

Souřadnicový systém: S-JTSK
Výškový systém: Bpv

Krajský úřad kraje Vysočina, Žižkova 57, 587 33 Jihlava, tel: 564 602 111, e-mail: posta@kr-vysocina

Investor:



Krajský úřad kraje Vysočina

KSÚS Vysočiny, příspěvková organizace, Kosovská 16, 586 01 Jihlava, tel: 567 117 158 , e-mail: ksusv@ksusv.cz

Správce mostu:

**Krajská správa a údržba
silnic Vysočiny**
příspěvková organizace

Krajská správa a údržba silnic Vysočiny

Číslo zakázky:

15 052 00

HIP:

Schválil:

Ing. Václav HVÍZDAL

Zodp. projektant:

Ing. Martin HAVLÍK

241096747, mha@pontex.cz

Tech. kontrola:

Ing. Petr DRBOHLAV

Vypracoval:

Ing. Martin KUDRNÁČ

241096739, mku@pontex.cz



Praha 4, Bezová 1658, 147 14
tel: +420 241096735 fax: +420 244461038
e-mail: pontex@pontex.cz

Objednatel:

Kraj Vysočina

Obec:

Sněžné

Kraj:

Vysočina

Akce:

II/354 MILOVY – MOST EV.Č. 354-011

Datum

11/2015

Stupeň

PDPS

Příloha:

PRŮVODNÍ A TECHNICKÁ ZPRÁVA

Souprava

Č. přílohy

A

Obsah

1.	Všeobecné údaje.....	2
1.1.	Identifikační údaje stavby	2
1.2.	Úvod, zdůvodnění stavby	2
1.3.	Základní údaje	3
1.4.	Základní údaje o mostu	3
1.5.	Členění stavby	4
1.6.	Přehled správců a uživatelů	4
2.	Geotechnické podmínky.....	4
3.	Technické řešení	5
3.1.	Inženýrské sítě a cizí zařízení, SO 461	5
3.2.	Kácení stromů	5
3.3.	Demolice stávajících konstrukcí (SO 001).....	5
3.4.	Technické řešení nových částí.....	7
3.5.	Materiál	10
3.6.	Statický výpočet	11
3.7.	Hydrotechnické posouzení	11
4.	Další stupně projektové dokumentace.....	12
5.	Projednání.....	12

PRŮVODNÍ A TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. Všeobecné údaje

1.1. Identifikační údaje stavby

Název stavby:	II/354 Milovy – most ev. č. 354-011
Staničení ve směru:	Svratka – Sněžné
Kraj:	Vysočina
Obec:	Sněžné, místní část Milovy
Katastrální území:	k. ú. Sněžné na Moravě
Obec s rozšířenou působností:	Nové Město na Moravě
Pověřený obecní úřad:	Nové Město na Moravě
Druh stavby:	rekonstrukce
Stupeň PD:	PDPS
Investor:	Kraj Vysočina Žižkova 57, 587 33 Jihlava
Objednatel PD:	Kraj Vysočina
Správce mostu:	Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, p. o. pracoviště Žďár nad Sázavou Jihlavská 841/1, 591 01 Žďár nad Sázavou 1
Projektant:	Pontex s.r.o. Bezová 1658, 147 54 Praha 4 Zodpovědný projektant: Ing. Martin Havlík Tel.: 241 096 747, e-mail: havlik@pontex.cz

1.2. Úvod, zdůvodnění stavby

Ve stávajícím stavu se jedná o jednopolový železobetonový deskový most přes Černý potok světlosti cca 3,0 m. Konstrukce je přespaná náspem o výšce cca 2.0 m. V sousedství mostu je na výtokovém čele patrný propustek, který budí dojem součástí mostu, ale není tomu tak. Šetřením bylo zjištěno, že se jedná o obtok rybníka.

Stavební stav spodní stavby i nosné konstrukce je hodnocen stupněm VI – velmi špatný.

Šířkové upořádání nevyhovuje požadované kategorii S 7,5.

Vzhledem k výše uvedeným nedostatkům je jediným vhodným řešením k zajištění dlouhodobé spolehlivosti mostu a parametrů odpovídající současným předpisům kompletní odstranění stávajícího mostu a jeho nahrazení novou konstrukcí.

Projekt předpokládá vybudování nového mostu s využitím flexibilní ocelové konstrukce z profilovaného plechu s cca obdobným průtočným profilem jako u stávajícího mostu. Čela

budou svislá, na bocích ztužena gabionovými zdmi. Šířkové uspořádání na mostě bude odpovídat kategorii S 7,5.

Rekonstrukce bude prováděna za úplné uzavírky komunikace v předmětném úseku. Doprava bude vedena po objízdné trase.

1.3. Základní údaje

Most je situován v intravilánu rekreační obce Milovy na katastrálním území Sněžné na Moravě.

Doba stavby mostu není v dokladech uvedena.

Komunikace na mostě je v přechodnici. Příčný sklon je jednostranný 2,50 %. Podélný sklon je proměnný, klesá cca 0,7 % v místě mostu.

1.3.1. Převáděná komunikace

Silnice:	silnice II. třídy II/354 Svratka - Sněžné
Šířka silnice stávající:	šířka vozovky je cca 5,2 m
Kategorie silnice po rekonstrukci:	S 7,5
Staničení mostu:	km 21,283
Záchytné zařízení stávající:	silniční ocelová svodidla
Záchytné zařízení po rekonstrukci:	ocelová svodidla, stupeň zadržení H1

1.3.2. Překážka

Přemostovaná překážka:	Černý potok
Říční km:	nezjištěn
Úhel křížení:	cca 67 ^{gr}

1.4. Základní údaje o mostu

Délka přemostění:	stávající:	3,47 m (kolmo 3,00 m)
	po rekonstrukci:	3,92 m (kolmo 3,40 m)
Volná šířka mostu:	stávající:	6,50 m
	po rekonstrukci:	7,50 m
Šířka mezi zvýšenými obrubníky:	stávající:	uspořádání bez obrubníků
	po rekonstrukci:	uspořádání bez obrubníků
Šířka mostu:	stávající:	10,61 m
	po rekonstrukci:	10,80 m
Plocha mostu (po rekonstrukci) ¹ :	7,50 x 3,92 =	29,40 m ²
Světlná výška n. k. nad dnem:	stávající:	1,15 m
	po rekonstrukci:	1,89 m
Délka nosné konstrukce:	stávající:	cca 5,53 m
	po rekonstrukci:	5,42 m
Šířka nosné konstrukce:	stávající:	10,61 m
	po rekonstrukci:	10,80 m
Šikmost:	stávající:	66,62 gr

Plocha nosné konstrukce:	po rekonstrukci: 66,84 gr stávající: 44.1405 m ² po rekonstrukci: 42.3721 m ²
Charakteristika mostu (po rekonstrukci):	trvalý silniční most o jednom poli přespaný nosná konstrukce – flexibilní konstrukce z profilovaného plechu
Zatížitelnost mostu:	stávající: V _n = 19 t (dle HPM) V _r = 23 t V _e = 39 t nový: navržen na zatížení dle ČSN EN 1990 a 1991-2 pro skupinu 1 pozemních komunikací se zatížením zvláštními vozidly pro komunikace II. třídy

¹ volná šířka x délka přemostění

1.5. Členění stavby

Stavba je členěna na následující stavební objekty:

SO 001 Demolice

SO 140 Dopravně inženýrská opatření

SO 201 Most

SO 461 Přeložka sdělovacího vedení

1.6. Přehled správců a uživatelů

Silnice II/354:	Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, p. o., pracoviště Žďár nad Sázavou, Jihlavská 841/1, 591 01 Žďár nad Sázavou 1
Správce toku:	Lesy ČR, s. p., Správa toků – oblast povodí Dyje, Jezuitská 13, 602 00 Brno
Správce povodí:	Povodí Moravy, s. p., Závod Dyje, provoz Bystřice nad Pernštejnem, K Pernštejnu 626, 593 01 Bystřice nad Pernštejnem
Sdělovací vedení:	O2 Czech Republic a.s., Za Brumlovkou 266/2, 140 22 Praha 4
Obtok rybníka:	Městys Sněžné

2. Geotechnické podmínky

V rámci projektu byl proveden geotechnický průzkum.

V sondě provedené z úrovně terénu vedle koryta potoka vpravo od mostu byly zastiženy tyto materiály:

0-0,6m	hlína humózní s úlomky hornin
0,6-1,0m	písek jílovitý, středně ulehlý, zatřídění dle ČSN 73 1001: S5, SC
1,0-1,8m	jíl, měkké až tuhé konzistence, zatřídění: F6, CI
1,8-2,1m	písek jílovitý, středně ulehlý, zatřídění: S5, SC

- | | |
|----------|---|
| 2,1-2,8m | jíl písčitý, pevné konzistence, zatřídění: F4, CS |
| 2,8-3,9m | písek s příměsí jemnozrnné zeminy, zatřídění: S3, S-F |
| 3,9-4,6m | písek hlinitý, ulehlý, zatřídění: S4, SM |

Podzemní voda byla navrtána v hloubce 1,5m, ustálila se v hl. 0,84m, vykazuje střední agresivitu na beton (stupeň agresivity XA2).

Ze zvoleného typu konstrukce plyne plošné založení.

3. Technické řešení

3.1. Inženýrské sítě a cizí zařízení, SO 461

Vyjádření správců inženýrských sítí jsou uvedena ve zvláštní příloze projektu.

V nadnásypu nad stávající konstrukcí je uložen kabel sdělovacího vedení CETIN a.s. (dříve O2 CR a.s.). Přeložku (případně ochranu) sdělovacího vedení zajistí jeho vlastník včetně projektu a projednání na základě smlouvy s investorem. Předpokládá se jeho vymístění (přesun) mimo stavební jámu a při dokončování mostu jeho přeložení (nebo zpětné přesunutí) do nadnásypu nad novou konstrukcí (SO 461).

V těsné blízkosti mostu se nachází propustek pro obtok rybníka, který bude také zrekonstruován.

Zhotovitel je povinen se seznámit se všemi vyjádřeními správců IS, která jsou nedílnou součástí projektu a tato respektovat.

3.2. Kácení stromů

Stromy označené v situaci budou pokáceny před zahájením stavby. V rámci stavby se odstraní pařezy.

3.3. Demolice stávajících konstrukcí (SO 001)

Projektová dokumentace stávajícího mostu není k dispozici. Veškerá níže popsaná opatření a práce, které se týkají nepřístupných stávajících konstrukcí, budou upřesněna až po zjištění jejich stavu při výstavbě.

Objemy položek týkající se demolice stávajících konstrukcí uváděné v soupisu prací jsou jen odhady dle dostupných podkladů a zkušeností zpracovatele. Uvedené položky je možno čerpat jen v rozsahu zastiženém na stavbě a odsouhlaseném TDI.

Stávající most bude kompletně odstraněn. Ponechány mohou být pouze základové části nebránící realizaci nového mostu.

Při provádění demolice je třeba postupovat tak, aby byla zajištěna stabilita jednotlivých částí při odstraňování konstrukce.

3.3.1. Preambule

V projektu bylo možno vycházet pouze ze zaměření, oměření přístupných částí stávajícího mostu a náčrtu v mostním listu.

Všechny kubatury u položek souvisejících s tvarem stávajících konstrukcí jsou v soupisu prací označeny jako odhady, jejich čerpání je možné jen dle skutečnosti zastižené na stavbě a v rozsahu odsouhlaseném TDI.

Popis stávající konstrukce:

3.3.2. Založení

Založení je pravděpodobně plošné, přesně jej nebylo možno ověřit.

3.3.3. Spodní stavba

Opěry

Nízké opěry jsou z kamenného zdiva.

Křídla

Křídla jsou rovnoběžná s převáděnou komunikací. Obdobně jako opěry z kamenného zdiva.

Přechodová oblast

Provedení nebylo možno ověřit, pravděpodobně vyplněna zeminou, částečně asi i kamennou rovnaninou.

3.3.4. Nosná konstrukce

Nosná konstrukce je tvořena prostě uloženou železobetonovou deskou.

3.3.5. Příslušenství

Izolace

Pravděpodobně bez izolace. V nadnásypu možná málo propustné jílovité vrstvy, které částečně mohou plnit funkci hydroizolace.

Římsy

Betonové, možná železobetonové přesypané římsy.

Odvodnění

Odvodňovací prvky nezjištěny.

Skladba vozovky

Vozovka s živičným povrchem, skladba nezjištěna.

Mostní závěry

Nejsou.

Svodidla

Silniční ocelové svodidla po obou stranách.

3.3.6. Odstranění

Předpokládá se, že most bude odstraněn klasickými metodami, během prací bude bráněno znečištění vodního toku. Konstrukce opěr bude odstraněna až do úrovně, která umožní provedení nového mostu.

3.3.7. Odstranění vozovky

V rozsahu nutném pro provedení rekonstrukce mostu budou odfrézovány živičné vrstvy vozovky v celé délce úpravy. V místech navázání se provede pouze odfrézování jedné, resp. dvou vrstev živičného krytu. Podkladní vrstvy vozovky budou odstraněny následně v návaznosti na odstranění mostu.

Celková délka úpravy včetně navázání na stávající vozovku je cca 56,0 m.

3.4. Technické řešení nových částí

V rámci rekonstrukce bude vybudována zcela nová mostní konstrukce. Stávající most bude nahrazen novou konstrukcí tvořenou flexibilní ocelovou konstrukcí z profilovaného plechu tlamového tvaru.

3.4.1. Provizorní obtok:

Voda přitékající z rybníka bude po dobu výstavby tubusu mostu vedena provizorním obtokem, a to potrubím (Ø cca 800mm) nebo otevřeným korytem podél mostu.

3.4.2. Založení:

Vzhledem k zjištěným málo únosným vrstvám v podloží tubusu mostu (jílovité zeminy měkké konzistence) budou provedeny dvě podkladní vrstvy: hrubý štěrk fr. 63/125 tl. 0,600 m na separační geotextilii a štěrkopískový polštář fr. 0/16 tl. 0,450 m. Před provedením osazení flexibilní konstrukce a provedením podsypů se provede plošná přejímka základové spáry.

Flexibilní OK bude osazena do vrstvy neuhutněného písku. Přesné detaily osazení budou provedeny dle TP dodavatele OK.

3.4.3. Spodní stavba:

Mostní konstrukce nemá samostatnou spodní stavbu, ta je součástí nosné konstrukce.

3.4.4. Nosná konstrukce:

Nosnou konstrukci bude tvořit flexibilní ocelová konstrukce tlamového tvaru půdorysně šikmo ukončená. Čela budou oboustranně ztužena navazujícími gabionovými zdmi.

Nová flexibilní konstrukce je sestavena ze segmentů z profilovaného plechu a je opatřena povrchovou úpravou. Ocelová konstrukce spolupůsobí se zemním tělesem za jejím rubem.

V rámci RDS je zhotovitel ve spolupráci s dodavatelem konstrukce povinen provést její podrobný návrh v souladu s pravidly použitého typu. Použitý typ konstrukce musí být certifikován a schválen pro použití na silniční síti. Dle TP 157 se počítá s životností mostu 100let.

Konstrukce bude opatřena PKO pozinkováním v kombinaci s nátěrovým systémem, včetně ručního nátěru šroubů. PKO musí být součástí certifikovaného systému flexibilní konstrukce.

V PD se předpokládá konstrukce s výškou vlny cca 50mm, tl. plechu dle certifikovaného typu (orientačně 3 - 5mm). Spojení jednotlivých segmentů se provede šroubovými spoji.

Zhotovitel je již v rámci nabídky povinen zajistit si dodavatele flexibilní konstrukce a konkrétně použitý typ s ním konzultovat. Do nabídky je pak povinen zakalkulovat cenu flexibilní konstrukce od zvoleného dodavatele, cena musí zahrnout dodávku konstrukce vč. PKO, její dopravu a montáž.

3.4.5. Propustek:

Propustek pro obtok rybníka bude obnoven. Bude použita trouba z korugovaného plastu Ø1000mm. Trouba bude navázána obetonováním na stávající betonovou šachtu na vtoku.

3.4.6. Přejížděvací oblast:

Je součástí technického řešení flexibilní konstrukce a bude provedena dle technologického postupu dodavatele flexibilní konstrukce. V soupisu prací je uveden jako zásyp zeminou, v této položce musí zhotovitel ocenit zásyp materiály dle TP výrobce OK.

3.4.7. Gabionové zídky:

Na čela nosné konstrukce budou navazovat gabionové zídky, které zajistí navazující svah násypu, takže i při rozšíření komunikace na kategorii S 7,5 budou přibližně zachovány stávající paty svahů násypového tělesa.

V návaznosti na OK mostu je potřeba počítat s tím, že krajní gabiony bude nutno tvarově přizpůsobit tvaru OK.

Gabiony budou provedeny dle platných TKP. Z požadovaných charakteristik použitých materiálů vyjímáme: Průměr drátu min. 3,98 mm, pozinkování min. 280 g/m², oka sítě max. 100 x 100 mm. Čelo zdi je třeba vyskládat ručně z kamenů velikosti min. 1,5 násobku oka sítě, objemová hmotnost kamene 2400 - 2600 kg/m³, rub může být proveden sypáním s urovnáním. Gabiony budou na rubu opatřeny separační vrstvou z geotextilie min. 500 g/m². Gabiony budou osazeny na vrstvu šterkodrti tl. min. 200 mm.

Zásyp za gabiony je nutno provádět z propustných zemin na $I_D > 0,85$. Jednotlivé vrstvy budou přihutněny ke stávajícím vrstvám silničního tělesa.

3.4.8. Rozšíření násypového tělesa:

Vně gabionových zídek bude násypové těleso rozšířeno dosypáním a úpravou sklonu svahů. Pro lepší spojení bude povrch původního svahu zemního tělesa zdrsněn horizontálními rýhami.

3.4.9. Příslušenství

Izolace

Bude provedena izolační vrstva ze PP nebo HDPE fólie tl. min. 1 mm, která bude uložena mezi vrstvy ochranné netkané geotextilie. Izolační vrstva se položí cca ve výšce 0,5 m nad tubosiderem.

Římsy

Na mostě nejsou navrženy, jedná se o přesýpaný most.

Vozovka

Vozovka v místě mostu bude mít příčný sklon jednostranný (pravý) 2,5%, podélný sklon proměnný – bude zachován stávající stav. V místech přechodu na stávající stav na koncích úpravy bude příčný i podélný sklon navázán na stávající stav, jak je naznačeno ve výkresové dokumentaci.

V podstatné části úpravy bude stávající vozovka kompletně odstraněna z důvodu výstavby nové mostní konstrukce. Ve zbylé části bude oboustranně poměrně výrazně rozšířena. Proto je v celé délce úpravy (51 m) navrženo provedení kompletně nové vozovky. Navázání horních dvou vrstev na stávající stav bude provedeno na 2m vně délky úpravy.

Skladba vozovky:

Asfaltový koberec střednězrnný	ACO 11S 50/70	40 mm	ČSN EN 13108-1
Postřík spojovací emulzí	PS-E 0,3 kg/m ² (C 60 BP 5)	0,3 kg/m ²	ČSN EN 13808
Asfaltový beton hrubozrnný	ACL 16S 50/70	70 mm	ČSN EN 13108-1
Postřík spojovací emulzí	PS-E 0,3 kg/m ² (C 60 BP 5)	0,3 kg/m ²	ČSN EN 13808
Obalované kamenivo hrubozrnné	ACP 22S 50/70	90 mm	ČSN EN 13108-1
Postřík infiltrační	PI 1,1kg/m ² (C 60 BP 5)	1,1 kg/m ²	ČSN EN 13808
Kamenivo stmelené cementem	KSC (SC 8/10)	150 mm	ČSN 73 6124
Štěrkodrt' (frakce 0-32)	ŠD min.	200 mm	ČSN 73 6126
Celkem		min. 550 mm	

Odvodnění

Odvodnění je zajištěno příčným a podélným sklonem vozovky. Vzhledem k absenci obrubníků není nutné budovat skluzy.

Záchytné zařízení

Na mostě a v přilehlých úsecích je navrženo po obou stranách ocelové svodidlo. Z důvodu omezení hloubky deformační zóny je navržen stupeň zadržení H1.

Nad čely tubusu a nad přilehlými zídkami vyššími než 1,5m je na obou čelech navrženo ocelové dvoutrubkové zábradlí pro zamezení pádu osob. Zábradlí bude provedeno dle vzorového listu VL4 501.51 98 12.

Dilatace

Na přesýpaném mostě není navržena.

Evidenční značky

Z obou stran budou před mostem osazeny tabulky s evidenčním číslem mostu.

Úpravy pod mostem

Pod novým mostem bude vydlážděna kyneta z lomového kamene. Na vtoku pod most a za mostem bude odláždění ochráněno proti podezletí betonovými prahy.

Použit bude lomový kámen nepravidelného tvaru s lícovou plochou lomově rovnou, třídy II dle TP 192. Nasákavost max. 3%, pevnost v tlaku min. 80MPa, nepravidelná vazba na divoko. Dlažba bude mít charakter přírodní plochy (NATURSTEIN), spárování max. 35mm pod horní líc.

Navázání na stávající koryto vně prahů bude řešeno materiálem obdobným charakteru navazujícího koryta – hlinitý štěrk. Za mostem bude koryto vyčištěno od bahnitých nánosů.

Terénní úpravy

Okolní terén poškozený stavebními pracemi bude upraven do původního stavu. Povrch bude včetně upravených svahů zemního tělesa ohumusován v tl. min. 10 cm a zatravněn.

3.4.10. Dopravní značení:

Vodorovné dopravní značení

V prostoru mostu bude obnoveno stávající vodorovné značení, tj. vodící proužky šířky 0,25m

Svislé dopravní značení

Bude odstraněno značení omezení vjezdu těžkých vozidel na začátku i konci mostu.

Směrové sloupky

V rekonstruovaném úseku budou osazeny směrové sloupky. V místech, kde jsou svodidla, budou použity nástavce na směrové sloupky.

3.5. Materiál

3.5.1. Beton

Pro výstavbu bude použito betonu kvality podle následující tabulky:

<i>Konstrukční část</i>	<i>Třída betonu</i>	<i>Svp</i>
Betonové prahy	C 25/30	XF3, XA2
Betonové lože pro dlažbu	C 16/20n	XF1
Spárovací malta dlažby	MC 25	XF4

3.5.2. Ocelové konstrukce

Materiál nosné flexibilní konstrukce musí odpovídat certifikátu pro konstrukce montované z dílců z profilovaného plechu.

Ocelové prvky svodidel budou v kvalitě materiálu dle příslušné certifikace.

Ocelové konstrukce musí splňovat požadavky TKP 19.

Protikorozní ochrana ocelových konstrukcí

Protikorozní ochrana nosné konstrukce a svodidel bude provedena dle jejich certifikace.

Na veškeré povrchové úpravy bude zhotovitelem vypracován technologický postup s definicí jednotlivých konkrétních hmot, jejich materiálovými listy a certifikáty. Tento postup bude předložen investorovi a stavebnímu doзору k odsouhlasení.

Ocelové konstrukce budou namontovány s povrchovou úpravou, poškozená místa (při dopravě a montáži) budou po dokončení stavebních prací opravena. Každá vrstva PKO bude provedena v jiném barevném odstínu, tak aby byla možná jejich kontrola. Odstín vrchního nátěru – májová zeleň, RAL 6017.

3.5.3. Ostatní

- Ochranná geotextilie: netkaná, odolnost proti proražení dle ČSN EN ISO 12236 (CBR) min. 3 kN, tloušťka po stlačení (2 kPa) dle ČSN EN ISO 9863-1 min. 3 mm.
- Separální geotextilie: odolnost proti proražení dle ČSN EN ISO 12236 (CBR) min. 2 kN a propustnost kolmo k rovině textilie dle ČSN EN ISO 11058 min. 10 l/m².s.
- Izolační vrstva z geomembrány: pevnost v tahu min. 20 kN/m a protažení min. 20 % v obou směrech, min. tl. 1 mm.
- Drenážní trubka min. kruhové tuhosti SN 8 kN/m².
- Těsnící trvale pružný silikonový tmel dle ČSN EN ISO 11600 specifikace F-25-HM-M1p v barvě šedé.

3.6. Statický výpočet

Statický výpočet bude součástí dodávky certifikované nosné konstrukce. Bude proveden pro zatížitelnost uvedenou výše v kap. 1.4.

3.7. Hydrotechnické posouzení

Průtočná plocha nového mostu se výrazně zlepšila. Pod novým mostem bude vydlážděna kyneta z lomového kamene, čímž se výrazně sníží drsnost povrchu (stávající povrch pod mostem je neupravený s množstvím napadených kamenů). Tvar kynety rovněžlepší přirozené čištění koryta.

4. Další stupně projektové dokumentace

Tato dokumentace slouží výhradně pro vydání stavebního povolení a následně pro výběr zhotovitele. Pro vlastní realizaci je nutno vypracovat RDS, kterou zajistí vybraný zhotovitel. Vzhledem k charakteru rekonstrukce musí RDS reflektovat skutečnosti zjištěné po odhalení stávajících konstrukcí, výkres konkrétní ocelové konstrukce, detaily atd.

Pro výrobu konstrukcí a technologické operace (flexibilní ocelová konstrukce, gabiony, PKO), kde je to potřebné je zhotovitel povinen zajistit VTD a TePř. Cena za zpracování VTD a TePř je součástí dodávky těchto konstrukcí a musí být zahrnuta v ceně položky dodávky a montáže uvedených konstrukcí.

Zhotovitel je povinen již v rámci zpracování nabídky se seznámit s místními podmínkami včetně ztížení prací v souvislosti s klimatickými podmínkami. Náklady na veškeré ztížení pracovních podmínek je povinen zahrnout do cen položkových prací, jichž se ztížení týká.

Po dokončení stavby je zhotovitel povinen zajistit mj. též dokumentaci skutečného provedení stavby (DSPS).

5. Projednání

Rozpracovaná dokumentace DSP byla prezentována na jednání dne 20. 4. 2015 a koncepce řešení zde byla potvrzena.

Dokumentace PDPS byla před dokončením projednána na technicko-dokumentační komisi dne 19. 11. 2015.

Ing. Martin Kudrnáč
listopad 2015