

AKCE

III/34740 Krásná Hora - most ev.č. 34740-3

STAVEBNÍK:



Kraj Vysočina

Žižkova 1882/57

587 33 Jihlava

INVESTOR:

**Krajská správa a údržba
silnic Vysočiny**
příspěvková organizace



Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, příspěvková organizace

Kosovská 1122/16

586 01 Jihlava 1

H


PDPS

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM

: S-JTSK

VÝŠKOVÝ SYSTÉM

: Bpv

VEDOUCÍ PROJEKTANT	Ing. Martin ŘEHULKA		 PROJEKČNÍ KANCELÁŘ PRIS spol. s r. o. OSOVÁ 20, 625 00 BRNO		
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. Bronislav ŠUSTR				
VYPRACOVAL	Ing. Kateřina MRHAČOVÁ				
KONTROLOVAL	Ing. Jiří ŠRUBAŘ				
KRAJ	VYSOČINA	STAVEBNÍK	Kraj Vysočina	DATUM	10/2022
AKCE III/34740 Krásná Hora - most ev.č. 34740-3				FORMÁT	
				MĚŘÍTKO	
				STUPEŇ	PDPS
				ČÍS. ZAKÁZKY	21172
				ARCHIVNÍ ČÍS.	H3_PKP.pdf
PŘÍLOHA PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK				ČÍS. SOUPRAVY	ČÍS. VÝKRESU H.3

DOKUMENTACE
PDPS

III/34740 Krásná Hora – most ev.č. 34740-3

PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK STAVBY

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE MOSTU

Stavba:	III/34740 Krásná Hora – most ev.č. 34740-3
Staničení:	LS km 8,655 00 SÚ km 0,420 00
Objednatel dokumentace:	Krajský úřad Kraje Vysočina, Žižkova 1882/57, 586 01 Jihlava, IČO: 70890749
V zastoupení:	Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, p.o. Kosovská 1122/16 586 01 Jihlava 1 IČO: 00090450
Zhotovitel dokumentace:	Projekční kancelář PRIS spol. s r.o. Osová 20 625 00 Brno IČO: 46974806 vedoucí projektant - Ing. Martin Řehulka zodp. projektant - Ing. Bronislav Šustr
Okres:	Havlíčkův Brod
Kraj:	Vysočina
Katastrální území:	KÚ Krásná Hora [568929]
Místo stavby:	V extravilánu mezi obcemi Krásná Hora a Okrouhlice, převádí komunikaci III/34740 přes Perlový potok.
Souřadný systém:	S-JTSK, B.p.v.

2. CHARAKTERISTIKA A CELKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ STAVENIŠTĚ

Stavba se nachází v extravilánu mezi obcemi Krásná Hora a Okrouhlice, převádí komunikaci III/34740 přes Perlový potok, ID 10100262.

Jedná se o jednopolový most s délkou přemostění 13,0 m. Most tvoří v příčném řezu 9 ks prefabrikovaných předpjatých nosníků KA-73 délky 15 m a výšky 0,70 m. Spodní stavba je založena na velkopřůměrových pilotách a je provedena bez klasického dříku jako masivní vysoké úložné prahy z železobetonu s rovnoběžnými křídly.

Záměrem stavby je rekonstrukce mostu v podobě nového příslušenství mostu, vč. nové spádové mostovkové desky a celkové sanace nosné konstrukce a spodní stavby.

Šířka komunikace na mostě zůstává zachována - 7,5 m. Celková délka úpravy komunikace je 45,4 m.

Volná šířka na mostě je 7,5 m. Volná šířka mezi obrubami je 7,5 m. Most má délku přemostění 13,0 m, výšku nade dnem toku v ose komunikace cca 3,37 m, šířka mostu je 8,92 m.

Jelikož se jedná o rekonstrukci stávající komunikace a řešení bude respektovat stávající niveletu a místní podmínky, nebudou při výstavbě nutné větší zemní práce a nově navržené směrové řešení vychází ze stávajícího. Hydrotechnický výpočet nebyl vzhledem k charakteru opravy proveden. Průtočný profil se nemění.

Základy mostu jsou nepřístupné. Nebyly pozorovány závady způsobené poruchami základů. Založení je dle hlubinné, u obou opěr po 17 kusech velkopřůměrových pilot Ø430 mm a délky 5,8 m z betonu B250.

Opěry tvoří masivní koncové vysoké ŽB úložné prahy bez klasického dříku. Na povrchu mostních opěr jsou zřejmé stopy zatékání s průsaky, výkvěty a vápenné výluhy, degradace betonového povrchu na krajích. Na obou opěrách je patrný průsak mostním závěrem, úložné prahy jsou poškozené, zanesené nečistotami. Obě opěry jsou potečené, protože voda proniká z rubové strany opěr přes úložnou plochu nosníků, zejména opěra 2 vpravo (kupodivu na vyšší straně mostu). Chybějí závěrné zídky. Na obou opěrách je patrný průsak mostním závěrem, úložné prahy jsou poškozené, zanesené nečistotami.

Pevnost opěr je dle diagnostiky zařazena do pevnostní třídy C12/15.

Mostní **křídla** jsou rovnoběžná masivní monolitická betonová. Zavěšené křídlo u opěry 2 vpravo má ve vetknutí trhlinu. Na pohledových plochách křídel jsou všesměrné trhliny, místy výkvěty. V blízkém okolí křídel je uchycená vegetace. Dochází k degradaci povrchu křídel.

Nosnou konstrukci tvoří 9 ks prefabrikovaných nosníků KA-73, typ A, délky 15 m, výšky 0,70 m a šířky 0,98 m. Mezi nosníky jsou podélné spáry ze železobetonu. NK je jednostranně skloněna doleva 3,1 %. Na podhledu nosné konstrukce jsou viditelné stopy promáčení, výluhy, výkvěty, krápníčky, inkrustace zejména ve spárách. Na podhledu nosné konstrukce jsou viditelné podélné trhliny. Na nosníku č. 8 u opěry č. 1 jsou podélné trhliny s výluhem a inkrustací.

Nosná konstrukce má protečené krajní spáry, zejména vpravo mezi krajními nosníky. Také jsou potečené stěny fasádních nosníků. Do dutin nosníků silně zatéká, mostní závěry jsou nefunkční.

Všechny **nosníky** jsou u opěr vybaveny otvory Ø60 mm. Do nich jsou vlepeny odkapávající trubičky z plastu bez přesahu pod podhled NK. Některé otvory nejsou průchozí.

Dle diagnostiky bylo zjištěno v dutinách nosníků KA-73 velké množství průsaků s inkrustacemi. Inkrustace byly na více místech zabarveny zplodinami koroze. Byly zjištěny také trhliny s inkrustacemi v místech, kde kopírovaly průběh kabelových kanálků ve stěnách.

Sondami do kabelových kanálků bylo zjištěno, že v případě některých sond nebyly kabelové kanálky zainjektovány, respektive byly zainjektovány pouze částečně. Dráty kabelů byly zjištěny bez koroze, nebo pouze s povrchovou korozí bez oslabení.

NK je na opěrách uložena pomocí lepenky.

Vozovka na mostě je provedena z AB tloušťky cca 150 mm.

Dle diagnostiky je na mostě zřízena hydroizolace.

Obě **římasy** na mostě jsou provedeny jako železobetonové prefabrikované. Spáry mezi prefabrikáty říms nejsou řádně vyplněné těsnícím materiálem.

Na mostě jsou osazena atypická ocelová zábradelní svodidla typu NHKG, profily U140 a výšky 0,96 m.

Záměrem stavby je oprava mostu v podobě nového příslušenství mostu, vč. nové spádové mostovkové desky a celkové sanace nosné konstrukce a spodní stavby.

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

Za křídly bude nové odláždění kamenem do betonu. Podél opěr na povodní straně mostu budou revizní schodiště. Pod NK se provede na celou plochu svahů zpevnění kamenem do betonu. Skluzy u OP1 a se obnoví a bude zaústěn do potoka.

Spodní stavba se zasanuje.

Šířkové uspořádání na mostě bude zachováno.

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

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

Oprava mostu bude probíhat jedné etapě. Doprava bude vedena po objízdných trasách.

Postupně bude provedeno:

- přípravné práce, zřízení zařízení staveniště,
- provizorní dopravní opatření – odklonění dopravy objíždnou trasu,
- odstranění vozovkového souvrství (vč. izolace), výkopové práce,
- odstranění svodidel, odstranění říms,
- demolice 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
- zásyp přechodové oblasti po rubovou drenáž, provedení rubové drenáže,
- provedení římsy mostu,
- zásyp zbývajících částí spodní stavby,
- vozovka v předpolích a na mostě,
- osazení zábradelních svodidel,
- provedení ukončení říms (přechodové bloky do nezámrzné hloubky) v předpolích,
- ukončení dopravních omezení,

- úprava terénu okolo mostu, zpevnění okolo mostu,
- dokončovací práce a uvedení staveniště do původního stavu.

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 sanace nosné konstrukce a spodní stavby
- 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, 10/2022

Ing. Kateřina Mrhačová