

OBJEDNATEL:



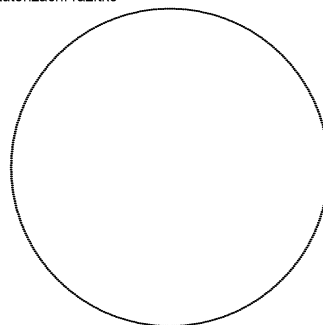
Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje,  
příspěvková organizace kraje, Žerotínovo nám.449/3, 602 00 Brno



**Linio Plan, s.r.o.**

Sochorova 23, 616 00 Brno

Autorizační razítko



HIP	Ing. Martin Vacek	<i>Vacek</i>
Zodp. projektant	Ing. Martin Vacek	<i>Vacek</i>
Vypracoval	Ing. Martin Vacek	<i>Vacek</i>
Kontroloval	Ing. Michal Hlavatý	<i>HLAVATÝ</i>

Název stavby :

**Most ev.č. 419-002 Násedlovice**

Kraj : JIHOMORAVSKÝ

Stavební objekt	<b>Most ev.č. 419-002 Násedlovice</b>
-----------------	---------------------------------------

Formát	
Datum	květen 2017

Název dokumentu	<b>Technická zpráva</b>
-----------------	-------------------------

Číslo střediska	AT. M1
Měřítko	

Č. zakázky :	Č. objektu :	Stupeň:	Členění :	Č. výkresu :	Č. paré :
<b>L-17-038-000</b>		<b>PDPS/RDS</b>	<b>C</b>	<b>1</b>	

# Technická zpráva

k mostnímu objektu **Most ev.č. 419-002 Násedlovice**  
k projektové dokumentaci pro PDPS/RDS  
na akci  
**„Most ev.č. 419-002 Násedlovice“**

## Obsah

1. Identifikační údaje mostu .....	2
2. Základní údaje o mostě .....	2
3. Zdůvodnění opravy mostu .....	3
4. Technické řešení .....	7
4.1 Demolice .....	7
4.2 Sanace a oprava říms .....	7
4.3 Zadržný systém.....	7
4.3 Dopravní značení .....	8
5. Požadavky na materiály.....	8
6. Výstavba mostu .....	8

## 1. Identifikační údaje mostu

- 1.1 Stavba:** „Most ev.č. 419-002 Násedlovice“
- 1.2 Název objektu:** Most ev.č. 419-002 Násedlovice
- 1.3 Katastrální území:** Uhřice u Kyjova (okres Hodonín);773379
- 1.4 Kraj:** Jihomoravský
- 1.5 Objednatel:** **Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje,**  
příspěvková organizace kraje  
Žerotínovo nám. 449/3, 602 00 Brno  
IČ 70932581  
DIČ CZ70932581
- 1.6 Investor:** **Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje,**  
příspěvková organizace kraje  
Žerotínovo nám. 449/3, 602 00 Brno  
IČ 70932581  
DIČ CZ70932581
- 1.7 Správce mostu:** **Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje,**  
příspěvková organizace kraje  
Žerotínovo nám. 449/3, 602 00 Brno  
IČ 70932581  
DIČ CZ70932581
- 1.8 Projektant mostu:** **Linio Plan, s.r.o.** Sochorova 23, 616 00 Brno  
Ing. Martin Vacek – autorizovaný inženýr pro mosty a  
inženýrské konstrukce
- 1.9 Pozemní komunikace:** silnice II/419
- 1.10 Křížení mostu s překážkami:** osa silnice II/419 s osou Spáleného potoka  
Y = 574 449,93 X = 1 182 548,36
- 1.11 Staničení na komunikaci II/419:** km 2,000 dle pasportu
- 1.12 Číslo úseku:** 3421A009 - 3421A036
- 1.13 Úhel křížení:** 100<sup>g</sup>

## 2. Základní údaje o mostě

### 2.1 Charakteristika mostu

Druh převáděné komunikace:	pozemní komunikace
Přidružitelnost k jiným zařízením:	nepřidruženo
Překračovaná překážka:	Spálený potok
Počet mostních polí:	1

### **3. Zdůvodnění opravy mostu**

Most převádí stávající silnici II/419 přes Spálený potok.

Na mostě je osazen nevyhovující zádržný systém, který byl zhotoven částečně s ocelových svodidel a částečně z válcovaných ocelových profilů, které jsou navařeny na ocelová svodidla. Systém je zcela nevyhovující a vzhledem ke konstrukci „zábradelního svodidla“ se jeví v případě nárazu i dost nebezpečný. Zvláště pak s ohledem na navařené podélné plechy 80x8 mm tvořící vodorovnou výplň „zábradelního svodidla“. Volné konce těchto plechů mohou velice snadno v případě nárazu vniknout do vozidla.







Délka svodidel před a za mostem je také nevyhovující, ale s ohledem na okolní konfiguraci terénu není zásadní změna délek svodidel možná. Před mostem vpravo je zpevněná plocha, která slouží jako autobusová zastávka. Před mostem vlevo je nezpevněná zelená plocha s jediným možným příjezdem ze silnice II/419.





Těsně za mostem vpravo je nezpevněný vjezd do soukromého areálu a vlevo je zpevněný sjezd na cyklostezku.



Vlastní římsy jsou v relativně dobrém stavu. Jedná se o kombinaci prefabrikované římsy, která je v oblasti drážky pro asfaltový chodník dobetonována monolitickým betonem. Tato dobetonávka se od prefabrikované části odtrhla a vlivem působení vody a mrazu částečně nazdvihla. Prefabrikovaná část je bez výrazných poruch, na pár místech došlo k poruše povrchové vrstvy do hl. cca 5 – 10 mm.

Prefabrikovaný betonový obrubník je bez závad.

V zájmovém území se vyskytují inženýrské sítě:

1. Nadzemní vedení SEK – CETIN
2. Nadzemní vedení NN – EON
3. Podzemní vedení plynu STL - GasNet, s.r.o.
4. Podzemní vedení vodovodu – VAK Hodonín

Poloha inženýrských sítí je patrna z přílohy č. 2 – Půdorys.





## PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

- Geodetické zaměření zpracované firmou **Geodetické práce - Kotlaříková Dagmar Ing.**
- Fotodokumentace místa stavby
- Rekognoskace místa stavby
- Vyjádření správců jednotlivých inženýrských sítí

### 4. Technické řešení

#### 4.1 Demolice

V rámci stavby se odstraní stávající nenormové zábradelní svodidlo na levé i pravé římse. Dále se provede odstranění monolitické dobetonávky říms. Stávající svislé dopravní značení (směrovací desky Z4) se odstraní.

#### 4.2 Sanace a oprava říms

Drážka po monolitickém betonu se otryská abrazivním paprskem (1200 bar) tak, aby se odstranil zdegradovaný event. zkarbonotovaný beton a aby bylo možné provést doplnění drážky sanačním materiálem (certifikovaný ucelený systém).

Vzhledem k minimalizaci nákladů na výměnu svodidel se zbylá část římsy (prefabrikovaná část) nebude opravovat. Poškození je malé.

Římsa se ani nebude opatřovat ochranným nátěrem.

#### 4.3 Zádržný systém

Na mostě je navržen zádržný systém úrovně zadržení min. H2, čemuž vyhovuje ocelové zábradelní svodidlo ZMS4/H2 se svislou výplní. Zábradelní svodidlo je kotveno do říms přes patní plechy pomocí hmoždinek (dle TPV). Kotevní šrouby budou z nerezové oceli. Budou použity lepené kotvy, které nebudou do římsy vnášet napětí od soudržného kotvení. Pod patními plechy se provede vyrovnávka z plastbetonu ve sklonu 4% směrem k vozovce.

Na zábradelním svodidle budou osazeny modré směrové nástavce sloupky (3 ks na zábradelním svodidle – na každé straně).

Přechod svodidla za most a jeho ukončení je provedeno dle konfigurace terénu a polohy podzemní sítě STL. Dále je provedeno tak, aby se obslužnost a využití okolního terénu nezměnilo oproti stávajícímu stavu. Využití ploch před mostem je zachováno, stejně tak i sjezdy za mostem. Mimo most budou na svodidla osazeny směrové nástavce (vždy 2 ks před a 2 ks za mostem – na každé straně).

Úprava povrchu ocelových konstrukcí musí splňovat TKP kap. 19 pro stupeň korozní agresivity atmosféry C4+K1 a životnost nátěru min. 15 let.

Nátěrový systém:

- Tryskání na čistotu Sa 2 1/2 (drsnost BN 10a)
- Žárové zinkování ponorem v lázni – 1 vrstva (NDFT TL. 70 µm)
- Základní nátěr epoxidový (NDFT TL. 120 µm)
- Vrchní nátěr polyuretanový, odstín dle RAL 5005 (NDFT TL. 80 µm)



**Před zahájením stavebních prací je nutné u jednotlivých správců inženýrských sítí zajistit vytyčení stávajících inženýrských sítí, viditelně je označit a při vlastním provádění stavebních prací ochránit před poškozením. Polohu jednotlivých sloupků svodidel bude nutné přizpůsobit skutečné vytyčené poloze podzemních inženýrských sítí.**

#### **4.3 Dopravní značení**

Směrové desky Z4 budou odstraněny a nahrazeny směrovými nástavci na svodidlech.

Jinak se stávající svislé a vodorovné dopravní značení nebude oproti stávajícímu stavu měnit.

#### **5. Požadavky na materiály**

##### **Sanační materiály**

Veškeré materiály použité k sanacím budou použity jako ucelený sanační systém od jednoho výrobce (např. MAPEI, SIKA, BASF, FOSROC atd.). Sanační materiály budou použity v souladu s technickými listy jednotlivých použitých materiálů. Zhotovitel předloží sanační systém ke schválení objednateli.

#### **6. Výstavba mostu**

Výměna svodidel a oprava římsy bude probíhat po polovinách.

Dopravní opatření budou provedena dle TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích 2015 – schéma C3 – Práce v jízdním pruhu, dva pomocné jízdní pruhy. Šířka stávající komunikace na mostě je min. 7,50 m.

Postup a technologie jednotlivých stavebních prací včetně časového harmonogramu (i s ohledem na nutné technologické přestávky) bude upřesněn zhotovitelem stavby v návaznosti na technologický postup a harmonogram realizace celé stavby. Předpokládaná doba výstavby je 3 týdny.

Veškeré stavební práce a stavební postupy budou prováděny v souladu s platnými předpisy, ČSN, EN ČSN, TKP a ZTKP (požadavky investora).

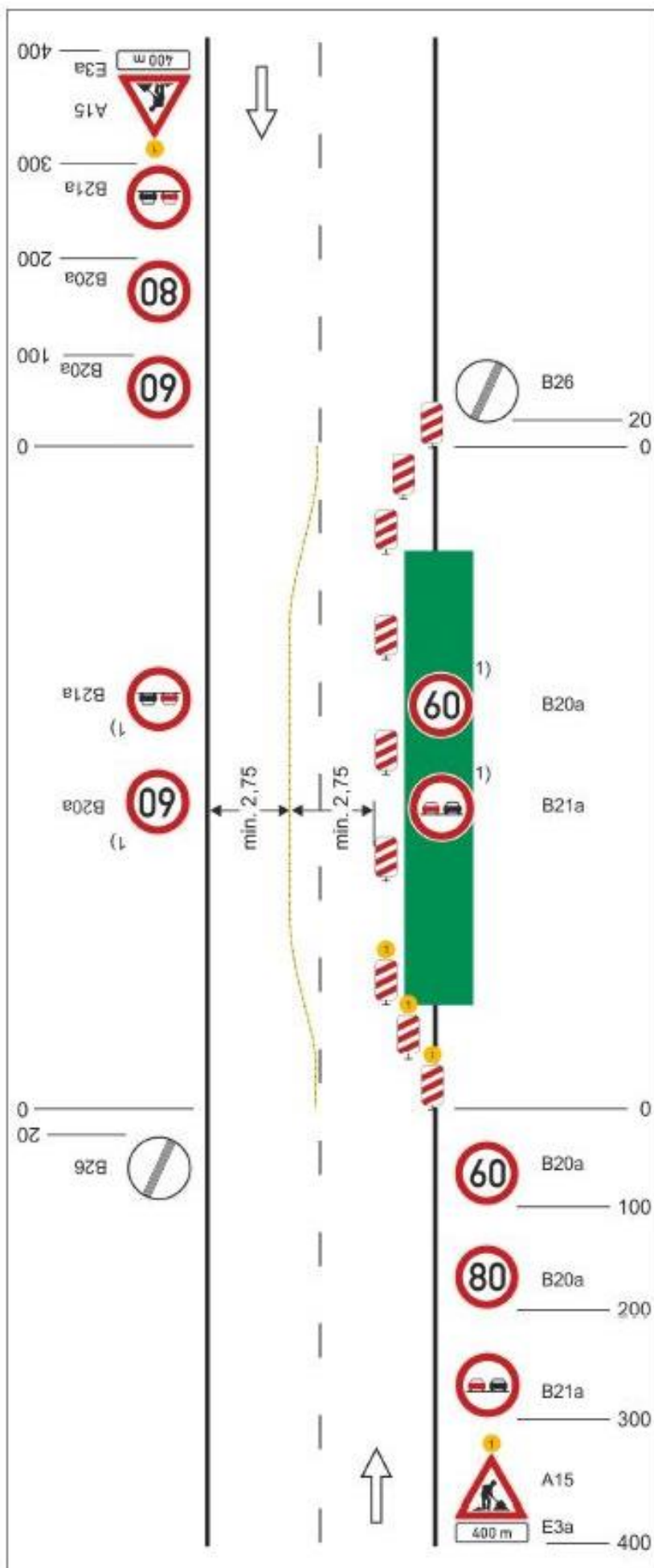
Materiály použité na stavbě budou odpovídat všem platným předpisům, ČSN, EN ČSN, TKP a ZTKP (požadavky investora).

**Před zahájením stavebních prací je nutné u jednotlivých správců inženýrských sítí zajistit vytyčení stávajících inženýrských sítí, viditelně je označit a při vlastním provádění stavebních prací ochránit před poškozením.**

V Brně, květen 2017

Ing. Martin Vacek

Přílohy: Schéma C3 – Práce v jízdním pruhu, dva pomocné jízdní pruhy



## Schéma C/3

Standardní pracovní místo.  
Práce v jízdním pruhu. Dva  
pomocné jízdní pruhy.

příčná uzávěra jednostrannými  
směrovacími deskami

oddělení protisměrných jízdních  
pruhů podle intenzity provozu  
zvýrazňujícími deskami,  
dopravními knoflíky (odstup 0,5 -  
1 m) fólií nebo barvou

podélná uzávěra oboustrannými  
směrovacími deskami  
odstup max. 20 m

příčná uzávěra jednostrannými  
směrovacími deskami

výstražná světla typu 1 na každé  
směrovací desce

1) opakování v případě podélné  
uzávěry delší než 300 m po  
300 m - 500 m

výstražné světlo typu 1 nebo  
značka umístěna na  
fluorescenčním podkladu,  
v protisměru shodně

vzdálenosti v metrech