

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Bat'ův kanál Spytihněv, rekonstrukce mostu a přístupové komunikace

SO 181 – Přejchodné dopravní značení
PDPS

Obsah:

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE MOSTU	2
2.	ZÁKLADNÍ ÚDAJE	3
3.	DOČASNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	4
4.	OBECNÉ POŽADAVKY	4

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

- 1.1 Stavba :** Bařuv kanál Spytihněv,
rekonstrukce mostu a přístupové komunikace
- 1.2 Název objektu :** SO 101 – Přejížděcí dopravní značení
- 1.3 Katastrální obec:** Spytihněv
- 1.4 Kraj:** Zlínský
- 1.5 Objednatel :** Povodí Moravy, s.p.
Dřevařská 11, 602 00 Brno
Zastoupena: MVDr. Václav Gargulák, gen. ředitelem
IČ: 708 90 013 DIČ: CZ 708 90 013
- 1.6 Investor :** Povodí Moravy, s.p.
Dřevařská 11, 602 00 Brno
IČ: 708 90 013 DIČ: CZ 708 90 013
- 1.7 Uvažovaný správce mostu :** Povodí Moravy, s.p.
závod Střední Morava
Moravní náměstí 766, 686 11 Uherské Hradiště
Zastoupena: Ing. Pavel Cenek, ředitelem závodu
- 1.8 Projektant:** Ruřar mosty, s.r.o., Majdalenky 19, 638 00 Brno
kancelář: Slavičkova 1a, 638 00 Brno
tel./fax: 545 222 037, info@rusar.cz
Jednající: Ing. Jaromír Ruřar
IČ: 29362393 DIČ: CZ29362393
- 1.9 Pozemní komunikace :** veřejná účelová komunikace
- 1.10 Bod křiřžení s tokem:** X = 1173969.974, Y = 534012.292
49.1355006N, 17.5015503E
úhel křiřžení 100,0 grad

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Předmětem projektové dokumentace je rekonstrukce mostu na obslužné komunikaci přes Bařův kanál u jezu Spytihněv a přístupové komunikace. Most se nachází na účelová komunikace, která spojuje obec Spytihněv s Topolnou. Uvažované staničení v projektu je ve směru od Spytihněvy k Topolné. Komunikace i mostovka jsou v majetku České republiky. Správu majetku provádí Povodí Moravy, s.p. Most přemostřuje Bařův kanál, který je také ve správě Povodí Moravy, s.p. Na začátku úpravy směrem na Spytihněv je komunikace v majetku a správě společnosti obce Spytihněv.

Přístupová komunikace a mostní konstrukce byly vybudovány v 30-tých letech 19. st. v rámci budování Bařova plavebního kanálu. Za 80 let provozu jsou konstrukce poškozeny a na hranici životnosti. Původně byla komunikace určena výhradně pro zajištění provozu jezu. Postupem času však došlo při rozvoji území na levém břehu Moravy k nárůstu zatížení dopravou, takže se komunikace stala důležitým komunikačním propojením mezi oběma břehy Moravy, aniž by pro takové zatížení byla dimenzována. To se projevuje zvýšeným opotřebením konstrukce mostu. Mostní konstrukce je staticky narušena, je bez izolačních vrstev a je prosáklá vodou. Beton nosné konstrukce je zkarbonatovaný, to znamená, už netvoří chemicky ochranu před korozi betonářské výztuže a ta vlivem koroze nabývá na objemu a odráží krycí vrstvy betonu. Most byl již v minulosti několikrát neodborně rozšiřován. Mostní zábradlí je zkorodované, uvolněné z podkladu a zcela nevyhovuje současným požadavkům na bezpečný pohyb chodců po mostě. Most nemá stavebně oddělený a ani nijak vyznačený dopravní pruh pro chodce. Přístupová vozovka ze žulových kostek je plošně deformovaná a vlivem propadu podloží s příčnými nerovnostmi až 100 mm. Vlivem vzrůstající dopravy po mostní konstrukci je značně poškozeno mostní i přilehlé bezpečnostní zábradlí. S narůstajícím provozem na Bařově plavebním kanálu a v plavební komoře Spytihněv most slouží také jako „vyhlídkové místo“ turistů do plavební komory. Na mostním objektu byla v roce 2011 vykonávána mimořádná mostní prohlídka, jejíž závěry jsou zaznamenány v protokolu o mostní prohlídce. Současný stavební stav dle MMP z roku 2011 je uspokojivý. Životnost konstrukce významně ovlivňuje funkčnost izolačního systému, který je porušen a následně postupně degraduje i ŽB deska. Zatížitelnost mostu stanovená přepočtem zatížitelnosti z roku 2011 je normální 4,4 tuny, výhradní 6,8 tun a na jednu nápravu 2,7 tuny. Před mostem je dopravní značka B13 (5t). Tato zatížitelnost je vzhledem k provozu obsluhy jezu nedostatečná.

Z tohoto důvodu tento projekt navrhuje kompletní rekonstrukci NK, která spočívá v odstranění vybavení mostu (vozovka, římsy, zábradlí), betonové mostovky včetně betonových trámů. Návrh uvažuje s provedením nové nosné konstrukce včetně obnovení izolačního systému, mostního svršku a osazení normového zábradlí. Nový nosný systém bude ze železobetonové desky. Deska bude osazena na stávající opěry. Most bude bez mostních ložisek a závěrů.

Rekonstrukce mostu bude prováděna po etapách při uzavřeném provozu na mostě. Etapy budou prováděny z důvodu zajištění přeložek inženýrských sítí, položení zatímní lávky na dobu stavby, demolice stávající NK a provedení nové NK.

Předpokládaná doba opravy je max. 3 měsíce v závislosti na zvolené technologii. Z nutnosti provádění technologicky náročných prací v klimaticky příznivých obdobích doporučujeme období mezi měsíci březen až listopad. Je třeba respektovat sezónu plavební komory (1.5.÷30.9.).

3. DOČASNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Most převádí veřejně řístupnou účelovou komunikaci přes Bařův kanál. Tato příloha řeší dopravní značení na účelové komunikaci vyvolané nutností uzavření vozovky při opravě nosné konstrukce předmětného mostu.

Z důvodu malé šířky stávajícího mostu, bylo rozhodnuto provést opravu mostu za uzavřeného provozu vozidel na mostě. Pěším bude umožněn průchod jen po zatímní lávce pro pěší. Z důvodu zajištění bezpečnosti práce nebude možné zaručit 24 hodinový provoz zatímní lávky. Po dobu „nebezpečných“ prací na mostě bude lávka dočasně mimo provoz.

4. OBEČNÉ POŽADAVKY


Veškeré přechodné dopravní značení bude po skončení stavby odstraněno. Typy a umístění dopravních značek jsou zřejmé z přílohy 02- Situace DIO. Výkaz a maximální kumulace značek je obsažen v příloze 03- Seznam dopravního značení.

Návrh dopravního značení byl zpracován dle publikace Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích (II. vydání) – TP 66, schválených Ministerstvem dopravy s použitím vyhlášky o pravidlech silničního provozu na pozemních komunikacích.

Značení bude provedeno v reflexní úpravě dle normy ČSN, zákona o provozu na pozemních komunikacích. A umístěno dle Zásad pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích TP 66.

Dopravní značení bude provedeno v základní velikosti na kovovém červenobíle pruhovaném stojanu, spodní hrana značky minimálně 0,6 m od paty stojanu.

Před zahájením prací je nutno dostatečně včas požádat příslušné silniční řávní úřady o povolení uzavírky, k řádosti bude nutné předložit konkrétní grafický návrh DIO zpracovaný autorizovanou nebo oprávněnou osobou dle TP a ČSN. Situace musí obsahovat přesné umístění dopravního značení včetně stávajícího a navržených změn dle aktuálního stavu.



V Brně, září 2019

Vypracoval: Ing. Tomáš Knobloch