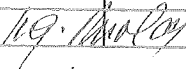



ZMĚNA		DATUM		PROVEDL		PODPIS	
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	VYPRACOVAL	KONTROLOVAL		Ing. Ivo PROKOP Projekce stavebních konstrukcí Ondráčkova 74, 628 00 BRNO tel./fax 05-4421 1377			
ING. PROKOP IVO	ING. PROKOP IVO	ING. RUŠAR JAROMÍR					
							
INVESTOR	SÚS JIHLAVA			OKRESNÍ ÚŘAD	JIHLAVA		
STAVBA	OPRAVA BRNĚNSKÉHO MOSTU EV. Č. 602-043 V JIHLAVĚ			DATUM	DUBEN 1997		
				FORMÁT			
				MĚŘÍTKO			
				STUPEŇ	DZPS		
				ČÍSLO ZAKÁZKY	PD/002/7		
OBSAH PŘÍLOHY	PRŮVODNÍ ZPRÁVA			ČÍSLO PŘÍLOHY	A		
					ČÍSLO PARÉ		

1. VŠEOBECNÁ ČÁST

1.1 Identifikační údaje

Stavba: Název stavby: Oprava brněnského mostu ev.č. 602-043 v Jihlavě
 Číslo stavby: neurčeno
 Číslo pozemní komunikace: II/602
 Číslo mostu: 602-043
 Místo stavby: Jihlava, okr. Jihlava
 Druh stavby: oprava

Investor: Název, adresa: Správa a údržba silnic, Kosovská 16, 586 01 Jihlava
 Nadřízený orgán: Ředitelství silnic a dálnic ČR
 Oborové ministerstvo: Ministerstvo dopravy ČR

Gen. projektant: Ing. Jaromír Rušar - Mosty a inženýrské konstrukce
 Ibsenova 11, 638 00 Brno, IČO 485 13 644

Zodpov. projektant: Ing. Ivo Prokop - Projekce stavebních konstrukcí
 Ondráčkova 74, 628 00 Brno

1.2 Základní údaje, charakterizující stavbu

Stavba se nachází na silnici II. třídy číslo 602 v obci Jihlava. Stavba je vyvolána nevyhovujícím stavem vozovkových vrstev včetně mostní izolace stávajícího mostu. Úkolem projektu je návrh opravy stávajícího mostu a s tím související napojení silnice.

Přes most je převáděna silnice kategorie MS II/60. Tato silnice zprostředkuje napojení nových vrstev na mostě na stávající komunikaci mimo most. Navrhovaný úsek úpravy pozemní komunikace je dlouhý 241,30 m. Na nové části komunikace nedojde ke směrovým úpravám silnice, také výškové vedení komunikace je zachováno jen s minimálními úpravami mezi dilatačními mostními závěry.

V rámci projektu je řešena výměna vozovkových vrstev s výměnou izolace, celková oprava chodníků na mostě, napojení detailů na stávající dilatační závěry ve vozovce s výměnou dilatačních závěrů v chodnících a napojení nových vrstev vozovky a izolace na stávající odvodňovače vozovky. Dále řeší odvodnění izolace pomocí nově osazených odvodňovačů izolace. Projekt obsahuje podklady a dokumentaci pro stavební povolení.

1.3 Přehled výchozích podkladů

Podkladem pro vypracování projektu mostu byla objednávka investora. Investor předal původní dokumentaci provedení spodní stavby mostu a vedení výztuže včetně předpínací v hlavních komorových železobetonových nosnících mostu. Dále předal dokumentaci "Oprava

mostu ev.č. 602-043 v Jihlavě" zpracovanou firmou MAKOS Komunikace-servis v březnu 1992

Projektant zajistil :

- geodetické zaměření území stavby mostu a silnice;
- vyjádření správců možných inženýrských sítí viz. Doklady, část " D ".

Důležitým podkladem pro rozsah a vyhotovení dokumentace bylo místní šetření a jednání v průběhu zpracovávání projektu s investorem. Jednání probíhala ve dnech 28.02.1997 - vstupní jednání na SÚS Jihlava a 25.03.1997 také na SÚS Jihlava (první bez zápisu, druhé se zápisem viz. Doklady, část " D ").

1.4 Členění stavby

Stavební objekt 101 : Provizorní dopravní značení
Stavební objekt 201 : Oprava mostu s úpravou přilehlé komunikace

1.5 Věcné a časové vazby na okolní výstavbu a související investice

Předpokládaná doba výstavby je léto a podzim roku 1997. Stavba se nachází v intravilánu, kde dochází ke konfliktu stavby s kabelem VO. Ten bude v rámci realizace stavby vyvěšen na stávající zábradlí a po položení izolace mostovky bude uložen v PE chrániče zpět do chodníkové části mostu.

1.6 Přehled správců a uživatelů

- správce pozemní komunikace a mostu - SÚS Jihlava
- správce veřejného osvětlení (VO) - Technické služby města Jihlavy

SO 101 převezme dodavatel stavby

SO 201 převezme do správy Správa a údržba silnic Jihlava.

2. TECHNICKÁ ČÁST

2.1 Charakteristika území stavby

2.1.1 Zhodnocení umístění komunikace

Stavba se nachází v intravilánu obce Jihlava nad údolím řeky Jihlavy. Majitelem a zároveň uživatelem ploch dotčených stavbou je SÚS Jihlava. Stavbou bude dotčeno ochranné pásmo trakčního vedení napájení trolejbusové trasy MHD a kabelu VO. Navrhovaná oprava mostního objektu a příjezdu na most svým rozsahem nezasáhne do ochranného pásma žádné CHKO. V území stavby se nenachází žádná kulturní památka.

2.1.2 Provedené průzkumy

Podkladem pro vypracování návrhu úpravy vrchní stavby mostu byl projektantem provedený průzkum stavu konstrukce s odkrytím krytu dilatačního závěru a sonda do vrstev vozovky v místě odvodňovače vozovky.

2.1.3 Použité mapové a geodetické podklady

V rámci projektu bylo provedeno geodetické zaměření výškopisu mostu projektantem. Situace ze zaměření byla podkladem pro výškový návrh řešení komunikace. Dále byly projektantem zjištěny skutečné rozměry stávajícího mostu a byla pořízena podrobná barevná fotodokumentace stávajícího stavu mostu.

2.1.4 Příprava pro výstavbu

V rámci zahájení stavby je potřeba provést přípravu staveniště. Na vyznačených plochách bude vybudováno zařízení staveniště, provedeny přípojky vody a energie. Po provedení SO 101 je možno začít s vlastními přípravnými i stavebními pracemi. Dále je nutno přeložit označnick zastávky MHD na straně provádění opravy vždy o 50 m vpřed.

2.2 Stavebně technické řešení stavby

2.2.1 Zdůvodnění technického řešení stavby

Stavba je vyvolána nevyhovujícím stavem vozovkových a chodníkových vrstev stávajícího mostu. Úkolem projektu je návrh opravy mostu v nejnutnější míře ale tak, aby po provedení most bezproblémově sloužil svému účelu. V rámci projektu je řešena výměna vozovkových vrstev s výměnou izolace, celková oprava chodníků na mostě, napojení detailů na stávající

dilatační závěry ve vozovce s výměnou dilatačních závěrů v chodnicích a napojení nových vrstev vozovky a izolace na stávající odvodňovače vozovky. Dále řeší odvodnění izolace pomocí nově osazených odvodňovačů izolace. Po provedení výše uvedených prací se výrazně zlepší komfort provozu po mostě a odstraní se problém s prosakující vodou skrz izolaci na nosné betonové konstrukce.

2.2.2 Přístup na pozemky

Stavba mírně omezí, ale umožní přístup na všechny pozemky v okolí stavby. V rámci projektu je řešena úprava dopravního značení na stávající silnici pro zachování jednosměrného provizorního provozu pro osobní automobily řízeného světelnou signalizací.

2.2.3 Úpravy ploch

Území stávající komunikace bude po provedení stavby uvedeno do původního stavu. Všechny povrchy vozovek jsou navrženy jako živičné, netuhé. Prostory vně chodníků mimo mostní konstrukci budou upraveny humusováním a hydroosevem. Oprava mostu a napojení na komunikaci nevyvolá demolici stávajících objektů.

2.2.4 Péče o životní prostředí

Jedná se o opravu mostu a silnice v Jihlavě v délce 241,30 m. Zlepšuje se zejména povrch silnice. Všechna zeleň v okolí stavby bude zachována v původním stavu. Prostory vně chodníků mimo mostní konstrukci budou upraveny humusováním a hydroosevem.

Celkově lze hodnotit výstavbu po dokončení jako pozitivní vlivy vznikající nesporně při výstavbě, je třeba eliminovat dodržováním všech předpisů a norem tak, aby stavbou nebyly narušeny přilehlé pozemky, zeleň, znečištěn vodní tok a přilehlá komunikace byla vždy očištěna od bláta k zamezení následné prašnosti.

Při výstavbě je nutno věnovat péči kontrole vozidel z hlediska možnosti úniku ropných látek z mechanismů. Stavební mechanismy budou buďto užívat rostlinné oleje, nebo je nutno před započítím prací na břeh řeky Jihlávky připravit materiál (dřevěné desky, kůly a vapex) pro zřízení provizorní norné stěny pro zachycení ropných derivátů v případě havárie. O započítí stavby bude informován správce toku a případná havárie bude neprodleně ohlášena na vodohospodářský dispečink.

2.2.5 Bezpečnostní opatření

Bezpečnost vozidel při provozu na silnici a proti vypadnutí vozidla z mostní konstrukce zajišťuje zvýšená obruba v celé trase a na chodníkových římsách pak zábradlí, což je pro návrhovou rychlost silnice 60 km/h dostačující.

2.2.6 Ochrana proti korozi a abrazivitě

Ocelová konstrukce zábradlí na chodnicích nebudou v rámci této opravy opatřována novým nátěrem. Betonové konstrukce je nutno chránit proti abrazivitě a pronikání vlhkosti do betonu. Na betonových površích říms a zábradlí mostu i předpolí bude provedena reprofilace s následným ochranným nátěrem.

2.3 Zemní práce

Z předchozího popisu stavby je zřejmé, že zemní práce budou souviset s výkopy vrstev tělesa napojované komunikace. Vytěžený materiál bude průběžně odvážen, přemísťován v rámci stavby, případně ukládána na skládkách v rámci staveniště. Odvozní vzdálenost mimo rámec staveniště bude v rozpočtu uvažována 5 km na skládku v Henčově, uložení žulových kostek stávající vozovky je uvažováno v prostorách SÚS Jihlava ve vzdálenosti 1 km od mostu.

2.4 Podzemní voda

V rámci opravy není nutno zjišťovat ani uvažovat.

2.5 Odvodnění

Nový povrch komunikace je navržen tak aby v jakémkoli místě byl dodržen minimální spád 0,5% pro odvodnění komunikace. Z mostu je srážková voda svedena pomocí odvodňovačů přímo do kanalizace nebo pod mostní konstrukci na zpevněný terén. Odvodnění izolace je zajištěno osazením nových odvodňovačů izolace s odvodem případných průsaků na terén pod mostem..

2.6 Ostatní obslužná zařízení

V rámci zajištění provizorního provozu po polovinách komunikace je z důvodu velké délky úseku navrženo provizorní řízení dopravy světelnou signalizací. K tomuto zařízení je nutno zřídit přívod elektrické energie. Další obslužná zařízení nejsou součástí stavby, není potřeba se tedy zabývat jimi, ani přívody vody a energie k nim.

2.7 Zábory pozemků

Opravou mostu nedochází k trvalým záborům pozemků. Dojde pouze k záborům dočasným v rámci opravy příslušné části komunikace. Tyto zábory se týkají pouze ploch ve vlastnictví SÚS Jihlava.

3. ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ A POSTUP VÝSTAVBY

3.1 Zásady řešení zařízení staveniště

Staveniště se nachází v obci Jihlava na jejím katastrálním území. Staveniště je přetrnuto tokem řeky Jihlávky a okolním údolím. Rozsah a rozmístění ploch určených pro zařízení staveniště formou dočasného záboru je vyznačen v Celkové situaci stavby - viz. příloha "B". Staveniště bude předáno dodavateli 14 dní před zahájením stavebních prací. Meziskládky materiálů však budou omezené, počítá se s okamžitým odvozem vybouraného materiálu. Odvozní a dovozní vzdálenosti jsou uvažovány do 5 km.

3.2 Zdroje vody, energií

Napojení na zdroj pitné vody a zdroj energie bude dohodnuto mezi dodavatelem stavby a správcí jednotlivých sítí a investorem.

3.3 Zásady odvodnění staveniště

Při opravě mostu se nepředpokládají problémy se spodní ani povrchovou vodou.

3.4 Zdroje materiálů, zemin

Pro výstavbu mostu, přeložky silnice a souvisejících objektů je třeba zajistit :

- štěrkopísek
- lity asfalt modifikovaný
- obalované kamenivo
- asfaltový beton
- betonovou směs

Všechny tyto materiály potřebné pro stavbu zajistí dodavatel stavby dle svých zvyklostí po dohodě s investorem stavby SÚS Jihlava.

3.5 Možnosti přístupu na staveniště

Pro potřeby příjezdu na stavbu bude využívána zejména silnice II/602, ale i další silnice veřejné silniční sítě, které jsou ve správě SÚS Jihlava.

3.6 Úprava dopravních tras

Příjezd na staveniště je zajištěn z veřejné silniční sítě ze silnice II/602. Jako dopravních tras bude využíváno veřejné komunikační sítě. Veřejné komunikace používané při výstavbě musí být uvedeny do původního stavu.

3.7 Podmínky na provádění stavby - POV

Postup výstavby je uveden u příslušného objektu. Předpokládaný časový průběh termínů stavby je následující:

- zahájení stavby červen 1997
- ukončení stavby říjen 1997

Nutný sled pořadí provádění jednotlivých objektů je následující:

Stavební objekt 101 : Provizorní dopravního značení
Stavební objekt 201 : Oprava mostu s úpravou přilehlé komunikace

Vzhledem k tomu, že část výstavby se dotkne stávající sil. II/602 musí dojít k omezení provozu na této komunikaci. Omezení bude vyznačeno dopravním značením. Během realizace stavebních prací je třeba dodržovat všechny platné bezpečnostní předpisy (vyhláška 324/1990 Sb.) a podmínky uvedené ve stavebním povolení a v závazném posudku hygienika. Stavební práce budou prováděny v době od 6.⁰⁰ do 22.⁰⁰ hodin.

Při provádění stavby dojde ke zhoršení životního prostředí zejména hlukem, prachem, bude ztížena dopravní situace na části silnice II/602. Je třeba dbát na to, aby nedošlo k dalšímu zhoršení životního prostředí např. únikem, ropných produktů, které by zejména u toku řeky Jihlávky mělo katastrofální následky. Při realizaci je nutné, aby dodavatel využíval veškeré zařízení jen pro ty účely, pro které jsou navržena a dodržoval zásady určené v této části dokumentace. Při provádění stavebních prací je nutné dodržovat všechny bezpečnostní předpisy ve stavebnictví a respektovat zejména :

a) Ochranu proti hluku a vibracím. Dodavatel stavebních prací je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu a jejich hlučnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení.

b) Ochranu proti znečištění ovzduší výfukovými plyny a prachem. Dodavatel je povinen zabezpečit provoz dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny v množství odpovídajícím vyhlášce č. 41/1984 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

c) Ochranu proti znečištění komunikací a nadměrné prašnosti. Vozidla vyjíždějící ze staveniště musí být řádně očištěna, aby nedocházelo ke znečištění veřejné silniční sítě. Případné znečištění musí být pravidelně odstraňováno.

d) Ochranu proti znečištění povrchových i podzemních vod. Po dobu výstavby je nutno při provádění stavebních prací a provozu zařízení staveniště vhodným způsobem zabezpečit, aby nemohlo dojít ke znečištění vodního toku řeky Vltavy. Jedná se zejména o vhodný způsob odvádění dešťových vod z provozních, výrobních a skladovacích ploch staveniště.

e) Ochrana stávající zeleně.

3.8 Předpokládaná lhůta výstavby

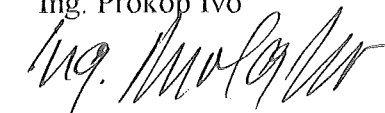
Červen 1997 - říjen 1997, celkem 5 měsíců. Délka stavby vychází z nutnosti provádět práce ve sledu přesně předem stanoveném s velkými výměrami jednotlivých prováděných prací.

3.9 Vytyčení obvodu staveniště

Stavba vyvolává jisté zásahy do vlastnických práv majitelů pozemků. Všechna stavební činnost se ale odbyvá na pozemcích správce silniční komunikace SÚS Jihlava. Začátek a konec upravovaných úseků je dán relativními kótami a staničením v Celkové situaci stavby v příloze "B" a v př. č. 04 SO 201 Půdorys, po délce úseku je určen osou komunikace a navrženou šířkou opravy v jednotlivé etapě. Poloha zařízení staveniště je určena místem zařízení staveniště v příloze "B" Celková situace stavby, přesné rozmístění si určí zhotovitel dle uvážení výhodnosti.

Brno, duben 1997

Vypracoval: Ing. Prokop Ivo



Kontroloval: Ing. Rušar Jaromír

