


D.7. DUSP+PDPS

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK
VÝŠKOVÝ SYSTÉM: BpV

KRESLIL:	ING. JAN PIDIMA	<i>Pidima</i>	 FÖRSTEROVA Č.P. 175, 566 01 VYSOKÉ MÝTO EMAIL.: MDS@MDSPROJEKT.CZ	
ZPRACOVAL:	ING. JAN PIDIMA			
TECHNICKÁ KONTROLA:	ING. JAN BURSA			
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:	ING. JAN BURSA	<i>J. Bursa</i>		
HLAVNÍ PROJEKTANT:	ING. JAN BURSA			
KRAJ: PARDUBICKÝ	OKRES: ÚSTÍ NAD ORLICÍ	OBEC: –	STUPEŇ:	DUSP+PDPS
INVESTOR: PARDUBICKÝ KRAJ, KOMENSKÉHO NÁM. 125, 532 11 PARDUBICE			ZAK.ČÍSLO:	2936–23–3
AKCE: ZHOTOVENÍ PD MOSTŮ PRO MODERNIZACI SILNICE II–311 MLADKOV – JABLONNÉ NAD ORLICÍ OBJEKT: D.7.–SO 183 – PŘECHODNÉ DIO U MOSTU EV. Č. 311–015A			ARCHIVNÍ ČÍSLO:	2936
			DATUM:	09/2023
			FORMÁT:	1xA4
			MĚŘÍTKO:	–
OBSAH: TECHNICKÁ ZPRÁVA			ČÍSLO SOUPRAVY:	ČÍSLO PŘÍLOHY: D.7.1.

Stavba: **Zhotovení PD mostů pro Modernizaci
silnice II-311 Mladkov - Jablonné
nad Orlicí**

Objekt: SO 183 - Přejíchné dopravní opatření u mostu ev.
č. 311-015A

Technická zpráva SO 183

Stupeň: Dokumentace pro vydání společného povolení a
Projektová dokumentace pro provádění stavby
(DUSP+PDPS)

Zhotovení PD mostů pro Modernizaci silnice II-311 Mladkov - Jablonné nad Orlicí

SO 183 - Přechodné dopravní opatření u mostu ev. č. 311-015A
Technická zpráva

Stupeň
DUSP+PDPS

OBSAH:

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	4
1.1.	Základní údaje	4
1.2.	Křížení mostu s překážkami	4
1.3.	Staničení úprav komunikace.....	4
2.	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU	4
2.1.	Zatřídění mostu dle ČSN 73 6200	4
2.2.	Základní dimenze mostu šikmá (měřeno v ose)/kolmá	5
2.3.	Zatížení a zatížitelnost mostu	5
3.	ZDŮVODNĚNÍ STAVBY MOSTU A JEHO UMÍSTĚNÍ	6
3.1.	Návaznost projektové dokumentace mostního objektu na předchozí dokumentaci	6
3.2.	Účel mostu a požadavky na jeho řešení	6
3.3.	Podklady dokumentace.....	6
3.4.	Charakter přemostřované překážky	6
3.5.	Územní podmínky	6
3.6.	Geotechnické podmínky	6
4.	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ MOSTU	7
4.1.	Základní popis konstrukce mostu	7
4.2.	Všeobecné a přípravné práce	9
4.3.	Založení mostu	10
4.4.	Spodní stavba	10
4.5.	Nosná konstrukce	11
4.6.	Další součásti stavebního objektu	16
4.7.	Požadované podmínky a měření sedání (měření a monitoring)	18
4.8.	Požadované zatěžovací zkoušky	18
5.	VÝSTAVBA MOSTU	19
5.1.	Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby	19
5.2.	Související (dotčené) objekty stavby	19
5.3.	Vztah k území (inženýrské sítě, ochranná pásma, omezení provozu)	19
6.	PODKLADY PRO ZHOTOVENÍ STAVBY	20

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1. Základní údaje

Název stavby	Zhotovení PD mostů pro Modernizaci silnice II-311 Mladkov - Jablonné nad Orlicí
Kraj	Pardubický
Obec	Těchonín [581054]
Katastrální území	Těchonín [765490]
Druh stavby	Rekonstrukce
Stupeň PD	DUSP+PDPS
Označení pozemní komunikace	Komunikace II. Třídy II/311

1.2. Křížení mostu s překážkami

1.2.1. Křížení s vodním tokem

Bod křížení v JTSK $y=587\ 272,692\ x=1064\ 343,400$

Staničení křížení na převáděné komunikaci

Staničení komunikace (liniové) provozní km 0,050 00

Staničení na úseku neuvedeno

Staničení dle staničení dokumentace km 0,050 00

Staničení překážky

Vodní tok Těchonínský potok
Číslo hydrologického pořadí 1-02-02-0100-0-00
Staničení vodního toku neuvedeno

Úhel křížení 49,7°

Volná výška 1,70 m

1.3. Staničení úprav komunikace

Začátek úpravy komunikace 0,013 820

Konec úpravy vozovky 0,066 065

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU

2.1. Zatřídění mostu dle ČSN 73 6200

Podle druhu převedené komunikace:	most pozemní komunikace – silniční most
Podle překračované překážky:	most přes řeku
Podle počtu mostních otvorů:	most o 1 otvoru
Podle počtu mostovkových podlaží:	most s mostovkou v jedné úrovni
Podle výškové polohy mostovky:	most s horní mostovkou
Podle přesypávky:	most bez přesypávky
Podle měnitelnosti základní polohy:	nepohyblivý most
Podle plánované doby trvání:	dočasný most
Podle průběhu trasy na mostě:	most v přímé

Zhotovení PD mostů pro Modernizaci silnice II-311 Mladkov - Jablonné nad Orlicí

SO 183 - Přechné dopravní opatření u mostu ev. č. 311-015A
Technická zpráva

Stupeň
DUSP+PDPS

Podle úhlu křížení:	most výškově v přímé kolmý most
Podle materiálu:	provizorní most z oceli
Podle tuhosti nosné konstrukce (pouze mosty s přesypávkou):	most bez přesypávky
Podle statické funkce hlavní nosné konstrukce:	Deskový most
Podle volné výšky na mostě:	s neomezenou volnou výškou
Podle uspořádání příčného řezu (pouze mosty s dolní mostovkou):	most s horní mostovkou

2.2. Základní dimenze mostu

šikmá (měřeno v ose)/kolmá

Délka přemostění:	11,091 m
Délka mostu:	11,091 m
Délka nosné konstrukce:	12,494 m
Rozpětí jednotlivých polí:	12,192 m

Šikmost mostu: 49,7°

Volná šířka mostu: 7,50 m (mezi zábradlími)
Šířka průchozího prostoru veřejného nebo nouzového chodníku: 1,5 m

Šířka vozovky mezi obrubníky:	5,25 m
Šířka nosné konstrukce:	6,30 m
Šířka mezi zábradlími:	5,50/1,50 m
Šířka mostu:	8,060 m

Výška mostu nad terénem: 2,285 m
Výška nosné konstrukce: 0,635 m
Stavební výška mostu uprostřed rozpětí: 0,625 m

Plocha mostu (součin délky přemostění a šířky mezi zábradlími):
61,00 m²

Plocha nosné konstrukce mostu (součin délky a šířky nosné konstrukce):
100,70 m²

2.3. Zatížení a zatížitelnost mostu

Most bude navržen na zatížení dopravou definované v ČSN EN 1991-2 včetně změny Z3, skupina pozemních komunikací 2. Předpokládá se, že bude využíván pouze osobní dopravou, autobusovou dopravou a dopravní obsluhou mezi mostem 311-015A a podjezdem pod železniční tratí.

Za předpokladu, že stavební stav je minimálně dobrý (I. – III. dle ČSN 73 6220 a 73 6221), lze zatížitelnost (dle ČSN 73622) navrhovaného mostního objektu předpokládat:

Normální zatížitelnost	20 t
Výhradní zatížitelnost	48 t
Výjimečná zatížitelnost	-- t

Přesné hodnoty zatížitelnosti budou upřesněny před realizací na základě použitého provizoria statickým výpočtem zatížitelnosti dle ČSN 73 6222.

3. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY MOSTU A JEHO UMÍSTĚNÍ

3.1. Návaznost projektové dokumentace mostního objektu na předchozí dokumentaci

Jedná se o dokumentaci pro společné řízení. Nenažazuje na žádné předchozí stupně PD. Směrové a výškové vedení odpovídá související akci „Zlepšení dostupnosti turistických atraktivit oblasti masivu Sněžníka, aktivita „Modernizace silnice II/311 Mladkov – Jablonné n. Orlicí“.

3.2. Účel mostu a požadavky na jeho řešení

Objekt SO 183 bude sloužit pro převedení dopravy po dobu rekonstrukce mostu ev. č. 311-015A. Jedná se o dočasný most ocelové konstrukce s šířkou vozovky min. 5,30 m s levostranným chodníkem šířky 1,5 m. Most bude uložený na opěry z prefabrikovaných prvků. Dočasný most bude napojen provizorní komunikací na silnici II/311.

3.3. Podklady dokumentace

Výčet podkladů a průzkumů použitých pro vypracování mostního objektu:

- Geodetické zaměření zájmového území
- Prohlídka zájmového území projektantem
- Archivní dokumentace
- Vyjádření správců inženýrských sítí o jejich existenci
- Informace o pozemcích, katastrální mapa
- Projektová dokumentace DSP a PDSP „Zlepšení dostupnosti turistických atraktivit oblasti masivu Sněžníka, aktivita „Modernizace silnice II/311 Mladkov – Jablonné n. Orlicí“.

3.4. Charakter přemostované překážky

Přemostovanou překážkou je vodní tok Těchonínský potok. Koryto vodního toku je lichoběžníkovité s šířkou ve dně cca 1,0 m a je tvořeno kinetou a bermou. Hloubka koryta cca 1,0-1,5 m. Jedná se o přírodní, koryto vodního toku. Koryto se nachází pod mostem v půdorysném oblouku. Úpravy koryta jsou součástí objektu SO 204, veškeré ostatní plochy budou upraveny do původního stavu.

3.5. Územní podmínky

Stavební objekt se nachází na katastru Těchonín. Mostní objekt je ve vzdálenosti cca 400 m za železničním podjezdem (ve směru staničení komunikace).

Mostní objekt bude vybudován vlevo vedle stávající lávky.

Na obou stranách od vodního toku jsou v současné době pozemky ostatní plochy a dopravní infrastruktury.

Komunikace je v místě mostního objektu v mírném náspu výšky asi 0,5-1,0m a nachází ve směrovém oblouku a výškově ve stoupání.

3.6. Geotechnické podmínky

Vzhledem k charakteru konstrukce nebyl proveden

4. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ MOSTU

4.1. Základní popis konstrukce mostu

Dočasné dopravní opatření je navrženo jako soubor, který řeší problematiku převedení dopravy po dobu realizace akce Modernizace stávajícího mostu ev.č. 311-015A v navrhovaném prostoru.

Tento SO se skládá ze souboru svislého a vodorovného dopravního značení usměrňující dopravu i v době realizace výstavby mostního provizoria ale také v době etapy zprovoznění mostního provizoria a převedení dopravy na jeho konstrukci a konstrukci dočasných komunikací. Zde se předpokládá realizace DIO dle TP 66 - Zásady pro označování pracovních míst na PK v době výstavby objektu SO 183. Zde bude zhotovitelem navrženo DIO podle schéma uvedeném v daném TP 66 s tím že dopravní značení je doplněno dle místní situace.

Uvedené DIO bude provedeno se svedením provozu do jednoho jízdního pruhu tak, aby bylo možné realizovat objekt SO 183. Tak se uvažuje v rámci realizace SO 183 vybudování přístupu z komunikace II/311 na staveniště opěr 01 a 02, plošiny pro montážní prostředky atp.

Provizorní most je navržen včetně dočasné komunikace před a za mostem navádějícím dopravu na provizorní mostní konstrukci přes vodní tok Těchonínský potok. Provizorní most je navržen tak aby umožnil převedení automobilové dopravy na silnici II/356 včetně převedení pěších v zastavěném území obce Těchonín.

Součástí této akce a tohoto SO není odstranění náletových dřevin a kácení vybraných stromů, toto bude řešeno v rámci objektu SO 204.

Zhotovitel akce po dobu realizace SO 183 zajistí DIO pro realizaci tohoto objektu dle jeho požadavku na realizaci. Toto DIO bude projednáno, odsouhlaseno a realizováno v jeho režii.

Stávající inženýrské sítě budou vytyčeny a zajištěny. U opěry O1 vede Vodovod ve správě VaK Jablonné n. O., toto vedení bude vytyčeno a jeho poloha bude ověřena kopanou sondou v místě předpokládané kolize s opěrou MP.

Spodní stavba, založení mostu a nosná konstrukce bude pak osazena tak aby nedošlo k poškození a přetížení vodovodu v místě vedení pod vodním tokem.

Objekt SO 183 si vyvolá demoliční práce v rozsahu rozebrání chodníku v místě napojení na stávající komunikaci.

S objektem dále souvisí rozebrání vozovky v navrženém rozsahu a provedení asfaltobetonových vrstev vozovky včetně podkladních vrstev.

Založení provizorního mostu je navrženo jako plošné. Pod konstrukcí základů mostu je navržena výměna podloží v kombinaci lomového kamene se štěrkodrtí v tl. cca 0,5m.

V prostoru navrženého mostu jsou navrženy krajní opěry jako rovinanina z prefabrikovaných dílců. Poloha a umístění opěr je navrženo dle výkresové dokumentace v břehových partiích vodního toku. Opěry jsou navrženy tak aby bylo možné na ně umístit provizorní mostní objekt. Poloha je navržena s ohledem na polohu stávajícího podzemního kanalizačního vedení. Vlastní panelová rovinanina bude upravena po vytyčení stávajícího vodovodu tak aby nedošlo k jejímu přetížení a ohrožení. Konstrukce křídel je pak logicky napojena na stávající plochy.

Spodní stavba bude doplněna závěrnými zídками z hraněného řeziva, a křídly z prefabrikovaných prvků. Tyto zídky budou spojeny se spodní stavbou dle návrhu RDS dokumentace.

Vlastní provizorní mostní objekt je navržen jako trámová nebo desková konstrukce s délkou $4 \times 3,048 =$ cca 12,192m. Šířka vozovky mostního provizoria je navržena min 5,25m s ohledem na průjezdné vlečné křivky autobusů a malých vozidel (Hasičský vůz, vůz pro svoz komunálního odpadu. Na levé straně je navržen vnější chodník šířky 1,50m.

Zhotovení PD mostů pro Modernizaci silnice II-311 Mladkov - Jablonné nad Orlicí

SO 183 - Přechnodné dopravní opatření u mostu ev. č. 311-015A
Technická zpráva

Stupeň
DUSP+PDPS

Celková tloušťka nosné konstrukce je maximálně 635mm. Rozměry v této dokumentaci jsou navrženy dle daného typu deskového mostního provizoria určeného pro tuto akci.

Zde v tomto stupni PD se požaduje minimální zatížitelnost mostní konstrukce a tomu odpovídající a související konstrukce spodní stavby dle ČSN 73 6222 jeho normální zatížitelnost min. 20 tun a výhradní zatížitelnost pak min. 48 tun a nápravový tlak min. 12 tun.

Mostní provizorium bude s odpovídající mostovkou s protismykovou úpravou dle TP 211, TP 213 a pro dané zatížení.

Mostní provizorium bude vybaveno zádržným systémem dle požadavku ČSN 73 6201 kladeným na mostní provizoria.

Dilatační závěry budou řešeny mezi konstrukcí spodní stavby a nosnou konstrukcí dilatačními plechy které budou součástí provizorní mostní konstrukce.

Mostní provizorium bude vybaveno pravostranným chodníkem pro převedení pěších podél komunikace dle požadavku PD v šířce min 1,50 m. Chodník a mostovka pro pěší bude vybavena zábradlím dle požadavku ČSN 73 6221. Chodník na mostě bude napojen na předpolí mostu před mostem v místě závěrné zídky. V prostoru za mostem pak atypickým přechodovým dílcem se zábradlím osazeným na provizorium a na spodní stavbu.

Mostní provizorium bude vybaveno mostním příslušenstvím tak aby splňovalo požadavky ČSN 73 6201 na provoz dočasného mostu. To se předpokládá s odpovídajícím zádržným systémem dočasného mostu v podobě svodidel, výplní zábradlí nebo nosné konstrukce, která má charakter zábradlí, nebo výplně zábradlí do dané výšky dle ČSN 73 6201.

Dilatace nosné konstrukce vůči spodní stavbě mostu bude řešeno součástí mostního provizoria. Dilatace bude řešit přechod z mostovky mostu na spodní stavbu s plným překrytím dilatační mezery.

Na předpolích je navržena dočasná asfaltobetonová vozovka navádějící dopravu z komunikace II/311 na mostní provizorium. Vozovka bude vybavena krajnicemi, vybavením a příslušenstvím vozovky a zádržným systémem z betonových svodidel.

Podél vozovky provizorní komunikace bude osazen zádržný systém v podobě betonových svodidel dle požadavku TP 159 – Dočasná svodidla.

Podél vnějších okrajů násypu komunikace bude osazeno zábradlí, nebo oplocení dle požadavku ČSN 73 6101 a 73 6201 a TP 186, 258 ve vyznačeném rozsahu.

Mostní provizorium s komunikací jako SO 183 je navrženo jako dočasný objekt po dobu realizace mostu ev.č. 311-015A.

Tato akce zahrnuje kompletní výstavbu objektu SO 183 včetně montáže mostního provizoria a uvedení objektu do provozu.

Pod mostem bude provedeno doplnění opěr mostu o kamennou rovinu po výkopech pro jejich spodní stavbu. Kamenná rovnanina je navržena z kamene tl 200-400mm o hmotnosti 80-200kg.

Součástí objektu je i dopravní značení jako soubor svislého a vodorovného DZ. DZ po dobu výstavby akce je navrženo v souladu s TP 66 - Zásady pro označování pracovních míst na PK a TP 65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, TP 133 - Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích. Toto dopravní opatření bude řešeno zhotovitelem v jeho režii.

Akce je řešena tak, že na mostním provizoriu bude převedena veškerá doprava vyjma vozidel nákladní dopravy nad 3,5 tuny (kromě dopravní obsluhy mezi mostem 311-015A a podjezdem.. Doprava vedena přes mostní provizorium bude řízena svislým dopravním značením.

Je tedy navrženo doplnění svislého dopravního značení na komunikaci II/311 jako soubor značení doplňující stávající DZ a zohledňující řešení navrženého mostního provizoria včetně navazujících komunikací pro řízení dopravy v daném místě.

Nákladní doprava nad 3,5 tuny bude vedena po samostatných objízdných trasách. Objízdná trasa je navržena v rámci související akce.

4.2. Všeobecné a přípravné práce

4.2.1. Práce před zahájením stavby

Před zahájením stavby mostního objektu je nutné provedení souboru přípravných prací. V předstihu realizace je nutné provedení:

- Vytyčení a zajištění prostoru staveniště;
- Provedení podrobného pasportu konstrukcí, objektů a pozemků, které se svou polohou nacházejí v prostoru staveniště anebo které mohou být během výstavby mostu ovlivněny;
- Přesazení okrasných stromů v daném rozsahu, odstranění keřových porostů náletového charakteru, ochrana stávajících stromových porostů dle ČSN 83 9061

4.2.2. Vyklizení staveniště

Před zahájením stavebních prací bude proveden všeobecný úklid staveniště a. Bude provedena ekologická likvidace dřevin a odstranění pařezů.

4.2.3. Kácení a ochrana stávajících dřevin

Viz B. Souhrnná technická zpráva.

4.2.4. Dočasné dopravní opatření

V době přípravy DIO bude doprava na stávající komunikace svedena do jednoho pruhu. Dle rozsahu bude doprava řízena dopravním značením či světelně signalizační soupravou.

4.2.5. Skrývka humózní vrstvy

Veškeré skryvky humózních vrstev, které v rámci stavby budou provedeny, budou evidovány s tím, že vyzískaný materiál bude uložen na dočasné skládce zhotovitele odděleně od veškerého ostatního stavebního materiálu. Předpokládá se, že veškerá humózní vrstva bude využita pro zpětné ohumusování a následné případné osetí dotčených ploch v prostoru dokončeného objektu. Skryvka humózní vrstvy se předpokládá tl. 0,20m

4.2.6. Bourací práce

V místě napojení provizorní komunikace na komunikaci II/311 bude v nutném rozsahu rozebrán stávající chodník.

4.2.7. Zemní a výkopové práce

Výkopy v prostoru SO 183 se uvažuje v dohodnutém rozsahu pro realizaci založení opěr mostního provizoria a tělesa násypu komunikace. Stavební jámy jsou nepažené v otevřeném výkopu se svahy výkopů ve sklonu max. 1:1.

4.2.8. Zajištění stavební jámy na předmostích a v korytě v.t.

Nepředpokládá se zajištění stavební jámy. Voda v korytě bude převedena přes staveniště pomocí zatrubnění v dle 40,0 m viz SO 204.

4.2.9. Čerpání vody a zajištění vodního toku

Projektovaná poloha základové spáry se nachází pod normální hladinou v korytě vodního toku Těchonínský potok. Z daného důvodu se předpokládá nutnost realizace čerpacích jímek v prostoru dna stavební jámy za účelem snížení hladiny vody ve stavební jámě, a to alespoň po dobu realizace založení objektu. Počet a rozmístění čerpacích jímek bude upřesněn dle místních podmínek na stavbě. Za účelem snížení hladiny spodní vody

na požadovanou úroveň je možné užít i jiné vhodné řešení dle podmínek zhotovitele. Náklady na provádění čerpacích prací musí zhotovitel zahrnout do nabídkové ceny.

4.2.10. Zajištění IS

V rámci výstavby MP bude ověřena poloha vodovodu v místě kolize s opěrou. Toto vedení bude zabezpečeno. Konstrukce opěry bude uzpůsobena tak, aby nedocházelo k přetížení vodovodu. Toto bude předmětem RDS,

4.3. Založení mostu

Založení provizorního mostu je navrženo jako plošné. Pod konstrukcí základů mostu je navržena výměna podloží v kombinaci lomového kamene se štěrkodrtí v tl. cca 0,5m.

4.3.1. Úprava povrchů

Není řešeno.

4.3.2. Izolace a ochrana povrchů

Není řešeno.

4.4. Spodní stavba

Krajní opěry jako navrženy rovinanina z prefabrikovaných dílců. Poloha a umístění opěr je navrženo dle výkresové dokumentace v břehových partiích vodního toku. Opěry jsou navrženy tak aby bylo možné na ně umístit provizorní mostní objekt. Poloha je navržena s ohledem na polohu stávajícího podzemního kanalizačního vedení. Vlastní panelová rovinanina bude upravena po vytyčení stávajícího vodovodu tak aby nedošlo k jejímu přetížení a ohrožení. Konstrukce křídel je pak logicky napojena na stávající plochy.

Spodní stavba bude doplněna závěrnými zídками z hraněného řeziva, a křídly z prefabrikovaných prvků. Tyto zídky budou spojeny se spodní stavbou dle návrhu RDS dokumentace.

4.4.1. Střední podpěry

Nejsou navrženy.

4.4.2. Opěrné zdi

Nejsou navrženy.

4.4.3. Přechodové desky

Nejsou navrženy.

4.4.4. Úprava povrchů

Není řešeno.

4.4.5. Izolace a ochrana povrchů

Není řešeno.

4.4.6. Odvodnění za opěrami

Vzhledem k charakteru SO nebylo navrženo.

4.4.7. Přechodové oblasti

Přechodové oblasti mostu jsou navrženy a budou provedeny dle ČSN 73 6244 a dle VL 4 se samostatným přechodovým klínem z mezerovitého betonu **MCB-8** (dle TKP 18). Přechodové klíny budou provedeny tl. 0,27-0,68m a délky 3,2, respektive 4,0 m a přes celou šířku rubu spodní stavby. Na rubu spodní stavby na povrchu přechodových klínů budou na tloušťku podkladních vrstev vozovky provedeny betonové prahy z prostého betonu **C25/30-nXF3**.

Pro provádění přechodové oblasti jsou závazné ČSN 73 6244, ČSN 73 6133 a TKP 4. Pro výrobu, zpracování, ošetřování a zkoušení betonu platí odpovídající kapitoly ČSN EN 206.

Zásyp základů

Zásyp je navržen dle ČSN 73 6244 čl. 7.3.2. a čl. 5.1. Zásyp základů je navržen v rozsahu pouze na líci rámových stojek.

Těsnící vrstva

Na úrovni rubové drenáže za opěrami bude provedena těsnící fólie s drenážní úpravou dle požadavku ČSN 73 6244 čl. 7.3.4. a čl. 5.2. Těsnící fólie bude provedena ve sklonu 1:10 směrem k rubové drenáži.

Pod pojmem „drenážní úprava“ se rozumí ochranná a drenážní geotextíle min. 600 g/m². Těsnící fólie bude uložena do vrstvy štěrkopísku tl. 150 mm a zároveň bude obsypána i vrstvou štěrkopísku tl. 150 mm.

Zásyp za opěrou

Zásyp je navržen dle ČSN 73 6244 čl. 7.3.5. a čl. 5.4. Zásyp za opěrou je navržen na rubu konstrukce jak pod, tak nad úrovní rubové drenáže.

Je navrženo zhutnění záspy po vrstvách max 300 mm z hrubozrnné zeminy GW,GP, G-F na ID=0,85, nebo z hrubozrnné zeminy SW,SP, S-F na ID=0,9. Zde bude použita zemina vhodná a zemina podmíněčně vhodná pro stavbu zemního tělesa dle ČSN 73 61 33 do max. velikosti zrna 90 mm. Dále také možno čerpat dle ČSN 73 6244 v tabulce A.1. příloha normy A.

4.4.8. Opevnění svahů a obslužná schodiště

Není navrženo.

4.4.9. Zádlažba na konci křídla

Není navrženo.

4.5. **Nosná konstrukce**

4.5.1. Základní technický popis nosné konstrukce

Mostní provizorium je v této dokumentaci navrženo požadovaných parametrů. Jedná se o pronájem mostní konstrukce dle požadavku této PD, ČSN 73 6201, ČSN EN 1991-2 a dle ČSN EN 1090 jako EXC3.

Mostní provizorium (dočasný most) bude použito z inventáře zhotovitele dle požadavku uvedeném v této dokumentaci.

Mostní provizorium je navrženo ocelové o rozpětí 12,192 m uložené na betonové úložné prahy (nejsou součástí této PD).

Zhotovení PD mostů pro Modernizaci silnice II-311 Mladkov - Jablonné nad Orlicí

SO 183 - Přečasná dopravní opatření u mostu ev. č. 311-015A
Technická zpráva

Stupeň
DUSP+PDPS

Mostní provizorium je navrženo s tím, že průjezdný profil na mostě bude 5,25 m, což vyhovuje na šířku jízdního pruhu 3,0 m s oboustrannými odstupy 0,5 m od zádržného systému. Mostní provizorium je navrženo v modulové délce mostovkových dílců 3,048 m a jejich šířce 1,05 m.

Požadavky kladené na konstrukci dočasného mostu jsou následující:

- Mostní konstrukce bude novou konstrukcí jako dodávkou objednateli
- Šířka vozovky na mostě min. 6,3 m. Tato šířka umožní průjezd, vjezd a nájezd nákladních vozidel s návěsem z obou stran a ze všech komunikací na předpolích.
- Uspořádání dočasného mostu bude v příčném řezu dle ČSN 73 6201.
- Konstrukce mostu bude vybavena jednostranným chodníkem pro převedení pěších. Chodník (mostovka) bude opatřena i příslušenstvím (zábradlí, výplně, mostovka) dle požadavku ČSN 73 6201. Chodníky na mostě budou napojeny vhodným uspořádáním na předpolí na konstrukci násypu. Min šířka chodníku bude 1,50 m pro případný provoz pěších.
- Délka nosné konstrukce odpovídající návrhu umístění opěr mostu s délkou přemostění dle PDPS dokumentace a rozpětím polí n.k. 9,144 m. Vycházející z modulu nosné konstrukce $n \times 3,048$ m (3,05 m). Uspořádání polí bude navrženo v RDS tak, že bude dodržena délka přemostění a rozpětí dle PDPS.
- Mostovka mostní konstrukce bude ocelová. Povrch bude splňovat požadavky na protismykové vlastnosti definované TP 213 - Bezpečnostní protismykové úpravy povrchů vozovek na bezpečnostní protismykové úpravy povrchu vozovek.
- Zatížení nosné konstrukce bude doloženo dle ČSN EN 1991-2 pro danou třídu komunikace a statickým výpočtem zatížitelnosti s výše požadovanými hodnotami min. zatížitelnosti (kapitola 1.2.).
- Mostní konstrukce je navržena dle ČSN EN 1993-2 (EN 1993-2) a normami s tím souvisejícími.
- Mostní konstrukce je vyrobena dle ČSN EN 1090 (EN 1990) a normami s tím souvisejícími.
- Protikoroze ochrana ocelové nosné konstrukce bude dle TKP 19B tabulka 19B.P7 – Tabulka 1. řádek 4. (mostní provizoria, včetně spojů). V případě PKO typu III E. Je požadavek min. tloušťky 100-120 μ m.
- Mostní provizorium bude splňovat požadavky dle ČSN 73 6201 a ČSN EN 1990 na předpokládanou dobu užití mostu o 5 let na této akci.

Dle požadavku této dokumentace bude maximální dovolená rychlost na mostě 20-30 km/hod dle RDS a TP daného provizoria.

Návrh montáže bude součástí realizační dokumentace stavby. Tento návrh si musí zajistit zhotovitel mostu s ohledem na své technické možnosti a popsat v TeP.

Součástí návrhu montáže nosné konstrukce bude zejména:

- Stanovení definitivní polohy konstrukce v RDS dokumentaci navazující na PDPS.
- Stanovení základního principu montáže a demontáže (výsun, zásun, osazení pomocí těžkých jeřábů a pod.).
- Stanovení plochy pro montáž, demontáž a postavení montážních prostředků.
- Návrh úprav montážních ploch.
- Návrh montážních prostředků.
- Návrh pomocných konstrukcí pro montáž n.k.
- Podrobný popis jednotlivých operací během montáže.
- Návrh využití závěsných bodů konstrukce.

Zhotovení PD mostů pro Modernizaci silnice II-311 Mladkov - Jablonné nad Orlicí

SO 183 - Přechodné dopravní opatření u mostu ev. č. 311-015A
Technická zpráva

Stupeň
DUSP+PDPS

Pro zpracování návrhu montáže a demontáže jsou zásadní místní podmínky v místě montáže, prostorové uspořádání montážních ploch a definitivní poloha konstrukce.

Nosná konstrukce je navržena s montáží z předpolí mostu opěry 02.

4.5.2. Dopravní značení

Před mostem z obou stran je nutno osadit dopravní značky dle této dokumentace omezující rychlost na 30 km/hod (nebo dle TP provizoria).

Pokud je zatížitelnost mostního provizoria nižší, než udává ČSN 73 6222, je nutné na mostě omezovat zatížitelnost dopravními značkami. Návrh značek omezujících zatížitelnost je provedena v PDPS a bude upřesněna v RDS na základě skutečné zatížitelnosti použitého provizoria a dle požadavku PDPS. Svislé DZ budou osazeny na obou stranách na nájezdových rampách. V této dokumentaci se uvažuje nutnost osazení svislých DZ na obou předmostích omezující zatížitelnost.

Svislé dopravní značky budou provedeny jako reflexní dle TP 66 a 66 a ČSN EN 12899-1 z retroreflexního materiálu s min. třídou reflexe RA2. Dle požadavku stanovení a projednání dočasného značení, budou vybrané značky případně umístěny na žlutozeleném pozadí dle TP 65 a 66.

DZ je navrženo kombinací svislých dopravních značek DZ s patkou trvalé dopravní značky osazenou do terénu vše dle zákresu a TP 66 a TP 65. Svislé DZ bude osazeno jako trvalé s ohledem na delší dobu využití DZ.

Dopravní značení je navrženo dle TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích.

Na mostní provizorium budou dále osazeny značky omezující maximální rychlost vozidel na 30 km/h (nebo dle TP provizoria) B20a dle této dokumentace a značky omezující zatížitelnost B13+E13 a B14+B34+E5 dle skutečné zatížitelnosti mostního provizoria specifikované v RDS. Předpokládá se:

B13 – 20 tun

E13 – „Jediné vozidlo 48 tun“

B14 – 12 tun

B34 – 30 m

E5 – 20 tun

Na začátku a konci mostu budou osazeny tabulky s evidenčním číslem mostu ve smyslu ČSN 73 6220 a 73 6221.

V prostoru vjezdu a výjezdu bude provedeno na čelech nosné konstrukce dočasného mostu osazení svislého DZ v podobě značky Z9 žluté a černé pruhy na.

Součástí dodávky budou i konstrukce nesoucí toto značení a připevňující k nosné konstrukci mostu.

4.5.1. Uvedení do provozu a prohlídka

Obecně platí pro uvedení mostu do provozu stejná pravidla jako u mostů trvalého. Zde jsou uvedeny jen upřesňující požadavky. Vše je bude aktualizováno v RDS dle této dokumentace a dle TP dané dočasné mostní konstrukce.

Stav mostu se určí v souladu s ČSN 73 6221. Provozovat je možno jen mosty, jejichž stav je klasifikován alespoň jako „dobrý“ (klasifikační stupeň III).

Zhotovení PD mostů pro Modernizaci silnice II-311 Mladkov - Jablonné nad Orlicí

SO 183 - Přechodné dopravní opatření u mostu ev. č. 311-015A
Technická zpráva

Stupeň
DUSP+PDPS

4.5.2. Prohlídky mostu

Před uvedením mostu do provozu musí být provedena první hlavní prohlídka a kolaudace mostního provizoria. Ta se provede v souladu s platnými předpisy, zejména ČSN 73 6221. Tyto práce a prohlídky zajistí zhotovitel. Tyto práce budou v souladu s ČSN 73 6221.

Pro most, který je používán pro veřejný provoz po dobu delší než 1 rok, je požadován mostní list.

S ohledem na charakter konstrukce musí první hlavní prohlídka zejména zkontrolovat správnost a úplnost sestavení konstrukce. Pokyny pro provádění běžné, hlavní a mimořádné prohlídky dočasného mostu jsou uvedeny v následujících kapitolách.

Intervaly prohlídek jsou po uvedení mostu do provozu velmi krátké, postupně se částečně prodlužují. První běžnou prohlídku je nutno udělat po 14 dnech po uvedení mostu do provozu, druhou po 30 dnech po první prohlídce a dále vždy po 60 dnech po druhé prohlídce a dále dle závěrů prohlídek. Hlavní prohlídky se provádějí po 2 letech. Tyto práce a prohlídky zajistí objednatel. Tyto práce budou v souladu s ČSN 73 6221.

Kontrola a údržba mostního objektu bude provedena dle **Plánu kontroly a údržby dočasného mostu** dle požadavku RDS, dodavatele a výrobce mostní konstrukce. V případě pronájmu konstrukce bude toto zajištěno zhotovitelem. V případě předání objektu objednateli budou tyto práce zajištěny objednatel, správcem mostu. Předpokládá se, že takto bude systém kontrol, prohlídek a celé údržby realizován po celou dobu provozování mostního objektu.

PDPS předpokládá minimálně tři úrovně kontrol mostního objektu, a to jak bude upřesněno v Plánu kontroly a údržby mostu:

1 – Pravidelné sledování mostu

V intervalu min. 1x za 4 měsíce. Rozsah sledování bude předepsán v uvedené dokumentaci předložené zhotovitelem s projednáním a odsouhlasením objednatel.

2 – Pravidelná kontrola

V intervalu min 1x za 2 roky. Rozsah kontroly bude předepsán v uvedené dokumentaci předložené zhotovitelem s projednáním a odsouhlasením objednatel.

3 – Podrobná kontrola

V intervalu min. 1x za 4 roky. Rozsah kontroly bude předepsán v uvedené dokumentaci předložené zhotovitelem s projednáním a odsouhlasením objednatel.

Pravidelné sledování, kontrolu a podrobnou kontrolu budou provádět oprávnění pracovníci zhotovitele, nebo objednatel dle nastavené SOD s oprávněním k HMP a MMP ve smyslu ČSN 73 6221 a osoby proškolené dodavatelem mostní konstrukce. Zde se bude jednat o zkušené technické pracovníky, kteří mají dané oprávnění tyto práce realizovat.

4.5.3. Zatěžovací zkouška

Před provedením zatěžovací zkoušky je třeba provést první hlavní prohlídku. Dokumentace PDPS a objednatel této akce zatěžovací zkoušku **nepožaduje**.

4.5.4. Údržba mostu za provozu

Pro údržbu platí ustanovení ČSN 73 6221.

Údržba mostu bude prováděna dle Plánu kontroly a údržby mostu tak aby byl zajištěn stav nosné konstrukce pro bezpečné převedení dopravy po mostním objektu.

Vlastní údržba mostu bude provedena jejím zhotovitelem (dle případné SOD mezi objednatelem a zhotovitelem) dle plánu kontroly a údržby mostu, provozního plánu nebo dle TP provizorní konstrukce po celou dobu provozování dočasné mostní konstrukce. Takto se požaduje údržba nosné konstrukce, konstrukce vozovky na mostě dle požadavku PD PDPS, zádržného systému, vozovky a celé konstrukce objektu SO 183. Takto se předpokládá i pro konstrukci svislého a vodorovného dopravního značení a příslušenství komunikace po celou dobu provozování DIO SO 183 a celou dobu osazení dočasné mostní konstrukce.

Při zjištění jakékoliv závady (deformace nebo porušení prvku ocelové konstrukce) je nutno provést mimořádnou prohlídku. Deformované prvky konstrukce od nárazu vozidel je nutno neprodleně vyměnit. Pokud jsou prohlídkou zjištěny poruchy (trhliny) v zámcích a spojích, tak je nutno tyto prvky spojovacího materiálu vyměnit. Uvolněné šrouby ve šroubových přípojkách je nutno okamžitě dotáhnout. Chybějící pojistné matice v přípojkách je nutno okamžitě doplnit. Chybějící pojistky v přípojkách je nutno doplnit. Závady na mostovce, je nutno co nejrychleji odstranit. Poškozené prvky je nutno nahradit novými. Jakékoliv nerovnosti v jízdní dráze je nutno ihned odstranit. Rovněž tak nerovnosti v nájezdu na most je nutno ihned odstranit.

Prohlídky musí být prováděny v pravidelných předepsaných intervalech (viz. výše). Prohlídky mostů mohou provádět pouze osoby vlastníci oprávnění podle metodického pokynu Oprávnění k výkonu prohlídek mostů pozemních komunikací. Kromě toho se doporučuje, aby prohlídky prováděla osoba technicky vyškolená a obeznámená se způsoby vyhledávání únavových trhlin. Všeobecně se doporučuje vyhledávat případné únavové trhliny při přejezdu vozidel, kdy dochází k otvírání trhlin.

Za drobnou údržbu se považuje zejména pravidelné doplňování a výměna chybějících, poškozených a/nebo nadměrně opotřebovaných spojovacích dílů. Zejména je nutno dbát, aby ve styčích nechyběly závlače a pojistné kolíky apod. Správce musí mít vždy k dispozici náhradní součásti spojovacích dílů (závlače, kolíky, čepy apod.) pro případnou výměnu nebo doplnění.

Pokud se při pravidelných prohlídkách zjistí poškození protikorozní ochrany (PKO) nebo vozovky, je potřeba provést jejich alespoň provizorní ochranu, aby konstrukce zbytečně nekorodovala. Případná definitivní oprava se provede až po demontáži konstrukce.

Pokud se při prohlídkách zjistí poškození závažnější (deformace od nárazu vozidla apod.), je potřeba stav konstrukce odborně vyhodnotit na základě mimořádné prohlídky a rozhodnout, zda se provede oprava konstrukce (podle návrhu zhotovitele) nebo se bude konstrukce dále provozovat i přes poškození nebo se konstrukce úplně nebo částečně demontuje a provede se výměna poškozeného dílu.

4.5.5. Ložiska

Ložiska jsou součástí mostního provizoria dle nabídky a dodávky zhotovitele. Bude řešeno dle VTD a návrhu zhotovitele.

4.5.6. Římsy

Mostní objekt neobsahuje římsy.

4.5.7. Záchytné systémy, zábradlí

Okraje mostního provizoria budou opatřeny ocelovým zábradlím dle požadavku ČSN 73 6201.

Okraje volného prostoru chodníků na mostě budou vybaveny zábradlím nebo výplní výšky min. 1,10 m s drátěným pletivem nebo se svislou výplní dle TP 186, 258 a ČSN 73 6201. Pletivo bude doplněno i mezi konstrukcí vozovky a konstrukcí. Pletivo bude mít velikost ok max. 40/40 mm nebo bude splňovat požadavky uvedeného TP a ČSN.

Uspořádání zábradlí a záchytného systému na mostě bude dle ČSN 73 6201 pro dočasné mostní objekty. Takto bude vše řešeno s požadovaným uspořádáním šířky vozovky na mostě min. 5,25m polohou a odolností nosné konstrukce proti nárazu s případnou odstupovou vzdáleností vozovky od nosné konstrukce.

4.5.8. Mostní závěry

Dilatace mostu jsou součástí mostního provizoria dle nabídky zhotovitele. Takto bude provedeno nad opěrou 01 a 02.

Dilatační závěry, krycí plechy atp. budou uspořádány tak, že mezi závěrnou zídou spodní stavby opěr a nosnou konstrukcí provizoria nebude volná mezera. Dilatační závěry, plechy atp. budou uspořádány tak, že správce komunikace bude moci na mostním objektu realizovat zimní údržbu.

4.5.9. Vozovka na mostě

Vozovka na mostě je součástí mostního provizoria. Mostovka dočasného mostu bude ocelová, a to u konstrukce vozovky ale i chodníku na mostě.

Povrch bude splňovat požadavky na protismykové vlastnosti definované TP 213 - Bezpečnostní protismykové úpravy povrchů vozovek na bezpečnostní protismykové úpravy povrchu vozovek.

Tato skladba bude schválena v souladu s touto PD.

4.5.10. Odvodnění mostu

Odvodnění mostu je řešeno mezerami mezi panelovými dílci.

4.6. Další součásti stavebního objektu

4.6.1. Návrh komunikace

Návrhové charakteristiky komunikace byly převzaty z dokumentace „Zlepšení dostupnosti turistických atraktivit oblasti masivu Sněžníka, aktivita „Modernizace silnice II/311 Mladkov – Jablonné n. Orlicí“

4.6.2. Zemní těleso na předmostích

Svahy silničního tělesa budou sklony shodnými se stávajícím stavem, tedy cca 1:2.

Pod zemní plání v tloušťce 0,5m bude použit materiál vhodný pro aktivní zónu. Úprava násypu tělesa komunikace je navržena z vhodného nesoudržného materiálu, který je hutněn na $I_d=0,8 - 0,9$ nebo $D=100\%$ P.S. po vrstvách 300 mm tlustých.

Krajnice budou provedeny z R-mat v tl. 0,15m.

Svahy, které nebudou odlážděny budou ohumusovány zeminou tl. 150mm a osety. Zemní těleso bude upraveno do sklonu pláň 3,0 %.

Zhotovení PD mostů pro Modernizaci silnice II-311 Mladkov - Jablonné nad Orlicí

SO 183 - Přechodné dopravní opatření u mostu ev. č. 311-015A
Technická zpráva

Stupeň
DUSP+PDPS

K odvodnění povrchu komunikace bude sloužit stávající odvodňovací systém komunikace.

4.6.3. Vozovky na předmostích

Dočasná vozovka komunikace je navržena v kompletní konstrukční skladbě.

Konstrukce vozovky komunikace na předmostích:

•	Obrusná vrstva	asfaltový beton - ACO 16+ dle ČSN EN 13108-1	60 mm
•	Spojovací postřik	kationaktivní emulze - PS-EM dle ČSN 73 6129	0,40 kg/m ²
•	Ložná vrstva	asfaltový beton - ACL 22S dle ČSN EN 13108-1	100 mm
•	Spojovací postřik	kationaktivní emulze - PS-EM dle ČSN 73 6129	0,40 kg/m ²
•	Infiltrační postřik	kationaktivní emulze - PI-EM dle ČSN 73 6129	0,5 kg/m ²
•	Podkladní vrstva	Směs stmelená cementem SC C8/10 ČSN en 14227-1	150 mm
•	Podkladní vrstva	šterkodrt - ŠD B	150 mm
Edef=45 MPa			

Celkem

460 mm

V místech napojení úpravy krytu komunikace na stávající komunikaci a v místech pracovních spár bude provedeno prořiznutí konstrukce vozovky se zalitím asfaltovou modifikovanou zálivkou šířky 20 mm. Těsnící zálivka je navržena dle TKP 21. Tab. č.1.

Úprava spar je navržena těsněním zálivkovou hmotou z modifikovaného asfaltu s dlouhodobou funkcí a trvalou soudržností, které jsou slučitelné se všemi izolačními systémy a materiály v jejich styku. Kvalitativní požadavky na zálivkové hmoty jsou stanoveny v ČSN EN 14188-1 s tím, že těsnění se použije zálivka za horka typu N2 a pro exponované spáry N1. Zásady jsou navrženy v ČSN 73 6242 a to kapitole 7.

Povrchové odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem povrchu vozovky mimo zpevněné plochy.

Odvodnění zemní pláně je zajištěno sklonem 2,50 % na povrch silničního násypu.

Zemní těleso bude rozšířeno pro převedení provizorní stezky pro pěší š. min 1,5 m. povrch bude ze šterkodrti tl. minimálně 150 mm.

4.6.4. Úpravy koryta

Koryto bude upraveno v rámci SO 204. Zbylé plochy budou uvedeny do původního stavu.

4.6.5. Zemní těleso

Návrhový modul pružnosti podloží pod nájezdovými rampami a v prostoru pod násypem komunikace se uvažuje v hodnotách min. 30 MPa. Návrhový pod konstrukcí vozovky je min. 45 MPa. Zde je nutné vycházet z TP 170.

V případě, že zemní plán, nebo stávající podkladní vrstvy vozovky, nebude možné zhutnit na předepsanou hodnotu Edef 30 MPa, bude nutné nezhutnitelné vrstvy odtěžit a provést podsyp ze šterkodrti se zhutněním bez vibrace min. tl. 300-600 mm.

V průběhu rekonstrukce ploch komunikace (vozovka) bude nutné provést průkazní zkoušky zhutnitelnosti zemní pláně, případně podkladů vozovky a dokladovat jejich výsledky ve srovnání s ČSN 72 1006 a dle TKP 1-31.

Úprava násypu tělesa komunikace je navržena z vhodného nesoudržného materiálu a je hutněn na $I_d=0,8 - 0,9$ či $D=100\%$ P.S. po vrstvách 300 mm tlustých.

Násyp je navržen z vhodné zeminy pro násyp dle ČSN 73 6133 a provede se tak, jak je zakresleno ve výkresové dokumentaci. Hutnění bude provedeno po vrstvách 300mm.

4.6.6. Zábradlí

Vzhledem ke skutečnosti, že se provizorní stezka pro pěší bude nacházet na násypu podél vodního toku, bude na její okraj osazeno dvoumadlové zábradlí z inventáře zhotovitele, nebo mobilním oplocením.

4.6.7. Svodidla na předmostích

Vodící stěny jsou navrženy jako dočasná svodidla dle TP 159 s třídou zadržení min. T3 a výšky min. 0,80m. Zde se preferují betonová svodidla s danou třídou zadržení H2 dle TP 114 s výškou 0,80m a šířkou 0,60m. Délka betonových prvků svodidel je navržena dle výkresové části dokumentace. Svodidla jsou navržena dle kladečského schéma zakresleného v půdoryse mostu.

4.6.8. Úpravy ploch v blízkosti mostu

Všechny dotčené plochy budou po stavbě uvedeny do původního stavu.

4.7. Požadované podmínky a měření sedání (měření a monitoring)

4.7.1. Požadavky na kontrolu založení a základové spáry

Sledování základové spáry se nepožaduje.

Požaduje se, aby byly mikropiloty vetknuty ve vrstvě téměř zdravého podloží třídy R3 a aby se kořen nacházel v štěrcích, respektive v navětralých rulách na délku minimálně 4,0 m. Během vrtných prací musí být průběžně sledována geologická skladba základové půdy odborným pracovníkem – geotechnickým dozorem investora, který zdokumentuje zastižený geologický profil a provede srovnání s předpoklady návrhu mikropilot.

4.7.2. Moduly pružnosti betonu nosné konstrukce

Uvažuje se běžně dle TKP 18, ČSN EN 206 a dle ČSN EN 1992-1, 1992-2. Zvláštní požadavky zde nejsou kladeny.

4.7.3. Požadavky na mikrosítě

S ohledem na nenáročnost konstrukce se nepožaduje zřízení bodů mikrosítě. Pro vytyčovací práce, ověřovací a kontrolní měření bude zřízena pouze primární vytyčovací síť dle TKP 1.

4.7.4. Geodetické sledování mostu během výstavby

Geodetické sledování mostu během výstavby se nepožaduje.

4.7.5. Sledování výškového přetvoření mostu po dokončení mostu

Není požadováno.

4.8. Požadované zatěžovací zkoušky

Není požadováno.

5. VÝSTAVBA MOSTU

5.1. Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby

V tomto stupni projektové dokumentace je navržen obecný postup a technologie výstavby. Lze předpokládat, že zhotovitel stavby v rámci RDS navrhne jiný postup výstavby s ohledem na svoje vybavení a možnosti. V tomto stupni projektové dokumentace se předpokládá výstavba nosné konstrukce na pevné skruži.

5.2. Související (dotčené) objekty stavby

Se stavebním objektem SO 183 souvisejí tyto stavební objekty:

SO 203 – Most ev. č. 311-14
SO 204 – Most ev. č. 311-15A
SO 205 – Most ev. č. 311-16
SO 206 – Most ev. č. 311-17
SO 207 – Most ev. č. 311-19
SO 182 – Provizorní zahloubení podjezdu
SO 183 – DIO pro most ev. č. 311-15A

A dále související akce „Zlepšení dostupnosti turistických atraktivit oblasti masivu Sněžníka, aktivita „Modernizace silnice II/311 Mladkov – Jablonné n. Orlicí“.

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

5.3.1. Přehled stávajících inženýrských sítí v blízkosti stavebního objektu

V prostoru zájmového území se dle vyjádření jednotlivých správců nacházejí stávající inženýrské sítě:

- Sdělovací vedení IBIS PC s.r.o.
- Sdělovací vedení ALBERON LETOHRAD s.r.o.
- Nadzemní vedení NN – ČEZ distribuce a.s.
- Vedení střednětlakého plynovodu GASNet a.s.
- Vedení vodovodu VAK Jablonné nad Orlicí
- Vedení VO obec Těchonín

Součástí projektové dokumentace „Dokladová část“ jsou vyjádření o existenci sítí jednotlivých správců. Součástí vyjádření je i specifikace ochranných pásem sítí a požadavky na případné činnosti v ochranném pásmu. Zhotovitel bude postupovat dle požadavků správců sítí. Při činnostech prováděných v blízkosti nadzemních vedení je nutné dodržet vzdálenosti dané ČSN EN 50110-1 ed. 2, viz vyjádření jednotlivých správců.

5.3.2. Další ochranná pásma zasažená stavebním objektem

Přehled základních možných ochranných pásem:
Viz SO 204

5.3.3. Omezení provozu na komunikaci II/311

Více viz výše a SO 204

6. PODKLADY PRO ZHOTOVENÍ STAVBY

Provedení novostavby mostního objektu je nutné provést v souladu s projektovou dokumentací DUSP upřesněnou o dokumentaci RDS. **Tato dokumentace v tomto stupni DUSP+PDPS přímo neslouží jako podklad pro výstavbu objektu. Tomu účelu bude vypracována RDS dokumentace!**

Případné změny oproti projektové dokumentaci je nutné konzultovat s projektantem. Požaduje se, aby zhotovitel před zahájením prací aktualizoval navrhovaný harmonogram stavebních prací, postup výstavby a tedy i statický výpočet.

Před stavbou bude vypracovaný návrh plánu BOZP ve smyslu zákona č.309/2006 Sb. Návrh plánu BOZP je neoddělitelnou součástí projektové dokumentace. Dodržování Plánu BOZP bude při realizaci stavby sledovat koordinátor BOZP, jmenovaný ve smyslu zákona č. 309/2006 Sb.

Zhotovitel zajistí vypracování výrobní a montážní dokumentace jednotlivých výrobků, TeP a TePř dodavatele pro příslušné práce v případech, kde je to dle příslušných TKP požadováno. Tyto dokumenty předloží ke schválení dle příslušných kapitol TKP.

Před zahájením zemních prací je nutné požádat správce podzemních vedení o jejich vytyčení. Práce v blízkosti těchto inženýrských sítí musí probíhat dle podmínek vyjádřených správci a majitelů sítí a dle ČSN 73 6005.



Ve Vysokém Mýtě 06/2024

Ing. Jan Pidima