

| | | | |
|----------------|-------------------------------------|--|---------------------------------------|
| Investor: | |  Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o. Koterovská 162, 326 00 Plzeň IČ: 72053119 | |
| Vypracoval: | Zodpovědný projektant: | Technická kontrola: | Schválil: |
| VÁCLAV VLČEK | VÁCLAV VLČEK | ING. MAREK HNOJSKÝ | ING. JIŘÍ FUKS |
| Podpis: | Podpis: | Podpis: | Podpis: |
| Název stavby: | OPRAVA MOSTU EV.Č.171-010, NEMILKOV | | Datum: |
| | | | XI.23 |
| Název objektu: | | | Stupeň PD ZJEDNODUŠENÁ PDPS |
| Název přílohy: | Technická zpráva | | Číslo soupravy Číslo přílohy 01 |

Obsah

| | |
|--|---|
| 1. Technická zpráva | 3 |
| 1.1. Identifikační údaje mostu | 3 |
| a) stavba a objekt číslo, | 3 |
| b) název mostu, | 3 |
| c) evidenční číslo mostu, | 3 |
| d) katastrální území, obec, kraj, | 3 |
| e) pozemní komunikace - návrhová kategorie nebo typ příčného uspořádání místní komunikace, evidenční číslo, | 3 |
| f) bod křížení - všechna křížení na délce mostu, | 3 |
| g) staničení začátku úpravy, všechny podpěry, křížení a konec úpravy, | 3 |
| h) staničení přemostované překážky - plavební km, drážní km, km pozemní komunikace apod., . | 3 |
| i) úhel křížení - všech překážek | 3 |
| j) volná výška - podjezdu, podchodu, plavební výška. | 3 |
| 1.2. Základní údaje o mostu..... | 4 |
| a) charakteristika mostu, | 4 |
| Stávající stav | 4 |
| Stav po rekonstrukci..... | 4 |
| 1.3. Zdůvodnění stavby mostu a jeho umístění..... | 5 |
| a) návaznost projektové dokumentace mostního objektu na předchozí dokumentaci, účel mostu a požadavky - podklady na jeho řešení, | 5 |
| b) charakter přemostované překážky - převáděné komunikace, drážního tělesa, vodního díla apod., | 5 |
| c) územní podmínky, | 5 |
| d) geotechnické podmínky. | 5 |
| 1.4. Technické řešení mostu | 5 |
| 1.4.1. Stávající stav..... | 5 |
| a) Popis konstrukce mostu | 5 |
| b) Nosná konstrukce | 5 |
| c) Spodní stavba a založení | 5 |
| d) Vybavení mostu | 5 |
| 1.4.2. Oprava mostu | 6 |
| a) Bourací práce | 6 |
| b) Povrchový dilatační závěr – OP2 (Petrovice) | 7 |
| c) Podpovrchový dilatační závěr – OP1 (Nemilkov) | 8 |
| d) Obrusná vrstva a zálivky | 8 |

| | |
|--|----|
| e) Sanace říms | 9 |
| f) Očištění povrchu betonu | 9 |
| g) požadované podmínky a měření sedání a průhybů (měření a monitoring), | 9 |
| h) požadované zatěžovací zkoušky. | 9 |
| 1.5. Průběh opravy..... | 9 |
| a) postup a technologie opravy mostu, | 9 |
| b) specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby - přístupy, příklady elektrické energie, skladovací plochy, montážní a pomocné konstrukce apod., | 10 |
| c) související (dotčené) objekty stavby, | 10 |
| d) vztah k území - inženýrské sítě, ochranná pásma, omezení provozu apod..... | 10 |
| 1.6. Přehled provedených výpočtů a konstatování rozhodujících dimenzí a průřezů..... | 10 |
| a) vytyčovací údaje,..... | 10 |
| b) prostorové uspořádání a geometrie mostu, | 10 |
| c) statický výpočet základů, spodní stavby, nosné konstrukce, | 10 |
| d) hydrotechnické výpočty..... | 10 |
| 1.7. Řešení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace | 10 |

Zpracováno dle:

Vyhláška č. 251 ze dne 24. října 2018, kterou se mění vyhláška č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb

1. Technická zpráva

1.1. Identifikační údaje mostu

a) stavba a objekt číslo,

OPRAVA MOSTU EV.Č.171-010, NEMILKOV

b) název mostu,

MOST PŘES OSTRUŽNOU NEMILKOV

c) evidenční číslo mostu,

171-010

d) katastrální území, obec, kraj,

kraj: Plzeňský

k.ú.: Velhartice

obec: extravilán

e) pozemní komunikace - návrhová kategorie nebo typ příčného uspořádání místní komunikace, evidenční číslo,

silnice II/171

f) bod křížení - všechna křížení na délce mostu,

Potok Ostružná

g) staničení začátku úpravy, všechny podpěry, křížení a konec úpravy,

18,611 km silnice II/171

h) staničení přemostované překážky - plavební km, drážní km, km pozemní komunikace apod.,
neuvedeno

i) úhel křížení - všech překážek

94,41g

j) volná výška - podjezdu, podchodu, plavební výška.

neuvedeno

1.2. Základní údaje o mostu

a) charakteristika mostu,

WGS84: 49.260396N, 13.371224E

Stávající stav

| | |
|--------------------------------|--|
| Charakteristika mostu: | Jedná se o trvalý silniční mostní objekt o jednom poli s prefabrikovanou předpjatou konstrukcí z nosníků VSTI 2000 délky 16,6m a spřaženou železobetonovou deskou. Založení je plošné na železobetonových opěrách. |
| Délka přemostění: | 15,00 m |
| Délka mostu: | 29,70 m |
| Délka nosné konstrukce: | 16,60 m |
| Rozpětí pole: | 15,00 m |
| Šikmost mostu: | 94,41 g |
| Volná šířka mostu: | 7,50 m |
| Šířka průjezdního prostoru: | 7,50 m |
| Šířka průchozího prostoru: | - m |
| Šířka mostu: | 9,30 m |
| Výška mostu nad terénem: | 3,11 m |
| Stavební výška: | 1,00 m |
| Plocha nosné konstrukce mostu: | 154,38 m ² |
| Zatížitelnost mostu: | Vn=32,0 t, Vr=80,0 t, Ve=196 t |

Stav po rekonstrukci

| | |
|--------------------------------|--|
| Charakteristika mostu: | Jedná se o trvalý silniční mostní objekt o jednom poli s prefabrikovanou předpjatou konstrukcí z nosníků VSTI 2000 délky 16,6m a spřaženou železobetonovou deskou. Založení je plošné na železobetonových opěrách. |
| Délka přemostění: | 15,00 m |
| Délka mostu: | 29,70 m |
| Délka nosné konstrukce: | 16,60 m |
| Rozpětí pole: | 15,00 m |
| Šikmost mostu: | 94,41 g |
| Volná šířka mostu: | 7,50 m |
| Šířka průjezdního prostoru: | 7,50 m |
| Šířka průchozího prostoru: | - m |
| Šířka mostu: | 9,30 m |
| Výška mostu nad terénem: | 3,11 m |
| Stavební výška: | 1,00 m |
| Plocha nosné konstrukce mostu: | 154,38 m ² |
| Zatížitelnost mostu: | Vn=32,0 t, Vr=80,0 t, Ve=196 t |

1.3. Zdůvodnění stavby mostu a jeho umístění

a) návaznost projektové dokumentace mostního objektu na předchozí dokumentaci, účel mostu a požadavky - podklady na jeho řešení,

Na základě současného stavu mostu a doporučení BMP byl stanoven rozsah nutných provozních oprav pro prodloužení životnosti konstrukce mostu – výměna dilatačních závěrů a sanace římsy.

b) charakter přemostřované překážky - převáděné komunikace, drážního tělesa, vodního díla apod.,

Potok Ostružná.

c) územní podmínky,

Most převádí silnici II/171 (Petrovice-Běšiny) přes trvalou vodoteč – potok Ostružná. Most se nachází v extravilánu poblíž obce Nemilkov. Silnice je na mostě v přímé, vozovka na mostě má střežovitý sklon 2,5%. Niveleta na mostě je převážně v zakružovacím oblouku $R=1500\text{m}$, sklon 1,24% klesá ve směru na Nemilkov (Běšiny). V bezprostřední blízkosti mostu se nenachází žádná zástavba ani žádné objekty nejsou v přímém kontaktu. Inženýrské sítě se na mostě nenacházejí a nebudou zasaženy stavbou

d) geotechnické podmínky.

Geotechnické podmínky nebyly v rámci projektu rekonstrukce mostu ověřovány. Stávající konstrukce nevykazuje poruchy způsobené nedostatečnou únosností podzákladí. Základové konstrukce nebudou rekonstrukcí mostu přitěžovány.

1.4. Technické řešení mostu

1.4.1. Stávající stav

a) Popis konstrukce mostu

Trvalý silniční most na silniční komunikaci o jednom s prefabrikovanou předpjatou nosnou konstrukcí z nosníků VSTI 2000 délky 16,00m a železobetonovou spřaženou deskou, plošně založený na železobetonových opěrách, šikmý, s normovanou zatížitelností.

b) Nosná konstrukce

Předpjaté prefabrikované nosníky typu VSTI délky 16,60m s výškou 0,67m, celkem 8ks. Nosníky jsou spřaženy železobetonovou deskou. Výška spřažené desky v ose mostu je 200mm, šířka nosné konstrukce je 8,90m. U obou okrajů je proveden protispád ve sklonu 4%. Každý nosník je uložen na opěrách na elastomerovém ložisku.

c) Spodní stavba a založení

Založení je provedeno plošně na železobetonových masivních opěrách, na kterých jsou provedeny úložné prahy výšky 0,80m a železobetonové bloky pod ložiska. Závěrné zídky mají tloušťku 0,35m. Zavešená mostní křídla mají základ společný s opěrou.

d) Vybavení mostu

Římsy: železobetonové monolitické části betonované do lícních prefabrikátů, kotvených do monolitické části nosné konstrukce.

Izolace: stěrková izolace Master Seal 599 s výztužnou vložkou, ochrana izolace z ABS tl.50mm

Ložiska: 2+8 ks elastomerových ložisek EL 5 velikosti 200x250mm, výšky 39mm. Nad OP1 jedno pevné ložisko FE 300/1, nad OP2 jedno vodící ložisko typu FU 300/A.

Dilatace: Nad oběma opěrami jsou elastické mostní závěry, nad OP1 šířky 100mm, nad OP2 šířky 400mm. Oba dilatační závěry vykazují netěsnost.

Zábradelní svodidlo: Na obou římsách je osazeno zábradelní svodidlo se svislou výplní

Vozovka: ABS II I tl.50mm

Odvodnění: Po obou stranách mostu jsou osazeny za OP1 mostní odvodňovače se svody procházejícími deskou NK do prostoru pod mostem. Mezi 1 a 2 nosníkem jsou umístěny odvodňovací trubičky izolace profilu 50mm (5ks)

1.4.2. Oprava mostu

Rozsah stavební údržby mostu byl stanoven na základě současného stavu, požadavků správce mostu a výsledků technické prohlídky zpracovatelem dokumentace. Oprava mostu je navržena v následujícím rozsahu: výměna ohrusné vrstvy, demontáž stávajících nevyhovujících dilatačních závěrů a montáž nových funkčních dilatačních závěrů.

a) Bourací práce

Nad oběma dilatačními závěry budou demontovány svodnice zábradelního svodidla. Následně bude provedeno odbourání dobetonovaných bloků římsy nad stávajícími dilatačními závěry. Pro umístění nově navržených dilatačních závěrů bude provedeno další odbourání říms, a to na OP1 (směr Nemilkov) šířky 500mm – 250mm od osy dilatace na každou stranu. Na OP2 (směr Petrovice) šířky 950mm – 475mm od osy dilatace na každou stranu. Před ubouráním bude proveden na povrchu řez diamantovou technikou tak, aby nedocházelo k poškození okolních částí římsy. V okolí patek zábradelního svodidla bude bouráno obezřetně tak, aby zůstala římsa pod patkami včetně kotvení patek v plném rozsahu zachována (bude zde tedy šířka lokálně upravena). Zároveň bude postupováno obezřetně i s ohledem na izolaci pod římsou, která zůstane na krajích kapes zachována pro napojení nové izolace.

Stávající elastické dilatační závěry budou odstraněny v plném rozsahu a to až na úroveň stávající nosné konstrukce.

Ohrusná vrstva bude zaříznuta a odbourána ve vzdálenosti 350mm od osy dilatace na obě strany na OP1, resp. 600mm na obě strany na OP2.

Na opěře 1 (směr Nemilkov) bude následně vybourána kapsa pro budoucí uložení nového podpovrchového závěru v šíři 300mm (150mm od osy dilatace na stranu nosné konstrukce a 150mm na stranu závěrné zdi. Hloubka kapsy bude min.40mm. Zároveň bude na obě strany od kapsy šetrně očištěna stávající izolace od ochrany izolace (ABS) v šíři min.100mm pro budoucí napojení izolace nové. Pokud se nepodaří najít zdravou izolaci pro napojení, budou práce pozastaveny a další postup řešen s TDS. Tato úprava bude provedena na celou šíři nosné konstrukce až k lícovému prefabrikátu římsy.

Na opěře 2 (směr Petrovice) bude následně vybourána kapsa pro budoucí uložení nového povrchového závěru v šíři cca 750mm (375mm od hrany dilatace na stranu nosné konstrukce a 375mm na stranu závěrné zdi. Hloubka kapsy bude min.33mm. Zároveň bude na obě strany od kapsy šetrně očištěna stávající izolace od ochrany izolace (LA) v šíři min.100mm pro budoucí napojení izolace nové. Pokud se nepodaří najít zdravou izolaci pro napojení, budou práce pozastaveny a další postup řešen s TDS. Tato úprava bude provedena na celou šíři nosné konstrukce až k lícovému prefabrikátu římsy.

Bourací práce musí být prováděny ručními bouracími prostředky velmi obezřetně, aby nedošlo k případnému porušení okolní výztuže a betonů. Před zahájením bude tvar kapes vyříznut diamantovou technikou, aby nedocházelo k odlamování konstrukce. V profilu římsy bude bourání prováděno tak, aby nedošlo k porušení kotvení stávajících patek svodidlových sloupků.

b) Povrchový dilatační závěr – OP2 (Petrovice)

b.1 - Do takto vybourané kapsy (dle bodu „a“) bude uložen nový lamelový povrchový dilatační závěr s jednoduchým těsněním (např. Cirmon). Součástí realizace je i zhotovení VTD (výrobní dokumentace), která upřesní tvar dilatačního závěru na základě zaměření skutečné vodící přímky a sondy tloušťky vozovky. Předpokládané dilatační pohyby při +10°C (počítáno vč. 30% rezervy) jsou +7/-8 mm.

Po ukotvení a dobetonování nového dilatačního závěru bude provedeno izolační souvrství respektující požadavky TKP kap.21 s napojením na stávající izolaci nosné konstrukce min. 100mm, včetně následného doplnění ochrany z litého asfaltu. Dle dostupných podkladů je stávající izolace provedena jako stěrková z materiálu MasterSeal 599. Pro napojení bude použito stejného materiálu, případně obdobný doporučený výrobcem a schválený Zadavatelem. Jako sekundární pak bude položena izolace z asfaltových izolačních pásů splňujících požadavky TKP kap.21. Tento dilatační závěr bude osazen na celou šíři nosné konstrukce až k lícům prefabrikátů říms. Tyto prefabrikáty budou na místě upraveny (odříznuty), aby bylo možno vyvést těsnicí profil dilatace.

Následně bude provedeno dobetonování římsy z betonu C 30/37 XF4 vyztuženého dvěma vrstvami káři sítě 100/100 pr.8mm. K původní římse bude dobetonávka sprážena pomocí vlepených trnů pr.10mm. Ve styku s původní římsou bude provedena pracovní spára dle detailu VL4- 402.22 varianta 1 (řez diamantovou pilou) včetně těsnění.

b.2 - V případě, že dno vybourané kapsy bude vykazovat výrazné poruchy a degradaci (posoudí TDS), bude provedeno odbourání další úrovně ve stávajících čelech nosné konstrukce, resp. závěrné zdi š.650mm a výšky 190mm pro nové zesilující lůžko pro osazení nového dilatačního závěru. Po tomto vybourání budou do vyvrtaných otvorů vlepeny kotvy z betonářské výztuže pr.10mm dl.500mm do hloubky min.150mm ve vzdálenosti cca 500mm. Následně bude kapsa vyplněna vysokopevnostní expanzní hmotou na bázi cementu či polymeru (bude detailně řešeno v TePř). Do vyplněné kapsy bude pomocí vloženého bednění připravena další, menší kapsa na povrchu, š. 750mm a hloubky 30mm. Následně bude postupováno shodně s bodem „b.1“.

b.3 – Požadavky na použitý povrchový mostní dilatační závěr:

- Výroba a montáž mostního dilatačního závěru se bude řídit TKP kap.23 a TP86
- Mostní závěr musí vlastnit platný certifikát výrobku, stavebně technické osvědčení, protokol o výsledku certifikace výrobku a zprávu o dohledu nad certifikovaným výrobkem, pokud je certifikát starší jak 1 rok nebo ETA.
- Musí splňovat požadavky FLM1 EJ – zkoušky a výpočty - ETAG 032 / EAD na kategorii životnosti 4–50 let a kategorii zatížení 1 – 2mil cyklů za rok, bez vyloučení těžkého provozu
- Součástí žádosti o odsouhlasení MZ musí být plán a požadavky údržby s deklarací životnosti jednotlivých komponentů na základě provedených a doložených zkoušek.
- Mostní závěr musí být před jeho osazením odsouhlasen Objednatelem.
- Mostní závěr musí mít elektrický izolační odpor min. 5kΩ, dodavatel MZ předloží protokol o měření odporu, z již prováděné akce.
- Mostní závěr bude vyroben a osazen po polovinách s jedním montážním stykem, těsnicí profil bude osazen v celku.
- Těsnicí profil musí splňovat požadavky TP86, použitý materiál musí splňovat požadavky TP86, kap. 4.1.2. a 8.2.6. TP86 část „elastomerní prvky pro těsnění“). Při dílenské přejímce výrobce/dodavatel doloží protokol o kontrolní zkoušce nebo 3.1 atest v rozsahu sledovaných vlastností uvedených v tabulce 8.2, čl. 8.3.8 TP86, s vyhodnocením požadovaných parametrů vůči průkazní zkoušce a parametrům stanovených v čl. 8.2.6 TP86
- Těsnicí profily nesmí přicházet při provozu do styku s koly dopravních prostředků.
- Těsnicí profil musí být vyměnitelný při rozevření jedné spáry min. 30 mm (při teplotě ca. 10 °). Výrobce prokáže demontovatelnost těsnicího profilu při daném rozevření spáry a na vyžádání správce stavby předvede demontáž.
- Těsnicí profil nesmí být připevněn pomocí šroubů, lepidla, drátů, nýtů, přítlačných lišt nebo jiných doplňkových upevňovacích zařízení.

- Třída provedení dle ČSN EN 1090 – 2+A1 pro ocelovou konstrukci mostního závěru musí být EXC3.
- Mostní závěr musí být konstrukčně uzpůsoben tak, aby minimální šířka profilu pro natavení hydroizolace byla 100mm.
- Pro zajištění velmi vysoké životnosti a mechanické odolnosti budou použity speciální
- kombinované tzv. hybridní ocelové profily (s tělem z konstrukční oceli a hlavou z nerezové min. kvality 1.4401).

c) Podpovrchový dilatační závěr – OP1 (Nemilkov)

c.1 - Do takto vybourané kapsy (dle bodu „a“) bude ukotven nový podpovrchový závěr (např. TENSA RAIL TYP VBU30) s elastomerovým profilem včetně stabilizačního plechu. Předpokládané dilatační pohyby (pevné ložisko) jsou +/-0mm.

Před samotným osazením nového DZ bude nutno jeho lůžko upravit zbroušením a vyrovnaním vrstvou z vysokopevnostní expanzní hmotou na bázi cementu či polymeru (bude detailně řešeno v TePř). Závěr bude ukotven pomocí lepených kotev M10 z nerezové oceli délky min.100mm přes vrstvu tekuté izolace. Po ukotvení bude zbytek prostoru kapsy vyplněn hmotou typu EMZ s výplní z kameniva 8/11. Na povrchu nové konstrukce včetně vyplněné kapsy bude následně provedena izolace proti vodě ve skladbě pečetiví vrstva (bude zvolen kompatibilní materiál s MasterSeal 599) + zdvojená NAIP se zvýšenou průtažností s minimální délkou napojení na stávající izolaci 100mm. Na izolaci bude provedena ochrana z litého asfaltu. Ve vozovce bude v ose dilatačního závěru proříznuta spára ve vrstvě ochrany izolace z LA a následně i v obrusné vrstvě. Uvedená konstrukce bude provedena v celé šíři komunikace, tzn. od obruby k obrubě. Pro zajištění odvodu vody z mostu bude v prostoru podél říms v úrovni litého asfaltu proveden odvodňovací proužek z drenážního plastbetonu, který bude vyústěn za závěrnou zeď.

V profilu římsy bude provedeno dobetonování monolitické římsy z betonu C 30/37 XF4 vyztuženého dvěma vrstvami kari sítě 100/100 pr.8mm. Původní obruba zpět vkládaná již nebude a bude provedena monoliticky. K původní římse bude dobetonávka spřažena pomocí vlepených trnů pr.10mm. Ve styku s původní římsou bude provedena ze strany křídla mostu pracovní spára dle detailu VL4- 402.22 varianta 1 (řez diamantovou pilou) včetně těsnění. Ze strany nosné konstrukce bude provedena dilatační spára vložení extrudovaného polystyrenu tl.20mm a následným utěsněním polyuretanovým tmelem.

c.2 - V případě, že dno vybourané kapsy bude vykazovat výrazné poruchy a degradaci (posoudí TDS), bude provedeno odbourání další úrovně ve stávajících čelech nosné konstrukce, resp. závěrné zdi š.265mm a výšky 190mm pro nové zesilující lůžko pro osazení nového dilatačního závěru. Po tomto vybourání budou do vyvrtaných otvorů vlepeny kotvy z betonářské výztuže pr.10mm dl.500mm do hloubky min.150mm ve vzdálenosti cca 500mm. Následně bude kapsa vyplněna vysokopevnostní expanzní hmotou na bázi cementu či polymeru (bude detailně řešeno v TePř). Do vyplněné kapsy bude pomocí vloženého bednění připravena další, menší kapsa na povrchu, š. 300mm a hloubky 40mm. Následně bude postupováno shodně s bodem „c.1“.

d) Obrusná vrstva a zálivky

Po dokončení montáže nových dilatačních závěrů, napojení izolace a nové ochrany izolace bude položena nová obrusná vrstva z litého asfaltu MA IV v konstantní tloušťce 40mm. Před pokládkou bude ještě provedena pokládka nové ochrany izolace v místě nových dilatačních závěrů z taktéž z litého asfaltu MA IV.

Součástí prací je provedení asfaltových zálivek v místě napojení na stávající vozovku, podél ocelových profilů nového povrchového dilatačního závěru, v ose nového podpovrchového závěru, podél obrub říms.

e) Sanace říms

Stávající povrch říms vykazuje poruchy a počínající degradaci.

Levá římsa (směr Petrovice) na mostě bude otryskána tlakovou vodou, bude provedeno očištění a odbourání uvolněných částí betonu a následně bude provedena lokální sanace tl.do 20mm. Celý povrch bude uzavřen ochranným nátěrem typu S9 a to od obruby až po lícni prefabrikát. Součástí sanace římsy bude i kompletní obnova těsnění pracovních a dilatačních spár v římse včetně těsnění mezi obrubou a monolitickou částí a mezi lícním prefabrikátem a monolitickou částí. Pro nové těsnění bude použit polyuretanový tmel nebo asfaltová zálivka.

Pravá římsa na mostě a římsy na všech čtyřech křídlech budou očištěny od vegetace otryskáním tlakovou vodou a následně bude povrch opatřen ochranným nátěrem typu S1. I na těchto římsách bude provedena kompletní obnova těsnění pracovních a dilatačních spár dle výše uvedeného postupu.

Materiály ochranných nátěrů budou schváleny TDS a Zadavatelem.

f) Očištění povrchu betonu

Na povrchu úložných prahů a boků NK jsou znatelné výluhy a nečistoty po zatékání stávajícími netěsnými dilatačními závěry. V rámci oprav budou tyto plochy kompletně očištěny otryskáním tlakovou vodou, případně jemným obroušením tak, aby nebyl porušen celistvý povrch betonu.

g) požadované podmínky a měření sedání a průhybů (měření a monitoring),

Nejsou požadavky.

h) požadované zatěžovací zkoušky.

Nejsou požadovány.

1.5. Průběh opravy

a) postup a technologie opravy mostu,

Stavební práce budou probíhat po polovinách.

Postup hlavních prací:

- DIO 1.etapa
- Vybourání části říms, stávajících MDZ a kapes pro nové MDZ
- Sanace říms
- Montáž MDZ
- Dobetonování říms
- Nové vozovkové vrstvy
- DIO 2.etapa
- Vybourání části říms, stávajících MDZ a kapes pro nové MDZ
- Sanace říms
- Montáž MDZ
- Dobetonování říms
- Nové vozovkové vrstvy
- Zálivky
- Očištění povrchů betonu
- VDZ

b) specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby - přístupy, přívody elektrické energie, skladovací plochy, montážní a pomocné konstrukce apod.,

Přístupy jsou ze stávající komunikace II/171 z obou směrů. Zařízení staveniště na předpolích mostu. Elektrická energie zajištění centrálou.

c) související (dotčené) objekty stavby,

Stavba má pouze jeden objekt.

d) vztah k území - inženýrské sítě, ochranná pásma, omezení provozu apod.

Nepředpokládá se styk s inženýrskými sítěmi.

1.6. Přehled provedených výpočtů a konstatování rozhodujících dimenzí a průřezů

a) vytyčovací údaje,

Dle stávající konstrukce.

b) prostorové uspořádání a geometrie mostu,

Dle stávající konstrukce.

c) statický výpočet základů, spodní stavby, nosné konstrukce,

Neprováděn. Jedná se o drobné opravy bez zásahu do nosných konstrukcí.

d) hydrotechnické výpočty.

Neprováděny.

1.7. Řešení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace

Opravovaný most a přístupové komunikace jsou v souladu s provozem pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

Vypracoval: Václav Vlček, 11/2023