

OBSAH

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	1
2	ZDŮVODNĚNÍ STAVBY	2
3	Popis stávajícího stavu.....	2
3.1	Stávající most	2
3.2	Přemost'ovaná překážka	2
3.3	Převáděná komunikace.....	2
3.4	Inženýrské sítě	2
4	Návrh technologického postupu demolice	3
4.1	Přípravné práce	3
4.2	Vozovka a podkladní vrstvy	3
4.3	Nosná konstrukce, římsy a příslušenství.....	3
4.4	Spodní stavba a výkopy.....	3
4.5	Vztah k dalším stavebním objektům	4
4.6	Vytyčení objektu.....	4

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

NÁZEV STAVBY: Rekonstrukce mostu ev.č.19844-4, Chodský Újezd

Objekt : SO 200, Demolice nosné konstrukce

Objednatel: Správa a údržba silnic Západočeského kraje
příspěvková organizace
Škroupova 13
306 13 Plzeň

Zhotovitel dokumentace: APIS s.r.o
Ohradní 24b, 140 00 Praha 4
Ing. Jan Turek
ČKAIT 0101954

Stupeň dokumentace: PDPS

2 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY

Hlavní prohlídka mostu z dubna 2007 hodnotí stavební stav mostu jako špatný–V, a to kvůli stavu nosné konstrukce, kterou tvoří železobetonový trámový rošt. Hlavní prohlídkou mostu byla prostřednictvím koeficientu stavebního stavu stanovena normální zatížitelnost na 16t. Vliv přetížení mostu navyšováním vozovky nebyl zahrnut.

Stavební stav spodní stavby byl hodnocen jako uspokojivý-IV. Zdivo opěr je v poměrně dobrém stavu, ale poruchy na rovnoběžných křídlech opěr zřejmě svědčí o vyklánění opěry směrem do koryta.

Dalším důvodem pro rekonstrukci je snížená funkčnost zádržného zařízení. V současné době odrazné proužky už neplní svou roli, protože vlivem navyšování vozovky na mostě, nevystupují nad přilehlou vozovku.

Proto bylo rozhodnuto vybudovat nový mostní objekt o odpovídajících parametrech jak šířkových, tak i z hlediska únosnosti mostu.

3 Popis stávajícího stavu

3.1 Stávající most

Stávající most přes Hamerský potok za obcí Chodský Újezd má šířku 5,16m mezi obrubami + oboustranné římsy šířky 0,63m do kterých je osazeno silniční svodidlo. Volná šířka mezi svodidly je 5,60m. Most je půdorysně kolmý. Kolmá světlost mostního otvoru je 10,18m. Zádržné zařízení je zmíněným silničním svodidlem, jehož sloupky jsou osazeny těsně k vnějšímu líci římsy. Šířka mostu je 6,41m. Most byl postaven v roce 1925.

Spodní stavbu tvoří opěry zděné z lomového kamene.

3.2 Přemost'ovaná překážka

Most převádí silnici přes Hamerský potok. Návrhový průtok podle údajů ČHMÚ činí 48,2m³/sec... V místě mostu je dno vodoteče zpevněno dlažbou z lomového kamene do pískového lože.

3.3 Převáděná komunikace

Šířka vozovky převáděné silnice se pohybuje okolo hodnoty 5,00 m a její niveleta je nadvýšena asi 2,5m nad úroveň okolního terénu. Most je umístěn ve vrcholovém oblouku a je osazen do mezipřímé mezi dvěma stejnosměrnými směrovými oblouky.

3.4 Inženýrské sítě

V rámci průzkumu inženýrských sítí byly získány podklady o jejich výskytu v dotčeném území. Podmínky správců těchto jednotlivých sítí byly stanoveny v rámci projednávání rozpracované dokumentace a v jejich písemných vyjádřeních.

Na návodní straně je podél silničního tělesa veden metalický kabel PVSEK. Zákres jeho polohy je vztažen k hranici pozemku komunikace. **Jedná se o zakres nezaměřeného průběhu metalického kabelu, takže je nutno před započítáním stavby jeho polohu vytyčit.**

Ochranné pásmo podzemního vedení má šířku 1,5m od krajního vodiče.

V blízkosti mostu se nachází vedení VTL plynovodu, které však není se stavbou v kolizi, neboť je vedeno na návodní straně souběžně s komunikací ve vzdálenosti asi 50,0m.

4 Návrh technologického postupu demolice

K provedení rekonstrukce mostu je nutno odstranit celou nosnou konstrukci a horní část opěr až do úrovně úložné plochy nosné konstrukce.

K provedení bouracích prací je nutno vypracovat technologický postup vycházející z možností zhotovitele.

4.1 Přípravné práce

V rámci přípravných prací se provedou dopravní opatření k uzavření silničního provozu a provedou opatření k ochraně inženýrských sítí, které musí být vytyčeny a jejich poloha trvale vyznačena.

4.2 Vozovka a podkladní vrstvy

Asfaltový kryt vozovky se odbourá a odveze na skládku určenou ke skladování tohoto materiálu u správce mostu SÚS Tachov do 10km. Tloušťka živičného krytu je odhadována na 20cm, podklad pod ní by měla tvořit vozovka s makadamovým nebo štětovým podkladem a na mostě může být dlažba. Konstruktivní vrstvy vozovky se vyberou na celou výšku v délce jednoho metru za plánovanou hranu výkopu pro opěry. Při odstraňování konstruktivních vrstev vozovky na mostě je nutno použít pouze lehké mechanizace. Odvoz na dvůr SÚS Tachov.

4.3 Nosná konstrukce, římsy a příslušenství

Nejprve se odstraní svodidlo do ocelových sloupků. Železobetonové římsy budou bourány jen lehkými bouracími kladivy. Při bourání nosné konstrukce je třeba odstraňovat materiál napadaný do potoka a veškeré vybourané hmoty ihned odvážet na skládku. Vybourané hmoty budou odvezeny na skládku k tomuto účelu určenou, k SÚS Tachov.

4.4 Spodní stavba a výkopy

Bude odstraněna až do úrovně úložného prahu opěr. To znamená, že odbourány do této úrovně budou jen křídla a závěrné zdi.

Protože opěr bude využito pro uložení nové nosné konstrukce, je nutno při jejich bourání postupovat opatrně a v poslední fázi dobourávat kamenné zdivo křídel a závěrné zídky jen lehkým ručním nářadím.

4.5 Bezpečnost práce

Při provádění demolice je nutno postupovat přesně podle technologického postupu vypracovaného zhotovitelem stavby. Při vypracování tohoto postupu je nutno předepsat, že při demolicí musí na staveništi pracovat vždy jen jedna firma a ta se musí věnovat pouze pracím přímo souvisejícím s demolicí mostu. S odklizením vybouraného materiálu a s tím souvisejícím vstupem do předmětného prostoru, je možno započít až po ověření skutečnosti, že nehrozí dodatečný samovolný pád nějaké konstrukční části.

4.6 Vztah k dalším stavebním objektům

Demolice nosné konstrukce souvisí s objektem 201 – rekonstrukce mostu. Při provádění prací je nutno respektovat podmínky správce sdělovacího metalického kabelu, který je veden podél zemního tělesa silnice.

4.7 Vytyčení objektu

Vytyčení objektu se provede v souřadnicovém systému JTSK a ve výškovém systému Balt po vyrovnání. Základem pro vytyčení výkopů je vytyčovací osa mostu daná v souřadnicích.

V Praze listopad 2014

Ing. Jan Turek