


E

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				FORMÁT	A4
				MĚŘÍTKO	-
				STUPEŇ	DSP
				ČÍS. ZAKÁZKY	19044
				ARCHIVNÍ ČÍS.	E2_PKP.docx
PŘÍLOHA	PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK			ČÍS. SOUPRAVY	ČÍS. VÝKRESU E2

DOKUMENTACE
DSP

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

PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK STAVBY

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. CHARAKTERISTIKA A CELKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ STAVENIŠTĚ

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 hlubíně. 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 střežovitý 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. Opotřeбенé 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.

Záměrem stavby je částečná oprava jednotlivých částí mostu. Provede se kompletní výměna příslušenství. Odstraní se vše až na horní povrch nosníků, provede se nový vyrovnávací beton, izolace, římsy a vozovka. Osadí se nové zábradlí. Bude sanován boční povrch nosníků. Dolní povrch pouze lokálně.

Patky sloupů trolejí se obetonují, jinak do nich nebude zasahováno.

Kabely VO vedené v římsách a z říms do sloupů VO budou rozpojeny a uloženy do chrániček podvěšených pod římsami.

Kaverny pod opěrami budou zabetonovány. Před opěrami se provede na celou plochu svahů zpevnění kamenem do betonu.

Spodní stavba se zasanuje.

Povrch pod podpěrami P2 a P3 se zasype kačírkem.

Šířkové uspořádání na mostě bude zachováno, včetně vodorovného dopravního značení.

Provede se nová přechodová oblast až pod úroveň úložných prahů, nové závěrné zídky, izolace a drenáž.

Niveleta se výškově upravovat nebude, rozsah úpravy vozovky bude minimální.

Svahy se od náletových dřevin vyčistí v rámci stavby.

Předpokládaný průběh stavby

Oprava mostu bude probíhat v pěti etapách.

- Etapa I. – oprava příslušenství levé části mostu
- Etapa II. – oprava příslušenství pravé části mostu
- Etapa III. – sanace spodní stavby a nosníků v 1. poli, ve druhém poli u podpěry P2 a ve 3. poli u opěry OP4
- Etapa IV. - sanace spodní stavby a nosníků ve druhém a 3. poli u podpěry P3

Postupně bude provedeno:

- Etapa I:
 - přípravné práce, zřízení zařízení staveniště,
 - provizorní dopravní opatření – odklonění dopravy na polovinu mostu,
 - provizorní vyvážení kabelu VO,
 - odstranění vozovkového souvrství (vč. izolace), pažení, výkopové práce,
 - odstranění zábradlí, odstranění říms,
 - demolice čisti přechodových desek, závěrných zdí a spádového betonu,
 - očištění horního povrchu a čel nosníků, jejich kontrola, doinjektování kabelových kanálků
 - provedení kotvené obetonávky čel nosníků + zabetonování dutin nosníků,
 - sanace spodní stavby a nosné konstrukce,
 - provedení nové spádové betonové desky a vyrovnání horního povrchu křídel

- izolace NK a rubu opěr
- osazení nového MZ,
- zásyp přechodové oblasti po rubovou drenáž, provedení rubové drenáže,
- provedení římsy mostu a osazení kabelu VO pod římsy,
- zásyp zbývajících částí spodní stavby,
- vozovka v předpolích a na mostě,
- osazení zábradlí,
- Etapa II:
 - přestavění dopravního značení a vyznačení odklonu na druhou polovinu mostu,
 - provizorní vyvěšení kabelu VO,
 - odstranění vozovkového souvrství (vč. izolace), pažení, výkopové práce,
 - odstranění zábradlí, odstranění říms,
 - demolice čisti přechodových desek, závěrných zdí a spádového betonu,
 - očištění horního povrchu a čel nosníků, jejich kontrola, doinjektování kabelových kanálků
 - provedení kotvené obetonávky čel nosníků + zabetonování dutin nosníků,
 - sanace spodní stavby a nosné konstrukce,
 - provedení nové spádové betonové desky a vyrovnání horního povrchu křídel
 - izolace NK a rubu opěr
 - osazení nového MZ,
 - zásyp přechodové oblasti po rubovou drenáž, provedení rubové drenáže,
 - provedení římsy mostu a osazení kabelu VO do římsy,
 - zásyp zbývajících částí spodní stavby,
 - vozovka v předpolích a na mostě,
 - osazení zábradlí,
 - ukončení dopravních omezení,
 - úprava terénu okolo mostu, zpevnění okolo mostu,
 - dokončovací práce a uvedení staveniště do původního stavu.
- Etapa III:
 - přípravné práce, zřízení zařízení staveniště
 - odstranění dělících betonových svodidel a svedení provozu na I/38 do tří pruhů
(svodidla se během stavby uloží na meziskládku)
 - otryskání povrchu a sanace nosníků a spodní stavby opěry OP1, pilíře P2 a opěry OP4.
 - provedení zásypu pilíře P2 kačírkem
 - opevnění svahů u obou opěr kamenem do betonu
 - převedení provozu
- Etapa IV:
 - přípravné práce, zřízení zařízení staveniště
 - otryskání povrchu a sanace nosníků a spodní stavby pilíře P3
 - provedení zásypu pilíře P3 kačírkem

- převedení provozu

3. PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK

Pro zajištění kvality díla je třeba dodržet všechny platná ustanovení technických norem a předpisů pro stavby pozemních komunikací, tedy zejména ustanovení ČSN a TKP v platném znění. 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 lze za rozhodující fáze pro kontrolní prohlídky stavby považovat:

- po provedení spodní stavby
- po vybudování nové nosné konstrukce
- přejímka stavby
- kolaudace
- odstranění vad a nedodělků

Některé výše uvedené prohlídky možno dle postupu prací sdružit do jednoho termínu. Při kontrolních prohlídkách budou kontrolovány i další činnosti zde výslovně nezmíněné.

V Brně, 09/2019

Ing. Kateřina Mrhačová