


Razítko oprávněné osoby:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:

Stavebník/Investor:	Regionální muzeum v Chrudimi Široká 86; 537 01 Chrudim IČ:00370941	
Zástupce investora:	Mgr. Klára Habartová, ředitelka; mob. +420 733 456 480	

Generální projektant:	PRODIN a.s. K Vápence 2745, 530 02 Pardubice T: +420 466 055 130 IČO: 252 92 161 E: info@prodin.cz	 PRODIN SKUPINA VENTIO
Hlavní projektant (HIP):	Bc. Martin Hudec	Souřadný systém: S-JTSK, B.p.v. ±0=0,000 m n.m.

Název stavby/akce:	Rekonstrukce hradního mostu objektu hradu Rychmburk, Předhradí č.p.17	Zakázka: 2023-2001-209	
Místo stavby		Datum: 05/2024	
		Stupeň dokumentace: PDPS	
Odpovědný projektant:	Ing. Matěj Mikšovský	Formát: A4	
Zpracovatel přílohy:	Ing. Matěj Mikšovský	Měřítko:	
Kontroloval:	Ing. Libor Marek		
Název přílohy:	Technická zpráva	Číslo přílohy: D.1.1	Č.paré:

Rekonstrukce hradního mostu objektu hradu Rychmburk, Předhradí č.p. 17

SO 201 – Most

TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH

1.	Identifikační údaje mostu	4
2.	Základní údaje o stávajícím mostu	4
3.	Základní údaje o mostu po opravě	4
4.	Zdůvodnění opravy mostu	6
4.1.	Účel mostu a požadavky na jeho řešení	6
4.2.	Charakter překážky a převáděné komunikace	6
4.2.1.	Překážka	6
4.2.2.	Převáděná komunikace	6
4.3.	Územní podmínky	6
4.4.	Stavebně-technický stav	6
4.5.	Stavebně-technický průzkum	7
4.6.	Přípravné práce a podklady	8
5.	Stávající stav	8
5.1.	Stručný popis konstrukce mostu	8
5.2.	Vybavení mostu	8
6.	Rekonstrukce mostu	8
6.1.	Přípravné a bourací práce	8
6.2.	Spodní stavba	9
6.2.1.	Sanace spodní stavby	9
6.3.	Nosná konstrukce	9
6.4.	Mostní svršek a vybavení	9
6.4.1.	Mostní závěry	9
6.4.2.	Hydroizolace	9
6.4.3.	Vozovka na mostě	10
6.4.4.	Odvodnění	10
6.4.5.	Parapetní římsy	10
6.4.6.	Záchytné zařízení - zábradelní zdi	10
6.4.7.	Vyznačení letopočtu	10
6.5.	Komunikace	10
6.5.1.	Vedení a uspořádání komunikace	10
6.5.2.	Vozovka mimo most	11
6.5.3.	Dopravní značení	11
6.6.	Statické posouzení	11
6.7.	Cizí zařízení na mostě a jeho okolí	11
6.8.	Terénní úpravy v okolí mostu	11
6.9.	Požadované zatěžovací zkoušky	11
7.	Výstavba mostu	11
7.1.	Postup a technologie výstavby	11
7.2.	Specifické požadavky pro předpokládanou technologii výstavby	12
7.3.	Související (dotčené) objekty stavby	12
7.4.	Vztah k území (inženýrské sítě, ochranná pásma, omezení provozu)	12
7.5.	Vytyčovací údaje	12
7.6.	Prostorové uspořádání a geometrie mostu	12
8.	Poznámky a doklady	12

1. Identifikační údaje mostu

1.1. Stavba:	Rekonstrukce hradního mostu objektu hradu Rychmburk, Předhradí č.p. 17
1.1 Číslo a název objektu:	SO 201 – Most
1.2 Evidenční číslo mostu:	-
1.3 Katastrální území:	Předhradí u Skutče (č. k. ú. 734241)
1.4 Obec:	Předhradí
1.5 Kraj:	Pardubický
1.6 Objednatel:	Regionální muzeum v Chrudimi, Široká 86, Chrudim IV, 53701 Chrudim IČ 65993390
1.7 Projektant:	TOP CON SERVIS s.r.o. Ke Stírce 1824/56 182 00 Praha 8 IČ 00370941
1.8 Pozemní komunikace:	úcelová komunikace
1.9 Přemostňovaná překážka:	terénní deprese
1.10 Úhel křížení:	90,0°
1.11 Volná výška (pod mostem)	0,2 – 5,5 m

2. Základní údaje o stávajícím mostu

2.1 Charakteristika mostu:	Trvalý silniční most, trámová deska. Spodní stavba s masivními opěrnými zdmi z kamene, pravděpodobně plošně založenými.
2.2 Délka přemostění:	33,10 m
2.3 Délka mostu:	33,55 m
2.4 Délka nosné konstrukce:	33,55 m
2.5 Rozpětí:	4,63 m
2.6 Šikmost mostu:	90°
2.7 Volná šířka mostu:	min. 4,0 m
2.8 Šířka nosné konstrukce:	5,1 m
2.9 Šířka mostu:	7,0 m
2.10 Výška mostu nad terénem:	0,2 – 5,5 m
2.11 Stavební výška:	0,58 m
2.12 Plocha nosné konstrukce mostu:	$4,35 \times 16,09 + 5,1 \times 17,42 = 158,83 \text{ m}^2$

3. Základní údaje o mostu po opravě

2.1 Charakteristika mostu:	Trvalý silniční most o jednom poli, nosná konstrukce tvořena spřaženou železobetonovou deskou. Spodní stavba s masivními opěrnými zdmi z kamene, pravděpodobně plošně založenými.
2.2 Délka přemostění:	33,10 m
2.3 Délka mostu:	33,82 m
2.4 Délka nosné konstrukce:	33,82 m
2.5 Rozpětí:	4,63 m
2.6 Šikmost mostu:	90°
2.7 Volná šířka mostu:	min. 4,0 m
2.8 Šířka nosné konstrukce:	5,45 m
2.9 Šířka mostu:	7,0 m
2.10 Výška mostu nad terénem:	0,3 – 5,6 m

- | | |
|-------------------------------------|--|
| 2.11 Stavební výška: | 0,58 m |
| 2.12 Plocha nosné konstrukce mostu: | $4,65 \times 16,28 + 5,45 \times 17,65 = 171,89 \text{ m}^2$ |
| 2.13 Zatížení mostu: | Skupina pozemních komunikací 1
dle ČSN EN 1991-2 ed. 2 |

4. Zdůvodnění opravy mostu

4.1. Účel mostu a požadavky na jeho řešení

Mostní objekt se nachází v intravilánu obce Předhradí, v těsné blízkosti hradu Rychmburk. Most umožňuje převedení silničního a pěšího provozu do objektu hradu a tvoří jedinou přístupovou cestu. Jedná se o historickou stavbu datovanou minimálně do počátku 18. století. V 50. letech 20. století byla horní nosná část mostu nahrazená novou železobetonovou trámovou konstrukcí.

Most je součástí nemovité kulturní památky „hrad Rychmburk“ zapsané v Ústředním seznamu kulturních památek ČR – rejstříkové číslo: 28477/6-947. Je chráněn zákonem č. 20/1987Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů, § 14 „Obnova kulturních památek“. Most je památkově chráněn od 3.5.1958.

Účelem rekonstrukce mostu je odstranění jeho nevyhovujícího stavebního stavu a prodloužení jeho životnosti, při zachování jeho historické a kulturní hodnoty. V rámci rekonstrukce dojde k zhotovení nové ŽB nosné konstrukce, nové hydroizolace a obnově říms.

4.2. Charakter překážky a převáděné komunikace

4.2.1. Překážka

Překážkou je terénní deprese - bývalý hradní příkop, v současnosti upravený na zahradu a park.

4.2.2. Převáděná komunikace

Převáděnou komunikací je účelová komunikace, která umožňuje přístup do objektu hradu Rychmburk. Komunikace na mostě je vedena v přímé a má proměnou šířku, přičemž minimální šířka činní 4,0 m. Směrové a výškové vedení komunikace zůstává zachováno.

4.3. Územní podmínky

Most se nachází v intravilánu obce Předhradí, v katastrálním území Předhradí u Skutče. Most převádí silniční a pěší provoz do hradu Rychmburk, přes bývalý hradní příkop. Začátek mostu, na jihozápadní straně, navazuje na místní komunikaci v obci. Konec mostu, na severovýchodní straně, přímo navazuje na vstupní bránu do hradu. Okolí mostu je tvořeno převážně zahradou a parkem nacházejícím se na dně bývalého hradního příkopu, vlevo před mostem stojí objekt bývalého pivovaru.

4.4. Stavebně-technický stav

Stavebně technický stav byl zjišťován správcem mostu v rámci mostních prohlídek. V listopadu 2021 byla provedena běžná mostní prohlídka, která konstatovala dále uvedené závěry:

Čelní zdi:

- na vnitřní straně levé čelní zdi je cca uprostřed mostu uvolněná část kamenného zdiva
- na vnitřní straně pravé čelní zdi je kaverna ve zdivu hluboká až 30 cm
- na vnitřní straně čelního zdiva dochází k celkové degradaci spárování
- na vnějších stranách čelních zdí degraduje místy omítka

Izolační systém:

- hydroizolace poškozená, zejména uprostřed zcela nefunkční

Nosná konstrukce:

- celkově na celém podhledu NK je obnažena zkorodovaná nosná výztuž příčníků
- silná koroze nosné výztuže příčníků na začátku mostu – zeslabení nosné výztuže, překorodované třmínky

Vozovka:

- uprostřed mostu je drobně pokleslý povrch vozovky

Římsy:

- na pravé straně jsou ve velké míře ulámané cihly tvořící okapničku římsy

Zábradlí:

- degradace vrchních parapetních kvádrů zábradlí na obou stranách
- výška zábradlí neodpovídá současným normám ČSN

Provedená mostní prohlídka klasifikuje stavební stav mostu jako:

Spodní stavba: VII – havarijní

Nosná konstrukce: VI – velmi špatný

4.5. Stavebně-technický průzkum

Na základě objednávky správce mostu byl pracovníky Kloknerova ústavu ČVUT v Praze proveden diagnostický průzkum mostní konstrukce. Průzkumné práce proběhly v květnu 2022. Cílem průzkumu bylo získat obraz o aktuálním stavu konstrukce z hlediska konstrukčního i korozního a poskytnout podklad pro statický přepočet.

V rámci zadání prací bylo zjištěno a provedeno:

- Studium dostupných podkladů
- Vizuální prohlídka konstrukce
- Pevnost betonu v tlaku destruktivními zkouškami
- Pevnost betonu v tlaku a ověření rovnoměrnosti betonu nedestruktivními zkouškami
- Stanovení vyztužení vybraných průřezů
- Stanovení souvrství vozovky
- Stanovení materiálového složení zábradelní zídky
- Fotografická dokumentace a zpracování souhrnné zprávy

Na základě provedených prací a materiálových testů lze konstatovat:

- Dle vizuální prohlídky přístupné části NK (22 trámů), lze konstatovat, že na spodním líci NK je lokálně, ale i plošně patrná degradace krycí vrstvy spojená s probíhající korozi obnažené hlavní výztuže a třmínků. Na některých trámech je patrná plošná koroze výztuže s tvorbou korozních produktů, v některých případech jsou lokálně přerušené třmínky. V místě dilatace NK jsou patrné stopy po aktivním zatékání, aktivní stopy po zatékání jsou i na ztužujícím ŽB věnci na čelní zdi.
- Na základě destruktivních a nedestruktivních zkoušek byla určena přibližná hodnota pevnosti betonu v tlaku pro nosnou konstrukci C20/25.
- Na vybraných dostupných trámech, ve vizuálně nejhorším stavu, byla nalezena hlavní výztuž s povrchovou až hloubkovou korozi a oslabením plochy průřezu do 50%. Koroze třmínků byla až extrémní s oslabením plochy průřezu nad 50%.
- Hloubka karbonatace betonu byla zjištěna pro beton NK v rozmezí 5 až 10 mm.
- Na základě provedené sondy přibližně v polovině rozpětí mostu byla stanovena skladba souvrství vozovky.
- Na základě provedené sondy bylo stanoveno materiálové složení zábradelní zídky.

Bylo konstatováno, že o způsobu sanace konstrukce musí být rozhodnuto vzhledem k ekonomicko-technickému zhodnocení možných variant a to včetně zhodnocení všech rizik spojených s výsledky diagnostického průzkumu.

Zpráva o provedeném diagnostickém průzkumu je součástí dokladové části dokumentace.

4.6. Přípravné práce a podklady

V rámci přípravy projektu bylo provedeno podrobné geodetické zaměření objektu a přilehlého terénu.

Byla provedena důkladná prohlídka projektantem spojená s fotodokumentací.

Na základě výsledků stavebně-technického průzkumu byly projektantem zpracovány dvě varianty možné opravy nosné konstrukce. První variantou byla celková sanace stávající NK spolu s obnovou hydroizolace objektu, druhá varianta zahrnovala celkovou rekonstrukci - náhradu stávající NK novou nosnou ŽB konstrukcí. Po zvážení ekonomicko-technického hlediska a hlediska účelnosti investovaných nákladů byla investorem zvolena druhá varianta – celková rekonstrukce.

5. Stávající stav

5.1. Stručný popis konstrukce mostu

Nosná konstrukce mostu je tvořena ŽB trámovou konstrukcí. Spodní stavbu tvoří masivní opěrné zdi z kamene, místy s cihelnou dozdívkou. Předpokládá se plošné založení spodní stavby. Původní historická nosná konstrukce byla tvořena cihelnými klenbami, ty byly z důvodu havarijního stavu v 50. letech 20. století nahrazeny ŽB trámovou konstrukcí. Trámová konstrukce je uložena skrze ŽB ztužující věnec na kamenné spodní stavbě. Prostor pod nosnou konstrukcí mezi opěrnými zdmi je přístupný uzamčeným průchodem nacházejícím se přibližně ve dvou třetinách mostu na úrovni terénu. Nad nosnou konstrukcí se nachází zábradelní zdi vyzděné z děrovaných cihelných tvárnic. Vrchol zábradelních zdí je osazen římsami z kamenných desek. Vrchol kamenných zdí spodní stavby je z vnějších stran ukončen parapetními římsami z pálených cihel. Vnější líc opěrných zdí a zábradelní zdi jsou omítnuty. Komunikace na mostě je provedena z kamenných dlažebních kostek.

Poslední rozsáhlá rekonstrukce mostu proběhla v 50. letech 20. století, kdy byla zhotovena nová nosná ŽB trámová konstrukce, byla provedena celková hydroizolace objektu a nově vyzděny zábradelní zdi.

5.2. Vybavení mostu

Izolace:	nefunkční (předpokládá se z litého asfaltu)
Ložiska:	-
Mostní závěry:	-
Římsy:	parapetní, cihelné
Vozovka:	kamenné kostky, jednostranný příčný sklon
Svodidla:	-
Zábradlí:	parapetní cihelné zdi
Odvodnění:	srážková voda odváděna příčným sklonem vozovky, na začátku a na konci mostu odvodňovací vpust'

6. Rekonstrukce mostu

Návrh rekonstrukce mostu respektuje současné technické požadavky na mostní objekty a v maximální možné míře zohledňuje historickou hodnotu mostu. Rovněž respektuje požadavky orgánu památkové péče.

Stávající nosná konstrukce bude demolována a nahrazena novou ŽB deskovou konstrukcí.

Most bude po dobu rekonstrukce uzavřen.

6.1. Přípravné a bourací práce

Před zahájením prací bude zřízena obchozí přístupová cesta do hradu po dobu rekonstrukce. Dřevěný altán nacházející se vlevo před začátkem mostu bude dočasně rozebrán. Bude demontována sousední lampa veřejného osvětlení. V kolmé zábradelní zdi navazující na objekt bývalého pivovaru (v prostoru za demontovaným altánem) bude

probourán průchod. Za průchodem bude vybudováno schodiště se zábradlím umožňující sestoupit na úroveň zahrady. Na schodiště bude navazovat dřevěný chodník umožňující přístup na navazující kamenné schodiště se vstupem do suterénu hradu.

Postupně budou provedeny tyto hlavní bourací práce:

- odstranění vozovkového souvrství na mostě
- pasportizace a snesení stávajících kamenných říms zábradelních zdí
- odbourání zábradelních zdí
- odbourání parapetních cihelných říms
- odbourání stávající nosné trámové konstrukce včetně ztužujícího věnce
- vybourání prostoru pro osazení prefabrikovaných panelů NK

6.2. Spodní stavba

Spodní stavba sestávající z masivních kamenných zdí v současnosti nejeví žádné významné známky poškození. Dojde pouze k lokálnímu přezdění koruny zdi po odbourání stávající NK a přezdění uvolněných částí zdiva na vnitřní straně. Obdobně bude přezděno uvolněné zdivo po odstranění parapetních cihelných říms.

Omítka na vnějším líci kamenných zdí je na mnoha místech nesoudržná a vlivem dlouhodobého zatékání lokálně odpadává. Omítka na veškerých dotčených místech bude oklepána a zdivo bude nově omítnuto.

6.2.1. Sanace spodní stavby

V rámci rekonstrukčních prací bude provedena obnova omítek na lícových stěnách opěrných zdí spodní stavby. V místech poškození bude nesoudržná a degradovaná omítka odstraněna až na podkladové zdivo. V celé ploše stěny bude odstraněna svrchní část omítky s nátěrem. Bude aplikována nová vápenocementová omítka, penetrační nátěr a vrchní sjednocující jemnozrnná omítka. Následně dojde k obnově nátěru ve stejném odstínu jako je současný.

6.3. Nosná konstrukce

Nosná konstrukce bude tvořena spřaženou ŽB deskou. Spodní část desky budou tvořit prefabrikované panely z UHPC betonu tl. 250 mm. Panely budou na horním povrchu opatřeny vyčnívající výztuží pro spřažení s monolitickou deskou. Na panely bude provedena monolitická spřahující vrstva tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF2, XD1. Monolitická vrstva bude vyztužena svařovanou sítí. Po obvodu panelů bude vytvořen betonový věnec šířky min. 150 mm. Horní povrch monolitické desky bude mít dostředný příčný sklon 2,0%.

ŽB deska NK bude do spodní stavby kotvena prostřednictvím betonářské výztuže vleповané do vrtů. Prefabrikované panely budou osazovány na vyrovnávku z podkladního betonu provedenou na koruně odbouraného zdiva spodní stavby.

6.4. Mostní svršek a vybavení

6.4.1. Mostní závěry

Mostní závěry nejsou navrženy.

6.4.2. Hydroizolace

Po betonáři nové NK bude koruna přilehlého kamenného zdiva dozděna do horní úrovně betonové desky. Odbouraný prostor na parapetních římsách bude vyrovnán a připraven na pozdější osazení nových kamenných říms. Veškeré povrchy budou vyrovnány tak, aby odpovídaly požadavkům na aplikaci navrženého systému hydroizolace. Jako hydroizolace bude použita stříkaná bezešvá izolace. Bezešvá izolace bude aplikovaná v celém rozsahu desky, na horní korunu zdí a přilehlé parapety. Po opětovném vyzdění zábradelních zdí bude hydroizolace v prostoru pod vozovkou překryta ochranou proti mechanickému

poškození z geotextílie (min. 1200 g/m²). Horní okraj geotextílie bude přikotven průběžnou lištou z korozivzdorné oceli do rubu zábradelní zdi.

Před aplikací hydroizolace budou na určená místa v desce osazeny odvodňovače a trubičky odvodnění izolace.

6.4.3. Vozovka na mostě

Vzhledem k památkové ochraně objektu je na mostě zachován vozovkový kryt z kamenných dlažebních kostek a podkladní vrstvy v následujícím složení:

- | | |
|---------------------------------|-------------------------------|
| - kamenná dlažba | 120 mm |
| - štěrkopískové lože | 100 mm |
| - ochrana izolace z geotextílie | (min. 1200 g/m ²) |
| - bezešvá hydroizolace | - |

6.4.4. Odvodnění

Vzhledem k délce mostu a s přihlédnutím ke sklonovým poměrům povrchu vozovky je navrženo odvodnění pomocí mostních odvodňovačů. Odvodňovače jsou umístěny na začátku a na konci mostu, přibližně ve čtvrtinách rozpětí. Odvodňovače budou zaústěny do podélného svodného potrubí zavěšeného pod podhledem NK. V prostoru mezi odvodňovači bude izolace vozovky odvodněna odvodňovacími trubičkami z korozivzdorné oceli třídy 1.4401 nebo 1.4571 dle ČSN EN 10027-2. Podélné svodné potrubí odvodnění bude na konci mostu zaústěno do stávajícího svislého svodu odvodnění nacházejícího se ve výklenku opěrné zdi vpravo.

6.4.5. Parapetní římsy

Na koruně zdi spodní stavby z vnější strany zábradelních zdí dojde k obnově parapetních říms. Stávající římsy z pálených cihel budou nahrazeny kamennými deskami, obdobného tvaru a materiálu jako jsou historické kamenné římsy na vrcholu zábradelních zdí.

6.4.6. Záchytné zařízení - zábradelní zdi

Pro provedení rekonstrukce musí být zábradelní zdi kompletně odstraněny. Původní historické kamenné římsy na vrcholu zábradelních zdí budou před demolicí pasportizovány, očíslovány a sneseny. Po zhotovení nové NK a aplikace hydroizolace budou zábradelní zdi opětovně vyzděny. Zdivo bude provedeno z plných pálených cihel a omítnuto. Vzhledem k tomu, že stávající parapetní zdi nesplňují normové požadavky na minimální výšku zábradlí na mostě, budou nové zdi navýšeny. Původní kamenné římsy se osadí zpět. Poškozené nebo olámané části kamenných říms budou sanovány minerální hmotou pro restaurování a doplňování přírodních kamenů.

6.4.7. Vyznačení letopočtu

Na spodní stavbě nebo zábradelní zdi mostu bude trvalým způsobem vyznačen letopočet ukončení rekonstrukce nosné konstrukce mostu. Druh materiálu desky a způsob osazení bude zvolen na základě doporučení NPÚ.

6.5. Komunikace

Celková délka úpravy komunikace je 35,3 m

6.5.1. Vedení a uspořádání komunikace

Směrové vedení komunikace vychází ze současného stavu a je dáno stávající osou komunikace. Osa komunikace je na mostě vedena v přímé. Výškové vedení komunikace vychází ze současného stavu z návaznosti na stávající komunikaci na začátku mostu a vstupu do hradu na konci mostu. Osa komunikace na mostě klesá ve směru staničení

v podélném sklonu 4,0% přibližně do 3/4 délky mostu, kde je umístěn odvodňovač, a dále stoupá 1,7%.

Šířka komunikace je po délce proměnná. Na začátku mostu činní 4,96 m, na konci mostu je 4,0 m (minimální šířka na mostě). Příčný sklon vozovky je dostředný 2,0%.

6.5.2. Vozovka mimo most

Skladba vozovky mimo most je shodná s vozovkou na mostě.

6.5.3. Dopravní značení

Nevyskytuje se.

6.6. Statické posouzení

Pracovníky Kloknerova ústavu ČVUT v Praze byl proveden statický výpočet nové nosné konstrukce mostovky sestávající z prefabrikovaných panelů z UHPC se spřahující monolitickou železobetonovou deskou. Výpočtem bylo prokázáno, že navržené konstrukční řešení je proveditelné a schopné přenést požadované zatížení.

Statický výpočet je součástí dokumentace.

6.7. Cizí zařízení na mostě a jeho okolí

Pod podhledem NK, mezi zdmi spodní stavby, je vedena část inženýrských sítí. Na ocelových konzolách připevněných k rubu pravé zdi je veden přivaděč odpadních vod na ČOV Předhradí, která se nachází za objektem hradu, a několik neznámých kabelových vedení. Na zemním násypu mezi zdmi a částečně zavěšená na pravé zdi, je vedena vodovodní přípojka do hradu. Metalický kabel ve správě CETIN, a.s. a vedení NN ve správě ČEZ Distribuce, a.s., jsou vedeny podzemní trasou vlevo podél zdi. Podzemní přípojka STL plynovodu začíná ve vozovce před mostem vlevo, prochází pod zábradelní zdí a sbíhá dolů po opěrné zdi pod úroveň terénu. Odtud pokračuje po levé straně mostu směrem do hradu. Kabely jsou zakresleny do dokumentace dle podkladů zaslaných jejich správci.

6.8. Terénní úpravy v okolí mostu

Terén v okolí mostu bude po skončení prací uveden do původního stavu. Žádné významnější terénní úpravy nejsou navrženy.

6.9. Požadované zatěžovací zkoušky

Zatěžovací zkouška mostu před jeho uvedením do provozu není požadována.

7. Výstavba mostu

7.1. Postup a technologie výstavby

Technologie výstavby zahrnuje zhotovení nové spřažené ŽB konstrukce, aplikaci hydroizolace a zednické práce

Stručný postup výstavby:

- zřízení obchozí přístupové cesty do hradu
- příprava staveniště, ověření a ochrana inženýrských sítí
- odstranění vozovkového souvrství
- snesení kamenných říms zábradelních zdí
- odbourání zábradelních zdí, parapetních říms
- odbourání stávající NK
- vyrovnání a sanace koruny odbouraného zdiva
- osazení prefabrikovaných panelů z UHPC
- betonáž spřahující ŽB desky

- podklad pro izolaci, aplikace hydroizolace
- opětovné vyzdění zábradelních zdí, osazení kamenných říms
- sanace omítky zdí spodní stavby
- zřízení nového vozovkového souvrství
- 1. hlavní prohlídka
- uvedení mostu do provozu

7.2. Specifické požadavky pro předpokládanou technologii výstavby

Předpokládaná technologie je standardní a nevyžaduje specifické požadavky. Stavbu musí provádět odborná firma se specializací na mostní a inženýrské konstrukce. Vzhledem k památkové ochraně objektu se doporučuje firma s referencemi na rekonstrukce památkových objektů.

Po celou dobu výstavby musí zůstat funkční potrubní vedení přivaděče odpadních vod na ČOV Předhradí, které je umístěno mezi zdmi spodní stavby. Odstávka potrubí není možná.

7.3. Související (dotčené) objekty stavby

Výstavba nového mostu souvisí zejména s těmito objekty:
SO 201 - Most

7.4. Vztah k území (inženýrské sítě, ochranná pásma, omezení provozu)

Stávající poloha inženýrských sítí je zakreslena v situaci a dispozičních výkresech. Před započítím stavby budou všechny dotčené sítě vytyčeny, případně přeloženy nebo bude zřízena jejich ochrana. Po dobu stavby bude postupováno tak, aby nedošlo k jejich poškození.

Most se nachází v ochranném pásmu nemovité kulturní památky.

Most bude rekonstruován za plné uzavírky silničního a pěšího provozu. Pro pěší provoz bude vlevo od mostu vybudováno schodiště umožňující přístup do hradu.

7.5. Vytyčovací údaje

Vytyčovací údaje jsou zřejmé z příslušné výkresové přílohy.

7.6. Prostorové uspořádání a geometrie mostu

Prostorové uspořádání i geometrie jsou zřejmé z příslušných výkresových příloh.

8. Poznámky a doklady

Projektová dokumentace ve stupni DSP slouží k vydání stavebního povolení.

V Praze, březen 2024

Ing. Matěj Mikšovský
TOP CON SERVIS s.r.o.
Ke Stírce 1824/56, 182 00 Praha 8
tel: 731 108 108
Email: miksovsky@topcon.cz