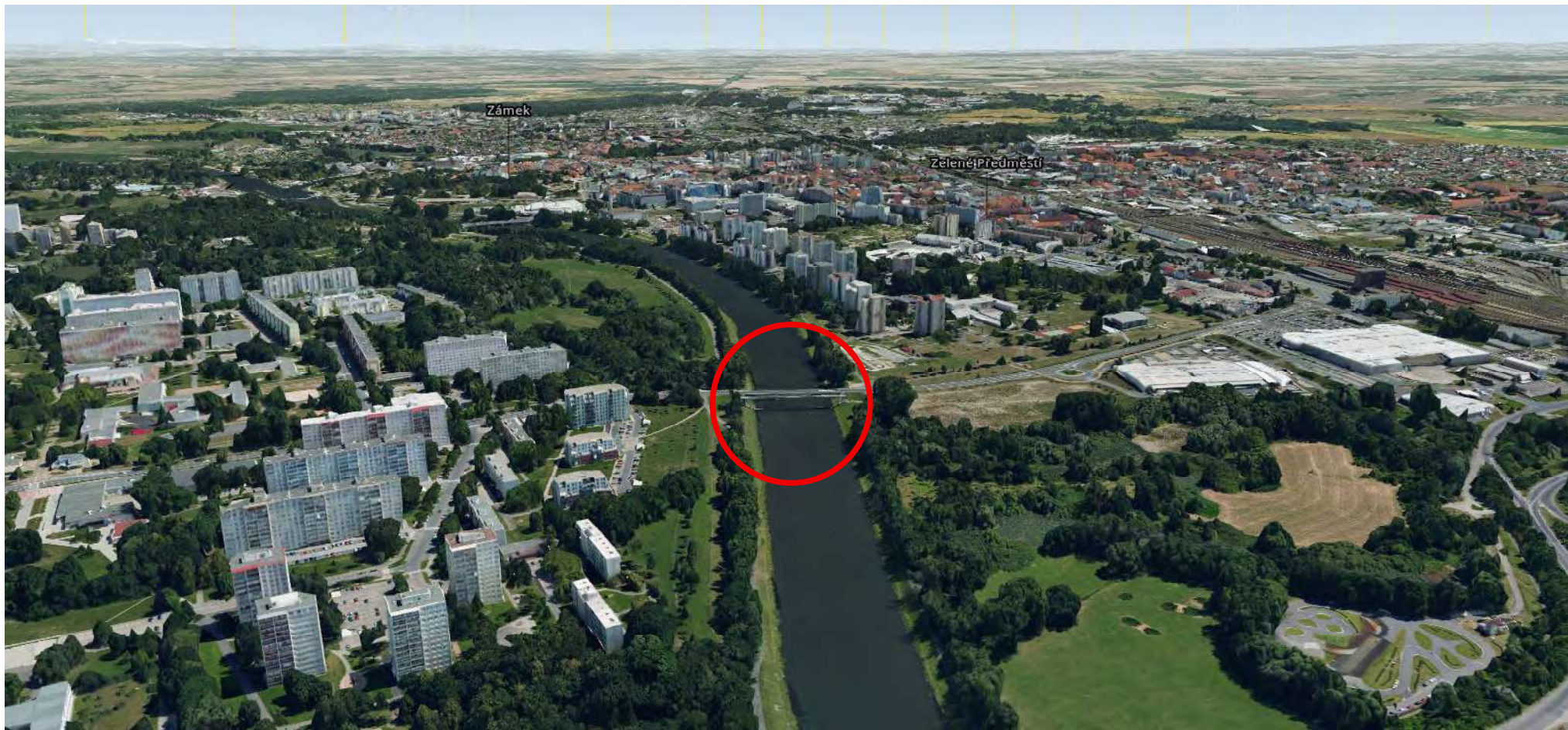


Obsah

<i>Obsah</i>	<i>strana</i>
<i>Úvod: most ve městě a krajině</i>	<i>3</i>
<i>Situace širších vztahů</i>	<i>4</i>
<i>Situace</i>	<i>5</i>
<i>Stávající mostní objekt</i>	<i>6</i>
<i>Varianta A.1 – anotace</i>	<i>7</i>
<i>Varianta A.2 – anotace</i>	<i>8</i>
<i>Varianta B – anotace</i>	<i>9</i>
<i>Varianta C – anotace</i>	<i>10</i>
<i>Stávající mostní objekt – pohled a podélný řez včetně plavební dráhy</i>	<i>11</i>
<i>Varianta A.1 – pohled a podélný řez</i>	<i>12</i>
<i>Varianta A.1 – soutisk se stávajícím mostem a plavební dráhou</i>	<i>13</i>
<i>Varianta B – pohled a podélný řez</i>	<i>14</i>
<i>Varianta B – soutisk se stávajícím mostem a plavební dráhou</i>	<i>15</i>
<i>Varianta C – pohled a podélný řez</i>	<i>16</i>
<i>Varianta C – soutisk se stávajícím mostem a plavební dráhou</i>	<i>17</i>
<i>Porovnání pohledů</i>	<i>18</i>
<i>Porovnání siluet</i>	<i>19</i>
<i>Zákresy navrhovaných variant do fotografií</i>	<i>20 - 48</i>

Úvod: most ve městě a krajině

Rovinatá krajina Pardubicka a usazení mostní konstrukce v ní.



mapy.cz

Cílem je rovnováha mezi mostem, městem a ve výsledku harmonické zapadnutí konstrukce do rámce Polabí.

situace širších vztahů



mapy.cz

situace – most kpt. Bartoše



mapy.cz

stávající mostní objekt M104 přes Labe

Ocelová trámová konstrukce s dolní mostovkou, o třech polích, s podporami v korytě toku

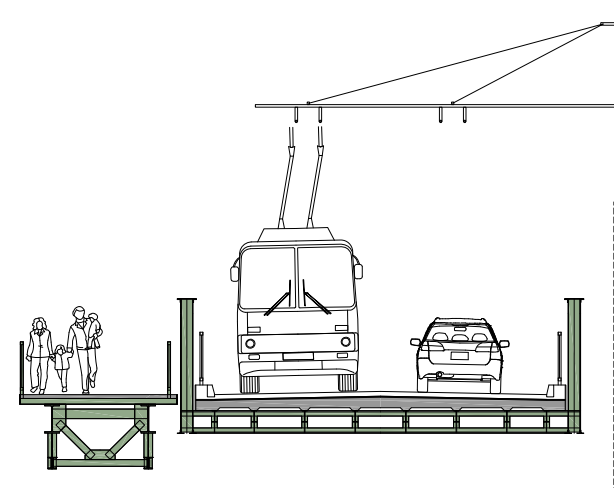


Délka přemostění:	83,900 m
Délka mostu:	93,900 m
Délka nosné konstrukce:	85,840 m
Rozpětí polí:	28,000 + 28,000 + 28,000 m
Volná šířka mostu:	(7,70 m) mezi zábradlími
Šířka průchozího prostoru chodníku:	3,00 m
Šířka vozovky mezi obrubníky:	6,90 m
Šířka nosné konstrukce:	8,45 m
Šířka mezi zábradlími:	7,70 m
Šířka mostu:	8,45 m + 3,27 m (lávka pro pěší)

Stávající mostní objekt o třech polích s dolní mostovkou byl postaven dle ML v roce 1954. Ocelové konstrukce mostu jsou patrně z roku 1880 s tím, že jejich umístění bylo před tímto mostem v jiném místě a patrně i za jiným účelem. V minulosti byla přidána konstrukce lávky pro pěší. Nosnou konstrukci tvoří ocelová příhradová nýtovaná konstrukce s železobetonovou monolitickou mostovkou. Mezilehlé podpory jsou železobetonové. Dle vypracovaných diagnostických průzkumů, měření, analýz a prohlídek je mostní objekt M104 přes řeku Labe na konci životnosti a je třeba jej nahradit novým mostním objektem.

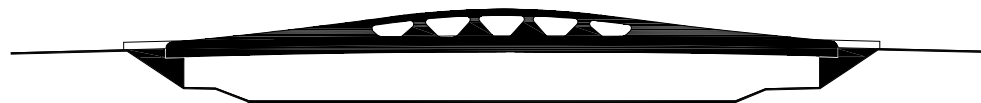


Navržené varianty „A“, „B“ a „C“ se liší statickým schématem a konstrukčním uspořádáním, které má rovněž vliv na postup výstavby mostu. Z pohledu podjezdové výšky 5,25 m nad maximální plavební hladinu jsou navrženy pouze konstrukce prostě uložené, které umožňují případné zvednutí. Z tohoto důvodu naopak nejsou voleny konstrukce, které jsou staticky a konstrukčně pevně spojeny se spodní stavbou mostu jako rámové, zavěšené atp., které by nebylo možné v budoucnu výškově upravit.



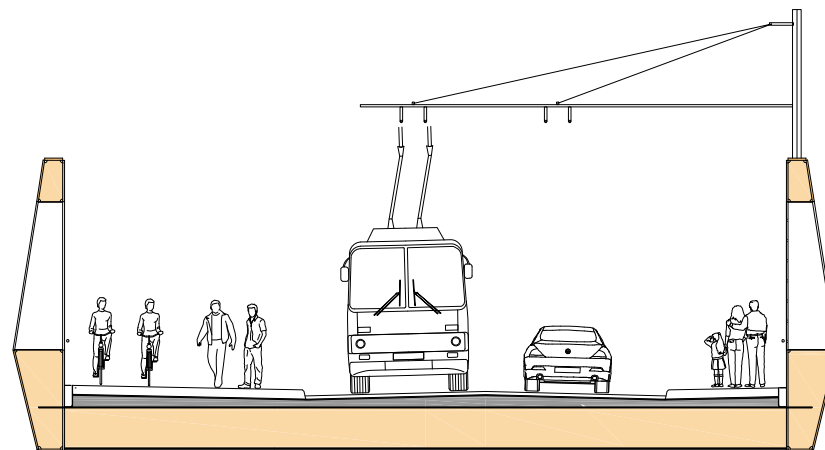
varianta A.1

Ocelová trámová konstrukce s dolní mostovkou, o jednom poli, bez podpor v korytě toku, v materiálové variantě z patinující oceli (Corten)



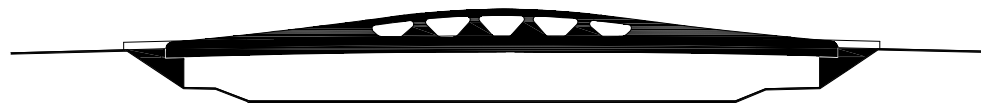
Délka přemostění:	89,760 m
Délka mostu:	106,760 m
Délka nosné konstrukce:	94,750 m
Rozpětí polí:	90,960 m
Volná šířka mostu:	(15,00m) mezi zábradlím
Šířka průchozího prostoru chodníku:	5,00+2,50m
Šířka vozovky mezi obrubníky:	7,50 m
Šířka nosné konstrukce:	17,07 m
Šířka mezi zábradlími:	15,00 m
Šířka mostu:	17,07 m

Nosná konstrukce je řešena jako ocelová trámová konstrukce jednopolevá s proměnnou výškou podélných trámů. Trámy jsou vzájemně spojeny ocelovými příčnicemi se spřaženou železobetonovou mostovkou. Podélné trámy tvoří parapetní nosníky s proměnnou výškou, kde podhled nosníků je v konstantní vzdálenosti od nivelety komunikace na mostě. Výška nosníků podélných trámů je navržena na základě průběhu vnitřních sil odpovídajících statickému uspořádání nosné konstrukce. Mostní objekt je navržen jako samostatná mostní nosná konstrukce prostě uložená na krajních opěrách.



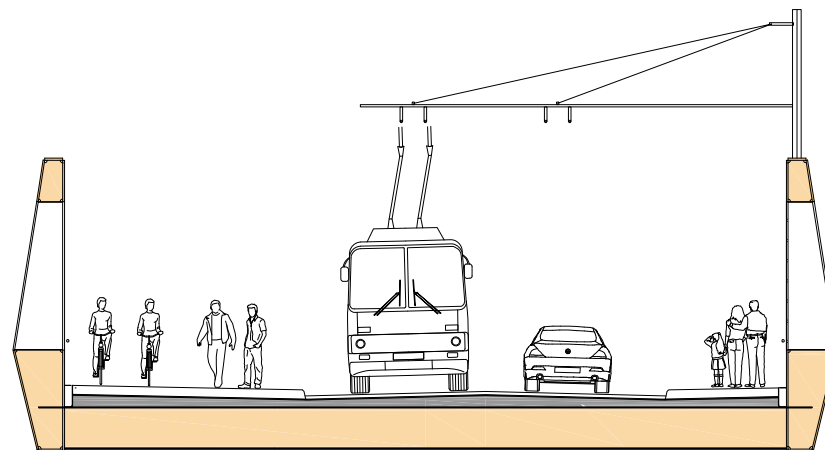
varianta A.2

Ocelová trámová konstrukce s dolní mostovkou, o jednom poli, bez podpor v korytě toku, s povrchovou úpravou šedomodrým nátěrem



Délka přemostění:	89,760 m
Délka mostu:	106,760 m
Délka nosné konstrukce:	94,750 m
Rozpětí polí:	90,960 m
Volná šířka mostu:	(15,00m) mezi zábradlím
Šířka průchozího prostoru chodníku:	5,00+2,50m
Šířka vozovky mezi obrubníky:	7,50 m
Šířka nosné konstrukce:	17,07 m
Šířka mezi zábradlími:	15,00 m
Šířka mostu:	17,07 m

Nosná konstrukce je řešena jako ocelová trámová konstrukce jednopolevá s proměnnou výškou podélných trámů. Trámy jsou vzájemně spojeny ocelovými příčnicími se spřaženou železobetonovou mostovkou. Podélné trámy tvoří parapetní nosníky s proměnnou výškou, kde podhled nosníků je v konstantní vzdálenosti od nivelety komunikace na mostě. Výška nosníků podélných trámů je navržena na základě průběhu vnitřních sil odpovídajících statickému uspořádání nosné konstrukce. Mostní objekt je navržen jako samostatná mostní nosná konstrukce prostě uložená na krajních opěrách.



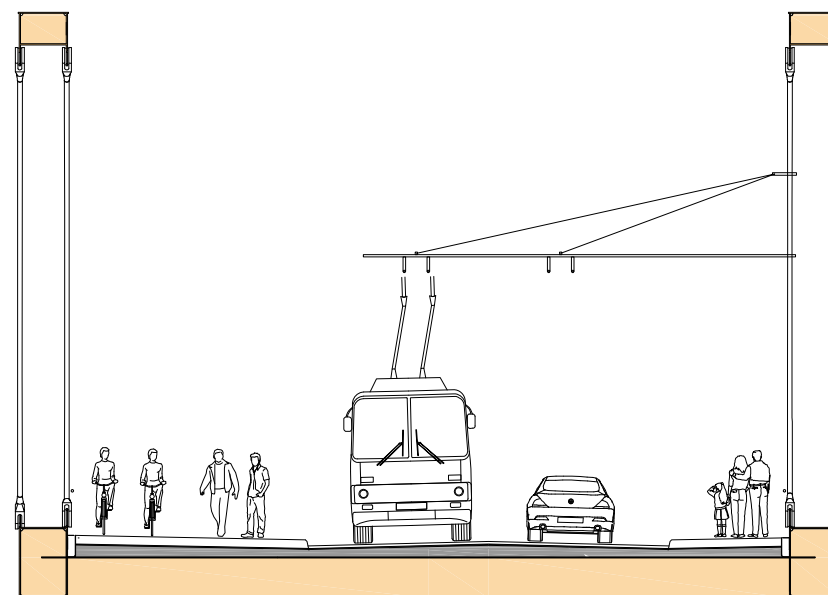
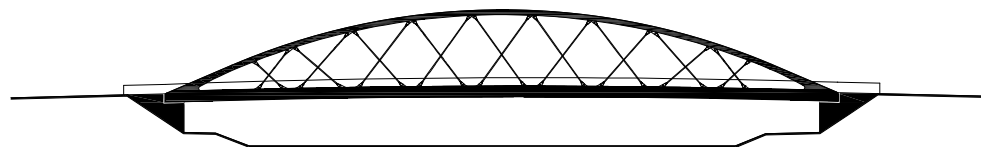
varianta B

Ocelová oblouková nosná konstrukce s dolní mostovkou, o jednom poli, bez podpor v korytě toku, s povrchovou úpravou šedomodrým nátěrem



Délka přemostění:	89,760 m
Délka mostu:	106,760 m
Délka nosné konstrukce:	95,000 m
Rozpětí pole:	93,060 m
Volná šířka mostu:	(15,00m) mezi zábradlím
Šířka průchozího prostoru chodníku:	5,00+2,50m
Šířka vozovky mezi obrubníky:	7,50 m
Šířka nosné konstrukce:	17,00 m
Šířka mezi zábradlími:	15,00 m
Šířka mostu:	17,00 m

Nosná konstrukce je řešena jako oblouková konstrukce s ocelový trámy nesenými oblouky s jednopólovým uspořádáním. Trámy jsou vzájemně spojeny ocelovými příčníky se spřaženou železobetonovou mostovkou. Podélné trámy tvoří parapetní nosníky s konstantní výškou. Výška oblouku je navržena v $L/2$ max. 12,2 m. Tvar podélných oblouků je navržen dle statického působení nosné konstrukce. Mostní objekt je navržen jako samostatná mostní nosná konstrukce prostě uložená na krajních opěrách.



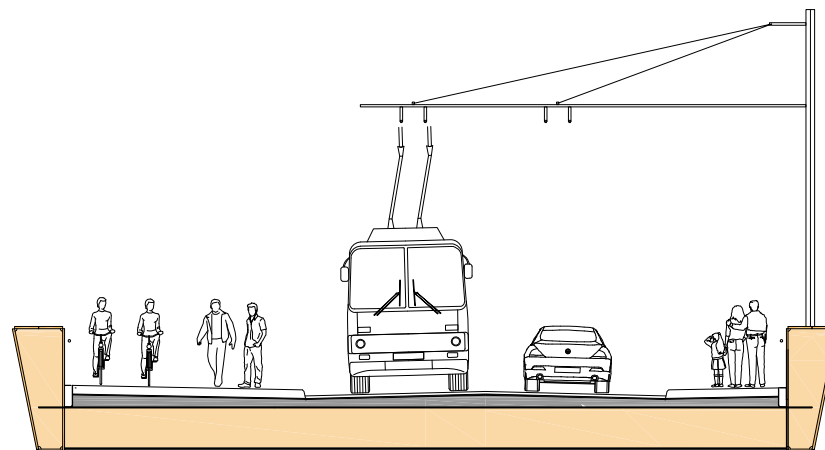
varianta C

Ocelová trámová konstrukce s mezilehlou mostovkou, o třech polích,
s podporami v korytě toku, v materiálové variantě z patinující oceli (Corten)



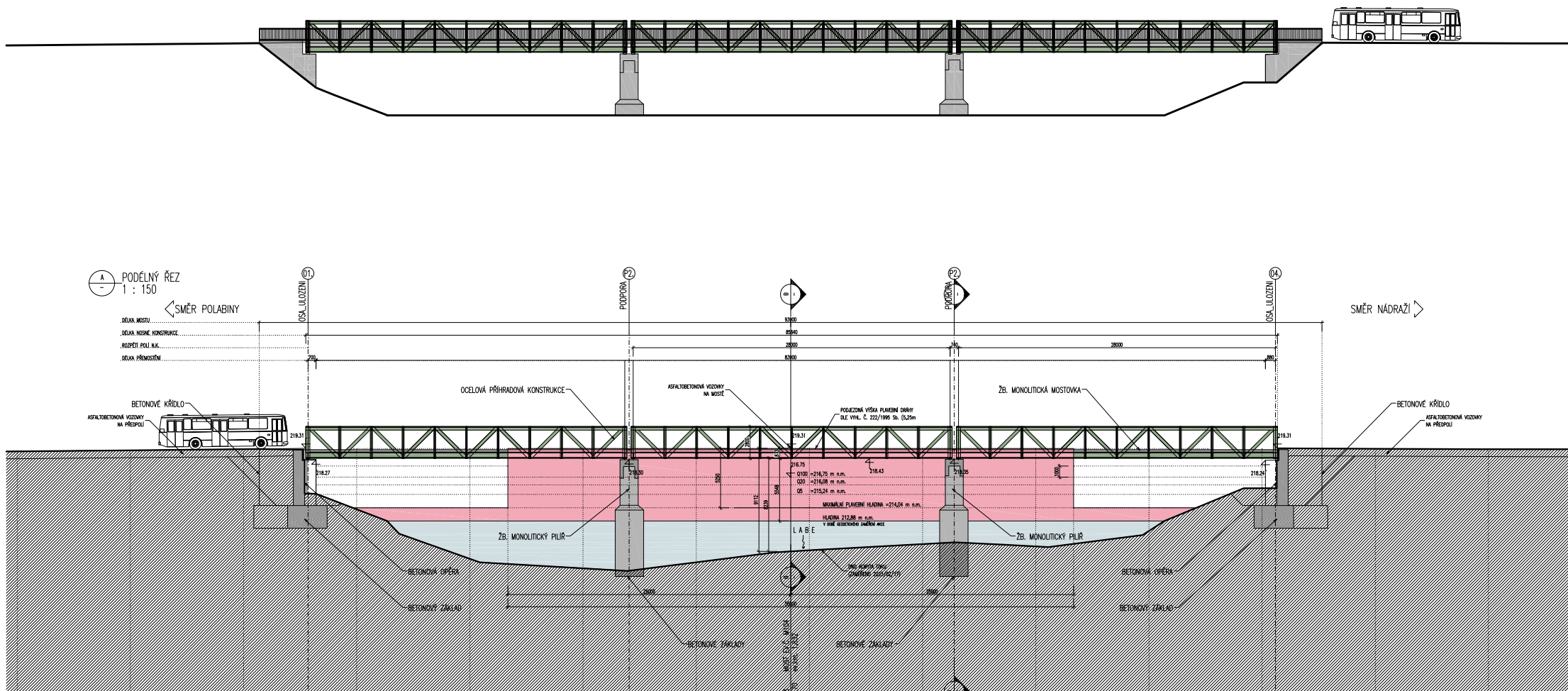
Délka přemostění:	89,760 m
Délka mostu:	106,760 m
Délka nosné konstrukce:	94,750 m
Rozpětí polí:	15,160 + 60,640 + 15,160 m
Volná šířka mostu:	(15,00m) mezi zábradlím
Šířka průchozího prostoru chodníku:	5,00+2,50m
Šířka vozovky mezi obrubníky:	7,50 m
Šířka nosné konstrukce:	17,00 m
Šířka mezi zábradlími:	15,00 m
Šířka mostu:	17,00 m

Nosná konstrukce je řešena jako spojitá ocelová trámová konstrukce se dvěma trámy na vnějším okraji n.k. Trámy jsou vzájemně spojeny ocelovými příčníky se spřaženou železobetonovou mostovkou. Podélné trámy tvoří parapetní nosníky s proměnnou výškou. Výška podélných trámů je 1,30 m na koncích n.k., 2,60 m nad mezilehlými podporami a v L/2 hlavního pole max. 2,50 m. Výška a tvar podélných trámů je navržena dle statického působení nosné konstrukce v podélném směru. Mostní objekt je navržen jako samostatná mostní nosná konstrukce prostě uložená na krajních a mezilehlých podporách.



stávající mostní objekt

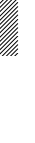
Pohled a podélný řez, včetně zakreslení požadovaného průplavného profilu



Pohled a podélný řez



*Soutisk se siluetou stávajícího mostu
a plavební dráhy*



Pohled a podélný řez

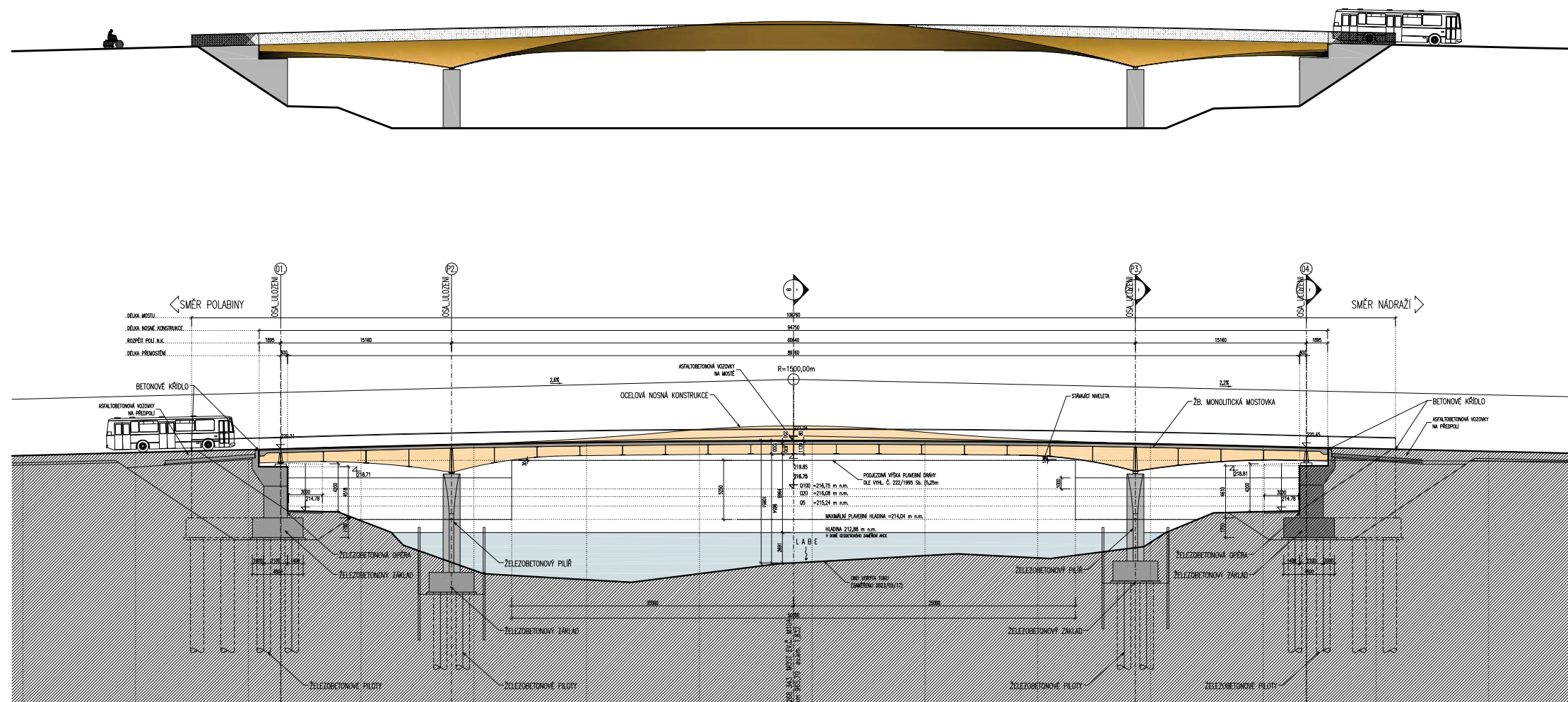


*Soutisk se siluetou stávajícího mostu
a plavební dráhy*

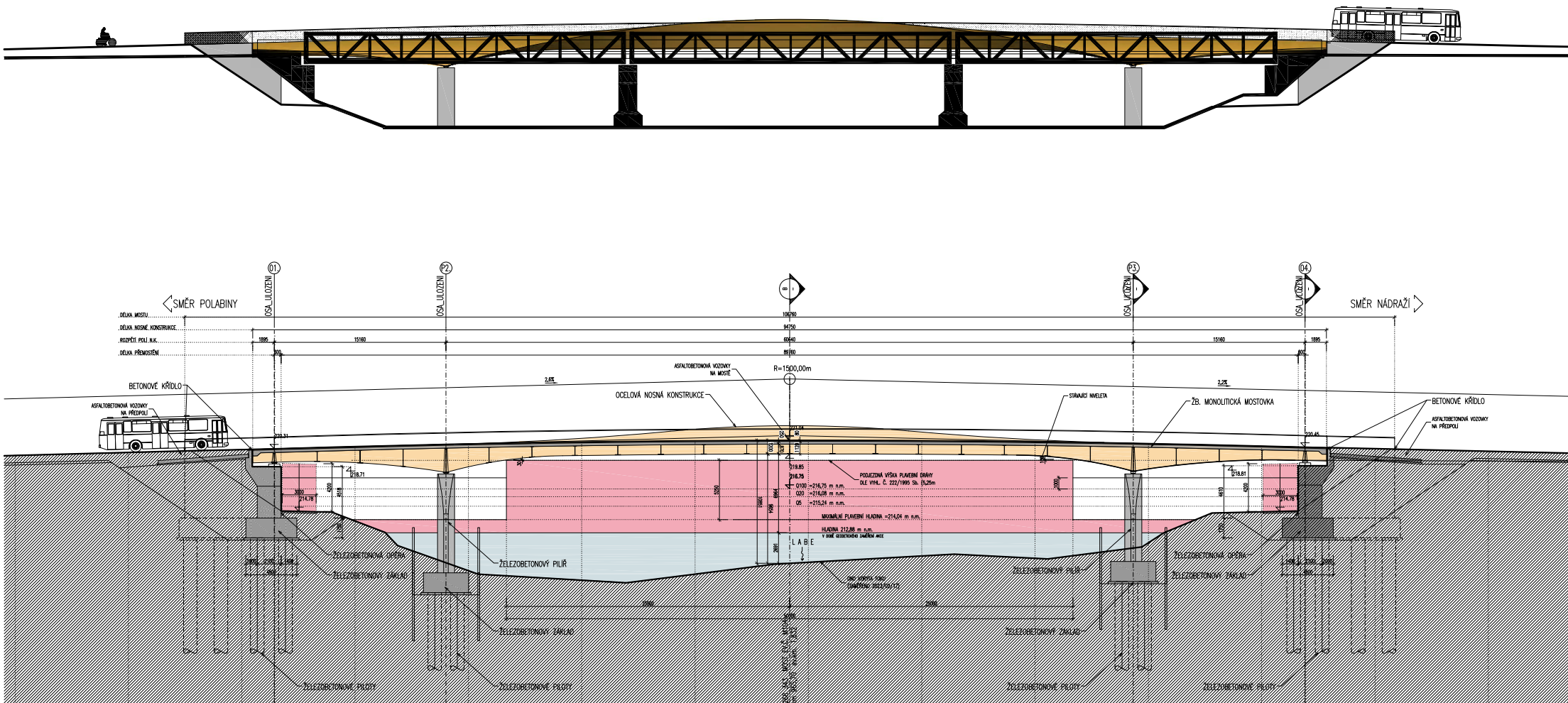


varianta C

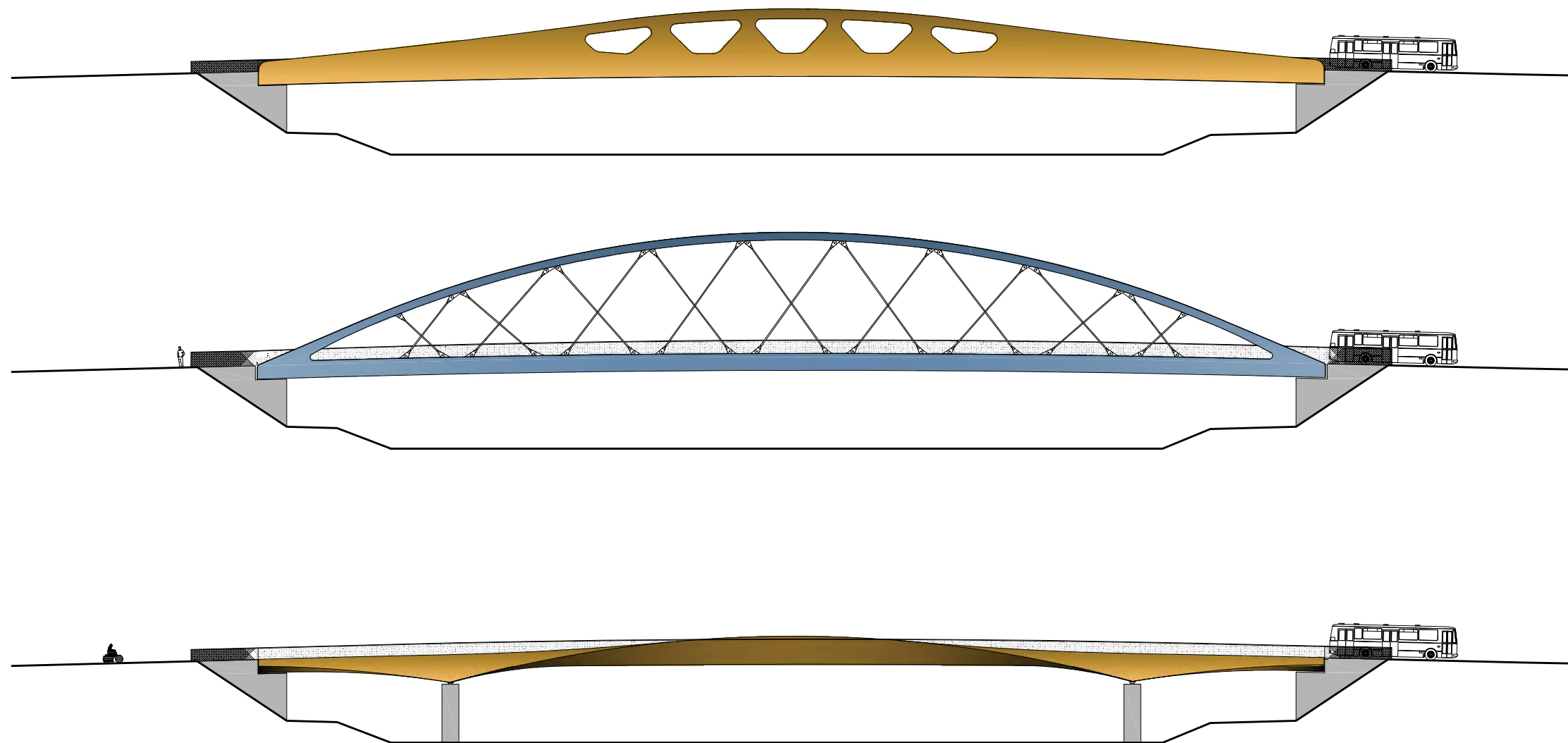
Pohled a podélný řez



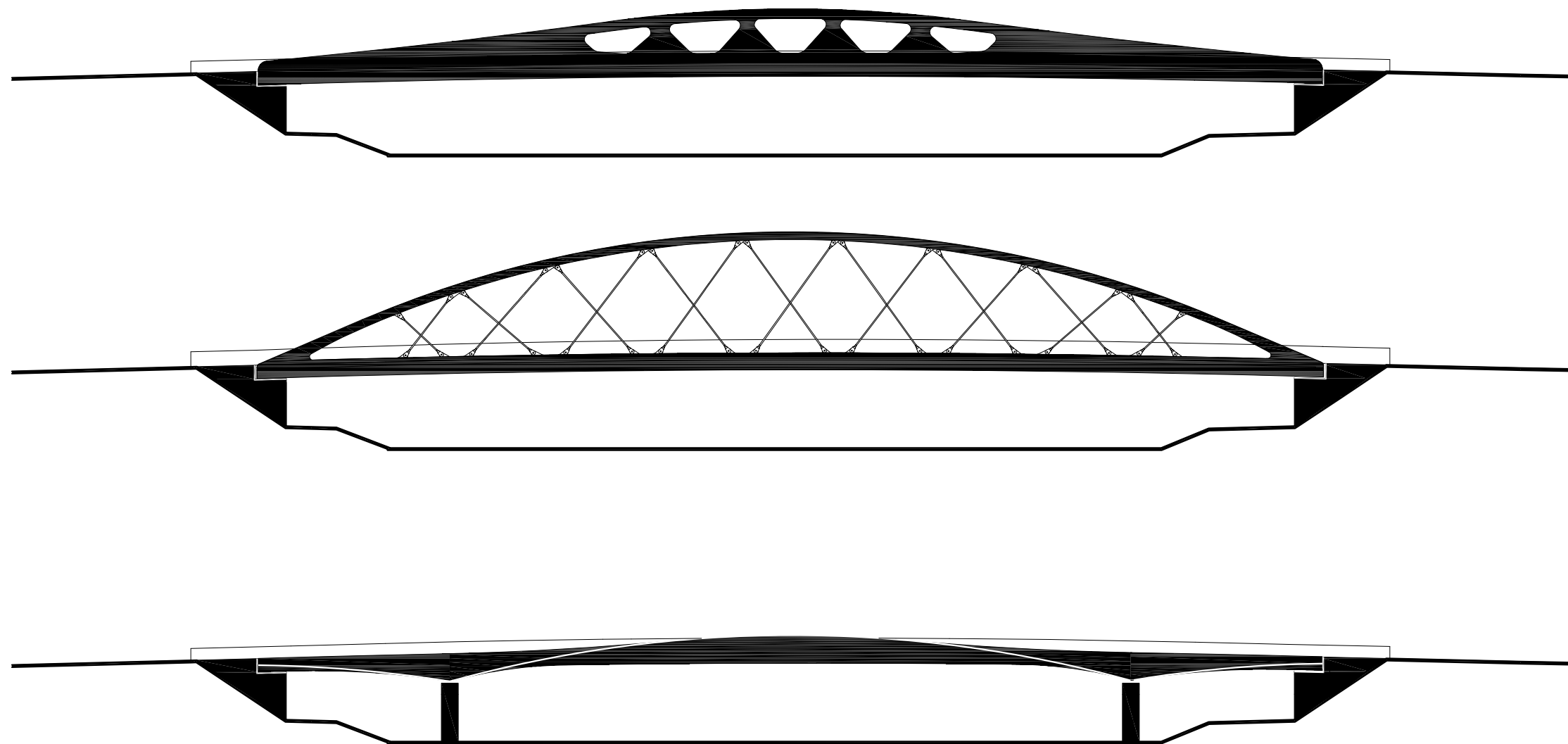
*Soutisk se siluetou stávajícího mostu
a plavební dráhy*



porovnání pohledů



porovnání siluet



stávající stav



varianta A.1



varianta A.2



varianta B



varianta C



stávající stav



varianta A.1



varianta A.2



varianta B



varianta C



stávající stav



varianta A.1



varianta A.2



varianta B



varianta C



stávající stav



varianta A.1



varianta A.2



varianta B



varianta C



varianta A.1



varianta A.2



varianta B



varianta C



varianta A.1



varianta A.2

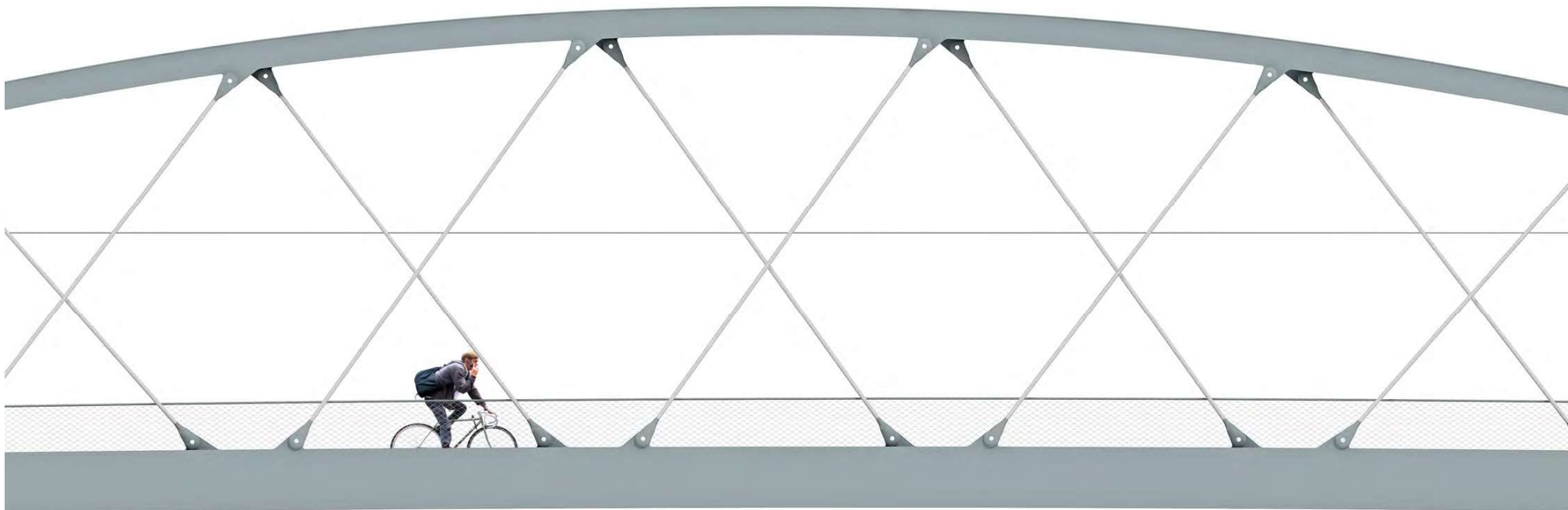
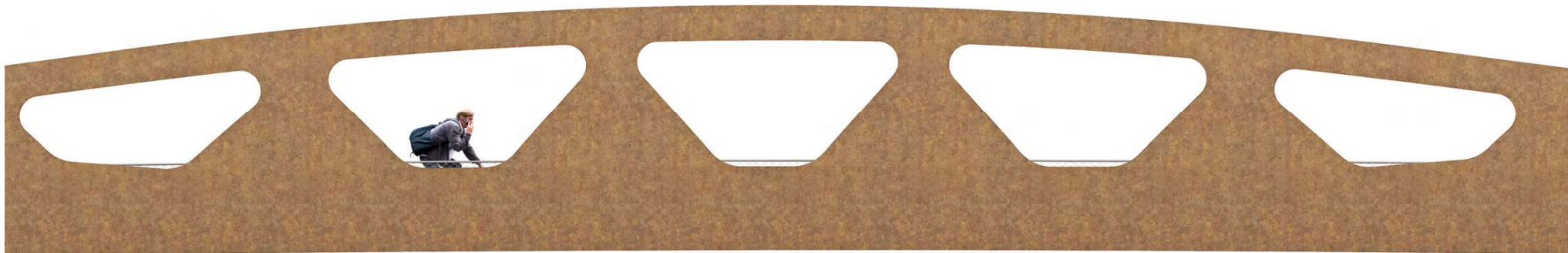



varianta B



varianta C







LEGENDA STÁVAJÚCI STAV :

HRANY PLOCH, BUDDY, ROZHRAŇI POUVRCHŮ, KULTUR ATO

ZAMĚŘENÉ BUDOVY

----- HRANICE KATASTRU -----

146/15 ČÍSLO POZEMKŮ DLE KN

146/15 ČÍSLO POZEMKŮ DLE KN

LEGENDA STÁVAJÍCICH INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ:

SDĚLOVACÍ VEDENÍ - ČESKÁ TELEKOMUNIKAČNÍ INFRASTRUKTURA A.S. (ČETIN)
SDĚLOVACÍ VEDENÍ - ČESKÉ RADIOKOMUNIKACE, A.S.

SOLOVACI VEDENI - CESKE RADIOKOMUNIKACE, A.S.

ELEKTRIKÉ VEDENÍ NN PODZEMNÍ - ČEZ DISTRIBUCE a.s.

ELEKTRICKÉ VEDENÍ VN PODZEMNÍ – ČEZ DISTRIBUCE a.s.

SOŠLOVACI VEDENI NADZEMNI – EDERA GRC
STL PODZEMNI PLYNOVOD – GASNET, S.R.O.

STL PODZEMNI PLYNOVOD – GASNET, S.R.O.

SOĎLOVACÍ VEDENÍ OPTICKÉ – STATUTÁRNÍ MĚSTO PAROUBICE
ELEKTRICKÉ VEDENÍ NN PODZEMNÍ – TELCO PRO SERVICES, A.S.

ELEKTRIČKE VEDENI NN PODZEMNI – TELCO PRO SERVICES, A.S.

SĎEĽOVACÍ VEDENI – T-MOBILE CZECH REPUBLIC, A.S.

SOĎLOVACI VEDENÍ - FASTPORT, A.S.

EL. VEDEŇÍ PODZEMNÍ – DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA PAROUČIC, A.S.

EL. VEDENÍ PODZEMNÍ – DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA PARDUBIC, A. S.

PODZEMNÍ VODOVOD - VODOVODY A KANALIZACE PARDUBICE A.S.
PODZEMNÍ KANALIZACE - VODOVODY A KANALIZACE PARDUBICE A.S.

PODZEMNÍ KANALIZACE – VODOVODY A KANALIZACE P

EL. NN VEDENÍ VO – SLUŽBY MĚSTA PARDUBICE, A.S.
VO _____

LEGENDA STAVEBNÍCH OBJEKTŮ:

SO 182 - PŘECHODNÉ DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

SO 101 - KOMUNIKACE
SO 134 - CHODNÍKY CYKLOSTEZKA, ZPEVNĚNÉ PLOCHY

SO 201 - MOST EV.C. M10.

30 41 - EL VN VEDENI
50 431 - EL VO VEDENI

SO 452 -	SDĚLOVACÍ	VEDENÍ	FEDERA GROUP, A.S.
SO 453 -	SDĚLOVACÍ	VEDENÍ	T-MOBILE CZECH REPUBLIC, A.S.

SO 453 - SDELONACI VEDEB

SO 454 - SDELJIVACI VEDEH
SO 670 - TRAKČNI VEDEH

LEGENDA PAVRCHU:

BETONOVÝ PVRCH

OCELOVÁ NOSNÁ KONSTRUKCE

<input type="checkbox"/>	CHODNÍK - ASFALTOBETONOVÝ POKRYTÍ
<input type="checkbox"/>	VOZOVKA - ASFALTOBETONOVÝ POKRYTÍ

VOZOVKA – ASFAL

LEGENDA NAVRHOVANÝCH INŽENÝRSKÝCH SIT

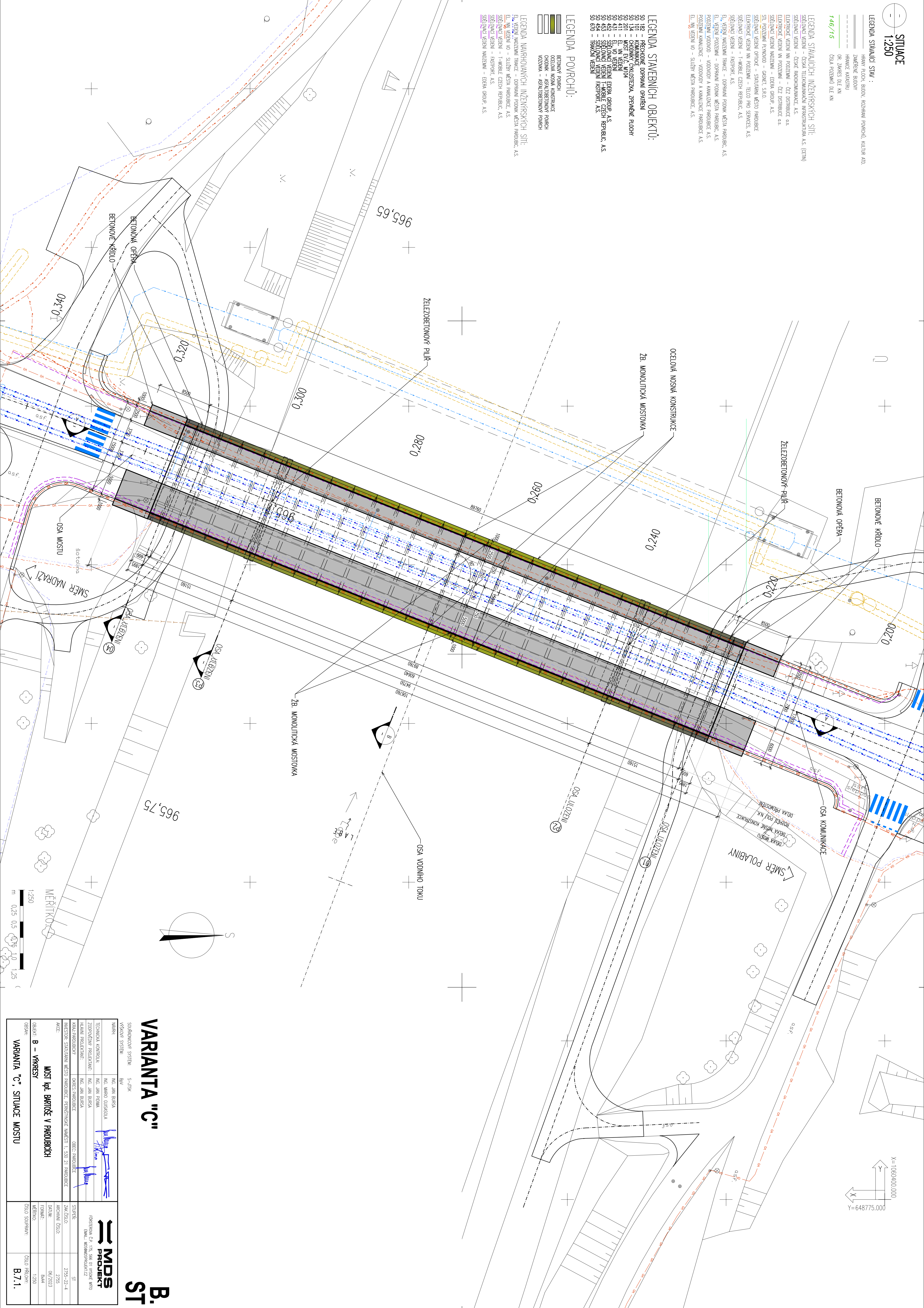
EL. VEDENÍ NADZEMNÍ TRAKCE – DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA PAROUBIC, A.S.

EL. NN VEDENÍ VO – SLUŽBY MĚSTA PARDUBICE, A.S.

SDĚLOVACÍ VEDENI - FASTPORT, A.S.

SOŠLOVACI VEDENI NADZEMNI – EDERA GROUP, A.S.

VARIANTA "C"

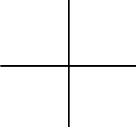
STB[illegible]

SMĚR POLABINY

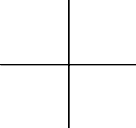
OSA_ULOZENI (P2)

SA_ULOYENI (P3.)

SMĚR NÁDRAŽÍ



A blank coordinate plane with x and y axes. The x-axis is horizontal and the y-axis is vertical, intersecting at the origin. There are no tick marks or labels on the axes.



MOST ev.č. M104

CSN EN 1991-2
DLE ČSN 73 622.

MOST ev.č. M104

DLE ČSN 73 610

MOST ev.č. M104

c8/10-X0

C30/37-XA2

C30/37-XF2, XD1

C35/45-XF2,XD1

C30/37-XF2, XD1
C30/37-XF4, XD3

C25/30-XF1

C20/25nXF3

C16/20nXF1

M25 XF4
C30/37-XF4 XD3

MOST ev.č. M104

1

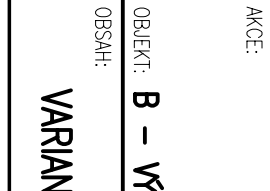
B500B (10 505)

MOST ev.č. M104

S 355J2G1W
S 355J2G1W

11070000 0

KRAJ: PARDUBICKÝ

**stb**

NÁZEV:		ING. JAN BUREŠA	
TECHNICKÁ KONTROLA:		ING. MARCO GUSGUSOLA	
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:		ING. JAN PEJMA	
Hlavní projektant:		ING. JAN BUREŠA	
KOLA PROJEKTOVÝ:		ING. JAN BUREŠA	
Ověřitel:		Ověřitel: <i>Ing. Jan Bureša</i>	
MÍSTNOST: STANOVENÍ MÍSTO PROJEKCE: PŘEDSTAVOVACÍ NÁSTĚNÍ 1. STUPEŇ PROJEKCE:			
MÍSTO:			
MOSTI 40t. BARTOŠE V PRÁVODNÍCH			
OSAH:		B – VYKRESY	
VARIANTA "C", PODEPNÝ A PŘÍČNÝ ŘÍZ			



PROKŠ PŘIKRYL
ARCHITEKTI