

B


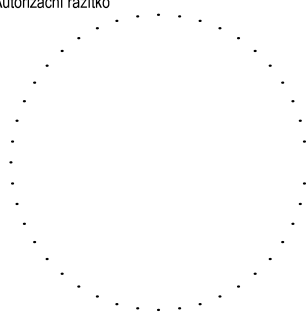



DSP+PDPS

OBJEDNATEL:



MĚSTO TŘEBÍČ

Karlovo náměstí 55, 674 01 TŘEBÍČ

				Linio Plan, s.r.o. Sochorova 23, 616 00 Brno		Autorizační razítko 	
HIP		Ing. Martin Vacek					
Zodp. projektant		Ing. Martin Vacek					
Vypracoval		Ing. Michal Hlavatý					
Kontroloval		Ing. Martin Vacek					
Název stavby :						Kraj : VYSOČINA	
Most, ev.č.590266-TR-Kemp01, přes řeku Jihlavu v Třebíči-Poušově vč. mostku přes náhon							
Stavební objekt						Formát	
MOSTEK PŘES NÁHON						Datum 5/2017	
Název dokumentu						Číslo střediska AT. S2	
Technická zpráva						Měřítko	
Č. zakázky :		Č. objektu :		Stupeň:		Č. výkresu :	
L-11-028-600		SO 201		DSP+PDPS		1	
				Členění : B		Č. paré :	

Technická zpráva

k mostnímu objektu dokumentace akce

"Most ev.č. 590266-TR-Kemp01, přes řeku Jihlavu v Třebíči-Poušově vč. mostku přes náhon"

1. Identifikační údaje mostu

- 1.1 Stavba :** Most ev.č. 590266-TR-Kemp01, přes řeku Jihlavu v Třebíči-Poušově vč. mostku přes náhon
- 1.2 Název mostu :** 201- Mostek přes náhon
- 1.3 Katastrální území :** Třebíč 769 738
- 1.4 Kraj:** kraj Vysočina
- 1.5 Objednatel :** Město Třebíč, Karlovo náměstí 104/55, 674 01 Třebíč
- 1.6 Investor :** Město Třebíč, Karlovo náměstí 104/55, 674 01 Třebíč
- 1.7 Správce mostu :** Město Třebíč, Karlovo náměstí 104/55, 674 01 Třebíč
- 1.8 Projektant mostu :** Linio Plan, s.r.o., Sochorova 23, 616 00 Brno
Manažer projektu: Ing. Martin Vacek
- 1.9 Pozemní komunikace:** místní obslužná komunikace
- 1.10 Křížení mostu s překážkami :** osa místní komunikace s osou náhonu
Y=652 262,505 X=1 152 260,634
- 1.11 Staničení na místní komunikaci:** km 0,153 36 upravené osy
- 1.12 Úhel křížení:** 62,35 °

2. Základní údaje o mostě

2.1 Charakteristika mostu

Druh převáděné komunikace:	pozemní komunikace
Přidružitelnost k jiným zařízením:	nepřidruženo
Překračovaná překážka:	náhon
Počet mostních polí:	1
Počet mostovkových podlaží:	jednopodlažní most
Výšková poloha mostovky:	horní mostovka
Měnitelnost základní polohy:	nepohyblivý most
Doba trvání:	trvalý most
Průběh trasy na mostě:	v levostranném oblouku o poloměru 250 m, v přímé a pravostranném oblouku o poloměru 27 m, niveleta klesá 1,0%

Projektovaná zatížitelnost:	1. skupina pozemních komunikací dle ČSN EN 1991-2
Hmotná podstata:	monolitický železobetonový rám
Členitost hlavní nosné konstrukce:	plnostěnný most
Výchozí charakteristika:	rámový most
Konstrukční uspořádání příč. řezu:	otevřený monolitický rám
Omezení volné výšky na mostě:	most s neomezenou volnou výškou

2.2 Délka přemostění	8,43 m
2.3 Délka mostu	16,27 m
2.4 Délka nosné konstrukce	10,89 m
2.5 Rozpětí polí	9,66 m
2.6 Šikmost mostu	pravá 51,87- 62,30 ^g
2.7 Volná šířka mostu	mezi zábradlím prom. 8,00 m
2.8 Šířka průchozího prostoru	2,00 m
2.9 Šířka mostu	mezi líci říms prom. 8,50 m
2.10 Výška mostu nad terénem	cca 3,0 m
2.11 Stavební výška	0,63 m
2.12 Plocha nosné konstrukce mostu	88,0 m ²
2.13 Zatížení mostu	1. skupina pozemních komunikací dle Změny Z3 ČSN EN 1991-2

3. Zdůvodnění mostu a jeho umístění

3.1 Účel mostu a požadavky na jeho řešení

Místní komunikace převádí dopravu z místní části Třebíče – Boroviny do severních oblastí města a cílovou dopravu do zahrádkářské kolonie. V předmětném úseku komunikace se nachází firma Rybí líheň, několik soukromých nemovitostí a autokemp. V současné době má komunikace nevyhovující šířkové uspořádání, na trase jsou dva neúnosné mosty a to most přes řeku Jihlavu a náhon. V rámci rekonstrukce silnice bude navržena komunikace v kategorii MO2 6,5/30 v intravilánovém provedení. Stávající mostní objekty budou rozebrány a nahrazeny novými konstrukcemi. Při návrhu mostů se vycházelo z rozlivové studie území řeky Jihlavy. Z těchto důvodů byla upravena niveleta (zvýšena) v oblasti mostu přes Jihlavu. Vzhledem k velmi stísněným podmínkám vyvolalo zvýšení nivelety potřebu nových opěrných zdí v oblasti autokempu. Součástí stavby jsou i přeložky dotčených inženýrských sítí.

Stávající mostní objekt přes náhon má nevyhovující šířkové uspořádání a to cca 4 m mezi zábradlím a malou únosnost. Únosnost je v dnešní době omezena dopravním značením na 6t. Most je celkově ve špatném stavebním stavu a je třeba v tomto místě upravit směrové vedení stávající komunikace. Z těchto důvodů bude stávající mostní objekt rozebrán včetně části navazujících nábrežních zdí a nahrazen novým mostem, který převede nově navrženou komunikaci včetně chodníku pro chodce. Nový most je koncipován jako monolitický železobetonový rám o jednom poli založený na vrtaných pilotách. Součástí mostu je i výstavba nových nábrežních zdí dotčených stavbou.

Most je navržen na zatížení dle ČSN EN 1991-2. Pozemní komunikace z hlediska zatížení je zařazena do skupiny 1. Vzhledem k odtokovým poměrům má nový most větší světlost než původní objekt.

Podkladem pro návrh mostu je geodetické zaměření, rekognoskace terénu, rozlivová studie

území řeky Jihlavy, geologický a korozní průzkum. Vzhledem ke složitým základovým poměrům bude po odkrytí základové spáry přizván zhotovitelem geolog, který posoudí základové poměry a ve spolupráci s projektantem upřesní založení mostního objektu.

3.2 Charakter překážky a převáděné komunikace

Překážka je tvořena korytem náhonu řeky Jihlavy. Most leží v rozlivovém území řeky Jihlavy. Výška hladiny Q_{100} byla stanovena Povodím Moravy s.p, Útvar hydroinformatiky a geodetických informací.

Směrově upravovaná část komunikace sleduje stávající stav, v oblasti mostu je v levostranném oblouku, na něj navazuje přímá a pravostranný oblouk. Niveleta na mostě klesá 1%. Šířkové uspořádání je proměnné z důvodu rozšíření jízdních pruhů v oblouku.

Směrový průběh komunikace v oblasti mostu:

km 0,130 30 – 0,149 76 levostranný oblouk o poloměru $R=250$ m

km 0,149 76 – 0,157 02 přímá

km 0,157 02 – 0,183 41 pravostranný oblouk o poloměru $R=27$ m

Převáděná komunikace je v oblasti mostu navržena v kategorii MO2 6,5/30 v intravilánovém provedení, šířka mezi obrubami je prom. 5,50 m, šířka průjezdního prostoru je prom. 6,50 m. Na pravé straně mostu je navržen chodník šířky 2,0 m.

Příčný sklon komunikace na mostě je jednostranný 2,5%, římsa vlevo má sklon k vozovce 4%, chodník má příčný sklon 2% do vozovky.

Šířkové uspořádání na mostě:

jízdní pruh	2 x prom. 2,75	prom. 5,5 m
bezpečnostní odstup	2 x 0,50	1,0 m
šířka průjezdního prostoru		prom. 6,5 m

3.3. Územní podmínky

Stavba se nachází v celém objemu v intravilánu města Třebíč. Hustota zástavby je však poměrně nízká. V oblasti se vyskytuje malá vodní elektrárna, Rybí líheň Třebíč, obytný dům a Autokemp Poušov. Dále se v blízkosti stavby nachází řada zahrádek. V oblasti se vyskytuje také hodně mimolesní zeleně.

Stávající komunikace má šířkové uspořádání proměnné, pohybuje se od 4,70 m do 7,70 m. Na mostě přes náhon je provedená komunikace šířky 4,0 m, na mostě přes řeku Jihlavu má komunikace šířku 3,50 m.

Z hlediska náročnosti terénu a souvisejících stísněných poměrů jsou možnosti úpravy směrového a výškového řešení značně omezeny, což se nutně promítá zásahem do stávající mimolesní zeleně a do okolních pozemků.

Vlastní staveniště nového mostu přes řeku Jihlavu je, zvláště pak na pravém břehu, značně omezeno okolními nemovitostmi (zahrada a areál autokempu).

Poloha jednotlivých inženýrských sítí je patrna z koordinační situace. Inženýrské sítě budou vytyčeny a po dobu stavby zajištěna jejich ochrana.

3.4 Geotechnické podmínky

Geologický průzkum provedla firma Geostar spol. s r. o. v květnu 2013. Podloží sledovaného území je budováno horninami moldanubické oblasti Českého masivu. Horniny trebičského plutonu zde tvoří porfyrická ambifol-biotitická melanokráttní žula až melanokráttní křemenný syenit. Z pokryvných útvarů jsou zde uloženy fluvialní převážně písčito-hlinité sedimenty a deluvialní hlinito-písčité až hlinito-kamenité sedimenty. V zájmovém území mostu byl proveden vrt JV1.

Popis vrtu JV1:

0,00-0,15 m	hlína s kořeny	F6
0,15-0,50 m	hlína se slídou	F6
0,50-0,80 m	hlína jílovito-písčitá tuhá	F4
0,80-2,00 m	hlína jílovito-písčitá měkká	F4
2,00-2,70 m	jíl tuhý	F6
2,70-5,05 m	písek štěrkovito-jílovitý středně ulehlý	S3
5,05-5,40 m	jíl pevný	F2
5,40-6,00 m	eluvium granitu charakteru písku, v. pevná	S4
6,00-7,00 m	silně zvětralý granit, v. pevná	G5.

Lokalita náleží do hydrogeologického rajonu krystalinika v povodí Jihlavy. Svrchní zvědeň je vázána především na kvarterní pokryv, zónu zvětrávání a podpovrchového rozpojení hornin a spodní zvědeň vázanou na propustné tektonické zóny v hlubších částech krystalinika. Hloubka oběhu je dána úrovní místní erozní báze. Hladina podzemní vody je převážně volná a sleduje terén. Hladina podzemní vody byla zastižena v jílovito-písčitých sedimentech v hloubce cca 0,8 m a relativně se ustálila v hloubce 1,5 m. Z laboratorního rozboru podzemní vody vyplynulo, že se podle ČSN EN 206-1 jedná o slabě agresivní prostředí XA1.

3.5 Korozní průzkum

Korozní průzkum provedla firma Sonnek Petr v dubnu 2013. Z jednotlivých korozních měření a kritérií uvedených v ČSN 03 8375 a 03 8350 vyplývá, že posuzovaná oblast z hlediska úložných kovových zařízení se nachází v prostředí „zvýšené“ korozní agresivity (III.skup. dle tab. 11, z hlediska ochrany mostních objektů před účinky bludných proudů dle TP 124, tab. 1 volit stupeň základních ochranných opatření č.3.

Na základě výsledků provedeného korozního průzkumu jsou doporučena tato opatření protikorozní ochrany:

a) Mostní objekt opatřit kombinací primární ochrany dle ČSN ISO 9690 (73/1215) a ČSN P ENV 206 (73/2403) tab.3 a sekundární ochrany dle TP čl. 5.3 (5/2) bez propojení výztuže a jejího vyvedení na povrch konstrukce dle tab. 1. Během výstavby není nutné provádět kontrolní korozní měření dle TP 124. Dle ČSN 73 6242 doporučujeme provádět zkoušku neporezity izolace mostovky dle přílohy E, t.j. jiskrovou zkouškou dle odstavce E 5 pro aktivní zabránění pronikání chloridů ze zimních posypů do žel. bet. konstrukce mostovky a tím její degradace.

4. Technické řešení mostu

4.1 Popis konstrukce mostu

4.1.1 Zakládání a spodní stavba

Monolitický rám je založen na vrtaných pilotách prům. 900 mm, délky 7 m, 6 ks na opěru, z betonu C25/30-XA1. Vrtání bude prováděno z prostoru za opěrou (za pažením) dle možností zhotovitele (bez nebo s hluchým vrtáním). Šablona pro vrtání pilot je z betonu C16/20, tl. 200 mm s KARI sítí prům. 10 mm, oka 100x100 mm. Piloty budou ukončeny cca 0,5-1,0 m ve skalním podloží. V horní úrovni základové spáry se piloty nadbetonují o 0,5 m, tento beton se odstraní. Podkladní beton na základové spáře je z betonu C16/20, tl. 150 mm. Pokud bude sloužit současně jako šablona pro vrtání pilot, bude vyztužen KARI sítí prům. 10 mm, oka 100x100 mm.

V případě, že by se most prováděl jako první (před mostem přes Jihlavu), bude nutné zajistit přejezd těžké techniky přes náhon. Bude vybudována pracovní plošina provrtání pilot v korytě mlýnského náhonu. Plošina bude z přesýpaných prefabrikovaných rámových propustků IZM (nutnost zachování minimálního průtoku).

Při provádění zakládání mostu zhotovitel zajistí přítomnost stavebního geologa, který posoudí základové poměry a ve spolupráci s projektantem upřesní založení spodní stavby. Piloty jsou vetknuty do monolitických základových pasů šířky 2,0 m, výšky 1,0 m ze železobetonu C25/30-XA1. Základové pásy jsou vybetonovány na podkladním betonu.

Vzhledem k nutnosti zachovat po dobu stavby průtok cca 3,5 m³/sec předpokládáme zřízení základu a stěn rámu pod ochranou utěsněné jímky ze štětovic. Alternativně lze využít záporového pažení s nepropustnou folií. Zhotovitel je povinen nacenit do rozpočtu použitý typ pažení. Po dobu budování základu bude voda ze stavební jámy čerpána ze zřízených čerpacích studní.

Do patek jsou vetknuty rovnoběžné stěny monolitického rámu tl. 1,0 m. Stěny jsou provedeny z monolitického železového betonu C30/37-XF2. Stěny a základové pásy rámu budou proti účinkům vody chráněny izolací, ochrana izolace je provedena dvojitou geotextilií. Izolace v lici bude vytažena pod spodní hranu příčle.

Křídla mostního objektu jsou zavěšená, rovnoběžná, lichoběžníkového tvaru, vetknutá do opěr. Křídla jsou navržena z monolitického železového betonu C25/30-XF2. Křídlo č.1 má tl. 0,75 m, v horní části je dřík zúžen na tl. 0,5 m z důvodu převedení plné konstrukce vozovky za opěrou. Křídla č. 2-4 mají jednotnou tl. 0,5 m. Křídla č. 3 a 4 jsou navržena v oblouku, respektují směrové vedení komunikace příp. sjezdu. Beton křídel, který bude ve styku se zemínou, bude opatřen penetračním a dvojnásobným asfaltovým nátěrem.

Z důvodu směrového vedení a šířkového uspořádání nového mostu dojde k zásahu do svahů na vtokové straně mostu a do nábrežních zdí na výtokové straně mostu. V rámci tohoto objektu budou vybudovány nové plošně založené opěrné zdi na vtoku a výtoku. Zdi mají navrženy základy rozměrů 1,7x0,8 m. Základy jsou z betonu C25/30-XA1 a budou betonovány na vrstvě podkladního betonu C16/20 tl. 100 mm. Dřík zdi je navržen z betonu C25/30-XF2 a mají tl. 0,8 m. Líc nábrežních zdí bude obložen lomovým kamenem tl. 0,2 m. Zdi na výtoku se plynule napojí na stávající kamenné nábrežní zdi. Dilatační spára tl. 20 mm mezi stávajícími a novými zdmi bude vyplněna elastickým tmelem.

Betonové plochy, které budou ve styku s vodou a zemínou, budou opatřeny penetračním a dvojnásobným asfaltovým nátěrem.

Zásyp základů bude proveden z nepropustného materiálu zhutněného na 100% PS. Přechodová oblast za opěrami bude provedena ze zeminy velmi vhodné (dle ČSN 73 1002) s mírami zhutnění pro plán zemního tělesa. Tloušťka vrstvy může být maximálně 30 cm. Součástí přechodové oblasti je klín

z mezerovitého monolitického betonu B10 tl. 0,3-0,6 m, délky 3,0 m. Provádění přechodových oblastí včetně kontroly musí být v souladu s ČSN 73 6244.

4.1.2 Nosná konstrukce

Nosnou konstrukci mostu tvoří monolitický železobetonový rám o jednom poli z betonu C30/37-XF2, obdélníkového průřezu. Kolmá světlost rámové konstrukce je 7,0 m, světlá výška je prom. 2,5 m. Uprostřed rozpětí mostu má příčle rámové konstrukce tl. 0,50 m, v místě vetknutí do svislých stěn rámu je tl. 0,90 m. V podélném směru mostu má příčle lichoběžníkové náběhy dl. 2,0 m. Spodní hrana příčle je v příčném řezu v jednotném sklonu 2,5%, horní hrana má příčný sklon 2,5%, pod chodníkovou římsou je navržen protispád 2%. Výztuž rámu je navržena z betonu B500b. Pohledové části boku nosné konstrukce budou natřeny sjednocujícím nátěrem. Vzhledem k tomu, že v náhonu je neustále voda blízko spodní hrany nosné konstrukce, bude spodní hrana příčle opatřena vodotěsným nátěrem nepropustným pro tlakovou vodu.

4.1.3 Mostní svršek a odvodnění

Na mostě je navržena následující konstrukce vozovky:

ACO 11	40 mm
spojovací postřik PS-E (0,25 kg/m ²)	
ACL 16+	50 mm
spojovací postřik PS-E (0,25 kg/m ²)	
MA11 IV	30 mm
<u>Izolace</u>	<u>5 mm</u>
celkem	125 mm

V předpolích je navržena konstrukce vozovky v rámci obj. 101 Místní komunikace Poušov. Směrové a výškové vedení trasy včetně klopení v předpolích mostu respektuje úpravu komunikace obj. 101. Vlevo před a za mostem je osazen v přechodové oblasti silniční obrubník 150x300 mm do silničního lože na délku výškového náběhu římsy. Obruba bude na konci výškově zapuštěna.

V průjezdním prostoru je navržena celoplošná izolace s pečticí vrstvou a ochranou LA. Izolace pod římsou je navržena ve stejném složení jako pod vozovkou, pouze ochrana nebude z LA, ale asfaltovým pásem s hliníkovou fólií. Na stěnách rámu bude izolace chráněna dvojitou geotextilií min. 500g/m². Svislá spára římsy a nosné konstrukce bude ošetřena epoxidovým nátěrem. Spodní plocha příčle bude chráněna vodotěsným nátěrem odolným proti tlakové vodě. Boční pohledové plochy betonu budou opatřeny sjednocujícím nátěrem.

Voda z povrchu vozovky je svedena příčným a podélným sklonem za opěru Ul. Račerovická a odtud skluzem do kamenného vývařiště pod svahem komunikace. Část vody se vsákne a část oteče samospádem do koryta náhonu. Voda z izolace nosné konstrukce je odvedena podélným sklonem za most. Vzhledem k délce mostu nejsou navrženy odvodňovací trubičky izolace.

Na mostě a křídlech jsou navrženy monolitické železobetonové římsy z provzdušněného betonu C30/37-XF4. Šířka římsy vlevo je 750 mm, vpravo je 2250 mm, tloušťka je 270 mm, vlevo má příčný sklon 4% do vozovky, chodníková římsa vpravo má příčný sklon 2%. V pravé (chodníkové) římsě jsou uloženy chráničky z trub PVC prům. 110 mm, ks7. V chráničce bude veden nový kabel VO a signalizační kabel VO. Horní povrch chodníkové římsy je upraven příčnou striáží. Horní povrch obou říms je opatřen impregnačním nátěrem a spára nosná konstrukce-římsa je opatřena epoxidovým nátěrem. Spára podél římsy je upravena dle VL-4 těsnící zálivkou šířky min. 15 mm s předtěsněním.

Římsy jsou kotveny do nosné konstrukce a křídel pomocí lepených kotev. Do římsy bude proveden vlys s letopočtem.

Na nábrežních zdech jsou provedeny římsy výšky 250 mm, šířky shodné se šířkou dřívku zdi t.j. 800 mm. Příčný sklon je 2% do terénu. Kotvení a nátěry jsou stejné jako u říms na nosné konstrukci.

4.2 Vybavení mostu

4.2.1 Zádržný systém

Na mostě je osazeno mostní ocelové zábradlí se svislou výplní výšky 1,1 m. Stejně zábradlí je osazeno na nových nábrežních zdech. Zábradlí musí splňovat požadavky ČSN 73 6201. Úprava povrchů ocelových konstrukcí musí splňovat a TKP kap. 19 pro stupeň korozní agresivity atmosféry C4+K1 a životnost nátěru min. 15 let.

4.2.2 Dlažba, úprava terénu pod mostem

Stávající koryto náhonu bude v oblasti mostu pročištěno a dno bude zpevněno těžkým kamenným záhozem tl. 0,4 m. Zához bude proveden v oblasti nových nábrežních zdí.

Oblasti za křídly budou zpevněny dlažbou z lomového kamene tl. 200 mm do betonu C20/25n-XF3 tl. 100 mm zhruba na délku 2 m. Zpevnění bude ohraničeno ze strany komunikace silničním obrubníkem 150x250 mm do betonového lože a příčným zapuštěným parkovým obrubníkem 100/8/25 do betonu. Silniční obrubník bude ze strany komunikace na konci zapuštěn. Zpevnění v oblasti nátoky do skluzu bude provedeno na délku 3,0 m.

4.2.3 Dopravní značení

Na komunikaci v oblasti mostu bude vodorovné dopravní značení, vodící proužky. Před a za mostem budou osazeny svislé dopravní značky – ev.č. mostu a název toku.

Stavba bude probíhat za uzavřeného provozu, po dobu stavby bude osazeno provizorní dopravní značení.

4.3 Statické posouzení

Účelem statického výpočtu bylo stanovit a posoudit základní rozměry mostní konstrukce, způsob založení, množství nosné betonářské výztuže, tvar křídel mostního objektu. Most je navržen na zatížení 1.skupiny pozemních komunikací dle ČSN EN 1991-2 (zatížení mostů dopravou).

4.4 Zvláštní zařízení na mostě (cizí)

Na mostě nebude osazeno žádné cizí zařízení.

4.5 Vytyčení mostu

Podrobné body jsou vytyčeny v souřadnicovém systému S – JTSK. Nadmořské výšky jsou uvedeny ve výškovém systému Balt po vyrovnání (B.p.v.).

Mezní odchylky vytyčení vztažných přímek půdorysné osnovy nebo os jsou stanoveny v TKP-1 příl. 9.

4.6 Přesnost provádění

Celá konstrukce bude provedena dle platných či doporučených norem ČSN a EN. Geometrické tolerance jsou uvedeny v TKP kap. 18, příloha 10.

4.7 Povrchová úprava betonů

Plochy na rubu opěr a nábrežních zdí budou provedeny v kvalitě Aa dle TKP kap. 18. Jelikož se jedná o pohledově exponovaný most, budou pohledové plochy provedeny v kvalitě C2d. Zhotovitel provede před zahájením betonáže „zkušební panel“ (referenční plocha) pro ověření technologie betonáže, ověření vzhledu a vlastností betonu, druhu bednění, ošetřování betonu a způsobu výplně spar. Vyhodnocená a schválená technologie a materiály zkušebního panelu budou podkladem pro vypracování TeP zhotovitelem.

5. Výstavba mostu

5.1 Postup a technologie stavby mostu

Stavba bude probíhat za úplné uzavírky komunikace v oblasti mostu. Přístup k nemovitostem v okolí mostu bude zachován po stávající komunikaci. Pěší doprava bude po stávajících místních komunikacích a pěších stezkách.

Před zahájením stavebních prací se vytýčí a ochrání inženýrské sítě, kolidující sítě budou přeloženy do provizorní, případně definitivní polohy.

V první etapě se provede demolice stávajícího mostu, provede se pažení a s tím související usměrnění vody v korytě. Po dobu stavby je nutno zachovat průtok 3,5 m³/sec pro zachování provozu elektrárny. Po provedení demolic se provede plošina pro vrtání pilot a provedou se vrtané piloty. V případě výstavby tohoto objektu před mostem přes Jihlavu, je třeba zřídit plošinu pro vrtání pilot v korytě náhonu (viz. kap. Zakládání).

V druhé etapě se provedou základové pásy stojek rámu a stěny rámu. Současně se založí nábrežní zdi a provedou se dířky zdí. Jelikož se jedná o objekt v rozlivovém území řeky Jihlavy, musí zhotovitel počítat s rizikem vyplavení staveniště. Po celou dobu zakládání bude nutno čerpat vodu ze stavební jámy.

V třetí etapě se zřídí skruž a provede se betonáž horní příčle rámové konstrukce. Po zaizolování celého objektu se provedou přechodové oblasti, římsy, komunikace v předmostí a vozovka na mostě. Provede se úprava koryta náhonu v oblasti mostu.

V poslední etapě se osadí zábradlí, provedou se terénní úpravy, zpevnění lomovým kamenem za koncem říms, provedou se nátěry a provedou se dokončovací práce.

Realizační firma navrhne technologické postupy na veškeré stavební práce spojené s realizací stavby.

Mostní objekt je součástí stavby místní komunikace a navazujících objektů. Práce je nutno koordinovat s harmonogramem prací celé stavby.

5.2 Vztah k území

V bezprostřední blízkosti stávajícího mostu se nenachází dle dostupných informací žádné inženýrské sítě. V oblasti stavby se nachází sdělovací kabely, kabel NN, vodovod.

Vzhledem k probíhající stavební činnosti v současné době v daném území je nutno před zahájením stavby znovu ověřit inženýrské sítě a následně je vytyčit a ochránit.

5.3 Související (dotčené) objekty stavby

SO 003 Demolice mostku přes náhon

SO 101 Místní komunikace Poušov

SO 141 Chodníky

SO 191 Dopravní opatření

SO 303 Dešťová silniční kanalizace

SO 451 Veřejné osvětlení

6. Doklady

Návrh mostního objektu byl projednán a upřesněn na výrobním výboru, v závěru projekčních prací byla projektová dokumentace projednána se zástupci investora a správce. Všechny doklady jsou v dokladové části projektové dokumentace.

V Brně, květen 2017

Ing. Michal Hlavatý