

Výškový systém:

Bpv

Souřadnicový systém:

S-JTSK

Číslo zakázky:	18 114 00	HIP:	 Praha 4, Bezová 1658, 147 14 +420 244 462 219 pontex@pontex.cz	
Schválil:	Ing. Václav HVÍZDAL	Zodp. projektant:		Ing. Martin HAVLÍK
				241096747, mha@pontex.cz
Tech. kontrola:	Ing. Daniel ŠINDLER, Ph.D.	Vypracoval:		Ing. Petr ŘEZKA
	724007830, dsn@pontex.cz		727883828, pre@pontex.cz	

Objednatel:	Město Chomutov	Obec:	Chomutov	Kraj:	Ústecký
Akce:	REKONSTRUKCE MOSTU PŘES CHOMUTOVKU V ULICI RIEGROVA EV. Č. M-14			Datum	Stupeň
Část:	STAVEBNÍ ČÁST			10/2018	PDPS
Objekt:	S0201 REKONSTRUKCE MOSTU M-14			Souprava	Č. přílohy
Příloha:	TECHNICKÁ ZPRÁVA				B.2.1

Obsah

1. Identifikační údaje	2
2. Základní údaje o mostu	3
3. Zdůvodnění mostu a jeho umístění.....	3
3.1. Návaznost projektové dokumentace mostního objektu na předchozí dokumentaci, účel mostu.....	4
3.2. Charakter přemost'ované překážky.....	4
3.3. Územní podmínky	4
3.4. Geotechnické podmínky	4
4. Technické řešení	5
4.1. Výkopy	6
4.2. Založení	6
4.3. Spodní stavba.....	6
4.4. Přechodová oblast.....	7
4.5. Nosná konstrukce	7
4.6. Vybavení mostu.....	8
4.7. Statické a hydrotechnické posouzení.....	10
4.8. Cizí zařízení na mostě	10
4.9. Ochrana konstrukcí proti agresivnímu prostředí	10
4.10. Měření a monitoring	10
4.11. Zatěžovací zkouška	11
5. Výstavba mostu	11
6. Přehled provedených výpočtů	12
7. Harmonogram	12

TECHNICKÁ ZPRÁVA

SO 201 – REKONSTRUKCE MOSTU EV. Č. M-14

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby:	Chomutov, Riegrova, rekonstrukce mostu ev. č. M-14
Objekt číslo:	SO 201 – Rekonstrukce mostu ev.č. M-14
Název mostu:	Most přes Chomutovku Riegerova
Evidenční číslo mostu:	M-14
Kraj:	Ústecký
Obec:	Chomutov
Katastrální území:	Chomutov I
Stupeň PD:	PDPS
Stavebník, správce:	Statutární město Chomutov Zborovská 4602, 430 28 Chomutov
IČO:	00261891
DIČ:	CZ00261891
Projektant:	Pontex spol. s r.o. Bezová 1658, Praha 4, PSČ 147 14 Ing. Martin Havlík, AI osvědčení o autorizaci č. 0009788 Ing. Petr Řezka, AI osvědčení o autorizaci č. 0501215
Pozemní komunikace:	místní komunikace ul. Riegrova
Návrhová kategorie:	MO2c 18,3/12,5/50

Bod křížení:	JTSK Y = -807 494,68 X = -991 934,92
Staničení:	neznámé
Překážka:	řeka Chomutovka
Říční km:	30,077 km
Úhel křížení:	93°
Volná výška:	cca 1,9 m

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU

Charakteristika mostu:	Trvalý silniční most o jednom poli, deska z předpjatých prefabrikovaných dílců na vrubových kloubech.
Délka přemostění (světlost):	8,0 m
Délka mostu:	10,0 m
Délka nosné konstrukce:	10,0 m
Rozpětí polí:	8,6 m
Šikmost mostu:	levá 93°
Volná šířka mostu:	18,3 m
Šířka mezi obrubami:	12,1 ~ 13,1 m
Chodníky:	3,4 ~ 3,7 m levý + 2,2~2,9 m pravý
Šířka mostu:	19,3 m
Výška mostu nad terénem:	1,9 m
Stavební výška:	0,7 m
Konstrukční výška:	0,5 m
Plocha mostu:	$19,3 \times 10,0 = 193 \text{ m}^2$
Plocha vozovky:	$12,6 \times 10,0 = 126 \text{ m}^2$
Zatížitelnost mostu:	navržen na zatížení dle ČSN EN 1990 a 1991-2 pro skupinu 2 pozemních komunikací, zatížení zvláštními vozidly se nenavrhuje

3. ZDŮVODNĚNÍ MOSTU A JEHO UMÍSTĚNÍ

Provedenou hlavní mostní prohlídkou (Ing. Petr Řezka, 13.2.2018) byl zjištěn havarijní stav mostu. Na několika nosnících zejména na krajích mostu byla shledána odkrytá korodující hlavní nosná výztuž v pokročilém stadiu koroze. Třmínky na mnoha místech úplně přerušeny.

Projekt řeší rekonstrukci tohoto havarijního stavu kompletním snesením nosné konstrukce starého mostu a vybudováním nového ve stejném místě. Nový most je navržen jako desková konstrukce z prefabrikovaných nosníků uložená přes vrubový kloub na úložném prahu. Niveleta mostu a sklonové poměry budou zachovány.

Konstrukce je navržena tak, aby byla zachována stávající konstrukční výška a nebyly zhoršeny odtokové poměry vodoteče.

Druh nosné konstrukce je volen i s ohledem na minimální požadavky na údržbu mostu.

3.1. Návaznost projektové dokumentace mostního objektu na předchozí dokumentaci, účel mostu

Dokumentace navazuje na dokumentaci pro stavební povolení (Pontex, 09/2018). Tato dokumentace plně respektuje technické řešení předchozího stupně, které dále rozpracovává dle požadavků na PDPS.

3.2. Charakter přemost'ované překážky

Řeku Chomutovka tvoří ve městě regulované dlážděné koryto šířky 8 m s mírným úžlabím v ose koryta. Koryto je po obou stranách lemováno zděnými kamennými nábrežními zdmi výšky cca 2,5 m.

3.3. Územní podmínky

Most je situován v intravilánu města Chomutov v ulici Riegrova. Mostní objekt převádí komunikaci přes vodní tok Chomutovku.

Převáděná komunikace v místě křížení mírně stoupá ve směru od ulice Palackého (k ulici Na příkopech). Směrově je komunikace na mostě v přímé. Bezprostředně před mostem odbočuje vlevo ve stykové křižovatce místní komunikace a za mostem dochází k rozšíření pro autobusový záliv – na levé straně pouze využitím vodorovného značení, na pravé straně rozšířením vozovky. Příčný sklon na mostě je pravostranný cca 0,7 %.

Šířkové uspořádání stávajícího mostu je dáno šířkou vozovky mezi obrubami cca 11,8 m s oboustranným chodníkem šířky cca 3,4 m vlevo a 3,0 m vpravo s tím, že na pravé straně se zmenšuje šířka chodníku ve prospěch šířky vozovky (náběh zálivu autobusové zastávky). Po rekonstrukci je příčné uspořádání zachováno a komunikace odpovídá kategorii MO2c 18,3/12,5/50 s oboustrannými chodníky.

3.4. Geotechnické podmínky

V rámci inženýrsko-geologického průzkumu oblasti (Geologické služby, 07/2018) byly provedeny dva jádrové vrty hl. 8 a 15 m, každý na jednom břehu řeky Chomutovky. Dále byly v rámci průzkumných prací zpracovány rešerše archivních materiálů.

Pod svrchní vrstvou navážek hl. 2,9 m byla zastižena poloha proluvio-fluviálních štěrkopísků, středně zrnitých štěrků s valounky 1 ~ 10 cm. Zeminy jsou dobře ulehlé, pevné konzistence zařazené do třídy G3 G-F (dle ČSN 73 1001). Od cca 4,4 m jsou zvodnělé.

V hl. 7,4 m bylo zastiženo kvarterní podloží tvořené svrchu hluboce zvětralé jíly tuhé konzistence charakteru hlíny s vysokou plasticitou F7 MH. Svrchních 0,5 m obsahuje zahnětené štěrkové valouny z výše ležících štěrků. Směrem do hloubky klesá stupeň zvětření a v hloubkách okolo 25 m nabývá charakteru poloskalní horniny třídy R6. Od hloubky cca 10 m od povrchu jsou jíly pevné konzistence. Mocnost jílových vrstev je v řádu desítek metrů. V úrovni kolem 90 m jsou dle historických vrtů uhelné vrstvy.

Vrstva štěrkopísků má příznivé geomechanické parametry a je vhodná pro plošné založení. Vrstvy jílu mají nepříznivé geotechnické parametry.

Území není evidované jako poddolované.

Podzemní voda byla naražena v hl. cca 5,6 m a ustálila se v 4,4 m. Hladina podzemní vody je tedy mírně napjatá. Agresivita na ocel je IV velmi vysoká, na beton XA1 neagresivní chemické prostředí.

4. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

V rámci rekonstrukce bude vybudována deska z prefabrikovaných nosníků uložených na obnoveném úložném prahu. Jednotlivé nosníky budou zmonolitněny betonem ve vynechaných kapsách v desku.

Před zahájením prací se musí zhotovitel seznámit s **vyjádřeními správců inženýrských sítí a dotčených orgánů státní správy**, které jsou nedílnou součástí tohoto projektu. Pokud propadla jejich platnost, je třeba požádat o nové vyjádření.

Již před demolicí stávajícího objektu dojde k přeložkám vedení inženýrských sítí. **Stávající chráničky vedení plynu a vody budou pod mostem ponechány. Před zahájením stavby je třeba, aby jejich správci ověřili jejich technický stav a přistoupili k jejich případné opravě. V rámci demolice mostu měli být příslušní správci vyzváni k uvedené kontrole tak, aby nevzniklo následně prodlení v zahájení stavby. Stavbu mostu totiž není možné zahájit, dokud nebude správci odsouhlasen stav chrániček.**

Řeka bude po dobu demolice a výstavby mostu dotčena pouze podpěrami chrániček plynu a vodovodu, které budou situovány u obou nábrežních zídek. Toto podepření již bylo realizováno v rámci SO 001 *Demolice stávajícího mostu*. **Podepření je třeba realizovat s ochranou při průchodu velké vody.**

Při výstavbě je třeba postupovat opatrně také ve vztahu k ostatním **dotčeným inženýrským sítím**, které vedou v chráničkách na návodní straně mostu a mohly by být poškozeny při stavebních a výkopových pracích.

Před zahájením prací se proto musí zhotovitel seznámit s **vyjádřeními správců inženýrských sítí**. Pokud propadla jejich platnost, je třeba požádat o nové vyjádření. Sítě je třeba před zahájením vytyčit a dbát zvýšené opatrnosti v jejich blízkosti. Před mostem vlevo se navíc nachází lampa veřejného osvětlení.

Všechny výše uvedené práce a rizika musí zhotovitel promítnout do položkových cen prací v nabídce.

4.1. Výkopy

Výkopy jsou projektované pouze na nezbytnou hloubku pod stávající žb práh, který bude zdemolován v rámci SO 001 *Demolice stávajícího mostu*. Výkopy v plném rozsahu budou vyhloubeny již v rámci uvedeného objektu.

Výkopy budou provedeny v otevřené nepažené stavební jámě. Předpokládá se sklon svahů 1:1.

4.2. Založení

Konstrukce bude založena na stávající kamenné nábrežní zdi stejně jako stávající most. Způsob založení mostu se nemění.

4.3. Spodní stavba

Po odkrytí stávající zděné kamenné nábrežní zídky bude zhodnocen její stav a zjištěny její přesné rozměry. Předpokládá se tloušťka cca 1 m kompaktního zdiva. Případné uvolněné bloky v hmotě zdi a bezprostředně za ní se nahradí plombou z betonu. V případě větších nerovností bude na zídce a za ní proveden podkladní beton. Pro spřažení nového úložného prahu k nábrežní zídce do ní budou vlepeny trny ϕ 25 mm do vyvrtaných otvorů po 0,5 m.

Na zpevněné zídce bude vybudován úložný práh z betonu kvality C 30/37 v příčném sklonu odpovídajícím příčnému sklonu mostu. Úložný práh bude střechovitě vyspádován 5 % k lici i rubu a ve vrcholu budou osazeny výztuže vrubového kloubu.

Úložným prahem bude zčásti procházet chránička plynu. V místě úložného prahu bude chránička obložena extrudovaným polystyrenem, který zajistí dilatační mezeru mezi trubkou a betonem. Chránička vodovodu bude uložena na vrchol úložného prahu a ten by touto chráničkou neměl být dotčen.

Křídla budou v souladu se stávajícím stavem využita stávající kolmá, která tvoří nábrežní zeď. Tato zeď by měla být v rámci demolice stávajícího mostu a v rámci výstavby mostu nového dotčena v minimálním rozsahu. Případná poškození a uvolněné bloky budou opravena.

Kamenná nábrežní zídka pod úložným prahem a v těsném okolí bude očištěna tlakovou vodou, uvolněné kameny opraveny a spáry přespárovány.

Do středu úložného prahu opěry OP2 bude proveden vlys letopočtu dokončení mostu vložením šablony do bednění. Výztuž pod šablonou bude opatřena PKO.

4.4. Přechodová oblast

Přechodová oblast bude provedena v souladu s ČSN 73 6244 se samostatným přechodovým klínem z mezerovitého betonu tl. min. 350 mm na zásypu ze štěrkodrti šDA 0-32 mm. Těsnicí geomembrána bude uložena na vrstvě podkladního betonu a prosáklá voda za rubem opěry odvedena drenážní trubkou. Těsnicí membrána a drenážní trubka budou provedeny ve sklonu 3 % dostředně k ose mostu.

Obě nábrežní zdi budou uprostřed pod úložným prahem provrtány jádrovým vrtem pro vyústění trubky odvodnění přechodové oblasti. Do vývrtu bude zabetonována plná trubka s okapničkou vyčnívající 10 cm před líc nábrežní zdi.

Zakrývané inženýrské sítě budou zasypávány opatrně dle předpisů pro jednotlivá vedení těžkým pískem včetně osazení výstražné folie příslušné barvy. **Před zakrytím budou sítě předány příslušnému správci ke kontrole a převzetí.** Kontakty na jednotlivé správce jsou uvedeny v příslušných vyjádřeních a dále v kapitole 5 Výstavba mostu.

4.5. Nosná konstrukce

Na úložný práh budou na vyčnívající trny vrubového kloubu osazeny předem předpjaté prefabrikované deskové nosníky z betonu kvality C 45/55. Nosníky budou mít v místě vrubového kloubu připravené otvory na prostup trnů. Budou připraveny v konstantním příčném sklonu spodního líce a s horním lícem respektujícím vozovku a úžlabí. V nosnících budou vynechané kapsy, do kterých bude vyčnívat výztuž pro jejich zmonolitnění. V místě ponechaných chrániček plynu a vody bude ponechána mezi nosníky mezera. V nosnících podél chrániček bude vynechána kapsa pro osazení bednicích desek, do které bude vyčnívat výztuž pro následné zmonolitnění.

Krajní nosníky budou na podhledu u vnější strany doplněny okapničkou provedenou lištou vloženou do bednění.

Před zpracováním výrobní dokumentace nosníků je třeba oměřit přesnou polohu chrániček a případně upravit šířku nosníků.

Kapsy budou zmonolitněny betonem kvality C 30/37. Nad chráničky bude mezi nosníky vložena cementotřísková deska ztraceného bednění, na kterou bude vybetonována monolitická deska. Nosníky budou zakončeny monolitickým příčnickem, který zajistí ochranu předpínací výztuže.

Obě chráničky procházející pod mostem budou v místě příčnicku obloženy extrudovaným polystyrenem, který zajistí dilatační mezeru mezi trubkou a betonem. Dilatační spáry obou chrániček budou na rubu opěr utěsněny pružným asfaltovým izolačním pásem nataveným na opěru a na chráničku, na líci trvale pružným tmelem.

Po zabetonování chrániček do příčnicku je možné odstranit jejich provizorní podepření v korytě Chomutovky.

Při ukládání nosníků a následné betonáži je třeba dbát zvýšené opatrnosti především ve vztahu k ponechaným chráničkám plynu a vody.

4.6. Vybavení mostu

Vozovka a izolace

Mostovka bude izolována celoplošně natavenými izolačními pásy, vozovka bude živičná třívrstvá s ochrannou vrstvou izolace z litého asfaltu. Odvodnění bude zajištěno podélným a příčným sklonem vozovky a stávajícími uličními vpustěmi na předmostích.

Vozovka bude provedena v souladu s ČSN 73 6242 a TP 170. Všechny asfaltové vrstvy budou provedeny z modifikovaných asfaltů.

Skladba vozovky na nové části mostu je navržena v souladu s ČSN 73 6242 tab. 2:

– asfaltový beton střednězrnný	ACO 11+ PmB 25/55-65	40 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
– postřik spojovací emulzí	PS-EP	0,30 kg/m ²	ČSN 73 6129, ČSN EN 13808
– asfaltový beton střednězrnný	ACL 16+ PmB 25/55-65	50 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
– postřik spojovací emulzí	PS-EP	0,30 kg/m ²	ČSN 73 6129, ČSN EN 13808
– litý asfalt jemnozrnný	MA 11 IV PmB 10/40-65	35 mm	ČSN 73 6122, ČSN EN 13108-6
– izolační pásy	AIP	5 mm	
– pečetící vrstva			
– celkem		130 mm	

Skladba vozovky v prostoru mezi křídly a dále k napojení na stávající niveletu dle TP 170 schéma D1-N-6 PIII TDZ IV:

– asfaltový beton střednězrnný	ACO 11+ PmB 25/55-65	40 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
– postřik spojovací emulzí	PS-EP	0,30 kg/m ²	ČSN 73 6129, ČSN EN 13808
– asfaltový beton střednězrnný	ACP 16+ PmB 25/55-65	70 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
– postřik infiltrační asfaltový	PI-A	1,0 kg/m ²	ČSN 73 6129, ČSN EN 13808
– směs stmelená cementem	SC C _{8/10}	130 mm	ČSN 73 6124-1, ČSN EN 14227-1
– šterkodrt'	ŠD _A	200 mm	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285
– celkem		440 mm	

Vrstva šterkodrti navazuje přímo na samostatný přechodový klín taktéž ze šterkodrti 0-32.

Mezi vozovkou a římsou bude provedena těsnící zálivka z modifikovaného asfaltu.

Nad koncem nosné konstrukce bude ohrusná vrstva proříznuta a spára vyplněna zálivkou z modifikovaného asfaltu, aby nedocházelo ke vzniku trhlin na přechodu z tuhé nosné konstrukce na poddajnou přechodovou oblast.

Jednotlivé vrstvy vozovky budou navázány na stávající odstupňovaně se vzájemným přesahem dle rozsahu odfrézování. Odkrytá hrana stávající vozovkové vrstvy bude zarovnána zaříznutím a po navázání novou vozovkovou vrstvou utěsněna trvale pružnou zálivkou.

Římsy a zábradlí

Římsy z betonu C 30/37 XF4 budou pochozí žb monolitické s dostředným sklonem 2 %. Římsy budou ve stejném uspořádání jako a stávajícím mostu. Levá návodní římsa bude šířky 3,7 ~ 3,9 m, pravá povodní římsa šířky 2,5 ~ 3,3 m. Z prostorových důvodů u návodních chrániček budou římsy vybaveny lícními prefabrikáty, zároveň tím odpadne potřeba bednění zasahující do prostoru koryta. Pochozí části budou upraveny příčnou striáží.

V obou římsách budou zřízeny chráničky na přeložky stávajících sítí a navíc rezervní. Chráničky budou použity tyčové z HDPE profilu 94/110 mm s vnitřním hladkým povrchem spojované systémovými spojkami. Pro zajištění polohy při betonáži budou vázány k uložené betonářské výztuži. Chráničky budou na koncích za mostem staženy dolů, aby do nich nezatékala voda prosáklá na předmostích.

Na obě římsy bude na vnější stranu osazeno historizující ocelové zábradlí výšky 1,1 m. Zábradlí bude mít sloupky z H-profilu, nahoře bude sloupek zaříznut do půlkruhu a provedeno lemování spojující obě pásnice. Výplň bude z pásoviny v pohledu tvořící půlkruhy. Bezpečnostní madlo bude vykonzolené směrem do mostu o 200 mm z trubky připojené ke sloupkům plechem. Horní a spodní pás výplně mezi sloupky bude z U-profilu. Po osazení mostního zábradlí bude upraveno stávající zábradlí na nábrežních zídkách tak, aby byly zakryty případné mezery mezi zábradlími.

Chodníky

Chodníky budou obnoveny ve stávajícím uspořádání s využitím stejných dílců, ze kterých je vydlážděn stávající chodník. Celkový rozsah obnovy je dán rozsahem výkopů, tedy cca 3 m na každé straně mostu před i za mostem.

Skladba chodníku je navržena v souladu s TP 170 schéma D2-D-1 PIII TDZ CH takto:

– betonová dlažba	DL	min. 60 mm	ČSN 73 6131-1, ČSN EN 1338
– ložní vrstva stmelená cementem	SC	30 mm	ČSN 73 6124-1, ČSN EN 14227-1
– štěrkodrt'	ŠD _B	150 mm	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285
– celkem		240 mm	

Dlažba bude provedena z betonových dílců shodného tvaru, jako je stávající.

Terénní úpravy

Koryto pod mostem nebude rekonstrukcí dotčeno. Případné poškození koryta bude opraveno.

Části nábrežních zdí, které budou poškozeny, budou obnoveny. Travní plochy dotčené výkopy mostu budou po zasypání a uhuštění opět ohumusovány a zatravněny.

Před č. p. 7 byla v rámci demolice mostu a souvisejících výkopů rozebrána část plotu. Stavební práce budou probíhat tak, aby zahrada domu byla zasažena stavebními pracemi co nejméně. Po dokončení prací bude zahrada uvedena do původního stavu, ohumusována a proběhne obnova rozebraného plotu.

Dopravní značení

Bude obnoveno stávající dopravní značení. Výkopy bude ovlivněna značka vpravo před mostem Parkoviště (IP 11a) s levou šipkou a za mostem vlevo Hlavní pozemní komunikace (P 2). Obě značky budou obnoveny ve stejné poloze.

Vodorovné dopravní značení bude také obnoveno v plném rozsahu dle stávajícího stavu.

Na obě strany mostu budou osazeny tabulky s ev. č. mostu M-14.

4.7. Statické a hydrotechnické posouzení

Statický výpočet prokázal reálnost a proveditelnost navržené konstrukce dle aktuálně platných norem – Eurokódů. Výpočet byl proveden za předpokladu zatížení dle ČSN EN 1990 a 1991-2 pro skupinu 2 pozemních komunikací bez uvažování zatížení zvláštními vozidly.

Hydrotechnický výpočet nebyl proveden. Průtočný profil se oproti stávajícímu stavu nemění.

4.8. Cizí zařízení na mostě

Pod mostem budou zachovány prostupy stávajících samonosných chrániček plynovodu (GasNet s.r.o.) a vodovodu (SčVK a.s.). Chránička plynovodu DN500 je umístěna při levém návodním kraji mostu, chránička vodovodu DN400 při pravém povodním kraji.

V římsách budou vedeny kabely nízkého napětí (SO 430 ČEZ Distribuce a.s.), veřejného osvětlení (SO 431 TS města Chomutov, p.o.), sdělovací vedení metalické (SO 460 Cetin a.s.) a sdělovací vedení optické (SO 461 UPC s.r.o.).

Ostatní inženýrské sítě jsou vedeny ve stávajících samonosných chráničkách podél mostu na návodní straně.

4.9. Ochrana konstrukcí proti agresivnímu prostředí

Beton ve styku se zemní vlhkostí bude proveden v odolnosti XA1 a opatřen ochranným nátěrem proti zemní vlhkosti ALP + 2 x ALN.

Beton prefabrikovaných nosníků bude proveden v odolnosti XF2, úložné prahy, koncové příčníky i dobetonávky nosníků v odolnosti XF4. Hrana nosné konstrukce pod římsou bude opatřena ochranným nátěrem typu S2 dle tab. 5 TKP 31.

Římsy budou provedeny z betonu odolnosti XF4 a nášlap bude opatřen ochranným nátěrem typu S4 dle tab. 5 TKP 31.

4.10. Měření a monitoring

Měření se týká výhradně mostního objektu, kdy bude sledován pokles opěr a průhyb nosné konstrukce.

Nivelační značky budou osazeny do obou říms do středu rozpětí a nad opěry (celkem 6 ks). V římsách budou osazeny za zábradlí.

Vzhledem k využití stávajícího založení mostu a obdobného uspořádání mostu se předpokládají pouze velmi malé hodnoty sedání spodní stavby v průběhu výstavby. Proto

bude provedeno pouze po dokončení mostu nulté měření, které bude sloužit správci mostu pro jeho případné pozdější sledování.

4.11. Zatěžovací zkouška

Projektant nepředpokládá provedení zatěžovací zkoušky. Dle ČSN 73 6209 Poznámky 1 nejde ani o neobvyklou statickou soustavu, ani o mimořádné rozpětí a ani o použití zvláštních materiálů, ale o zcela běžnou konstrukci.

5. VÝSTAVBA MOSTU

Výstavba mostu bude probíhat běžnými postupy, na obnovené úložné prahy budou osazeny na vyčnívající trny vrubového kloubu prefabrikáty s připravenými prostupy v místech trnů. Následně budou prefabrikáty zmonolitněny dobetonováním vynechaných kapes a budou provedeny koncové příčníky.

Pod mostem se nacházejí stávající **samonosné chráničky plynovodu a vodovodu**, které budou zachovány po celou dobu výstavby i po dokončení nového mostu. V průběhu stavby je třeba zajistit stabilitu těchto uvolněných chrániček.

V těsné blízkosti mostu na návodní straně je **5 samonosných chrániček převádějících kabelová vedení**.

Na návodní i povodní straně budou realizovány provizorní **přeložky kabelů**, které pak budou v definitivním stavu zataženy do říms v rámci SO 430, 431, 460 a 461.

Ve vztahu ke všem uvedeným inženýrským sítím je třeba postupovat v průběhu prací velmi opatrně. Všechny práce budou probíhat s minimálním zásahem do koryta řeky Chomutovky, čemuž je třeba přizpůsobit technologii výstavby.

Zakrývané inženýrské sítě budou zasypávány opatrně dle předpisů pro jednotlivá vedení těžkým pískem včetně osazení výstražné folie příslušné barvy. **Před zakrytím budou sítě předány příslušnému správci ke kontrole a převzetí.**

- ČEZ Teplárenská, provozní oblast rozvodu tepla Chomutov, p. Dický, tel. 724 103 589, min. pět pracovních dnů předem.
- GasNet, www.gridservices.cz nebo nonstop 800 11 33 55.
- SčVK, tel. 417 807 301, min. 14 dní předem.
- Cetin, Václav Tichý, tel. 602 165 214, vaclav.tichy@cetin.cz, 5 pracovních dní předem.
- UPC, Anatolij Drahoš, tel. 724 608 031, anatolij_drahos@infotel.cz.
- CC Internet, prodej@ccinternet.cz a ochranasiti@ccinternet.cz, tel. 775 677 712 nebo 724 271 455, 14 dní předem.
- Povodí Ohře, provoz Chomutov, Ing. Mazánek, tel. 606 757 493, mazanek@poh.cz.

6. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ

Byl proveden statický výpočet – viz 4.7.

7. HARMONOGRAM

Předpokládá se dokončení všech prací SO 001 (Demolice) včetně vyhloubení výkopů v požadovaném rozsahu. Pro tento stavební objekt se předpokládá následující postup výstavby:

- výroba prefabrikátů 21 dní (provedeno v předstihu před zahájením prací)
- betonáž úložného prahu 7 dní
- osazení prefabrikátů 7 dní
- zmonolitnění desky, betonáž koncových příčníků 7 dní
- dokončení přechodové oblasti 7 dní
- izolace mostovky, vybudování říms 7 dní
- přeložky sítí 7 dní
- vozovka v celém úseku 7 dní
- osazení zábradlí (jeho výroba v průběhu stavby) 3 dny
- terénní úpravy a dokončovací práce 7 dní

Některé práce mohou probíhat současně, předpokládaná doba výstavby je cca dva měsíce za předpokladu vyrobení nosníků v předstihu.

Výše uvedené činnosti jsou pouze rámcovým přehledem. Přesný postup výstavby závisí na možnostech a zkušenostech zhotovitele.

Ing. Petr Řezka
říjen 2018