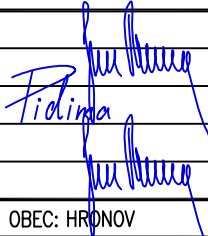



# SO 203 PDPS

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK  
VÝŠKOVÝ SYSTÉM: BpV

KRESLIL:	ING. JAN BURSA		<div> FÖRSTEROVA Č.P. 175, 566 01 VYSOKÉ MÝTO EMAIL.: MDS@MDSPROJEKT.CZ</div>	
ZPRACOVAL:	ING. JAN BURSA			
TECHNICKÁ KONTROLA:	ING. JAN PIDIMA			
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:	ING. JAN BURSA			
HLAVNÍ PROJEKTANT:	ING. JAN BURSA			
KRAJ: KRÁLOVEHRADECKÝ	OKRES: NÁCHOD	OBEC: HRONOV	STUPEŇ:	PDPS
INVESTOR: KRÁLOVEHRADECKÝ KRAJ, PIVOVARSKÉ NÁMĚSTÍ 1245, 500 03 HRADEC KRÁLOVÉ			ZAK.ČÍSLO:	3247-24-4
AKCE:  II/303 VELKÉ POŘÍČÍ – HRONOV			ARCHIVNÍ ČÍSLO:	3247
			DATUM:	12/2024
			FORMÁT:	A4
			MĚŘÍTKO:	–
OBJEKT: SO 203–MOSTNÍ PROVIZORIUM PŘES MOST EV.Č.17B-1 HRONOV NA MK.			ČÍSLO SOUPRAVY:	ČÍSLO PŘÍLOHY: 203.1.
OBSAH:  TECHNICKÁ ZPRÁVA				

Stavba: **II/303 VELKÉ POŘÍČÍ – HRONOV,**

Objekt: SO 203 – Mostní provizorium přes most ev.č. 17B-1  
Hronov na MK

## **203.1.– Technická zpráva**

Stupeň: Dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

**OBSAH:**

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU .....	3
1.1.	Označení stavby .....	3
1.2.	Stavebník, objednatel stavby .....	3
1.3.	Zpracovatel projektové dokumentace .....	3
1.4.	Uvažovaný správce .....	4
1.5.	Pozemní komunikace .....	4
2.	STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ .....	4
2.1.	Zdůvodnění mostu .....	4
2.2.	Územní podmínky .....	4
2.3.	Povrchové vody .....	5
2.4.	Geotechnické podmínky .....	5
2.5.	Vybavení objektů stálým zařízením .....	5
3.	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ OBJEKTU .....	6
3.1.	Dočasná komunikace a provizorní most, provizorní lávka .....	6
3.2.	Objízdna trasa pro automobilovou a nákladní dopravu .....	12
3.3.	Objekt stavby a vztah k území .....	12
3.4.	Rozsah výkonů .....	13
3.5.	Dopravní značení .....	13
3.6.	Projednání .....	13
3.7.	Požadavky na další projektový stupeň .....	13
4.	PROVEDENÉ PRŮZKUMY A PODKLADY .....	13
4.1.	Provedené průzkumy a měření, podklady k PD .....	13
4.2.	Podklady pro projektování .....	13
5.	PODKLAD PRO ZHOTOVENÍ STAVBY .....	14

## **1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU**

### **1.1. Označení stavby**

<b>Název stavby</b>	II/303 Velké Poříčí - Hronov
<b>Kraj</b>	Královehradecký
<b>Obec</b>	Hronov
<b>Katastrální území</b>	---
<b>Druh stavby</b>	DOČASNÝ STAVEBNÍ OBJEKT
<b>Stupeň PD</b>	PDPS

### **1.2. Stavebník, objednatel stavby**

#### **1.2.1. Zadavatel**

Královehradecký kraj  
Pivovarské náměstí 1245  
500 03 Hradec Králové

#### **1.2.2. Správce mostu**

---

### **1.3. Zpracovatel projektové dokumentace**

#### **1.3.1. Generální projektant – DSP+PDPS**

PUDIS a.s.,  
Podbabská 1014/20  
160 00 Praha 6  
HIP: Ing. Dušan Merta  
Zpracovatel: Ing. Jan Vlček

#### **1.3.2. Hlavní inženýr projektu – DSP+PDPS**

PUDIS a.s.,  
Podbabská 1014/20  
160 00 Praha 6  
HIP: Ing. Dušan Merta  
Zpracovatel: Ing. Jan Vlček

#### **1.3.3. Projektant objektu SO 203 PDPS dokumentace**

MDS projekt s.r.o.  
Försterova 175  
566 01 Vysoké Mýto  
IČO: 274 87 938  
DIČ: CZ 274 87 938  
tel.: +420 465 322 451, fax.: +420 465 323 532  
email.: [mds@mdsprojekt.cz](mailto:mds@mdsprojekt.cz)  
Autorizace:  
Miloš Bednář, Dis. č. a. 1006109 – obor TD02 – Dopravní stavby,  
nekolejová doprava  
Ing. Jan Bursa č. a. 0601653 – obor IM00 - Mosty a inženýrské konstrukce

## **1.4. Uvažovaný správce**

U SO 203 se uvažuje správcem Zhotovitel stavby

## **1.5. Pozemní komunikace**

Návrhová kategorie

dočasná komunikace

Typ příčného uspořádání

dočasná komunikace

## **2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ**

### **2.1. Zdůvodnění mostu**

Objekt dočasného mostu je součástí této akce II/303 Velké Poříčí – Hronov a stavebního objektu SO 203 Mostní provizorium přes most ev.č. 17B-1 Hronov na MK. Jedná se o objekt dočasného přemostění pro silniční dopravu nad stávajícím mostem ev.č. 17B-1 ve vlastnictví a správě města Hronova. Tento objekt doplňuje problematiku DIO této akce s tím že řeší pouze převedení dopravy s vyznačením hodnot zatížitelnosti na mostní konstrukci dle ČEN 73 6222 a daného TP.

Problematika DIO a dočasného dopravního značení je řešena v SO 181 Dopravně inženýrská opatření.

#### 2.1.1. Převáděná komunikace

Převáděná je stávající místní komunikace na které leží mostní objekt ev.č. 17B-1.

#### 2.1.1. Překážka

Překážkou je vodní tok Metuje.

#### 2.1.1. Přeložky

Tato dokumentace řeší pouze kompletní vodorovnou nosnou konstrukci, spodní stavbu mostního provizoria, komunikaci jeho napojení se zádržným systémem a s vyznačením zatížitelnosti dle TP a ČSN 73 6222 pro automobilovou dopravu převedenou v rámci SO 181 Dopravně inženýrského opatření této akce.

#### 2.1.2. Související objekty a stavby

##### Stavbu tvoří objekty:

Stavbu tvoří samostatné stavební objekt. Tento stavební objekt SO 203 je přím navázán na stavební objekt SO 181 Přečhodné dopravní opatření a řeší převedení dopravy po mostním provizoriu v místě stávajícího mostu ev.č. 17B-1.

### **2.2. Územní podmínky**

#### 2.2.1. Poloha staveniště

Staveniště tohoto objektu se nachází v prostoru stávajícího mostu ev.č. 17B-1 na místní komunikaci na ul. Padolí ve městě Hronov. Tento objekt se nachází na ploše stávající komunikace uvedené ulice v zastavěné části města Hronov.

Tato problematika je řešena samostatnou dokumentací PDPS.

**2.2.2. Stávající veřejné komunikace**

Stávající veřejnou komunikací je silnice místní obslužné komunikace ul. Padolí s mostem ev.č. 17B-1.

**2.2.3. Příjezdy a přístupy**

Řešeno samostatně. Není předmětem této dokumentace. Zde se předpokládá že v rámci SO 181 bude vedena doprava po komunikaci ul. Padolí s mostním objektem ev.č. 17B-1

**2.2.4. Skladovací a pracovní plochy**

Řešeno samostatně. Není předmětem této dokumentace. Tato problematika bude řešena zhotovitelem stavby.

**2.3. Povrchové vody****2.3.1. Odvodnění staveniště**

Není řešeno touto dokumentací. Odvodnění je řešeno stávajícím systémem odvodnění místní komunikace s mostem ev.č. 17B-1.

**2.3.2. Povodně a ochranná díla**

Není řešeno touto dokumentací.

**2.3.3. Překládky vodních toků**

Není řešeno touto dokumentací.

**2.4. Geotechnické podmínky**

Geologický průzkum není součástí Dopravně inženýrského opatření. Tato dokumentace řeší pouze problematiku osazení dočasného mostního objektu s příslušenstvím a souvisejícími částmi. Jeho montáž, výstavbu, provozování po celou dobu užívání a návrhu SO 181 zhotovitelem a následně demontáž a odstranění s uvedením do původního stavu.

**2.5. Vybavení objektů stálým zařízením**

Objekt nebude vybaven stálým zařízením.

Mostní objekt SO 203 bude vybaven příslušenstvím dle ČSN 73 6201 včetně dopravního značení dle ČSN 73 6222 a zádržného systému na předpolích.

Dopravní značení pro řízení dopravy je předmětem SO 181.

Případné dopravní opatření sloužící a související s výstavbou, montáží, provozováním, demontáží a odstraněním je předmětem návrhu zhotovitele v tomto SO 203.

### 3. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ OBJEKTU

#### Provizorní mostní objekt:

Dočasný mostní objekt je navržen s vodorovnou nosnou konstrukcí typu MS dle TP 90 s celkovou délkou 18,0m, volnou šířkou 4,0m a šířkou nosné konstrukce 5,64m. Zatížitelnost nosné konstrukce je ( $V_n = \min. 11 \text{ tun}$ ,  $V_r = \min. 48t$  a  $V_a = \min. 12t$ ). Tato zatížitelnost v kombinaci s uspořádáním dočasné komunikaci na předpolích a dopravním značením umožňuje převedení dopravy dle požadavku dokumentace PDPS. Nosnou konstrukci tvoří dvoutrámová konstrukce s mezilehlou dolní mostovkou. Podélné trávy jsou tvořeny vždy jednostěnem jednopatrem příhradové konstrukce MS. Příčníky jsou uloženy pod dolní mostovkou a jsou uloženy na dolních pasech dolních jejím začepováním do svislé příhrady. Konstrukce mostovky je ocelová tvořená podélníky a ocelovou plechovou mostovkou. Vybavení mostní konstrukce je dle ČSN 73 6201. Konstrukce spodní stavby dočasného mostu je navržena jako betonová z betonových prefabrikovaných dílců z inventáře zhotovitele. Založení spodní stavby je plošné. Betonové prefa dílce budou uloženy na konstrukci vozovky do vrstvy podkladního betonu. Detailní řešení založení a spodní stavby bude předmětem RDS dokumentace zhotovitele s jeho návrhem odpovídajícím řešení PDPS.

Na obou předmostích je navrženo napojení stávající komunikace na mostní provizorium. Toto je řešeno nájezdovými klíny z betonu a asfaltobetonovou vozovkou.

Před a za mostem jsou pak osazeny svislé dopravní značky omezující zatížitelnost a dopravu po mostním provizoriu. Jedná se o dopravní značky B13 s hodnotou normální zatížitelnosti a dodatkovou tabulkou E5 se zatížitelností výhradní. Na mostě a na předmostích bude snížena rychlost až na 20 km/hodinu dopravními značkami B20a.

Na předmostích je navrženo osazení betonových silničních svodidel výšky min. 0,80m s třídou zadržení H1.

#### Provizorní lávka pro pěší:

Není součástí mostní konstrukce. Provoz pěších je ponechán a chodníků vedoucích podél stávající místní komunikace.

#### **3.1. Dočasná komunikace a provizorní most, provizorní lávka**

##### 3.1.1. Křížení mostu s překážkou

Křížení

Bod křížení

Souřadnice křížení JTSK:

y=--- x=---

Staničení na provizorní komunikaci

S osou vodního toku:

---

Staničení překážky

S osou provizorní komunikace:

km neuvedeno

Úhel křížení

Úhel křížení:

90,00 °

Průjezdni výška

Výška:

---

**3.1.2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O OBJEKTU PROVIZORNÍ MOST**

## Charakteristika mostu

Podle druhu převedené komunikace	- pozemní komunikace
Podle překračované překážky	- most vodní tok
Podle počtu mostních polí	- most o 1 poli
Podle počtu mostovkových podlaží	- jednopodlažní
Podle výškové polohy mostovky	- s dolní mostovkou
Podle měnitelnosti základní polohy	- nepohyblivý
Podle plánované doby trvání	- provizorní
Podle průběhu trasy na mostě	- směrově v přímém úseku
- výškově ve vodorovné	
Podle projektované zatížitelnosti	- s normovou zatížitelností
Podle hmotné podstaty	- ocelový
Podle členitosti nosné konstrukce	- příhradový
Podle výchozí charakteristiky	- parapetní příhradové nosníky
Podle konstr. uspořádání příč. řezu	- otevřeně uspořádaný
Podle omezené volné výšky	- s neomezenou volnou výškou

## Délka přemostění

Most: kolmá 17,00 m

## Délka mostu

Délka mostu 18,16 m

## Šikmost mostu

Šikmost krajní opěry č 01. 90,0 ° = 100,00 grad

Šikmost krajní opěry č.02. 90,0 ° = 100,00 grad

Šířka vozovky mezi obrubníky 4,00 m

Šířka chodníku - m

Šířka mostu mezi zábradlími 4,58 m

Volná šířka mostu 4,58 m

Výška mostu ---

Stavební výška mostu 0,345 m

## Plocha mostu

Plocha mostu je určena jako součin délky přemostění a vzdálenosti mezi vnějšími ochrannými konstrukcemi.

Plocha mostu  $(4,58) \times 17,00 = 77,86 \text{ m}^2$

## Nosná konstrukce mostu

Délka nosné konstrukce 15,16 m

Šířka nosné konstrukce 5,640 m

Výška nosné konstrukce 2,010 m

Plocha nosné konstrukce

Plocha nosné konstrukce je určena jako součin délky a šířky NK  
 $5,640 \times 18,16 = 102,42 \text{ m}^2$

## Zatížení mostu

Dle statického výpočtu zatížitelnosti dle ČSN 73 6222.

## Zatížitelnost mostu

Požadovaná zatížitelnost dočasného mostu je následující: Za předpokladu, že stavební stav je dobrý (není zahrnuta redukce stavebním stavem), je.



Normální zatížitelnost

Vn= V-CZEN 11 t

Výhradní zatížitelnost

Vr= V-CZEN 48 t

Výjimečná zatížitelnost

Ve= V-CZEN - t (u MP se neuvádí)

Maximální Zatížitelnost na jedu nápravu

Vaj= V-CZEN 12 t

Uvedené hodnoty zatížitelnosti jsou čerpány dle požadavku zatížitelnosti mostní konstrukce. Hodnoty zatížitelnosti v této dokumentaci jsou převzaty z dokumentace TP 90 Mostová souprava, Použití provizorních mostů MS, kde jsou hodnoty zatížitelnosti uvedeny dle ČSN 73 6222.

### 3.1.3. POPIS PRACÍ

## **Všeobecné práce**

Vytyčení inženýrských sítí a jejich poloha případně ovlivní případný rozsah stavební jámy a tvar spodní stavby mostního provizoria. Tuto problematiku zajistí zhotovitel stavby.

## **Provizorní most (dočasný)**

### Uvolnění staveniště

Pro výstavbu bude uvolněno staveniště pro potřebu jeho výstavby.

### Zemní práce a výkopové práce a demolice

Nejsou předmětem návrhu v této dokumentaci.

### Opěry a křídla

Opěry provizorního mostu jsou tvořeny železobetonovými prefabrikovanými dílci z inventáře zhotovitele. Beton dílců se předpokládá min. C25/30 a je vyztužený betonářskými sítěmi. Jsou navrženy prefabrikované deskové dílce panelů daného rozměru. Rozměr dílců bude navržen tak aby odpovídal tvaru a uspořádání nosné konstrukce mostu a uspořádání stávající místní komunikace.

Prvky betonových dílců budou kladeny na sebe a do daného uspořádání, aby celková konfigurace tvořila opěry mostu.

Pod konstrukcí opěr je navržen podkladní nebo výplňový beton.

Součástí mostní opěry bude i konstrukce závěrných zídek. Ta bude řešena dle návrhu zhotovitele v RDS dokumentaci. V rámci PDPS je navržena závěrná zídka z monolitického železobetonu.

### Zajištění výkopu

PD neřeší. Je případně předmětem návrhu zhotovitele.

### Provizorní most

Mostní provizorní konstrukce je navržena typu MS dle TP 90 Použití provizorních mostů MS a dle Žen-24-9 Mostová souprava MS.

Souprava MS je navržena koncových dílců a ze středních dílců vzájemně spojených čepovými spoji do soupravy délky 18,0m. S ohledem na místo použití mostního provizoria a jeho účel využití je navržena souprava délky 18,0m s rozpětím polí 18,0m bez vložené mezilehlé podpor v podobě pilíře MS.

Konstrukce je navržena s ocelovou mostovkou šířky 4,0m a volnou šířkou mezi nosnou konstrukcí 4,586m. Výška nosné konstrukce je 2,010m.

Nosná konstrukce je uložena přímo na konstrukci spodní stavby. Pod body uložení na konci jednotlivých příhrad se předpokládá vložení dřevěné vložky 0,2/0,2m tl. Min 30mm. Tato vložka realizuje u této konstrukce ložisko nosné konstrukce.

Na vnější straně mostní konstrukce není vyložen chodník

Podél vozovky na nosné konstrukci bude osazeno pletivo s oky max 40/40mm výšky pletiva min 1,10m. Výplň z pletiva se uvažuje na plnou výšku příhrad a zajišťuje rovněž prostor mezi ocelovým odrazným obrubníkem a konstrukcí podélnou nosnou konstrukcí příhrad mostu.

Dle požadavku této dokumentace je maximální dovolená rychlost na mostě 20 km/hod.

Návrh montáže je součástí realizační dokumentace stavby. Tento návrh si musí zajistit zhotovitel mostu s ohledem na své technické možnosti a popsat v TeP.

Součástí návrhu montáže nosné konstrukce je zejména:

- Stanovení definitivní polohy konstrukce v RDS dokumentaci. Ta je definována dokumentací PDPS nebo dokumentací zhotovitele spodní stavby.

- Stanovení základního principu montáže (montáž, předmontáž, osazení pomocí výsunu a pod.).

- Stanovení plochy pro montáž a postavení montážních prostředků.

- Návrh úprav montážních ploch.

- Návrh montážních prostředků.

- Návrh pomocných konstrukcí pro montáž n.k.

- Podrobný popis jednotlivých operací během montáže.

- Návrh využití závěsných bodů konstrukce.

Pro zpracování návrhu montáže jsou zásadní místní podmínky v místě montáže, prostorové uspořádání montážních ploch a definitivní poloha konstrukce.

Montáž nosné konstrukce a výstavba je navržena v souladu s výše uvedenými dokumenty. Montáž bude řešena následujícím sledem kroků:

- Fáze 1.

Výstavba opěr mostu

příprava podkladních konstrukcí pro předmontáž konstrukce na předpolí mostu  
plocha pro umístění mobilního jeřábu

- Fáze 2.

Předmontáž nosné konstrukce na předpolí mostu

- Fáze 3.

Montáž nosné konstrukce z předpolí do definované polohy na opěry mostu

- Fáze 4.

Dokončení osazení konstrukce a mostní příslušenství (výplň zábradlí a závěrná zídka)

Dokončení napojení vozovky, příslušenství komunikace.

Detailní postup montáže s umístěním předmontáže, mobilního jeřábu atp. je předmětem návrhu zhotovitele v dokumentaci TeP. Tato dokumentace bude schválena objednatelem akce.

Osazení provizorní nosné mostní konstrukce bude provedeno dle TP 90 – Směrnice Používání provizorních mostů MS.

- Fáze 5.

Provozování mostního provizoria

- Fáze 6.

Demontáž a odstranění konstrukcí a částí SO 203 v opačném pořadí montáže.

### Dopravní značení

Před mostem z obou stran je nutno osadit dopravní značky dle vyhl. č. 30/2001 Sb. omezující rychlost na 20 km/hod. Dopravní značení před a za mostem je řešeno samostatným SO 181.

Vzhledem k výše uvedené zatížitelnosti, je nutné na mostě omezovat zatížitelnost dopravními značkami.

Dočasná značení a předmostí je navrženo dle TP 66 a dle popisu v předchozích kapitolách a dle SO 181 a v jeho režii.

Dle požadavků objednatele bude na obou předmostích osazeno dopravní značení. Na mostní provizorium budou osazeny značky omezující maximální rychlost vozidel na 20 km/h B20a dle této dokumentace a značky omezující zatížitelnost B13+E5+B14 dle skutečné zatížitelnosti mostního provizoria specifikované v RDS. Předpokládá se:

B13 – 11 tun

E5 – 48 tun

B14 – 12 tun

Dále pak svislé DZ s maximální povolenou rychlostí 20 km/hod (B20a)

### Uvedení do provozu

Obecně platí pro uvedení mostu do provozu stejná pravidla jako u mostů trvalých. Zde jsou uvedeny jen upřesňující požadavky.

### Prohlídky mostu

Před uvedením mostu do provozu musí být provedena první hlavní prohlídka. Ta se provede v souladu s platnými předpisy, zejména ČSN 73 6221.

S ohledem na charakter konstrukce musí první hlavní prohlídka zejména zkontrolovat správnost a úplnost sestavení konstrukce. Pokyny pro provádění běžné, hlavní a mimořádné prohlídky mostů z materiálu dočasné mostní konstrukce jsou uvedeny v následujících kapitolách.

Intervaly prohlídek jsou po uvedení mostu do provozu velmi krátké, postupně se částečně prodlužují. První **běžnou prohlídku** je nutno udělat po **14 dnech** po uvedení mostu do provozu, **druhou** po **30 dnech** po první prohlídce a dále vždy **po 60 dnech** po druhé prohlídce. **Hlavní prohlídky se provádějí po 2 letech (nepředpokládá se). Tyto práce a prohlídky zajistí správce mostního provizoria. Součástí RDS dokumentace je navržena:**

**1. HMP před uvedením do provozu**

**BMP po 14 dnech po uvedení do provozu**

**BMP po 30 dnech po první BMP**

**BMP po 60 dnech od předchozí BMP a dále pak nejpozději po 60 dnech.**

### Zatěžovací zkouška

Při prvním sestavení mostu délky 18,0 m je nutno před uvedením do provozu provést statickou zatěžovací zkoušku dle TP pro daný typ mostní provizorní konstrukce. Zatěžovací zkoušku je vždy nutno provést s opakovaným najetím zatěžovacích vozidel, aby došlo k dotlačení vůle v čepích. Zatěžovací zkouška se tedy zde neuvažuje ve smyslu ČSN 73 6209.

### Provozování mostu

Most je určen pro použití jako zatímní most, nepředpokládá se jeho dlouhodobé nasazení do provozu. Za běžné použití se považuje nasazení v délce do dvou let. Podle okolností lze most používat i déle, ale takové použití je nutno považovat za výjimečné. Pro mosty, které budou používány pro veřejný provoz po dobu delší než 1 rok, je požadován mostní list.

Provozování SO 203 bude navrženo zhotovitelem v rámci dané akce a dle požadavku na převedení dopravy dle SO 181.

#### Údržba mostu za provozu

V době nasazení konstrukce do provozu se nepředpokládá provádění údržby na vlastní konstrukci mostu. Tato se předpokládá vždy po snesení mostu z nasazení. Během nasazení konstrukce do provozu se předpokládá následující činnost:

Hlavní prohlídky mostu.

Běžné prohlídky mostu.

Zimní údržba.

Drobná údržba styků.

Drobné opravy poškození PKO a pod.

Prohlídky musí být prováděny v pravidelných předepsaných intervalech podle uvedeného **TP konkrétní mostní konstrukce a TeP a TePř dodavatele**. Prohlídky mostů mohou provádět pouze osoby vlastníci oprávnění podle metodického pokynu Oprávnění k výkonu prohlídek mostů pozemních komunikací. Kromě toho se doporučuje, aby prohlídky prováděla osoba technicky vyškolená a obeznámená se způsoby vyhledávání únavových trhlin. Všeobecně se doporučuje vyhledávat případné únavové trhliny při přejezdu vozidel, kdy dochází k otvírání trhlin.

Ostatní práce na údržbě konstrukce je nutno považovat za opravy konstrukce, které se provádí vždy po snesení konstrukce. Jejich provádění za provozu je potřeba se pokud možno vyhnout. Pokud by měly být za provozu provedeny, je nutno pro jejich provedení zpracovat individuální návrh, jehož součástí bude i problematika zajištění bezpečnosti provozu a pracovníků provádějících údržbu.

#### Hlavní prohlídka mostu

Hlavní prohlídka mostu se provádí vždy před vykonáním zatěžovací zkoušky, po vykonání zatěžovací zkoušky a dále během provozu v intervalu max. 2 roky.

Kromě pravidel stanovených ČSN 73 6221 je potřeba při všech prohlídkách (platí i pro běžné prohlídky) dbát následujících pokynů:

- Provést kontrolu úplnosti konstrukce a jejího stavu (poškození, nátěry, koroze, vozovková vrstva, deformace a pod.)
- Provést kontrolu chování konstrukce za provozu (průhyby, vůle v čepích a spojích, hlučnost a pod.)
- Provést kontrolu stavu a úplnosti spojovacího materiálu (čepy a jejich zajištění a osazení, šrouby a jejich utažení). Musí se provést prohlídka všech spojů, nestačí provedení namátkové kontroly.
- Provést kontrolu stavu vozovky, chodníků a zábradlí (zejména nepoškozenosti výplně zábradlí).
- Provést kontrolu stavu a úplnosti dopravního značení.
- Provést kontrolu ochranných nátěrů a povrchu vozovky a chodníků.
- Provést kontrolu stavu ložisek. Zkontrolovat, zda nedochází k posunům ložisek po ložiskových deskách a spodní stavbě.
- Provést kontrolu stavu mostních závěrů a přechodů na těleso komunikace, zejména spáry mezi závěrnou zídou a komunikací.
- Provést kontrolu spodní stavby v závislosti na jejích charakteru.

#### Běžná prohlídka mostu

Není-li stanoveno jinak, tak první běžnou prohlídku je nutno provést po 14 dnech po uvedení mostu do provozu, druhou po 30 dnech po první běžné prohlídce a dále vždy po 60 dnech po druhé běžné prohlídce. Pro běžnou prohlídku platí obdobná pravidla jako pro hlavní prohlídku.

Mimořádná prohlídka mostu

Mimořádná prohlídka se provádí vždy po zjištění mimořádné události na mostě nebo pod mostem.

**Konstrukce násypů a zásypů**

Konstrukce násypu nájezdových komunikací je navržena z výplňového betonu. Ten se uvažuje min C8/10 s tím, že jeho konstrukce se provede tak aby bylo možné po dokončení stavby provést její odstranění.

Uspořádání této konstrukce bude provedeno tak, že podél vozovky komunikace budou osazena betonová silniční svodidla.

**Konstrukce vozovky**

Konstrukce vozovky je navržena jako asfaltobetonová.

Skladba vozovky na předmostích (konstrukce D – Provizorní komunikace):

- Asfaltový beton pro obrusné vrstvy		
ACO 11	40mm	ČSN EN 13108-1
- Spojovací postřík Asfaltovou emulzí v množství zbytkového asfaltu		
PS-EP (nebo dle RDS)	min. 0,4 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
- Asfaltový beton pro podkladní vrstvy		
ACP 16+	70mm	ČSN EN 13 108-1
- Spojovací postřík Asfaltovou emulzí v množství zbytkového asfaltu		
PS-EP (nebo dle RDS)	min. 0,4 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
- Infiltrační postřík Asfaltový		
PI-E (nebo dle RDS)	min. 0,8 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129

---

Celkem	110 mm
--------	--------

**Dočasné dopravní opatření**

Není předmětem této dokumentace SO 203 vyjma vyznačení dopravních značek na předmostích se zatížitelností mostní konstrukce a omezení rychlosti na mostě.

Součástí SO 203 je dále sestava betonových svodidel min. výšky 0,80m s třídou zadržení H1 v definované délce, napojení a koncovým prvkem.

**3.2. Objízdna trasa pro automobilovou a nákladní dopravu**

V průběhu výstavby a následně po dokončení užívání iostranění objektu SO 203 zajistí zhotovitel dopravní opatření s vyloučením automobilové dopravy na místní komunikaci dle svého požadavku. Shodně tak i zajištění převedení pěších po celou dobu realizace, výstavby, ale i provozování SO 203.

**3.3. Objekt stavby a vztah k území****3.3.1. Hlavní trasa**

Neuvedeno.

**3.3.2. Související objekty**

Neuvedeno.

**3.3.3. Vztah k území (inženýrské sítě, ochranná pásma, omezení provozu)**

Neuvedeno. Tuto problematiku RDS dokumentace neřeší a není požadována řešit.

### **3.4. Rozsah výkonů**

Pro zhotovitele jsou určeny následující výkony:

- Výstavba mostního provizoria a dočasné komunikace
- Uvedení objektu do provozu
- Provozování
- Odstranění dočasného dopravního opatření po dokončení stavebních objektu

### **3.5. Dopravní značení**

Neuvedeno.

### **3.6. Projednání**

Návrh projektovaného objektu byl projednán se zástupci investora objektu.

### **3.7. Požadavky na další projektový stupeň**

Vzhledem k rozsahu provedené projektové dokumentace ve stupni PDPS **je vypracována dokumentace RDS.**

## **4. PROVEDENÉ PRŮZKUMY A PODKLADY**

### **4.1. Provedené průzkumy a měření, podklady k PD**

Podkladem k projektování daného stavebního objektu jsou:

- Dokumentace PDPS (PD – Přestavba mostu ev.č. 2033-4, Tlučná; Projektování dopravních staveb, Projekční kancelář Ing. Škubalová, U Bachmače29, 326 Plzeň, 04/2020)

### **4.2. Podklady pro projektování**

Seznam použitých norem a podkladů:

- [1] ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů,
- [2] ČSN 73 6220 Zatížitelnost a evidence mostů na pozemních komunikacích,
- [3] ČSN 73 6221 Prohlídky mostů pozemních komunikací,
- [4] ČSN 73 6222 Zatížitelnost mostů na pozemních komunikacích,
- [5] ČSN EN 1993-1-1 Navrhování ocelových konstrukcí. Část 1.1: Obecná pravidla a pravidla pro pozemní stavby,
- [6] ČSN EN 1993-2 Navrhování ocelových konstrukcí. Část 2: Ocelové mosty,
- [7] ČSN EN 1993-1-9 Navrhování ocelových konstrukcí. Část 1.9: Únava,
- [8] ČSN EN 1993-1-10 Navrhování ocelových konstrukcí. Část 1.10: Houževnatost materiálu a vlastnosti napříč tloušťkou,
- [9] ČSN 73 0038 – Hodnocení a ověřování existujících konstrukcí, v aktuálním znění včetně změn a včetně oprav.
- [10] ČSN ISO 13822 – Zásady navrhování konstrukcí – hodnocení existujících, v aktuálním znění včetně změn a včetně oprav.
- [12] TKP 19 Technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací, Kapitola 19: Ocelové mosty a konstrukce. 2008,
- [13] TP 90 Technické podmínky používání provizorních mostů z mostové soupravy MS v civilním sektoru. 1996,
- [14] TP 90 Dodatek 1. Mostová souprava. 2010,
- [15] TP 186 Zábradlí na pozemních komunikacích. 2007,
- [16] TP 211 Izolační systémy mostů PK (přímo pojížděné systémy),
- [17] TP 200 – Stanovení zatížitelnosti mostů pozemních komunikací (Pragoprojekt, 2008)
- [18] TP 220 Těžká mostová souprava. 2010,
- [19] TP 222 Mostní provizorium z plnostěnných nosníků. 2010.
- [20] Směrnice pro dokumentaci staveb + Dodatek 1, Pragoprojekt, 2007, 2010.
- [21] Metodický pokyn Oprávnění k výkonu prohlídek mostů PK, 2009.
- [22] Normální mosty BB – Vojenská fakulta vysoké školy dopravní (08/1946)
- [23] Bailey Bridge, Headquarters (05/1986, Departement of the Army Washington DC)
- [24] Směrnice pro užívání provizorních mostů BB v civilním sektoru (Ministerstvo pro hosp. politiku a rozvoj ČR, správa pro dopravu, 05/2011)
- [25] The Bailey super manual (Mabey, England)
- [26] TP 90 Používání provizorních mostů MS – Technické podmínky (ministerstvo dopravy, 2010)
- [27] Mostová souprava MS (ministerstvo národní obrany, 1965)

## **5. PODKLAD PRO ZHOTOVENÍ STAVBY**

**Tato dokumentace v tomto stupni RDS přímo slouží jako podklad pro výstavbu objektu SO 201 a to provizorní mostní nosné konstrukce. Tato dokumentace je provedena pouze pro vodorovnou nosnou konstrukci dočasného mostu. Neřeší problematiku souvislostí a návazností celé akce ani problematiku spodní stavby a dočasných opatření na dočasných stavebních objektech.**

Tato dokumentace v tomto stupni neslouží jako podklad pro výstavbu objektu, ale stavebnímu úřadu pro povolení stavby a investorovi pro výběr zhotovitele. K tomuto účelu bude vypracována dokumentace RDS dodavatelem stavby!

Podkladem pro zhotovení objektu bude následující stupeň dokumentace RDS případně VDS, kterou musí zhotovitel nechat vypracovat před vlastním prováděním tohoto stavebního objektu!

Případné změny oproti projektové dokumentace je nutné konzultovat s projektantem.

Při výstavbě akce je nutné seznámení všech zúčastněných osob s bezpečnostními zákony, vyhláškami, nařízeními vlády a souvisejícími právními normami v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Základní povinnosti dodavatele stavebních prací upravuje Zákoník práce v úplném znění č.262/2006 ve své hlavě „Bezpečnost a ochrana zdraví při práci“.

Zvláště je nutno dbát bezpečnosti práce na zavěšených plošinách a lešeních.

**Před zahájením zemních prací je nutné požádat správce podzemních vedení o jejich vytyčení.**

Vazby jednotlivých stavebních objektů jsou popsány v souhrnné technické zprávě a zobrazeny v koordinační situaci.



MDS PROJEKT s.r.o.  
Försterova č.p. 175  
566 01 Vysoké Mýto  
IČO: 274 87 938  
DIČ: CZ024 87 938

Ve Vysokém Mýtě 06.03.2024

Ing. Jan Bursa