


C

KONCEPT

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK
VÝŠKOVÝ SYSTÉM: Bpv

VEDOUcí PROJEKTANT	Ing. Martin ŘEHULKA		 Projekční kancelář PRIS spol. s r.o. OSOvÁ 20, 625 00 BRNO tel. / fax 547 212 053, e-mail info@pris.cz		
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. Radoslav PUČÁLKA				
VYPRACOVAL	Ing. Kateřina MRHAČOVÁ				
KONTROLOVAL	Ing. Jiří ŠRUBAŘ				
KRAJ	KRAJ VYSOČINA	OBJEDNATEL DOKUMENTACE	KSÚS VYSOČINA	DATUM	08/2019
AKCE II/523 Jihlava, ul. Jiráskova most ev.č. 523-001 SO 182 Dopravně inženýrská opatření				FORMÁT	A4
				MĚŘÍTKO	-
				STUPEŇ	DSP
				ČÍS. ZAKÁZKY	19044
				ARCHIVNÍ ČÍS.	182_01_TZ
NÁZEV OBJEKTU TECHNICKÁ ZPRÁVA				ČÍS. SOUPRAVY	ČÍS. VÝKRESU 1

DOKUMENTACE
DSP

II/523 Jihlava, ul. Jiráskova most ev.č. 523-001

SO 182 DIO TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE MOSTU

Stavba:	II/523 Jihlava, ul. Jiráskova most ev.č. 523-001
Staničení:	SÚ km 4,419
Objednatel dokumentace:	Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, (KSÚS) Kosovská 1122/16 586 01 Jihlava 1
Zhotovitel dokumentace:	Projekční kancelář PRIS spol. s r.o. Osová 20 625 00 Brno vedoucí projektant - Ing. Martin Řehulka zodp. projektant - Ing. Radoslav Pučálka
Okres:	Jihlava
Kraj:	Vysočina
Místo stavby:	V intravilánu města Jihlava. Jedná se o nadezd silnice II/523 přes E59.
Souřadný systém:	S-JTSK, B.p.v.

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

2.1 Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění

Stavba se nachází v intravilánu města Jihlava a převádí silnici II/523 přes rychlostní komunikaci E59. V rámci stavby dojde k rekonstrukci mostu.

Jedná se o trojpolový most s délkou přemostění 48.890 m. Most byl podle mostního listu postaven v roce 1993. Most je pravděpodobně založen hlubině. Spodní stavba je tvořena dvěma masivními železobetonovými opěrami a dvěma železobetonovými podpěrami vynášející přes monolitický úložný práh nosnou konstrukci.

Nosnou konstrukci tvoří prefabrikované předpjaté nosníky KA 73 výšky 0,85m a délky 16 m v krajních polích a 19 m ve středním poli. V každém poli je 17 ks nosníků, které jsou uloženy na elastomerová ložiska ELV2.

Most je směrově v přímé. Podélný sklon nivelety na mostě stoupá ve směru staničení cca 0,7 %. V příčném směru má vozovka střeovitý sklon cca 2 %.

Most je šikmý, úhel křížení s komunikací E59 je 83g.

Mostní závěr u opěry OP1 je podpovrchový a mostní závěr u opěry OP4 je povrchový typu 3W. Kryt vozovky je živičný. Na mostech je osazeno ocelové zábradlí.

V rámci přípravy stavby byl proveden mimořádná prohlídka mostu, při které byly zjištěny následující závady.

Povrch opěr je opatřen torkretovou omítkou a je pomalovaný GRAFFITI. Okraje OP1 jsou podemleté, na pravé straně odtržený podkladní beton. Závěrná zídka OP1 je potečená pod římsou průsaky dilatací, degradace povrchu, rezavé výluhy.

Povrch vnitřních podpor je také opatřen torkretovou omítkou, omítka místně opadává, spodní části sloupů jsou pomalované GRAFFITI. Pravá část prefabrikátu úložného prahu podpory P2 má v místě uložení na vnějším sloupu má porušenou spodní hranu, patrná koroze výztuže na podhledu konzoly prahu vynášející sloup VO. Hrana sloupu pod konzolou je porušena svislými trhlinami.

Závady na levé straně konzoly úložného prahu podpory P3 jsou obdobné.

Křídla OP1 zamáčená průsaky pod římsami v místě závěrných zídek, rezavé zbarvení, inkrustace, odpad povrchu, patrné hrubé kamenivo. Zbytky torkretové omítky. Degradace povrchu křídel OP4, odpad omítky, vápenné výluhy pod římsou.

Podhled NK a pohledové plochy jsou opatřeny torkretovou omítkou. V krajních polích ve 2. spáře na obou okrajích jsou vápenné výluhy. Na okrajích mostu pod římsami prostupující koroze třmínků přes torkretovou omítku. Na pravé straně 1. a 3. pole odpad krycí vrstvy třmínků krajního nosníku, koroze výztuže. Na levé straně poškození spodní hrany krajního nosníku u OP4, odpad krycí vrstvy betonu. Na levé straně 2.pole poškození krajního nosníku nadměrným vozidlem, odkryté třmínky, koroze, průsaky v krajní spáře. Pohledové plochy potečené průsaky pod římsami.

Ložiska. Nebyly zjištěny nadměrné deformace nebo poškození elastomerových ložisek. Kontrola je obtížná vzhledem k malé výšce spáry mezi NK a úložným prahem.

Podpovrchový závěr nad OP1 nefunkční, průsaky na obou okrajích mostu.

Profil **povrchového závěru nad OP4** zanesený posypem, místně bodová koroze krycích plechů na chodnících. Bodová koroze ocelového profilu ve vozovce.

Povrch vozovky je nerovný, vyjeté koleje, krajnice znečištěné posypem. Nad podpovrchovým závěrem OP1 výtluky, výspravy, všesměrné trhliny. U ocelového profilu MZ nad OP4 nejsou provedeny zálivky, trhliny u profilu, místně výtluky.

Ve smršťovacích trhlínách u **obrubníku** a římsy uchycená vegetace, místy příčné trhliny, trhliny u poklopů šachet VO. Na chodníky na mostě navazuje na předmostích chodník ze zámkové dlažby, na pravé straně před mostem pokles dlažby.

Římsy. Degradace povrchu prefabrikovaných říms, porušený okapový nos podélnými trhlínami, místy odpad betonu. Nedostatečná krycí vrstva třmínků, odlupuje se krycí vrstva, koroze. Místy zcela odkryté korodující třmínky. Průsaky pod římsami, nevyplněné spáry mezi prefabrikáty.

Izolace je zřejmě porušena na okrajích mostu v místě odvodňovačů a mostních závěrů. Koroze plechů ukončení izolace.

Zanesení **odvodňovačů** posypem, koroze mřížek. Koroze trubek svodů v 1.poli, ve 3.poli jsou provedeny pod trubkou odvodňovače svislé svody z PVC u podpory P3.

Zábradlí. Sloupky jsou zabetonované v římse, koroze v patě sloupku. Bodová koroze zábradlí, místy plošná. Zvlněné horní madlo.

Dopravní značení, označení mostu. Opotřebené vodorovné DZ na vozovce. Tabulky s evidenčním číslem mostu bez závad.

Eroze svahů pod opěrami a podél křídel mostu.

Bodová koroze patek sloupů VO kotvených na úložném prahu vnitřních podpor.

3. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Oprava bude probíhat za částečné uzavírky komunikace na mostě. Oprava mostu zajistí zejména prodloužení životnosti mostu.

Předpokládaná doba trvání stavby je 6 měsíců. Doba trvání dopravního opatření se předpokládá rovněž v délce 6 měsíců.

Zhotovitel zajistí před stavbou projednání s Policií ČR a dotčenými obcemi a požádá o stanovení rozhodnutí příslušný správní orgán.

Předpokládaný rok realizace záměru 2020. Stavba jako taková bude probíhat ve čtyřech etapách. Most bude rekonstruován po polovinách.

4. DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Objekt DIO řeší vyznačení dopravního omezení na komunikaci II/523 a E59 v místě stavby a návrh dopravního značení (včetně nákladů spojených s provizorním dopravním značením). Jedná se o dočasný objekt zahrnující úpravy spojené s vedením dopravy v průběhu stavby.

Stavba bude probíhat za dopravního omezení, které spočívá v převedení dopravy na jednu polovinu mostu se zúžením jízdních pruhů na 2 x 3,0m. Komunikace bude po celou dobu stavby průjezdná pro požární techniku a techniku IZS.

Dále při pracích pod mostem bude komunikace E59 převedena do zúžených jízdních pruhů 3,0+2x3,0 m. Komunikace bude po celou dobu stavby průjezdná pro požární techniku a techniku IZS.

Pro pěší bude vyznačena obchůzná trasa po ul. Jiráskova.

5. OSTATNÍ

Při provádění všech stavebních prací je nutno dodržovat veškeré platné bezpečnostní předpisy. Před zahájením stavebních prací budou veškeré IS v prostoru stavby vytyčeny a označeny dle platných předpisů a norem.

Návrh bude projednán a odsouhlasen se zástupci PČR.

6. PŘECHODNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Objekt SO 182 – DIO řeší návrh přechodného dopravního značení (PDZ) a vychází z požadavku na zajištění dopravní obslužnosti v širším okolí. Podkladem pro řešení návrhu přechodného dopravního značení bylo zaměření mostu a okolí a celková situace. PDZ je navrženo dle TP 66 a je upraveno v závislosti na místních podmínkách. Přechodná dopravně inženýrská opatření jsou navržena tak, aby zajistila bezpečnost vozidel a bezproblémovou orientaci řidičů a chodců, viz grafickou přílohu.

Seznam přechodného dopravního značení

<u>značka</u>	<u>množství</u>
A9	4 ks
A6a	2 ks
A15	16 ks
B20a	16 ks
B24a	2 ks
B26	12 ks
B30	4 ks
E3a	8 ks
E13	4 ks
E7b	4 ks
IS11b	10 ks
IS10b	6 ks
Z4a	76ks

Seznam přechodného dopravního zařízení

<u>zařízení</u>	<u>množství</u>
Dopravní světlo S7 (sada 5ks)	6 x

7. TRVALÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Trvalé dopravní značení, které bude v rozporu s navrženým přechodným dopravním značením, se přelepí oranžovou páskou. Značení, jež v rozporu nebude, se ponechá. Po dokončení opravy budou oranžové pásy strženy.

V Brně, 09/2019

Ing. Kateřina Mrhačová