

AKCE

III/3901 Borovník, most 3901-1

INVESTOR

Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje

příspěvková organizace kraje

Žerotínovo náměstí 449/3, Veveří

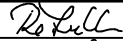

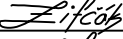
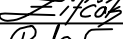
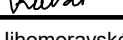
602 00 Brno



A

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM : S—JTSK

VÝŠKOVÝ SYSTÉM : Bpv

VEDOUcí PROJEKTANT	Ing. Martin ŘEHULKA		 <b>PRIS</b> PROJEKČNÍ KANCELÁŘ PRIS spol. s r. o. OSOvÁ 20, 625 00 BRNO	
ZODPOvĚDNý PROJEKTANT	Ing. Karel ZIFČÁK			
VYPRACOVAL	Ing. Karel ZIFČÁK			
KONTROLOVAL	Ing. Jiří ŠRUBAŘ			
KRAJ JIHOMORAVSKý	INVESTOR	SÚS Jihomoravského kraje, p.o.k.	DATUM	02/2020
NÁZEV AKCE  III/3901 Borovník, most 3901-1			FORMÁT	A4
			MĚŘITKO	-
			ÚČEL	PDPS
			ČÍS. ZAKÁZKY	20016
			ARCHIVNÍ ČÍS.	A.5.3_PKP.dwg
NÁZEV PŘÍLOHY  PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK			ČÍS. SOUPRAVY	PŘÍLOHA A.5.3

DOKUMENTACE  
PDPS

# **III/3901 Borovník, most 3901-1**

## **PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK**

## 1. Identifikační údaje

<b>Stavba:</b>	III/3901 Borovník, most 3901-1
<b>Staničení:</b>	SÚ km 0,334 97
<b>Objednatel dokumentace:</b>	Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, p.o. Žerotínovo náměstí 449/3 602 00 Brno
<b>Zhotovitel dokumentace:</b>	Projekční kancelář PRIS spol. s r.o. Osová 20 625 00 Brno vedoucí projektant - Ing. Martin Řehulka zodp. projektant - Ing. Karel Zifčák
<b>Okres:</b>	Brno-venkov
<b>Kraj:</b>	Jihomoravský
<b>Místo stavby:</b>	V intravilánu obce Borovník v místě křížení přes pravostranný přítok potoku Halda.
<b>Souřadný systém:</b>	S-JTSK, B.p.v.

## 2. Zdůvodnění mostu a jeho umístění

Stavba se nachází v intravilánu obce Borovník na silnici III/3901, v místě křížení s pravostranným přítokem potoku Halda. Staveniště zabírá plochu cca 640 m<sup>2</sup>.

### Stavbu tvoří objekty:

SO 182 – Dopravně inženýrská opatření  
SO 201 – Most ev.č. 3901-1

Stávající most je pravděpodobně založen plošně na betonových základech. Spodní stavba je tvořena dvojicí opěr z lomového kamene, zdivo až po mostnici (ocelové nosníky jsou do něj zapuštěny). Rovnoběžná křídla jsou rovnoběžná z lomového kamene.

Nosná konstrukce z podélných ocelových válcovaných I-profilů, mostovka ze Zorés mostin. Nosníky I300 jsou osazeny v osově vzdálenosti cca 1,0 m. Délka přemostění je 3,4 m (kolmo 2,8 m), výška mostu cca 1,3 m a šířka mostu 6,2 m

Římsy na křídlech monolitické betonové, římsy na mostě tvořeny ocelovým plechem. 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 4,0 m, s nepevněnou krajnicí. Půdorysně je vedena v pravostranném oblouku. Výškově komunikace klesá ve směru staničení ve sklonu cca 0,1 %.

Nový most je založen hlubinně prostřednictvím mikropilot, které jsou navrženy ve dvou řadách a ve sklonu od svislé 10°. Bude zřízena nová přechodová oblast se samostatným přechodovým klínem z mezerovitého betonu. Nosná konstrukce mostu je navržena jako železobetonový rám s náběhovou příčlím v podélném směru.

Délka přemostění je 4,95 m (kolmo 3,5 m), délka nosné konstrukce je 6,08 m a šířka nosné konstrukce 6,5 m. Příčel má uprostřed rozpětí tloušťku 0,35 m, směrem k opěrám jsou navrženy náběhy tl. 0,15 m. Ve vetknutí má příčel tloušťku 0,5 m.

Příčný sklon nosné konstrukce je navržen jednostranný 2,5 % s protisklonem 4,0 %.

Na mostě jsou navrženy monolitické ŽB římsy šířky 0,8 m, na kterých je osazeno ocelové mostní svodidlo se svislou výplní.

Úprava komunikace na mostě je součástí objektu SO 201. Most se nachází v intravilánu a odpovídá příčném uspořádání místní komunikaci typu MO2k 6,5/6,5/50 a plynule navazuje na stávající silnici III. třídy. Délka úpravy komunikace je 46 m. Půdorysně je upravovaná část komunikace v oblouku o poloměru cca 460 m. Šířka vozovky na mostě je 5,5 m. Výškově je úprava komunikace napojena na stávající stav před a za mostem. Niveleta na mostě je v konstantním klesání 0,5 %. Na začátku a na konci úpravy komunikace jsou navrženy výškové oblouky pro provedení napojení na stávající stav. Na mostě dochází k mírnému zvýšení nivelety oproti původnímu stavu kvůli dodržení minimálního podélného sklonu pro účely odvodnění. V příčném směru je komunikace napojena na stávající stav, který je jednostranný. Dochází pouze k minimálnímu rozšíření svahů komunikace u opěr.

Terén v okolí mostu bude upraven a plynule napojen na nový mostní objekt. Svahy podél křídel budou zpevněny lomovým kamenem do betonu.

Za mostem vpravo na návodní straně bude proveden nátok do skluzu z kaskádových žlabovek zaústěných do toku. Na pravé straně před mostem a za levé straně za mostem bude svah kolem křídel zpevněn lomovým kamenem do betonu.

Pod mostem budou provedeny nové bermy z kamene do betonu s patními prahy. V prostoru dotčeném stavbou se nenachází inženýrské sítě.

Potok prochází pod mostem šikmo. Běžná hloubka vody je cca 0,2 m. Koryto potoka bude před a za mostem vyčištěno.

Při stavbě dojde ke kácení souvislého keřového porostu na pravé straně mostu.

Dle údajů ČHMÚ je stoletý průtok 10,3 m<sup>3</sup>. Vzhledem ke stávajícímu stavu dojde k zvětšení mostního otvoru. Jeho průtočný profil se tak zvětší a zlepší se stávající odtokové poměry. Most převede 100-letou vodu.

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

#### Postupně bude provedeno:

- přípravné práce, vyznačení objízdné 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 mikropilot,
- 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, 2/2020

Ing. Karel Zifčák