

ZJEDNODUŠENÁ DOKUMENTACE DLE SoD

c			
b			
a			
Č.	TEXT ZMĚNY – ODŮVODNĚNÍ	DATUM	PODPIS

Investor:			
		Statutární město Karlovy Vary Moskevská 2035/21, 360 01 Karlovy Vary IČ: 00254657	
Vypracoval:	Zodp.projektant:	Technická kontrola:	Schválil:
VÁCLAV VLČEK	VÁCLAV VLČEK		
Podpis:	Podpis:	Podpis:	Podpis:
Název stavby:		Č. zakázky:	2022-05
MOST EV.Č. M-9 – CHEBSKÝ MOST III PŘES SILNICI I/6 V KARLOVÝCH VARECH, OPATŘENÍ PŘED GENERÁLNÍ OPRAVOU		Datum:	2022/10
Obec: KARLOVY VARY	Kraj: KARLOVARSKÝ	Měřítko:	
Název objektu:		Stupeň PD:	ZD
Název přílohy:		Číslo přílohy:	Souprava:
TECHNICKÁ ZPRÁVA		D.1	

Obsah

1. Technická zpráva	4
1.1. Identifikační údaje mostu	4
a) stavba a objekt číslo,	4
b) název mostu,	4
c) evidenční číslo mostu,	4
d) katastrální území, obec, kraj,	4
e) pozemní komunikace - návrhová kategorie nebo typ příčného uspořádání místní komunikace, evidenční číslo,	4
f) bod křížení - všechna křížení na délce mostu,	4
g) staničení začátku úpravy, všechny podpěry, křížení a konec úpravy,	4
h) staničení přemostované překážky - plavební km, drážní km, km pozemní komunikace apod., .	4
i) úhel křížení - všech překážek,	4
j) volná výška - podjezdu, podchodu, plavební výška.	4
1.2. Základní údaje o mostu.....	5
a) charakteristika mostu,	5
Stávající stav	5
Stav po rekonstrukci.....	5
1.3. Zdůvodnění stavby mostu a jeho umístění.....	5-6
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.,	6
c) územní podmínky,	6
d) geotechnické podmínky.	6
1.4. Technické řešení mostů	6-11
1.4.1. Stávající stav.....	6-7
1.4.2. Oprava mostů	7-
a) Dilatační závěry	7
b) Asfaltové vrstvy.....	8
c) Oprava chodníků a říms.....	8
d) Oprava PKO zábradlí	9
e) Sanace povrchů betonových konstrukcí	9
f) Úprava předpolí	10
g) požadované podmínky a měření sedání a průhybů (měření a monitoring),	10
h) požadované zatěžovací zkoušky.	10

1.5. Výstavba mostu	10
a) postup a technologie opravy mostu,	10
b) specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby - přístupy, přívody elektrické energie, skladovací plochy, montážní a pomocné konstrukce apod.,	12
c) související (dotčené) objekty stavby,	12
d) vztah k území - inženýrské sítě, ochranná pásma, omezení provozu apod.....	12
1.6. Přehled provedených výpočtů a konstatování rozhodujících dimenzí a průřezů.....	12
a) vytyčovací údaje,.....	12
b) prostorové uspořádání a geometrie mostu,	12
c) statický výpočet základů, spodní stavby, nosné konstrukce,	12
d) hydrotechnické výpočty.....	12
1.7. Řešení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace	12

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,

MOST EV.Č. M-9 - CHEBSKÝ MOST III. PŘES SILNICI I/6 V KARLOVÝCH VARECH, OPATŘENÍ
PŘED GENERÁLNÍ OPRAVOU

b) název mostu,

Chebský most III – přes silnici I/6

c) evidenční číslo mostu,

M9

d) katastrální území, obec, kraj,

kraj: Karlovarský

k.ú.: Karlovy Vary

obec: Karlovy Vary

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

komunikace na ulici Sokolovská

f) bod křížení - všechna křížení na délce mostu,

- silnice I/6

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

Neuvedeno.

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

- silnice I/6 - neuvedeno

i) úhel křížení - všech překážek,

neuvedeno

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

Neuvedeno

1.2. Základní údaje o mostu

a) charakteristika mostu,

WGS84:	50.232483°N, 12.865217°E
Evidenční číslo mostu	M-9
Charakteristika mostu:	Jedná se o jednopólový spojitý nosník. Objekt je založen pravděpodobně plošně (z dostupných podkladů nelze zjistit). Obě masivní krajní mostní opěry jsou železobetonové, monolitické, s lícni úpravou vlnitých plechů v bednění. Opěry jsou součástí přilehlých opěrných zdí. Za opěrami navazují na římsy šikmá železobetonová monolitická křídla. Nosnou konstrukci tvoří deska z předpjatých prefabrikovaných nosníků I-73, dl. 24m (zkrácené na 23m), uložená na vyztužená elastomerová ložiska pod každým nosníkem.
Délka přemostění:	20,56 m
Délka mostu:	23,80 m
Délka nosné konstrukce:	23,80 m
Rozpětí polí:	20,56
Šikmost mostu:	72,00 g
Volná šířka mostu:	19,39 m
Šířka průjezdního prostoru:	13,90 m
Šířka průchozího prostoru:	2,50 + 2,50 m
Šířka mostu:	19,91 m
Výška mostu nad terénem:	7,60 m
Stavební výška:	1,41 m
Plocha nosné konstrukce mostu:	473,86 m
Zatížitelnost mostu:	Vn = 36,0 t V-CZEN Vr = 71,0 t V-CZEN Ve = 334,0 t V-CZEN

Stav po rekonstrukci

Charakteristika ani základní parametry nezměněny

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 zjištění v rámci mimořádné prohlídky, kterou provedl Ing. Jan Hofman (MOSTY Jan HOFMAN s.r.o.) dne 24.9.2021 na základě objednávky správce mostu (Statutární město Karlovy Vary), je stanoven rozsah oprav v rámci stavební údržby zjištěných závad, které se nejvíce podílí na rychle se zhoršujícím stavu předmětných mostů a které doporučuje závěr uvedené mimořádné prohlídky odstranit okamžitě nebo v horizontu max. 2 let, než bude připravena a zahájena celková oprava mostu. Podkladem je taktéž Diagnostický stavebně-technický průzkum zpracovaný Ústavem stavebního

zkušebnictví s.r.o., na který navazuje podrobný Výpočet zatížitelnosti mostu zpracovaný Ing. Michalem Drahorádem, Ph.D., který byl prováděn zároveň s uvedenou mimořádnou prohlídkou.

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

Převáděnou překážkou mostu je silnice I/6.

c) územní podmínky,

Most se nachází v katastrálním území města Karlovy Vary na místní komunikaci na ulici Sokolovská a převádí tuto komunikaci z centra do městské části Rybáře. Soumostí je situováno v intervalu, částečně v zástavbě.

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 přítěžovány.

1.4. Technické řešení mostu

1.4.1. Stávající stav

Nosná konstrukce je řešena jako desková – tvořená prefabrikovanými předpjatými nosníky I-73 délky 24m zkrácenými na délku 23,0m. V příčném směru je osazeno celkem 13 nosníků v osově vzdálenosti 1,53m, spojených monolitickými dobetonávkami horní a spodní desky. Šikmost nosné konstrukce je 72°, šířka nosné konstrukce je 19,51m. Na koncích nosné konstrukce nad opěrami jsou provedeny monolitické železobetonové příčníky. Nosníky jsou uloženy na elastomerová ložiska na úložné prahy mostu ze železového betonu, mostní závěry jsou provedeny podpovrchové. Izolace mostu je celoplošná, vytažená na okapní plechy pod římsami mostu. Spodní stavbu tvoří masivní krajní železobetonové mostní opěry monolitické, s lícni úpravou vlnitých plechů v bednění. Opěry jsou součástí přilehlých opěrných zdí. Za opěrami navazují na římsy šikmá železobetonová monolitická křídla. Skladba vozovkových vrstev na mostě je následující:

- Asfaltové vrstvy – cca 160mm
- Vyrovnávací betonová vrstva – cca 120mm
- Izolace – 5mm
- Spřahující betonová deska – cca 20-30mm
- Nosná konstrukce mostu z prefabrikovaných nosníků I-73 tl.1100mm

Z provedených sond lze hodnotit stav předpínacího systému jako dobrý. Krycí vrstva předpínací výztuže byla zjištěna v rozmezí 45-75mm. Beton předpjatých I nosníků je stále převážně v dobrém stavu. Koroze měkké výztuže je zejména na krajních nosnících v místech s nízkým krytím. Zejména pak v místech bočního zaoblení nosníků. Pevnost betonu úložných prahů odpovídají pevnosti C 25/30.

Ve velmi špatném stavu jsou římsy – značná degradace betonu včetně lícních prefabrikátů a obnažená korodující výztuž a výplň monolitické části, zejména vpravo pak degradované části odpadají do ochranné sítě, která je však nevhodně ukotvena bez přesahu. Na boky krajních hlavních nosníků zatéká z rubových pracovních spár lícních římsových prefabrikátů (nejvýrazněji na levé straně v oblasti SDP). Nejedná se o netěsnost říms, ale o odkapávání sekundární vody z plechových okapnic ukotvených pod hydroizolací na desku NK.

Podpovrchové mostní závěry na obou opěrách jsou zcela nefunkční, dochází ke značnému zatékání na konce NK, úložné prahy a líce opěr. V krytu vozovky jsou nad dilatační spárou široké otevřené příčné trhliny (více nad opěrou, ale i nad chodníky). Povrch chodníků je nerovný, značně potrháný a pro

provoz ve stávajícím stavu nebezpečný. Silniční obruby směrově i výškově zdeformovány a v převážné části mimo normové hodnoty. Obruby podél chodníků na předpolí jsou téměř rozpadlé a nejsou schopny plnit svoji funkci. Zábradlí na mostě a přilehlých úsecích chodníků vykazuje značný stupeň koroze PKO, místy se odlupují ucelené části jednotlivých vrstev nátěru.

1.4.2. Oprava mostu

Rozsah stavební údržby mostu byl stanoven na základě diagnostického průzkumu zpracovaného Ústavem stavebního zkušebnictví s.r.o., na který navazuje podrobný Výpočet zatížitelnosti mostu zpracovaný Ing. Michalem Drahorádem, Ph.D., v 11/2021. Dále na základě mimořádné mostní prohlídky, kterou provedl Ing. Jan Hofman (MOSTY Jan HOFMAN s.r.o.) dne 24.9.2021. Stavební údržba mostu je navržena v následujícím rozsahu: výměna obrusné vrstvy, výměna stávajících podpovrchových dilatačních závěrů za dilatační závěry povrchové, sanace povrchů betonových konstrukcí za účelem zpomalit degradaci obnažené betonářské výztuže, výměna lícních římsových prefabrikátů, vybourání stávajících chodníků na mostě, obnova mostní izolace pod římsou a chodníkem a vybudování nového římsového chodníku, výměna povrchu chodníků na předpolích mostu, vybourání stávajících kamenných silničních obrub a osazení nových chodníkových obrub, kompletní obnova protikorozi ochrany zábradlí, terénní úpravy kolem mostu

Práce budou prováděny za částečné uzavírky dopravního provozu, vždy jeden jízdní pruh a chodník a středový jízdní pruh. Provoz chodců bude omezeně zachován za uskutečnění bezpečnostních opatření, vždy minimálně na jedné straně. Pod mostem na silnici I/6 dojde postupně k uzavírkám jednotlivých jízdních pruhů vždy pro jeden směr jízdy – vnější a následně vnitřní, a to i opakovaně.

a) Dilatační závěry

Stávající stav dilatačních závěrů a dilatačních spár ve vozovce zapříčiňuje zatékání povrchových vod na čela nosné konstrukce, úložné prahy a líce opěr. Vzhledem k plánované zásadní opravě mostů a nejistotě skutečného stavu povrchu nosné konstrukce a izolace je navržen takový typ a řešení, které zasáhnou do původní konstrukce v minimálním rozsahu.

Jedná se o povrchový mostní dilatační závěr s jednoduchým těsněním a „F“ profilem ve vozovce, kotvený dodatečně vrtanými kotvami.

Po odstranění stávající obrusné vrstvy bude vybourán stávající dilatační závěr. Současně budou odstupňovaně odstraněny další vozovkové vrstvy – ložná vrstva na šíři 750 mm od osy dilatace na každou stranu, podkladní asfaltová vrstva v šíři 650 mm a vyrovnávací betonová vrstva v šíři 550 mm od osy dilatace na každou stranu. Vyrovnávací (ochranný) beton musí být bourán velmi obezřetně tak, aby byla zachována stávající izolace spřažené desky pro napojení nové budoucí izolace. Následně bude vybourána kapsa ve spřažené desce nosné konstrukce a v závěrné zdi š.350mm od osy dilatace až na horní úroveň mostních nosníků. Bourací práce musí být prováděny ručními bouracími prostředky velmi obezřetně, aby nedošlo k případnému porušení kotev předpínací výztuže v čelech. Před zahájením bourání bude tvar kapsy vyříznut diamantovou technikou, aby nedocházelo k případnému nežádoucímu nadměrnému odlamování konstrukce. V případě, že během bouracích prací bude odhalena nebo objevena část či kotva předpínací výztuže, budou práce na bourání ihned přerušeny a postup prací bude revidován a schválen technickým dozorem stavby. Po vybourání kapes bude osazen nový dilatační závěr. Ten bude ukotven pomocí kotev do vyvrtaných otvorů. Při vrtání kotev musí být postupováno opět velmi obezřetně z důvodu možného výskytu předpínacích kotev a v případě jejich výskytu budou vrtací práce přerušeny a postup prací bude revidován a schválen technickým dozorem stavby. Následně bude kapsa pod ocelovým profilem dilatačního závěru vyplněna vysokopevnostní hmotou (např. Botament V90) tak, aby současně vytvořila plynulý náběh na horní okraj profilu pro napojení izolace. V dalším kroku se provede napojení stávající izolace z pečetící vrstvy a natavovacích izolačních pásů, a to až na krajní „F“ profil mostního závěru. V případě, že kvalita stávající izolace

neumožní plynulé napojení bude variantně použita izolace bezešvá methakrylátová (např. Eliminátor). Následně bude ze strany nosné konstrukce vložena do rohu tvořící vodorovný a svislý profil dilatace drenážní profil z nerezové čtvercové trubky 30/2 perforované ze dvou stran. Tato drenáž bude případně odvádět prosakující vodu vozovkovými vrstvami mimo dilatační spáru do boku nosné konstrukce, resp. opěry, kde bude vyvedena šikmým vývrtem přes římsu a vloženou odvodňovací trubičkou s přesahem min. 200 mm přes profil konstrukce římsy. Jako ochrana izolace bude poté provedena vrstva betonu C 30/37 FX4 vyztuženým PP vlákny.

V chodnících budou dilatační závěry protaženy až k rubu boční stěny nosné konstrukce, kde budou ukončeny ve styku s římsovým prefabrikátem. Odvodnění této části těsnění dilatačního závěru bude zajištěno protispádem chodníku do vozovky. Spára mezi profily mostního závěru a římsového prefabrikátu bude utěsněna vhodným tmelem.

Práce na montáži dilatačních závěrů musí být v souladu s TKP kap.23 Mostní závěry. Izolace musí prováděny v souladu s TKP kap.21.

b) Asfaltové vrstvy

Stávající obrusná vrstva bude odfrézována v plném rozsahu v tloušťce 40 mm. Frézování bude probíhat dle schváleného TePř, který bude respektovat udávanou zatížitelnost mostu. Vytěžený materiál bude odvezen na řízenou skládku. Během frézování je potřeba brát ohled na stávající obruby.

Po odfrézování obrusné vrstvy bude provedena prohlídka a posouzení technickým dozorem stavby, který může v závislosti na skutečnosti rozhodnout o lokálních výpravách i v ložní vrstvě. V tomto případě dojde k odfrézování vrstvy v tloušťce dalších 60 mm.

Nová ložná vrstva bude obnovena v tl.60 mm ze směsi ACL 16. Před pokládkou bude očištěný povrch stávající podkladní vrstvy ošetřen spojovacím postřikem z asfaltové emulze.

Obrusná vrstva bude položena v konstantní tloušťce 40 mm v celé ploše mostu a části předpolí mezi nově osazenými obrubami ze směsi ACO 16. Mezi ložnou a obrusnou vrstvou bude aplikován spojovací asfaltový postřik z asfaltové emulze.

V místě dilatačních závěrů bude doplněna i podkladní asfaltová vrstva z ACP 16 v proměnné tloušťce tak, aby plynule navazovala na stávající asfaltové vrstvy.

Pokládka asfaltových vrstev bude probíhat dle schváleného TePř, který bude respektovat uvedenou zatížitelnost mostu.

Nová obrusná vrstva bude položena v celé ploše mostu s přesahem do předpolí – viz. situace.

Součástí prací je provedení asfaltových zálevků podél obrub říms, v místě napojení na stávající vozovku a podél ocelových profilů nových povrchových dilatačních závěrů.

Pokládka obrusné vrstvy bude prováděna na konci všech stavebních úprav bez etapizace a v nočních hodinách, aby došlo k minimálnímu omezení provozu.

Po dokončení všech prací bude obnoveno v plném rozsahu VDZ.

Práce na provádění asfaltových vrstev musí být provedeny v souladu s TKP kap.7 a 8.

c) Oprava chodníků a říms

Stávající povrch chodníků z litého asfaltu na mostě a v předpolích je značně nerovný, potrháný a je provozu nebezpečný z toho důvodu bude vyměněn na mostě kompletně a z části i v navazujících částech před a za mostem – viz. situace.

Před odbouráním stávajících konstrukčních vrstev chodníku a říms bude demontováno zábradlí (viz. část d této TZ). Stávající živичný povrch předpokládané tl.100 mm bude vybourán a odvozen na skládku. Následně budou sneseny římsové prefabrikáty a bude odbourána i část předpokládané podkladní vrstvy z betonu, a to až na stávající spřaženou desku, taktéž s odvozem na skládku. Zároveň budou vybourány stávající chodníkové obruby. Tyto práce budou probíhat za uzavírky příslušného jízdního pruhu komunikace pod mostem. Odbourání obrub a přilehlá část chodníkové betonové vrstvy musí

být prováděno velmi obezřetně tak, aby byla zachována stávající izolace spřažené desky pro napojení nové budoucí izolace v šíři min. 100 mm.

V místech, kde dojde k porušení kvality spřažené desky, nebo bude kvalita jako podklad pro izolaci nevyhovující, bude provedena sanace z vysokopevnostní cementové hmoty, případně polymerbetonu. Po očištění povrchu spřažené desky – případném zbroušení jako příprava povrchu, bude provedena nová izolační vrstva z pečetící vrstvy a asfaltových natavovacích izolačních pásů s napojením na stávající izolaci v místě obruby.

Nové lícni římsové prefabrikáty budou ukotveny do nosné konstrukce pomocí vahadel a chemické kotvy. Před výrobou lícni prefabrikátů musí být zpracována výrobní dokumentace, která bude respektovat vzhled stávajících. Povrch lícových prefabrikátů bude opatřen ochranným vodoodpudivým nátěrem třídy S1.

Budou osazeny silniční obruby použité dodané Zadavatelem, do lože z polymerbetonu. Výztuž chodníkové římsy bude provedena z oceli B 500B. Beton chodníkové římsy je třídy C 30/37 XF4 s pochozí úpravou povrchu striáží. Římsa bude rozdělena do dilatačních celků max. délky 6-8 m a dilatace budou respektovat uspořádání lícových prefabrikátů. Úprava spár bude provedena dle VL4 402.22, v příčné ose mostu pak dle 402.21.

Dilatační spára mezi betonem římsy a prefabrikátem, resp. silniční obrubou bude vyplněna po celé délce vhodným trvale pružným tmelem.

Na předpolí mostu, v délce úpravy povrchu chodníků, budou vybourány stávající chodníkové obruby a místo nich budou osazeny nové, které budou respektovat tvar a rozměry původních. Následně bude provedena nová asfaltová vrstva.

d) Oprava PKO zábradlí

Zábradlí na mostě a přilehlých úsecích chodníků vykazuje značný stupeň koroze PKO, místy se odlupují ucelené části jednotlivých vrstev nátěru. Zároveň ale není koroze hloubková a po obnově ochranné vrstvy bude plně funkční.

V rámci navržené stavební údržby budou všechny výplňové panely zábradlí se svislou výplní a sloupky zábradlí na mostě sejmuty a odvezeny k dílenské obnově PKO do zinkovny, resp. lakovny. Po odstranění zbytku stávajících nátěrových vrstev bude aplikován nový nátěrový systém dle TKP kap.19C, Příloha P3. Nově budou zábradelní sloupky na mostě ukotveno do chodníkové římsy pomocí kotev a osazení na vrstvu polymerbetonu tl. min 10 mm. Pozice zábradlí bude shodná se současným stavem.

Pevně upevněné zábradelní sloupky na předpolích zůstanou v poloze a budou obdobným způsobem ošetřeny na místě. Nejprve budou otryskány křemičitým pískem na stupeň Sa2_{1/2}, a následně bude aplikován nový nátěrový systém dle TKP. kap.19C, Příloha P3. V průběhu tryskání bude konstrukce zajištěna tak, aby nebyl ohrožen spadem nátěru a písku ohrožen prostor jak pod mostem, tak v místě provozu na mostě.

e) Sanace povrchu betonových konstrukcí

Betonové konstrukce mostu – podhled a boky nosníků, úložné prahy opěr, podhled a bok říms, vykazují značnou degradaci, místy s obnaženou výztuží. V současné době je pod konstrukcí mostu zavěšena záchytná síť pro odpadávající části betonu, na ochranu dopravy pod mostem. Tato síť bude v rámci prací sejmuta a zpět se vracet nebude. V této fázi opravy – stavební údržby, budou kompletní uvedené plochy (vyjma říms) očištěny tlakovou vodou 500 BAR. Následně bude provedena pasportizace povrchů s vytrasováním odseparovaných a degradovaných míst, které budou poté mechanicky očištěny (otlučeny). Odhalená výztuž bude následně mechanicky očištěna na čistý povrch otryskáním křemičitým pískem a ošetřena ochranou proti korozi. Následně budou vyplněna sanační hmotou. Typ sanačních hmot bude upřesněn v technologickém předpisu na základě tloušťky vrstev, které se předpokládají v rozmezí od 10 mm do 50 mm. Přesný rozsah a místa sanačních prací budou stanovena na základě pasportizační prohlídky zhotovitele po otryskání tlakovou vodou a návrhu zhotovitele, který

odsouhlasí technický dozor stavby. Sjednocující a ochranný nátěr poté bude proveden v celé ploše konstrukce.

Přístup pro sanační práce na mostě bude z mobilní plošiny a za uzavírky jednotlivých jízdních pruhů na silnici I/6.

Sanace betonových konstrukcí musí být prováděny v souladu s TKP kap.31. Použité materiály a postupy budou tvořit ucelený systém jednoho výrobce k těmto účelům určené. Materiál použitý pro reprofilaci betonových ploch musí svoji charakteristickou výslednou pevností odpovídat charakteristické pevnosti stávající konstrukce dle diagnostického průzkumu z 11/2021 zpracovaného Ústavem stavebního zkušebnictví s.r.o. Přesný typ materiálu bude upřesněn v rámci technologického předpisu zhotovitele a odsouhlasen TDS.

f) Úprava předpolí

V rámci stavební údržby bude provedeno odstranění zeleně podél obou křídel mostu u opěry směr centrum. V této ploše bude položena separační fólie proti prorůstání zeleně a proveden zához ze štěrku 32-63 v tl. 150 mm.

Podél křídel a opěry směr Rybáře bude provedeno odstranění křovin v pásu 2 m od mostu.

V místech úprav chodníků na předpolích včetně výměny chodníkových obrub bude provedena úprava pláňe, zásyp ornici a osetí travním semenem.

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,

Postup hlavních prací:

1.etapa

- DIO– uzavírka jízdní pruh a chodník směr centrum, uzavírka sil I/6 vnější pruhy
- Frézování živičných vrstev
- Vybourání lícních prefabrikátů, chodníkové římsy včetně obrub, zábradlí, MDZ
- Sanace horního bočního kraje nosníku
- Sanace pod chodníkovou římsou a nová izolace
- Montáž lícních prefabrikátů
- Osazení provizorního zábradlí

2.etapa

- DIO nahoře trvá, otevření sil I/6 vnější pruhy, uzavření sil I/6 vnitřní pruhy
- Vybourání lícních prefabrikátů, chodníkové římsy včetně obrub, zábradlí
- Sanace horního bočního kraje nosníku
- Sanace pod chodníkovou římsou a nová izolace

- Montáž lícních prefabrikátů
- Osazení provizorního zábradlí

3. etapa

- DIO nahoře z ET1, sil I/6 kompletně v provozu
- Vybourání obrub a chodníků na předpolí
- Osazení nového MDZ
- Osazení nových obrub na mostě a předpolích
- Armování a betonáž římsy
- Montáž zábradlí
- Pokládka nové ložní vrstvy
- Dokončení chodníků na předpolích

4. etapa

- DIO - uzavírka jízdní pruh a chodník směr Rybáře, uzavírka sil I/6 vnější pruhy
- Frézování živičných vrstev
- Vybourání lícních prefabrikátů, chodníkové římsy včetně obrub, zábradlí, MDZ
- Sanace horního bočního kraje nosníku
- Sanace pod chodníkovou římsou a nová izolace
- Montáž lícních prefabrikátů
- Osazení provizorního zábradlí

5. etapa

- DIO - nahoře trvá, otevření sil I/6 vnější pruhy, uzavření sil I/6 vnitřní pruhy
- Vybourání lícních prefabrikátů, chodníkové římsy včetně obrub, zábradlí
- Sanace horního bočního kraje nosníku
- Sanace pod chodníkovou římsou a nová izolace
- Montáž lícních prefabrikátů
- Osazení provizorního zábradlí

6. etapa

- DIO nahoře z ET4, sil I/6 kompletně v provozu
- Vybourání obrub a chodníků na předpolí
- Osazení nového MDZ
- Osazení nových obrub na mostě a předpolích
- Armování a betonáž římsy
- Montáž zábradlí
- Pokládka nové ložní vrstvy
- Dokončení chodníků na předpolích

7. etapa

- DIO – nahoře uzavření střední pruhu
- Frézování živičných vrstev
- Osazení nového MDZ
- Pokládka nové ložní vrstvy
- Zrušení DIO nahoře
- Pokládka obrušné vrstvy v nočních hodinách
- Zálivky, VDZ

8.etapa

- DIO uzavírka sil I/6 vnější pruhy
- Sanace nosné konstrukce a spodní stavby

9.etapa

- DIO uzavírka sil I/6 vnitřní pruhy
- Sanace nosné konstrukce a spodní stavby

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

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

c) související (dotčené) objekty stavby,

Nejsou

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

Stavbou nebudou dotčeny inženýrské sítě.

1.6. Přehled provedených výpočtů a konstatování rozhodujících dimenzí a průřezů

a) vytyčovací údaje,

Viz PD situace.

b) prostorové uspořádání a geometrie mostu,

Viz PD situace.

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

Neprováděn. Jedná se o drobné opravy stavební údržby 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, 04/2023