


Rehulka

A

PDPS

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM : S-JTSK
VÝŠKOVÝ SYSTÉM : Bpv

VEDOUcí PROJEKTANT	Ing. Martin ŘEHULKA	<i>Rehulka</i>	 PRIS PROJEKČNÍ KANCELÁŘ PRIS spol. s r. o. OSOvÁ 20, 625 00 BRNO	
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. Pavel NANI	<i>Nani</i>		
VYPRACOVAL	Ing. Pavel NANI	<i>Nani</i>		
KONTROLOVAL	Ing. Jiří ŠRUBAŘ	<i>Šrubar</i>		
KRAJ	Kraj Vysočina	OBJEDNATEL	Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, příspěvková organizace	
NÁZEV AKCE II/400 Zvěrkovice - most ev.č. 400-001			DATUM	4/2019
			FORMÁT	A4
			MĚŘÍTKO	
			ÚČEL	PDPS
			ČÍS. ZAKÁZKY	18013
NÁZEV PŘÍLOHY PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK			ARCHIVNÍ ČÍS.	A.5.2_PKP.doc
			ČÍS. SOUPRAVY	PŘÍLOHA A.5.2

II/400 Zvěrkovice - most ev.č. 400-001

Plán kontrolních prohlídek

1. Identifikační údaje

Stavba	II/400 Zvěrkovice - most ev.č. 400-001
Staničení	km 16.348 (provozní)
Objednatel dokumentace - Název, adresa, IČO:	Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, příspěvková organizace Kosovská 1122/16 586 01 Jihlava 1 IČ: 00090450
Zhotovitel dokumentace - Název, adresa, IČ:	Projekční kancelář PRIS spol. s r.o. Osová 20, 625 00 Brno IČ:46974806
- vedoucí projektant:	Ing. Martin Řehulka (1003412)
- zodp. projektant:	Ing. Pavel Nani
Katastrální území, obec	KÚ Zvěrkovice u Moravských Budějovic [793809] Zvěrkovice [591980]
Okres	Třebíč
Kraj	Kraj Vysočina
Místo stavby	V extravilánu na silnici II/400 v místě křížení s Lažínským potokem
Souřadný systém	S-JTSK, B.p.v.

2. Zdůvodnění mostu a jeho umístění

Stavba řeší rekonstrukci stávajícího mostu na silnici II/400 v extravilánu před obcí Zvěrkovice. Most převádí silnici přes Lažínský potok. Rekonstrukce stávajícího mostu je navržena z důvodu špatného stavebního stavu.

Mostní opěry a křídla jsou zděné z kamene s nepravidelným řádkováním. Nosná konstrukce jednopolevého mostu je železobetonová trámová s horní mostovkou sestávající se ze 7 ks trámů postě uložených jednotlivě na spodní stavbě bez koncových příčníků. Dle ML byla v roce 1993 provedena zesilující ŽB deska o tl.150 mm, která není spřažena s původní konstrukcí. Na desce byla provedena hydroizolace. Uložení na opěry je přímé bez ložisek. Most je proveden jako šikmý s podpovrchovými mostními závěry. Koryto potoka je opevněno dlažbou z lomového kamene.

Normální zatížitelnost redukována součinitelem stavebního stavu (0,4) je omezena na 11 t, výhradní na 20 t a výjimečná na 78 t.

Rekonstrukce spočívá v demolici stávajícího mostu a nahrazení novým mostem. Nový most bude navržen jako rámová monolitická ŽB konstrukce s kolmým rozpětím 4,6 m. Most bude založen plošně. Nově navržený mostní otvor převede 100-letou vodu včetně normové rezervy. Navržený typ konstrukce je příznivý z hlediska údržby mostu.

Směrové řešení komunikace bude zachováno z důvodu plynulého napojení na stávající stav. Niveleta je výškově mírně zvýšena kvůli podélnému sklonu na mostě.

Nový most bude navržen v kategorii komunikace S 6,5. Před a za mostem bude komunikace plynule napojena na stávající šířkové uspořádání.

Dno potoka bude zpevněno kamennou rovinou s vyklínovaným a urovnaným povrchem. Nový most zajistí normovou zatížitelnost a stávající omezení zatížitelnosti bude zrušeno.

Stavba bude probíhat za vyloučení silničního provozu na silnici II/400 v místě rekonstrukce mostu. V době stavby bude doprava vedena střídavým provozem po provizorní objízdné trase vedené po stávajících komunikacích.

Postupně bude provedeno:

- Zařízení staveniště, přípravné práce, vytyčení sítí
- Zřízení přechodného dopravního značení a převedení dopravy
- Frézování povrchu vozovky, odstranění zábradlí, zatrubnění vodoteče
- Demolice říms, bourání nosné konstrukce
- Demolice spodní stavby, výkopové práce
- Příprava podkladů pro základy nového mostu
- Provedení základů opěr - bednění, armování, betonáž
- Provedení stěn rámu a křídel - bednění, armování, betonáž
- Provedení nosné konstrukce (příčle) - bednění, armování, betonáž
- Izolace spodní stavby, zpětný zásyp rubu opěr a křídel
- Izolace NK, římsy - bednění, armování a betonáž
- Provedení konstrukčních vrstev vozovky
- Osazení svodidel
- Úpravy pod mostem a okolí (může být prováděno průběžně)
- Převedení dopravy, odstranění přechodného dopravního značení
- Dokončovací práce, uvedení pozemků 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 bude provedena pouze závěrečná kontrolní prohlídka.

Brno, duben 2019

Ing. Pavel Nani