

# Plán kontrolních prohlídek

Jez Spytihněv – oprava mostovky

# 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Označení stavby:	Jez Spytihněv – oprava mostovky
Katastrální území:	Spytihněv
Okres:	Uherské Hradiště
Kraj:	Zlínský
Číslo pozemní komunikace:	-
Evidenční číslo mostu:	-
Stupeň dokumentace:	DSP, PDPS
Stavebník a objednatel:	Povodí Moravy, s.p. Dřevařská 11, 602 00 Brno
Zastoupen:	RNDr. Janem Hodovským, generálním ředitelem
Pověřený podpisem:	Ing. Pavel Cenek, ředitel závodu Střední Morava
IČ:	708 90 013
DIČ:	CZ 708 90 013
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

Předmětem projektové dokumentace je oprava mostovky na obslužné komunikaci přes jez Spytihněv a zvýšení bezpečnosti obsluhy jezu. Mostovka se nachází na účelové komunikaci, která spojuje město Spytihněv s Topolnou. Uvažované staničení v projektu je ve směru od Spytihněvy k Topolné. Komunikace i mostovka jsou v majetku České republiky. Správu majetku provádí Povodí Moravy, s.p. Most přemostňuje řeku Moravu, která je také ve správě Povodí Moravy, s.p. Na konci jezu směrem na Topolnou je komunikace v majetku a správě společnosti ČEZ OZ uzavřený investiční fond a.s. Komunikace slouží také jako přístup a příjezd k objektu MVE Spytihněv.

V současné době je obsluha jezu zajištěna z mostní konstrukce – obslužné lávky, ze které jsou přístupy do manipulačních věží a jsou na ní umístěny transmise ovládání hradících tabulí. Tato lávka (most) byla vybudována jako provizorní v roce 1948 po zničení původní lávky. Původně byla určena výhradně pro zajištění provozu jezu. Postupem času však došlo při rozvoji území na levém břehu Moravy k nárůstu zatížení lávky dopravou, takže se lávka stala důležitým komunikačním propojením mezi oběma břehy Moravy, aniž by pro takové zatížení byla dimenzována. To se projevuje zvýšeným opotřebením konstrukcí mostu.

Na mostním objektu jsou pravidelně vykonávány mostní prohlídky, jejichž závěry jsou zaznamenány v protokolech o mostních prohlídkách. Současný tavební stav dle HMP z roku

2015 je uspokojivý. Životnost konstrukce významně ovlivňuje funkčnost izolačního systému, který je porušen a následně postupně degraduje i ŽB deska.

Z tohoto důvodu tento projekt navrhuje kompletní rekonstrukci NK, která spočívá v odstranění vybavení mostu (vozovka, římsy, zábradlí), betonové mostovky a jejich zpětné provedení včetně obnovení izolačního systému a osazení normového zábradlí. Ocelové nosníky se opatří kvalitní PKO. Nad pilíři i opěrami se nově osadí mostní závěry. Účelem stavby je oprava konstrukcí mostu tak, aby byla zajištěna bezpečnost provozu při manipulaci a obsluze jezu, pohybu vozidel a chodců. S tím také souvisí zajištění bezpečnosti při pohybu transmisních tyčí ovládání hradicích tabulí a opatření proti vletu a následnému zahníždění ptáků.

Nosnou konstrukci třípolového mostu tvoří 4 ks ocelových nosníků průřezu I výšky 1,38m a železobetonová deska tl. 0,14m, která není spřažena s nosníky. Jedná se o tři prostá pole mostu. Nosníky jsou uloženy na ocelových tangenciálních ložiscích na betonových pilířích. Součástí objektu jsou ŽB římsy, vozovka z dlažebních kostek a ocelové bezpečnostní zábradlí. Na mostovce jsou umístěny držáky transmisních tyčí pro manipulaci s jezovými hradicemi tabulemi. Dále jsou pod mostovkou zavěšena vedení technické infrastruktury (vodovod, telefon a ovládání jezu).

Délka přemostění je 67,0m, 3 pole světlost 3\*20,0m, rozpětí polí je 22,125 + 22,65 + 22,125m. Délka nosné konstrukce je 69,44m. Šikmost mostu je kolmá 100,00 gradů. Konstrukční výška nosníků je 1,38m, nosná konstrukce v každém poli 4 ks ocelových svařenců v osově vzdálenosti 1,45m, výška stojiny nosníku je 1300mm, tloušťka stojiny 14mm, šířka pásnic 300mm u krajních nosníků a 320mm u vnitřních. Tloušťka horních pásnic je konstantní 40mm. Tloušťka dolních pásnic je proměnná, v poli 40mm a na koncích 30mm. Stavební výška 1,78m. Volná šířka mostu je 5,05m mezi zábradlími, šířka mezi zvýšenými obrubami je širší 4,02m. Spodní stavbu tvoří 2 opěry a dva pilíře, jsou masivní železobetonové, úložné prahy železobetonové, křídla kolmá. Založené podpěry je plošné. Most nemá přechodové desky. Mostní závěry jsou podpovrchové. Zpevnění vozovky na mostě je ve stejné šíři jako na předmostích. Na mostě i mimo je vozovka s povrchem z drobné kamenné kostky. Izolace je vanová. Obrubníky jsou betonové lemované ocelovým L profilem. Monolitické římsy jsou kotveny k nosné konstrukci. Chodník na mostě není. Zábradlí je ocelové z válcovaných profilů I 100, silničního typu se třemi madly TR ø 50, výška cca 1,11 m. Odvodňovače na mostě jsou osazeny oboustranně a cca 8m s vyústěním pod most přímo do vodoteče. Podélný spád mostu je nulový, příčný spád je proměnný, tak aby voda tekla do nejnižšího místa u odvodňovačů. Území pod mostem je zpevněné, jedná se o vanu vývaru jezu. Dopravní značení na mostě omezuje dovolenou rychlost na 1 km/h a zatížení mostu na 5 t. Most je osvětlen z věží jezu.

Oprava mostovky bude prováděna po etapách po jednotlivých polích mostu při uzavřeném provozu na mostě. Zábory pozemků jsou jen dočasné. V obvodu staveniště jsou vedeny podzemní inženýrské sítě, které nebude nutné překládat.

## 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 4÷5 měsíců.

Předběžný návrh výstavby ve sledu jednotlivých fázích stavební činnosti:

### 1. fáze - Příprava staveniště:

- vytyčení staveniště, vytyčení inženýrských sítí
- zařízení staveniště, HSD
- osazení přechodného dopravního značení

### 2. fáze - Bourací práce na prvním poli mostu:

- odbourání mostního svršku mostu a vybavení mostu

-vybourání mostovky

**3. fáze - Oprava prvního pole mostu:**

-osazení spřáhovacích prvků, bednění a betonáž železobetonové mostovky a vrchu závěrné zídky

-provedení izolace a mostního svršku, osazení vybavení mostu

-provedení konstrukce vozovky na předmostí

**4.+5. fáze - Opakování opravy na druhém a třetím poli mostu:**

-opakování 2. a 3. fáze opravy na druhém a následně třetím poli mostu

**6. fáze – Sanace pod mostem:**

-tryskání a nátěr ocelové nosné konstrukce

**7. fáze - Dokončovací práce:**

-zrušení dopravního opatření na komunikaci, obnovení provozu

-rekultivace terénu

-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 rekonstrukci mostu.

**a) Pravidelné kontroly**

Jedná se o:

- předání staveniště
  - uvedení do provozu (předčasného provozu), kolaudace
  - periodické kontroly á 1 měsíc, doba trvání stavby 4÷5 měsíců, tedy 5 kontroly
- Celkem ..... 7 kontrol

**b) Nepravidelné kontroly**

Jedná se o:

- převzetí nátěrů NK 3x
  - převzetí výztuže nosné konstrukce 3x
  - převzetí mostního svršku a vybavení 3x
- Celkem ..... 9 kontrol

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



Brno, prosinec 2015

Vypracoval : Ing. Tomáš Knobloch