl. 5 mm).

Skladba vozovky:

- Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO	30 mm
- Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP	50 mm
Celková tloušťka skladby		80 mm

Pro zvýšení stability sklonů povrchu vozovky bude užito pozinkovaných rovnoramenných L úhelníků 100 x 10 mm.

Míra opravy mostních opěr bude stanovena po jejich odborné prohlídce a posouzení jejich stavu.

Při realizaci bude provedeno i opravení opevnění břehů. Bude užito lomového kamene uloženého v cementové maltě. Sklon břehu bude 1:1,25.

(5) Odvodnění komunikace

Odvodnění komunikace zajišťuje příčný sklon 2,5 %.

(6) Péče o životní prostředí

Realizací stavby nedojde k porušení biokoridorů. Dále bude prováděn pravidelný úklid prostoru staveniště, stavební materiály a odpady budou skladovány tak, aby nedošlo k jejich úniku.

Při demoličních a bouracích pracích bude pro snížení prašnosti použito kropení.

(7) Kabelová vedení

Před realizací je nutné provést převedení kabelových vedení, které jsou vedeny z boku po mostovce.

V realizaci se počítá s instalací háků pro vedení kabelového vedení.

(8) Bezpečnost při užívání

Pro zajištění bezpečnosti při užívání mostu je:

- Most navržen v souladu s platnými technickými normami
- Zajištěno dostatečných rozhledů pro zastavení
- Navržený zádržný systém. Tvoří ho ocelové zábradlí se svislou výplní výšky 1,1 m, které bude přivařeno k pozinkovaným rovnoramenným L úhelníkům 100 x 10 mm.
- Budou osazeny značky s vyznačením povoleného zatížení a rychlosti, kterou navrhujeme na 30 km/h.

b) Výkresová část

D1 – Půdorys + pohled

D2 - Vzorový příčný řez

c) Statické posouzení

Zatížení mostu se uvažuje od dopravy (automobilová, lehká nákladní auta, lehká zemědělská technika).

Z důvodu nízké rychlosti pohybujících se objektů je jejich dynamické



namáhání, působící na komunikaci, zanedbatelné.

D.1.3 Požárně bezpečnostní řešení

Přístup jednotek HZS k mostu je možný po silnici II/360. Navržené konstrukce nepředstavují zvýšené riziko požárního ohrožení.

D.1.4 Technika prostředí staveb

netýká se

D.2 Dokumentace technických a technologických zařízení

netýká se



ING. FRANTIŠEK MANDOVEC