



E

DSP+PDPS

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM : JTSK
VÝŠKOVÝ SYSTÉM : Bpv

INVESTOR			
Kraj Vysočina Žižkova 57 587 33 Jihlava			
VEDOUCÍ PROJEKTANT	Ing. Martin ŘEHULKA	 PROJEKČNÍ KANCELÁŘ PRIS spol. s r. o. OSOVÁ 20, 625 00 BRNO	
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. Tomáš NAVRÁTIL		
VYPRACOVAL	Ing. Tomáš NAVRÁTIL		
KONTROLOVAL	Ing. Bronislav ŠUSTR		
KRAJ: KRAJ VYSOČINA	OBJEDNATEL: KSÚS Vysočiny, p.o.	DATUM	5/2018
NÁZEV AKCE: II/150 Havlíčkův Brod - Perknov, přestavba propustku na most v km 85,340		FORMÁT	A4
		MĚŘÍTKO	
		ÚČEL	DSP+PDPS
		ČÍS. ZAKÁZKY	18054
		ARCHIVNÍ ČÍS.	E2_PKP
NÁZEV PŘÍLOHY: PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK		ČÍS. SOUPRAVY	PŘÍLOHA E2

DOKUMENTACE
DSP + PDPS

II/150 Havlíčkův Brod - Perknov, přestavba propustku na most v km 85,340

PLÁN KONSTROLNÍCH PROHLÍDEK

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE MOSTU

Stavba:	II/150 Havlíčkův Brod - Perknov, přestavba propustku na most v km 85,340
Staničení:	km 85,325
Objednatel dokumentace:	Krajská správa a údržba silnic Vysočiny Kosovská 1122/16 586 01 Jihlava
Zhotovitel dokumentace:	Projekční kancelář PRIS spol. s r.o. Osová 20 625 00 Brno vedoucí projektant - Ing. Martin Řehulka zodp. projektant - Ing. Tomáš Navrátil
Okres:	Havlíčkův Brod
Kraj:	Kraj Vysočina
Místo stavby:	V intravilánu na silnici II/150 v místě křížení Rozkošského potoka.
Souřadný systém:	S-JTSK, B.p.v.

2 ZDŮVODNĚNÍ MOSTU A JEHO UMÍSTĚNÍ

Stavba leží v intravilánu města Havlíčkův Brod v místní části Perknov v místě křížení silnice II/150 s Rozkošským potokem. Stavba řeší přestavbu stávajícího propustku na most v mírně posunuté poloze.

Stávající propustek je železobetonový rámový s vodorovnými železobetonovými křídly. Světlost propustku je cca 1,80 m. Propustek je šikmý (šikmost cca 82,0°).

Nad propustkem je vedena silnice II. třídy II/150. Šířka zpevněné vozovky je cca 6,2 m. Propustek leží v přímé. Niveleta komunikace nad mostem mírně klesá ve směru staničení.

Důvodem opravy je špatný technický stav propustku a neschopnost propustku převést 100 - letou vodu.

Stávající propustek vzhledem ke svému stavu a ostatním skutečnostem bude přestavěn na most, tak aby převedl stoletou vodu i s požadovanou normovou rezervou.

Záměrem stavby je výstavba nové železobetonové rámové mostní konstrukce v místě stávajícího propustku. Most je navržen jako kolmý rám světlosti 7,0 m s vodorovnými křídly. Nový mostní otvor převede stoletou vodu i s požadovanou normovou rezervou.

Současně se stavbou mostu bude probíhat stavba „Cyklostezka podél komunikace ul. Leděčská - Perknov, Havlíčkův Brod“. Jedná se o samostatnou stavbu cyklostezky na levé straně komunikace. Šířka mostu je navržena 10,1 m, šířkové uspořádání komunikace na mostě odpovídá kategorii S7,5 v intravilánu s levostrannou cyklostezkou s průchozím prostorem 2,0 m. Celková šířka cyklostezky na mostě včetně bezpečnostních odstupů je 2,5 m. Most bude vybaven ocelovým zábradlím se svislou výplní. Volná šířka komunikace na mostě je 9,5 m. Délka úpravy komunikace je navržena 137,0 m. Komunikace bude plynule napojena na stávající stav.

Koryto potoka pod mostem bude zpevněno kamennou rovinou s urovnaným a proštěrkovaným povrchem. Koryto potoka bude za mostem plynule napojeno na stávající stav. Břehy koryta za mostem budou zpevněny těžkým kamenným záhozem s vyklínováním a proštěrkovaným povrchem. Délka úpravy koryta je navržena 26,0 m. Úprava koryta byla oproti předchozí dokumentaci DÚR zkrácena z důvodu nízkého nadloží inženýrských sítí křižujících koryto potoka.

Stavba se nachází v ochranném pásmu následujících inženýrských sítí:

- podzemní sdělovací vedení společnosti CETIN a.s.
- podzemní vedení vysokého napětí společnosti ČEZ Distribuce, a.s.
- podzemní splašková kanalizace společnosti Vodovody a kanalizace Havlíčkův Brod, a.s.
- podzemní vedení vodovodu společnosti Vodovody a kanalizace Havlíčkův Brod, a.s.

Sdělovací kabel a vedení VN vedou podél komunikace. Poloha vedení byla vytýčena a ověřena kopanými sondami. Sdělovací kabel se nachází cca 4,4 m od čela stávajícího propustku. Kabel VN se nachází cca 6,0 m od čela stávajícího propustku. Most je navržen tak, aby výkopové práce nezasahovali do nadloží inženýrských sítí nad korytem potoka. Z tohoto důvodu byla zkrácena úprava koryta potoka.

Další kabel VN kříží komunikaci za mostem cca v km 85,363 56 a dál vede podél pravé strany komunikace. Nad tímto kabelem bude provedena výměna obrusné vrstvy a sanace poruch na pravém okraji vozovky.

Splašková kanalizace DN500 křížuje komunikaci před mostem ve směru staničení cca v km 85,314 63. Nad kanalizací bude probíhat pouze výměna vozovkových vrstev.

Vodovod DN90 prochází podél komunikace po levé straně, před mostem komunikaci na kolmo kříží cca v km 85,303 45 a dále vede podél komunikace po levé straně a prochází pod korytem potoka. Nad vodovodem proběhne výměna vozovkových vrstev a úprava koryta potoka.

V rámci související stavby výstavby cyklostezky bude vlevo podél komunikace vybudována dešťová kanalizace. Vyústění kanalizace bude provedeno skrz dřík rámu v rámci SO 201 včetně 2 uličních vpustí.

V rámci výstavby cyklostezky bude dále vlevo podél komunikace vybudováno podzemní vedení veřejného osvětlení. Kabel veřejného osvětlení bude přes most převeden chráničkou v mostní římsě.

Přestavba propustku na most bude probíhat za vyloučeného provozu na silnici II/150. Objízdna trasa bude vedena po stávajících komunikacích. Podrobně viz objekt 182.

Po mostě není vedena veřejná autobusová doprava.

Před a za mostem nejsou v současnosti navazující chodníky. Pěší doprava není v rámci DIO řešena.

Doba výstavby je uvažována cca 4 měsíce.

Postupně bude provedeno:

- přípravné práce, zřízení DIO, zřízení zařízení staveniště, vytyčení staveniště, vytyčení sítí,
- odstranění vozovkových vrstev v upravovaném úseku komunikace,
- demolice stávajícího propustku,
- výkopy pro založení nového mostu,
- provedení základů mostu (bednění armování a betonáž),
- provedení dříků rámu (bednění armování a betonáž),
- provedení rámové příčle (bednění armování a betonáž),
- izolace spodní stavby, zásyp přechodových oblastí,
- izolace nosné konstrukce,
- provedení mostních říms (bednění armování a betonáž),
- provedení konstrukčních vrstev vozovky,
- osazení mostního zábradlí
- ukončení dopravních omezení,
- úprava koryta potoka, úpravy pod mostem a v okolí mostu (průběžně),
- dokončovací práce a uvedení staveniště do původního stavu.

3 PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK STAVBY

Pro zajištění kvality díla je třeba dodržet všechny platná ustanovení technických norem a předpisů pro stavby pozemních komunikací, tedy zejména ustanovení ČSN a TKP. Dohled nad dodržováním těchto předpisů a potřebné úkony s tím spojené zajišťuje osoba určená investorem pro technický dozor stavby (TDI).

Základním jednáním je předání staveniště, kdy se upřesní podmínky provádění stavby, termíny apod. Pro sledování a kontrolu prováděných prací budou průběžně svolávány investorem kontrolní dny v rozhodujících fázích stavby, při kterých budou provedeny kontrolní prohlídky rozhodujících činností. Pro danou stavbu lze za rozhodující fáze pro kontrolní prohlídky stavby považovat:

- po demolici stávajícího propustku
- průběžně při budování nové mostní konstrukce
- po provedení izolace
- po dokončení vozovky a říms
- převjíčka stavby
- kolaudace
- odstranění kolaudačních vad a nedodělků

Některé výše uvedené prohlídky možno dle postupu prací sdružit do jednoho termínu. Při kontrolních prohlídkách budou kontrolovány i další činnosti zde výslovně nezmníněné.

Brno, 5/2018

Ing. Tomáš Navrátil