

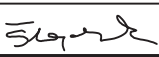



OZNAČENÍ	POPIS ZMĚNY			DATUM	PODPIS
HIP	ZODP. PROJEKTANT	VYPRACOVAL	KONTROLOVAL	IM-PROJEKT, Inženýrské a mostní konstrukce, s.r.o.  Vodní 1, 602 00 BRNO tel: 533 446 080-2 fax: 533 446 089 im-projekt@im-projekt.cz www.im-projekt.cz	
	ING. MARTIN VAŠÁK	BC. JAKUB ŠTĚPÁNEK	ING. MARTIN VAŠÁK		
					
INVESTOR: Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspěvk. org., Žerotínovo náměstí 449/3, 602 00 BRNO					
KRAJ: JIHMORAVSKÝ		ORP: VYŠKOV	KATASTR: RADSLAVIČKY		
STAVBA: III/37736 RADSLAVICE, MOST 37736-1				FORMÁT	A4
				DATUM	ZÁŘÍ 2017
				STUPEŇ	DOS
				ČÍSLO ZAK.	2017591
				MĚŘÍTKO	-
PŘÍLOHA: SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA				ČÍSLO PŘÍLOHY: B	ČÍSLO PARÉ:

Obsah

1 .ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ VČETNĚ VYHODNOCENÍ SOUČASNÉHO STAVU, MĚŘENÍ A PRŮZKUMŮ A ZAČLENĚNÍ JEJICH VÝSLEDKŮ DO PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE.....	2
2 .TECHNICKÉ ŘEŠENÍ STAVBY S POPISEM JEJÍHO PROVEDENÍ, MECHANICKÉ ODOLNOSTI A STABILITY.....	2
2.1 .Stávající stav.....	2
2.2 .Zásady směrového, výškového a prostorového řešení trasy.....	2
2.3 .Návrh opravy SO 101.....	3
2.3.1 .Přípravné práce.....	3
2.3.2 .Bourací práce.....	3
2.3.3 .Šachty.....	3
2.3.4 .Zatrubnění.....	4
2.3.5 .Zásyp.....	4
2.3.6 .Chodník.....	4
2.3.7 .Silnice.....	4
2.4 .POUŽITÉ MATERIÁLY.....	4
3 .NAPOJENÍ STAVBY NA DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU.....	4
4 .VLIV STAVBY NA DOPRAVU A JEJÍ ORGANIZACI, OKOLNÍ POZEMKY A STAVBY, MINIMALIZACE NEGATIVNÍCH ÚČINKŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	5
5 .PODKLADY PRO VYTYČENÍ STAVBY.....	5
6 .PŘÍLOHY.....	5
Bez příloh.....	5

1 . ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ VČETNĚ VYHODNOCENÍ SOUČASNÉHO STAVU, MĚŘENÍ A PRŮZKUMŮ A ZAČLENĚNÍ JEJICH VÝSLEDKŮ DO PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

SO 101 - zrušení mostu 37736-1 – Jedná se o most ev. č. 37736-1. V současnosti je beton mostovky zdegradovaný, výztuž i ocelové nosníky zkorodované. Most je obtížně kontrolovatelný a vzhledem k zatrubnění vtoku i odtoku nemá žádnou funkci.

2 . TECHNICKÉ ŘEŠENÍ STAVBY S POPISEM JEJÍHO PROVEDENÍ, MECHANICKÉ ODOLNOSTI A STABILITY

2.1 . Stávající stav

Základy mostních podpěr a křídel - Plošné založení.

Mostní podpěry - Opěry jsou vyžděny z lomového kamene, nastříkané torkretem.

Křídla - Křídla jsou nepřístupná.

Nosná konstrukce - Nosnou konstrukci tvoří ocelové nosníky I. Na nich pak byla vybetonována tenká železobetonová deska.

Ložiska – Nemá.

Mostní závěry – Nemá.

Vozovka - Vozovka je živičná, s pravostranným chodníkem mimo most.

Izolační systém – Izolace na desce je položena, na podhledu nejsou výluhy.

Římsy – Nemá.

Záchytná zařízení – Nemá.

Dopravní značení – Most je označen evidenčním číslem a značkami B13 10 tun a E5 18 tun, omezujícími zatížitelnost.

Odvodňovací zařízení – Odvodnění je řešeno příčným sklonem vozovky.

Vedení, chráničky – V zazděné části pod mostem vede přírodní a rozvodný vodovodní řád. Pod mostem je vedena jednotná kanalizace.

Území pod mostem – Dno koryta pod mostem je zpevněno. Pod mostem teče zatrubněná vodoteč a splašky.

Přístupové cesty – Přístup je problematický pomocí vstupního otvoru.

2.2 . Zásady směrového, výškového a prostorového řešení trasy

Šířkové uspořádání: bude zachováno

Směrové řešení: bude zachováno

Výškové řešení: bude zachováno

Konstrukce vozovky:

Živičné vrstvy vozovky budou v místě stavby odfrézována. V podélném směru vrstva tl. 40 mm v délce 9000 mm, vrstva tl. 60 mm v délce 8000 mm a vrstva tl. 50 mm v délce 7000 mm. V příčném směru bude za mostem odfrézována vozovka v celé své šířce, před mostem v šířce 8620 mm (odskok vrstev po 500 m viz. podélný směr).

Po provedení zásypu bude provedena nová konstrukce vozovky:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm
Spojovací postřik kationaktivní emulzí, zbytkové množství pojiva 0,40 kg/m ²	PS-E	
Asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16+	60 mm
Spojovací postřik kationaktivní emulzí, zbytkové množství pojiva 0,40 kg/m ²	PS-E	
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	50 mm
Infiltrační postřik kationaktivní emulzí, zbytkové množství pojiva 1,00 kg/m ²	PI-E	
Štěrkodrt' fr. 0/32	ŠD A	150 mm
Štěrkodrt' fr. 0/63	ŠD A	150 mm
Konstrukce vozovky celkem		450 mm

2.3 . **Návrh opravy SO 101**

Před zahájením stavebních prací bude zřízeno zařízení staveniště a provedena prohlídka stávajícího stavu mostu.

2.3.1 . **Přípravné práce**

Nejdříve dojde k demontáži dopravních značek 2xB13 10 tun, 2xE5 18 tun a 2x tabulky evidenčního čísla.

2.3.2 . **Bourací práce**

Nejprve budou odfrézovány živičné vrstvy vozovky (viz. 2.2 Zásady směrového, výškového a prostorového řešení trasy – Konstrukce vozovky). ŽB mostovka bude vybourána, Ocelové I-profilů budou odstraněny. Do vzdálenosti 800 mm od zdí nových šachet budou vybourány betonové zdi, ŽB trouby, žlaby a vykopána zemina. Bude odstraněno také betonové dno pod mostem včetně podkladu do hloubky 970 mm pod úroveň původního dna. Mostní opěry i křídla budou zachovány.

2.3.3 . **Šachty**

Budou osazeny dvě nové prefabrikované kanalizační šachty na podkladu ze štěrkodrti (součástí zatrubnění) a na podkladním betonu C12/15-X0 tl. 150 mm. Základová spára bude přehutněna (Id=0,85; PS-100%).

Šachta na návodní straně původního mostu bude kruhového půdorysu o průměru 1800 mm, tl. stěn 300 mm, tl. dna 200 mm a světlou výškou 1620 mm. Stěny a dno šachty budou vyztuženy kari sítěmi 2xØ8 mm 10x10 mm s krytím 50 mm. Strop šachty bude vyztužen pruty Ø16 mm s krytím 50 mm. Vstup do šachty bude zajištěn poklopem tř. zatížení D400.

Šachta na povodní straně původního mostu bude kruhového půdorysu o průměru 1800 mm, tl. stěn 300 mm, tl. dna 200 mm a světlou výškou 1640 mm. Stěny a dno šachty budou vyztuženy kari sítěmi 2xØ8 mm 10x10 mm s krytím 50 mm. Strop šachty bude vyztužen pruty Ø16 mm

s krytím 50 mm. Vstup do šachty bude zajištěn poklopem tř. zatížení D400.

Pro prefabrikované šachty bude použit beton C30/37-XF4, vnější plochy šachet budou natřeny penetračním + 2x asfaltovým nátěrem.

2.3.4 . Zatrubnění

Základová spára bude přehutněna ($I_d=0,85$; PS-100%). Dále bude vytvořena podkladní vrstva ze štěrkodrti fr. 0/32mm tl. 400 mm, vrstvy hutněny po 200 mm. Budou vytvořeny základové desky z ŽB C20/25-XF3+XA2 tl. 300 mm. Šířka základové desky bude 2200 mm pro DN 800, 1700 mm pro DN 600 a 1300 mm pro DN 400. Samotné trouby budou osazeny na podkladcích a podkladním betonem C20/25-XF3+XA2 tl. dle výšky daného podkladku.

Prefabrikované hrdlové trouby budou z betonu C30/37-XF4. Délka zatrubnění DN 800 bude 7,5 m, DN 600 1 m a DN 400 1 m. Spáry mezi troubami budou zatřeny TPT. Vnější plochy zatrubnění budou natřeny penetračním + 2x asfaltovým nátěrem.

2.3.5 . Zásyp

Volný prostor bude zasypán vhodnou zeminou, která bude hutněna po vrstvách max. 300 mm; $I_d=0,85$; 100% PS. Zасыpané plochy budou ohumusovány v tl. 150 mm a osety travním semenem.

2.3.6 . Chodník

Chodníkový obrubník bude osazen v délce 10 m do lože z betonu C12/15-X0. Dále bude vytvořena nová konstrukce chodníku:

Cementobetonová dlažba	DL	60 mm
Lože z hrubého drceného kameniva fr. 6/8	L	30 mm
Štěrkodrt' fr. 0/32	ŠD B	150 mm
Konstrukce chodníku celkem		240 mm

2.3.7 . Silnice

Silniční obrubník 150x300x1000 mm bude osazen v délce 17,9 m do lože z betonu C12/15-X0. Dále bude vytvořena nová konstrukce vozovky (viz. 2.2 Zásady směrového, výškového a prostorového řešení trasy – Konstrukce vozovky). Spáry budou zality modifikovaným asfaltem.

2.4 . POUŽITÉ MATERIÁLY

- ♦ Betonový prefa blok, šachty – Beton ČSN EN 206-1-C35/45-XF4 (CZ)-CI 0,4-Dmax 22-S4
- ♦ Základová deska, podkladní beton ŽB trub – Beton ČSN EN 206-1-C12/15-X0 (CZ)-CI 1,0-Dmax 22-S4
- ♦ Podkladní beton, lože obruby – Beton ČSN EN 206-1-C12/15-X0 (CZ)-CI 1,0-Dmax 22-S4

3 . NAPOJENÍ STAVBY NA DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

Podmínky pro návrh dotčené dopravní a technické infrastruktury vycházejí ze zachování stávajícího stavu a zlepšení bezpečnosti a plynulosti provozu na silnici III/37736.

4 . VLIV STAVBY NA DOPRAVU A JEJÍ ORGANIZACI, OKOLNÍ POZEMKY A STAVBY, MINIMALIZACE NEGATIVNÍCH ÚČINKŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Z hlediska organizace dopravy nedojde k žádné změně. Komunikace zůstane v původním směrovém a výškovém řešení a nedojde ke zřízení žádných nových napojení nebo sjezdů.

Během stavby bude doprava vedena objízdovými trasami.

Realizací stavby nebude dotčena žádná chráněná území - Národní Parky, Chráněné Krajině Oblasti, Národní Přírodní Rezervace, Přírodní rezervace, Národní Přírodní Památky, Přírodní památky.

- Ochrana proti znečišťování ovzduší výfukovými plyny a prachem:

K přechodnému zhoršení ovzduší dojde v průběhu stavby. Jedná se zejména o zvýšení prašnosti v okolí stavby při stavebních pracích.

Dodavatel stavby je povinen zabezpečit provoz dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny v množství odpovídajícím zákonu č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Vozidla vyjíždějící ze staveniště musí být řádně očištěna, aby nedocházelo ke znečišťování veřejné silniční sítě. Případné znečišťování musí být pravidelně odstraňováno.

- Ochrana proti hluku a vibracím:

Dodavatel stavby je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu jejichž hluknost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení.

- Režim a ochrana povrchových a podzemních vod:

Z hlediska ochrany vod se jako prvořadá nutnost jeví požadavek na vyloučení možnosti ohrožení kvality a čistoty povrchových i podzemních vod při vlastní výstavbě. Na stavbě bude k dispozici dostatečné množství materiálu (několik pytlů) k separaci ropných látek v zemině při havárii.

Při stavbě budou stavební mechanismy v dobrém technickém stavu, budou používat ekologické náplně a nesmí z nich unikat ropné produkty. Při stavbě nebude proveden zásah do režimu podzemních vod. Odpadní vody stavbou nevzniknou.

- Kácení zeleně:

Při stavbě nedojde ke kácení stromů.

- Obyvatelstvo:

Negativní vlivy na obyvatelstvo se mohou projevit v průběhu stavby - znečištěním ovzduší, hlukem stavebních strojů v oblasti stavby.

5 . PODKLADY PRO VYTYČENÍ STAVBY

Vzhledem k rozsahu stavby není nutné přesné vytyčení stavby. Veškeré stavební práce proběhnou dle rozsahu a umístění stávajícího stavu - viz. výkresová část.

6 . PŘÍLOHY

Bez příloh

Brno, září 2017

Vypracoval: Bc. Jakub Štěpánek

Kontroloval: Ing. Karel Pecha