


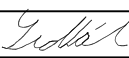
OBJEDNATEL:

KRAJSKÁ SPRÁVA A ÚDRŽBA SILNIC VYSOČINY, příspěvková organizace
Kosovská 1122/16
586 01 Jihlava

E

DSP+PDPS

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK, VÝŠKOVÝ SYSTÉM: Bpv

ZODP. PROJEKTANT	ING. MILAN SEDLÁK		ING. MILAN SEDLÁK email: milansedlakk@seznam.cz tel: 777 989 895	
VYPRACOVAL				
KONTROLOVAL	ING. MILAN SEDLÁK			
KRAJ: VYSOČINA	OBEC: OKROUHLICE		DATUM	12/2019
NÁZEV AKCE III/34713 OKROUHLICE, MOST EV.Č. 34713-1			FORMÁT	-
			MĚŘÍTKO	-
			ČÍS. ZAKÁZKY	19001
			ÚČEL	DSP+PDPS
NÁZEV PŘÍLOHY PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK STAVBY			ČÍS. SOUPRAVY	ČÍS. PŘÍLOHY E.7

E.7 - PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK STAVBY

Obsah:

1. Identifikační údaje	2
<i>a) stavba a objekt číslo</i>	<i>2</i>
<i>b) katastrální území, obec, kraj</i>	<i>2</i>
2. Zdůvodnění stavebního objektu a jeho umístění.....	2
<i>a) návaznost projektové dokumentace na předchozí dokumentaci</i>	<i>2</i>
<i>b) charakter přemostňované překážky - převáděné komunikace, drážního tělesa, vodního díla apod.,.....</i>	<i>2</i>
<i>c) územní podmínky,</i>	<i>2</i>
3. Technické řešení mostu	2
<i>a) popis nosné konstrukce mostu.....</i>	<i>2</i>
4. Plán kontrolních prohlídek	3
5. Závěr	3

1. Identifikační údaje

a) stavba a objekt číslo

III/34713-1, Okrouhlice, most ev.č. 34713-1, SO 201– Most ev.č. 34713-1

b) katastrální území, obec, kraj

KÚ Okrouhlice, Olešnice u Okoruhlice, kraj Vysočina

2. Zdůvodnění stavebního objektu a jeho umístění

a) návaznost projektové dokumentace na předchozí dokumentaci

Projekt nenavazuje na předchozí dokumentaci ve stupni DUR.

b) charakter přemostované překážky - převáděné komunikace, drážního tělesa, vodního díla apod.,

Překračovanou překážkou je Lučický potok. Koryto před mostem je zatravněno, částečně se na něm nachází porost či stromy. Sklony koryta jsou cca 1:1,5. Běžná výška vody v potoku je 0,2 m.

c) územní podmínky,

Stavba se nachází na komunikaci III/34713 cca. 250 m za obcí Okrouhlice směrem na Olešnici. Vlevo souběžně s komunikací je trasována se železniční tratí Havlíčkův Brod – Světlá nad Sázavou. Těleso železniční trati je v násypu cca 5 m nad niveletou vozovky, násyp trati a komunikace je oddělena odvodňovacím rigolem. Stavba se tedy nachází v ochranném pásmu dráhy. Na pravé straně komunikace se nachází před i za mostem pole v rovinatém terénu. Lučický potok je v místě mostu převážně v přímě. Svahy jsou ve sklonu 1:1. Proti toku jsou na svazích stromy a křoviny. Ve směru toku na silniční most navazují křídla stávajícího železničního mostu (Mekm 233,321 TÚ 1201). Tento most tvoří kamenná klenba vč kamenných křídel. Na levém břehu Lučického potoka se nachází vyústění objekt dešťové kanalizace. Dále jsou podél komunikace trasovány na pravé straně optické kabely (SŽDC, ČD-T) a sdělovací kabely (Cetin, První Telefonní).

3. Technické řešení mostu

a) popis nosné konstrukce mostu

Nový most je navržen jako železobetonová rámová konstrukce.. Nosná konstrukce je tvořena železobetonovým monolitickým rámem. Mostovka má ve střední třetině výšku 0,35 m, krajní třetiny jsou tvořeny náběhy s výškou ve vetknutí 0,55 m. Šířka nosné konstrukce je 7,6 m. Most je jednopolový, jeho rozpětí je 4,60 m. Založení mostu je hlubinné na mikropilotách.

Stavební úřad bude v průběhu stavebních prací na rekonstrukci mostu, provádět

E.7 - PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK STAVBY

kontrolní prohlídky stavby, při kterých bude zejména kontrolovat:

- dodržování schválené a ověřené projektové dokumentace
- dodržování bezpečnosti osob a majetku
- zajišťování ochrany životního prostředí
- provádění stavebních prací po stránce technické a kvalitativní
- vedení stavebního deníku stavbyvedoucím

4. Plán kontrolních prohlídek

Projektant navrhuje načasovat kontrolní prohlídky stavby do termínů odpovídající možnosti kontroly níže uvedených částí postupu stavebních prací:

- 1) Kontrola stavby před spuštěním provozu na mostu

5. Závěr

Po skončení kontrolní prohlídky stavby bude vždy proveden zápis do stavebního deníku s odsouhlasením kontrolovaných částí, případně s uvedením požadavků na úpravu a způsob nápravy, včetně udání termínu provedení.

V Brně, říjen 2019



Vypracoval: Ing. Milan Sedlák