

# Plán kontrolních prohlídek

Most ev.č. 414-002 České Křídlovice

# 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Označení stavby:	Most ev.č. 414-002 České Křídlovice
Katastrální území:	České Křídlovice
Obec:	Božice
Kraj:	Jihomoravský
Číslo pozemní komunikace:	II/414
Evidenční číslo mostu:	414-002
Stupeň dokumentace:	DSP, PDPS
Stavebník a objednatel:	Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje příspěvková organizace kraje Žerotínovo nám. 3/5
Jednající:	Jaroslav Charvát, ředitel TSÚ, oblast Znojmo
IČ:	70932581
DIČ:	CZ 70932581
Zhotovitel projektové dokumentace:	Rušar mosty, s.r.o., Majdalenky 19, 638 00 Brno
Jednající:	Ing. Jaromír Rušar
IČ:	29362393
DIČ:	CZ29362393
Registrace:	Organizace zapsána u Krajského soudu v Brně, oddíl C, vložka 75395

## 2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

### 2.1 Popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění

Tento projekt řeší opravu mostu ev. č. 414-002 v katastrálním území České Křídlovice. Most se nachází na silnici II. třídy č. 414, staničení na úseku 0,325 km, staničení liniové 6,149 km. Silnice spojuje obce Lechotice a Božice. Komunikace na předpolích mostu je vedena na násypu a včetně mostu leží v extravilánu. Komunikace i most je v majetku Jihomoravského kraje, majetek je ve správě SÚS Jihomoravského kraje, oblast Znojmo. Most přemostňuje řeku Jevišovku ve správě Povodí Moravy, státní podnik.

Jedná se o most o jednom poli, s nosnou konstrukcí tvořenou 6 ks ocelových válcovaných nosníků U Škoda-Faltus výšky 650 mm, jež jsou spojeny vnitřními i koncovými příčnicími U 200. Příčná vzdálenost trámů je 1,0 m. Mostovková deska je tvořena výměťovými ocelovými trubkami ø 110 mm. Délka přemostění 11,20 m. Kolmá světlost 11,11 m. Uložení je přímé ocel na beton. Spodní stavbu tvoří masivní monolitické betonové opěry výšky nad terénem cca 3 m a svahová mostní křídla z prostého betonu. Závěrné zídky a mostní závěry nejsou. Na mostě je živičná vozovka šířky 6,00 m. Most nemá chodníky, římsy jsou bez zvýšené obruby, tvoří je podélně položená výměťová trubka. Stavební výška je 0,94 m. Záchytné zařízení tvoří ocelové zábradlí se svislou výplní. Vedle nosné konstrukce je bez zavěšení umístěna chránička sdělovacího kabelu (ocelová trouba ø 300 mm). Hydroizolaci a odvodňovače most nemá. Dno toku je přírodní s hlinitými náplavy. Břehy toku jsou částečně zpevněny kamenným záhozem. Most byl postaven v roce 1946.

Jednou z hlavních závad celkový rozpad svahových křídel mostu. Dále chybějící hydroizolace, které způsobuje dlouhodobé zatékání do nosné konstrukce, spodní stavby a následná degradace oceli nosné konstrukce a betonu spodní stavby. Mostní vybavení je nevyhovující, římsy jsou bez obruby utopené v přebalené vozovce, zábradlí bez svislé výplně nesplňuje bezpečnostní požadavky provozu. Původní zpevnění koryta je rozpadlé a zanesené, přílehlé svahy jsou zarostlé trávou.

Stav mostu odpovídá stáří a dobově používaným materiálům, technologiím a kvalitě práce. V závěrečích hlavní prohlídce mostu, která byla provedena v červenci 2012 Ing. Jaromírem Rušarem, je stavební stav spodní stavby ohodnocen stupněm VII – havarijní a stavební stav nosné konstrukce stupněm VI – velmi špatný.

Z výše uvedených důvodů přistoupil správce mostu SÚS JmK k zadání tohoto projektu. Oprava mostu spočívá v sanaci stávající spodní stavby a zesílení mostovky. Nosná konstrukce respektive mostovka bude doplněna o nové ocelové trubky, které se vsunou do stávajících výměťových trubek. Spodní stavba bude sanována, svahová křídla budou provedena nová s vybavením odpovídajícím současným požadavkům. V rámci opravy mostu bude provedena i oprava koryta toku v nezbytně nutném rozsahu. Při opravě koryta dojde k vyčištění stávajícího opevnění dna od nánosů, k doplnění těžkého kamenného záhozu na březích toku a kamenné dlažby u opěr. Podél mostních křídel bude nově proveden betonový skluz svedený do vodoteče.

## 2.2 Předpokládaný průběh stavby

Zahájení a dokončení stavby je dáno smluvním ujednáním mezi investorem a dodavatelem stavby. Doba trvání stavby je projektantem odhadována na 3 měsíce.

Předběžný návrh výstavby ve sledu jednotlivých fázích stavební činnosti:

### 1. etapa - Příprava staveniště:

- vytyčení staveniště, vytyčení inženýrských sítí
- zařízení staveniště, HSD
- osazení provizorního dopravního značení I. etapy

### 2. etapa – Nová mostních křídla na 1. polovině mostu:

- odbourání mostních křídel, výkopy pro provedení nových křídel
- bednění a výztuž nových křídel a říms
- betonáž nových křídel a říms, izolace
- zásyp křídel a úprava povrchu terénu
- osazení zábradlí

### 3. etapa – Nová mostních křídla na 2. polovině mostu:

- odbourání mostních křídel, výkopy pro provedení nových křídel
- bednění a výztuž nových křídel a říms
- betonáž nových křídel a říms, izolace
- zásyp křídel a úprava povrchu terénu
- osazení zábradlí

### 4. etapa – Sanace a zesílení mostu:

- zesílení trubkové mostovky
- sanace povrchu spodní stavby

### 5. etapa - Dokončovací práce:

- oprava koryta toku a území pod mostem
- provedení dokončovacích zemních prací
- zrušení dopravního opatření, obnovení provozu
- zrušení zařízení staveniště, HSD

### 3. VLASTNÍ PLÁN KONTROL

Kontroly z časového hlediska pravidelné a nepravidelné, kontroly související se započítáním či dokončením jisté významné činnosti při opravě mostu.

#### a) Pravidelné kontroly

Jedná se o:

- předání staveniště
- uvedení do provozu (předčasný provoz), kolaudace
- periodické kontroly á 1 měsíc, doba trvání stavby 3 měsíce, tedy 3 kontroly

Celkem ..... 5 kontrol

#### b) Nepravidelné kontroly

Jedná se o:

- převzetí základové spáry 1x
- převzetí výztuže 1x

Celkem ..... 2 kontroly

Kontroly provádí stavební dozor investora, který při pochybnostech a odlišnostech od PD může přizvat v rámci autorského dozoru (AD) projektanta.



Brno, prosinec 2013

Vypracoval : Ing. Tomáš Knobloch