

POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍ ŘEŠENÍ

OPRAVA POŠKOZENÉ KONSTRUKCE MOSTKU PŘES MLÝNSKÝ NÁHON NA UL. CHŘESTOVÁ

1.1 Popis Stavby

Nový most bude proveden jako železobetonový. Mostní konstrukce bude uložena na ložiskách, umístěných na nově vybudovaných železobetonových opěrách.

Založení nového mostu

Most bude založený na pilotách o průměru 0,4 m, které jsou vetknuty do opěrných stěn. Beton pilot je C 30/37-XA2, výztuž 10 505-R.

Úroveň vrtání pilot bude na kótě 195,703 m n. m. Při vrtání pilot bude použita technologie hluchého vrtání. Při vrtání 1. piloty na každé opěře bude přítomný odpovědný geolog stavby, bude provedený doplňkový inženýrskogeologický průzkum. Podle výsledků tohoto průzkumu bude upravena délka pilot spolupůsobící se zeminou, příp. výztuž pilot a desky, nebo polorámová mostní konstrukce.

Mostní konstrukce

Nová konstrukce mostu bude provedena jako železobetonová polorámová. Tento návrh spočívá v rámovém propojení nosné konstrukce se železobetonovými opěrami. Opěry jsou založeny na 4 pilotách o průměru 400 mm na každé straně, tedy celkem na 8. Niveleta mostu bude v podélném sklonu 0,5 % a v příčném směru má sklon 2%. Podélný sklon vychází z podélného sklonu stávající komunikace, na kterou je napojen.

Při provádění základů nebude třeba provádět tabulové jímky či provizorní zatrubnění. Na základě svolení zástupců města bude tok uzavřen po dobu rekonstrukce mostu.

Likvidace dešťových vod zůstane zachována. Bude prováděna stejným způsobem jako dosud, tj. vyspádováním konstrukce tak, aby srážková voda otekla do předpolí a následně volně do terénu. Na základě požadavku PVL je navrženo zatláždění koryta pouze pod mostem.

Výstavbou nového mostu nebude změněn krajinný ráz.

Po dobu výstavby bude uzavřena část komunikace v ul. Chřestová.

1.2 Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití

Most se nachází v intravilánu města, v souvislé obytné zóně

1.3 Popis z hlediska PO

Z hlediska PBŘ se nejedná o typický objekt s členěním na požární úseky.

Jedná se mostní objekt, který je dopravní stavbou. Veškeré nosné konstrukce jsou navrženy z nehořlavých materiálů – železobeton a kámen. Zábradlí je navrženo jako ocelové.

S ohledem na charakter stavby je riziko vzniku požáru zanedbatelné. V bezprostředním okolí mostu se žádné jiné objekty nebo konstrukce nevyskytují.

Přístup k mostu je po pozemní komunikaci a není nijak omezen. Most je jednopruhový, šířka jízdního pruhu 3,0 m. Volná šířka mezi zábradlím je 3,5 m. Návrh mostu vyhovuje zatížení dle ČSN EN 1991-2 skupina 2 (odpovídá zatěžovací třídě B - 22 t, normální zatížitelnost a 32 t výhradní zatížitelnost dle ČSN).

Most může být použit pro vedení požárního zásahu.

Rekonstrukcí mostu nedojde k ovlivnění zdrojů vody.

Únikové cesty z mostu jsou zřejmé z charakteru stavby. Únik je možný na začátku a na konci mostu v š. 3,5 m bez jakýchkoliv překážek. Vzhledem k povaze objektu se únikové východy neoznačují. Stavba nevyžaduje, vzhledem ke své povaze, umístění hasících zařízení.

V Praze dne 19.1.2018

Ing. Radek Boháč

ČKAIT 0004029

Autorizovaný inženýr pro pozemní
stavby, mosty a inženýrské
konstrukce

