

TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. Identifikační údaje

Údaje o stavbě

- a) Název stavby: III/37419 Svitávka, most ev. č. 37419-1 na ul. Mezimostí, vybudování chodníku.
- b) Místo stavby: Křížení silnice III/37419 s řekou Svitavou, KÚ Svitávka.
- c) Předmět dokumentace: DÚR + DSP.

Údaje o zadavateli

Městys Svitávka, IČ 00 28 10 42, Hybešova 166, 679 32 Svitávka.

Údaje o zpracovateli

Rybák – Projektování staveb, spol. s r. o., Havlíčkova 139/25a, 602 00 Brno, IČ 25 32 56 80, hlavní inženýr projektu Ing. Vít Rybák, ČKAIT - 1000609.

Údaje o budoucích vlastnících a správcích

Stavba po dokončení zůstane ve vlastnictví a správě stávajícího vlastníka (JMK, SÚS).

2. Účel dokumentace

Tato dokumentace řeší převedení pěší dopravy přes řeku Svitavu podél ul. Mezimostí s ohledem na bezpečnost po rozšířeném chodníku na stávajícím mostě ev.č. 37419-1.

3. Popis stávající dopravní situace

Na stávajícím mostě ev. č. 37419-1 je šířka komunikace mezi zvýšenými obrubami 4,7 m, což nevyhovuje pro obousměrný provoz vozidel bez omezení (ve dvou jízdních pružích). Doprava (přednost v jízdě) je regulována svislým dopravním značením P7, P8. Volná šířka na mostě je 5,7 m, tj. 4,7 m + 0,5 m + 0,5 m (bezpečnostní odstup na obou stranách od konstrukce mostu). Šířka zvýšené římsy za obrubníkem (bezpečnostního odstupu 0,5 m) není způsobila pro regulérní provoz pěší dopravy. V předmostích jsou podél ul. Mezimostí oboustranné chodníky š. min. 1,5 m. Vzniká tedy kolizní koridor „vozidla kontra chodci“ v délce mostu cca 24 m.

4. Popis stávající konstrukce mostu

Mostní konstrukce je železobetonová s obloukovými parapetními nosníky, doba výstavby 1928. Nachází se v souvislé zástavbě. V roce 1999 byl most rekonstruován a staticky zesílen dodatečným předpětím na současné hodnoty zatížitelnosti 12/60/180 t (normální/výhradní/výjimečná dle údajů BMS), stavební stav mostu je III – dobrý (dle HMP 2018). Hlavní nosné prvky (parapetní nosníky) jsou limitující pro volnou šířku mostu (5,7 m). Vně mostu vpravo i vlevo jsou uloženy v těsném souběhu samostatné konstrukce, převádějící podzemní inženýrské sítě přes řeku Svitavu. Dále se podél komunikace nacházejí v blízkosti mostu nadzemní inženýrské sítě, taktéž oboustranně.

5. Rozšíření mostní římsy na úkor vozovky

Z hlediska dopravního a ekonomického se jedná o nejpříjemnější variantu, protože přes zúžení vozovky zůstane zachován jeden jízdní pruh šířky 3,5 m a průchozí šířka na novém chodníku bude 1,25 m – pro toto řešení šířky chodníku je nutno získat výjimku dle vyhlášky 398/2009 Sb., §14, bod 1.0.2. přílohy 2 za podmínek zákona 183/2006 Sb., § 169, odst. 4 a 5, kterou uděluje příslušný stavební úřad (v případě předpokládaného souhlasu zainteresovaných orgánů je možno požádat o výjimku až v průběhu stavebního řízení). Zmenšení šířky vozovky podstatně nemění současnou dopravní situaci z hlediska průjezdu vozidel. Toto řešení bylo tudíž vyhodnoceno jako nejvýhodnější a je založeno na vyjádření DI PČR.

6. Organizace dopravy po rekonstrukci

Po provedení navržených úprav dle bodu 5 zůstává organizace dopravy zachována, stávající chodníky v předmostích se napojí na nový chodník na mostě. Pro umístění nového chodníku byla vyhodnocena jako výhodnější z hlediska prostorového uspořádání povodní (pravá) strana mostu. Přednost v jízdě na mostě (osazení svislého DZ P7, P8) je navrženo dle stávajícího stavu. Vodorovné DZ zůstává ve stejném duchu jako stávající, pouze bude nově vyznačeno dle stavebních úprav.

7. Předpokládaná omezení během výstavby

Objízdna trasa pro vozidla do 3,5 t (místní doprava, příjezd k nemovitostem...) je podmíněně možná po místních komunikacích (zákaz stání v exponovaných místech na objízdne trase apod.). Tranzitní dopravu je možno převést mimo místní komunikace. Pěší doprava musí být na dotčeném mostě zachována, vzhledem k nemožnosti provedení adekvátní náhradní trasy. Souběh pěší dopravy a vozidel na mostě v průběhu rekonstrukce je žádoucí pouze v krajním případě a krátkodobě, zůstatková volná šířka cca 3,0 (jízdní pruh) + 0,5 m (římsa) vyžaduje řízení dopravy po dobu stavby světelnou signalizací.

8. Sanace mostní konstrukce

Bude provedena na lících a horních plochách obou parapetních nosníků otryskáním tlakovou vodou do 1100 bar a mechanickým odstraněním rozvolněných částí a následnou reprofilací tenkovrstvou stěrku.

9. Chodník na mostě

Po navrtání chemických kotev z ocelových trnů (bet. výztuž) bude provedena nová žb římsa, navazující na římsu stávající. Povrch bude opatřen novou izolační vrstvou. Nad dilatačními závěry bude nová římsa uložena kluzně a spára bude uzavřena těsnícím tmelem.

10. Chodník mimo most

Nové zpevnění bude provedeno ve skladbě:

Betonová dlažba zámková – 60 mm
Lože ŠD – 40 mm

Štěrkořrt' ŠDa – 200 mm min.

CELKEM 290 mm min.

Deformační modul na pláni je požadován $E_{def1} = 30 \text{ MPa}$.

Zpevněné plochy budou ohraničeny betonovými obrubníky do betonového lože. Místo pro přecházení za mostem bude vyznačeno varovným pásem z hmatové dlažby a sníženým obrubníkem. Součástí stavby je též úprava stávajícího schodiště za mostem vpravo.

vypracoval: Ing. Jiří Bednařík