

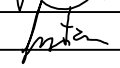

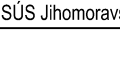


F



SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK
VÝŠKOVÝ SYSTÉM: Bpv

VEDOUCÍ PROJEKTANT	Ing. Martin ŘEHULKA		 Projekční kancelář PRIS spol. s r.o. OSOVA 20, 625 00 BRNO tel. / fax 547 212 053, e-mail info@pris.cz		
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. Adam RUSSNÁK				
VYPRACOVAL	Ing. Jonáš GRATZA				
KONTROLOVAL	Ing. Jiří ŠRUBAŘ				
KRAJ	JIHOMORAVSKÝ	OBJEDNATEL DOKUMENTACE	SÚS Jihomoravského kraje, p.o.k	DATUM	05/2020
AKCE III-37913 Drásov most 37913-3 - PDPS, SP				FORMÁT	A4
				MĚŘÍTKO	-
				STUPEŇ	PDPS
				ČÍS. ZAKÁZKY	20043
				ARCHIVNÍ ČÍS.	F2_PKP.dwg
PŘÍLOHA PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK				ČÍS. SOUPRAVY	ČÍS. VÝKRESU F2

DOKUMENTACE
PDPS

III/37913 Drásov most 37913-3 - PDPS,SP

PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK

1. Identifikační údaje

Stavba:	III/37913 Drásov most 37913-3 - PDPS, SP
Staničení:	km 2,491
Objekt č.:	SO 201
Název:	Most ev.č. 37913-3
Objednatel dokumentace:	Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, p.o. Žerotínovo náměstí 449/3, 602 00 Brno
Správce mostu:	Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, p.o. Žerotínovo náměstí 449/3, 602 00 Brno
Zhotovitel dokumentace:	Projekční kancelář PRIS spol. s r.o. Osová 20, 625 00 Brno vedoucí projektant - Ing. Martin Řehulka (AI: 1003412) zodp. projektant - Ing. Adam Russnák
Komunikace	Silnice III/37913-3
Okres:	Brno-venkov
Kraj:	Jihomoravský
Katastrální území:	KÚ Drásov [632104])
Místo stavby:	V intravilánu městyse Drásov v místě křížení s potokem Lubě
Bod křížení:	Y = 605 685,746 X = 1 143 967,295
Úhel křížení:	80,0°
Souřadný systém:	S-JTSK, B.p.v.

2. Zdůvodnění mostu a jeho umístění

Stavba se nachází v intravilánu městysu Drásov na silnici III/37913, v místě křížení s potokem Lubě.

Stavbu tvoří objekty:

SO 182 – Dopravně inženýrská opatření

SO 201 – Most ev.č. 37913-3

Stávající most

Je pravděpodobně založen plošně na betonových základech. Spodní stavba je tvořena dvojicí opěr z betonu.

Nosná konstrukce z podélných tyčových prefabrikátů. Nosníky ŽMP 62 9,0/0,50 jsou osazeny v osově vzdálenosti cca 0,5 m. Délka přemostění je 8,0 m výška mostu cca 1,6 m a šířka mostu 11,0 m Římsy na křídlech prefabrikované betonové s lícním prefabrikátem a betonovým obrubníkem 200/200. Izolace neznámá, odvodnění není.

Zábradlí na obou stranách mostu ocelové dvoumadlové. Most je ve špatném stavu.

Komunikace na mostě je živičná a má šířku cca 8,2 m, se zpevněnou krajnicí. Půdorysně je vedena v pravostranném oblouku. Výškově komunikace stoupá ve směru staničení v proměnném sklonu. V místech obrub dochází průsakům vody a opěry jsou mokré, odpadává krycí vrstva betonu je obnažena korodující výztuž. Jsou patrné výluhy. Opěry jsou silně zaházeny bahnem. Odláždění opěry 1 nepřiléhá k opěře - spára je cca 30 cm.

Na boky nosné konstrukce zatéká, současně zatéká i mezi jednotlivými nosníky, zejména v místě odrazného obrubníku. Spodní povrch nosné konstrukce plošně s odhalenou rozdělovací výztuží, 3. nosníky od kraje ve středu rozpětí s obnaženou korodující hlavní výztuží. 3. nosník vpravo zcela rozpadlý, beton zcela rozpadlý, výztuž oslabena až o 50%. Nosník s kavernou mezi výztuží.

Ve vozovce jsou trhliny příčné i podélné, dále jsou patrné vyjeté koleje. Je patrné špatné spádování odvodnění na mostě, voda se hromadí v úžlabí a prosakuje do nosné a spodní stavby. Chodníky mají také popraskané pochozí vrstvy. Izolační systém nefunkční, do konstrukce masivně zatéká. Lícní prefabrikáty říms porostlé mechy a lišejníky, dilatační spáry vydrolené, netěsné.

Stávající most převádí silnici III/37913 přes potok Lubě.

Po mostě je převáděna komunikace III. třídy – silnice III/37913.

Výškově je mírně upravena niveleta (zvýšena) kvůli zvětšení mostního otvoru. Niveleta je na mostě ve výškovém oblouku.

Před a za mostem bude komunikace plynule napojena na stávající šířkové uspořádání.

Příčný sklon vozovky v místě mostu je pravostranný 2,5 %. Příčný sklon betonového povrchu říms je 2,0 % s klesáním směrem k vozovce.

Do železobetonových říms budou kotveny sloupky mostního zábradlí.

Jedná se o most v intravilánu. Před ani za mostem se nachází chodníky pro pěší. Délka úpravy silnice je 26,1,0 m a je součástí objektu SO 201.

Nosnou konstrukci mostu tvoří monolitická ŽB příčel rámu z betonu **C30/37 XF2, XD1, XC4**. Navržená betonářská výztuž je z oceli B500 B, minimální a jmenovité krytí je uvedeno v grafické příloze. Příčný řez je tvořen deskovým průřezem s náběhy výškou ve středu rozpětí 0,5 m. Náběh 3,0 m od líce podpory. Tloušťka příčle v místě dríku je 0,75m. Šířka nosné konstrukce je 11,2 m.

Rozpětí pole je 11,0 m. Celková délka nosné konstrukce je 12,196 m (kolmo 12,0 m), délka přemostění je 10,163 m (10,0 m). V podélném směru je ve vrcholovém oblouku. V příčném řezu je sklon jednostranný 2,5 % s protispádem 2,0 % pod pravou římsou. Vytvoří se tak úžlabí, které je vyplněno drenážním plastbetonem.

NK je náběhovaná, ve vetknutí má výšku 0,75 m a uprostřed rozpětí 0,5 m.

Na nosné konstrukci bude na spodním povrchu proveden okapní ozub vložení lišty 30/15 mm do

bednění a současně s boky NK opatřen hydrofóbním nátěrem.

Stavba si vyžádá pouze dočasný zábor pozemků (viz Záborový elaborát). Rekonstrukce mostu bude probíhat v jedné etapě.

Postupně bude provedeno:

- přípravné práce, vyznačení objízdne trasy, zřízení zařízení staveniště,
- odstranění vozovky v upravovaném úseku silnice, výkopové práce,
- odstranění zábradlí, říms,
- zatrubnění toku, demolice stávajícího mostu vč. základů,
- zemní práce pro založení mostu, provedení pilot,
- provedení základů mostu,
- výstavba monolitického rámu a křídel,
- izolace NK
- zásyp přechodové oblasti po rubovou drenáž, provedení rubové drenáže,
- zásyp zbývajících částí spodní stavby,
- betonáž říms,
- vozovka v předpolích mostu a na mostě,
- osazení zábradelního svodidla,
- úprava terénu okolo mostu, zpevnění pod a okolo mostu
- ukončení dopravních omezení,
- dokončovací práce a uvedení staveniště do původního stavu

Podrobný popis zájmového území, vlastnické vztahy a využití parcel viz přílohy Průvodní zpráva a Záborový elaborát.

3. Plán kontrolních prohlídek stavby

Pro zajištění kvality díla je třeba dodržet všechny platná ustanovení technických norem a předpisů pro stavby pozemních komunikací, tedy zejména ustanovení ČSN a TKP. 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 demolici stávajícího mostu, provedení výkopů
- po vybudování nové mostní konstrukce
- přejímka stavby
- kolaudace
- odstranění kolaudačních 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.

Brno, květen 2020

Ing. Jonáš Gratza