


OBJEDNATEL

MĚSTO KOPŘIVNICE
Štefánikova 1163/12, 742 21 Kopřivnice



F

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM : S—JTSK
VÝŠKOVÝ SYSTÉM : Bpv

VEDOUCÍ PROJEKTANT	Ing. Martin ŘEHULKA	<i>Řehulka</i>	 PRIS PROJEKČNÍ KANCELÁŘ PRIS spol. s r. o. OSOVÁ 20, 625 00 BRNO	
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. Magda ZDRAŽILOVÁ	<i>Magda Zdražilová</i>		
VYPRACOVAL	Ing. Magda ZDRAŽILOVÁ	<i>Magda Zdražilová</i>		
KONTROLOVAL	Ing. Jiří ŠRUBAŘ	<i>Šrubař</i>		
KRAJ MORAVSKOSLEZSKÝ	INVESTOR MĚSTO KOPŘIVNICE		DATUM	01/2024
NÁZEV AKCE <div>Kopřivnice - Most na ul. Erbenova ev. č. 28c-M2 - oprava</div>			FORMÁT	A4
			MĚŘÍTKO	
			ÚČEL	PDPS
			ČÍS. ZAKÁZKY	22106
			ARCHIVNÍ ČÍS.	F03_PKP
NÁZEV PŘÍLOHY <div>PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK</div>			ČÍS. SOUPRAVY	PŘÍLOHA F.3

PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE
PDPS

Kopřivnice – Most na ul. Erbenova ev.č. 28c-M2 – oprava

PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK

1. Identifikační údaje

Stavba:	Kopřivnice – Most na ul. Erbenova ev.č. 28c-M2 – oprava
Staničení:	-
Objednatel dokumentace:	Město Kopřivnice Štefánikova 1163/12 742 21 Kopřivnice
Zhotovitel dokumentace:	Projekční kancelář PRIS spol. s r.o. Osová 20 625 00 Brno vedoucí projektant - Ing. Martin Řehulka, číslo autorizace ČKAIT 1003412 zodp. projektant - Ing. Magda Zdražilová, číslo autorizace ČKAIT 1002343
Okres:	Nový Jičín
Kraj:	Moravskoslezský
Místo stavby:	V intravilánu města Kopřivnice. Most převádí místní komunikaci s oboustrannými chodníky – ulici Erbenovu – mezi ulicí I. Šustaly a ulicí Štramberskou přes potok Kopřivnička.
Souřadný systém:	S-JTSK, B.p.v.

2. Zdůvodnění mostu a jeho umístění

Stavba se nachází v intravilánu města Kopřivnice, kde převádí místní komunikaci s oboustrannými chodníky – ulici Erbenovu – mezi ulicí I. Šustaly a ulicí Štramberskou přes potok Kopřivnička.

Stavba zahrnuje následující stavební objekty:

SO 001	- Demolice mostu
SO 182	- Dopravně inženýrská opatření
SO 201	- Most ev. č. 28c-M2
SO 401	- Přeložka VO
SO 402	- Ochrana kabelů „Kabelová televize Kopřivnice“
SO 403	- Přeložka NN (ČEZ) – není součástí této dokumentace

Nosná konstrukce stávajícího mostu o dvou polích je tvořena nosníky KA-61. Výška nosníků je 0,70 m a jejich šířka 0,98 m. Mezi nosníky č.1 a č.2, v prostoru pod levým chodníkem je ponechána mezera pro trubní vedení. Prostor je překrytý prefabrikovanými deskami uloženými příčně a na sraz. Délka nosníků v obou polích 16,60 m. Podélné spáry mezi nosníky jsou z monolitického betonu. Nosníky jsou pravděpodobně nad opěrami uloženy posuvně, na mezilehlé podpěře neposuvně, kotvením ocelovými trny ve spárách mezi nosníky. Opěry jsou betonové, pravděpodobně masivní, pravděpodobně s vyztuženým prahem. Mezilehlá podpěra je členěná ve formě 5 sloupů obdélníkového průřezu. V horní části jsou sloupy spojeny ŽB úložným prahem/stativem s konzolami. Způsob založení mostu není znám.

Chodníky jsou od vozovky vymezeny betonovými obrubníky, na okrajích mostu jsou úzké železobetonové římsy. Prostor mezi římsou a obrubníkem je vyplněn hubeným betonem, který je na povrchu opatřen krytem z litého asfaltu. Ve výplňovém betonu jsou pravděpodobně vedeny chráničky s inženýrskými sítěmi – veřejným osvětlením a vedením NN (ČEZ). Okraje říms jsou opatřeny zábradlím z

ocelových profilů výšky cca 1,05 m. Na začátku a na konci je zábradlí tvořeno železobetonovými zíd-kami. Podobné zídky jsou i cca ve třetinách délky zábradlí.

Vozovka na mostě je s živičným krytem. Příčný sklon vozovky je střechovitý. V podélném směru je komunikace přibližně v konstantním sklonu.

Celkový stav mostu byl diagnostickým průzkumem vyhodnocen stupněm V – velmi špatný. Použitelnost mostu -3 použitelný s výhradou.

Nově navržený most se nachází v městě Kopřivnice. Příčné uspořádání mostu odpovídá typu MO2k 10,0/6,5/30 a plynule navazuje na stávající silnici a chodníky. Celková délka úpravy komunikace je 54 m. Půdorysně je upravovaná část komunikace v přímé. Šířka mezi záchytným zařízením – zábradlími – je 10,0 m.

Výškově je úprava komunikace napojena na stávající stav před a za mostem. Na konci úpravy se návaznost na stávající stav provede v nájezdu na zpomalovací práh.

Nový most má délku přemostění 11,5 m, výšku cca 4,25 m v ose, šířka mostu je 10,80 m, šířka mezi obrubníky je 6,0 m.

Most je založen hlubinně na vrtaných mikropilotách. Mikropiloty jsou vetknuty do základu. Do základů jsou vetknuty stěny železobetonového monolitického rámu s obloukovou příčlím. Mostní křídla jsou oddílována, ve tvaru úhlových zdí, založených plošně. Oddílovaná křídla jsou se stěnami rámu, a také navzájem, propojena smykovými trny. Příčel má ve střední části tloušťku 0,5 m s rozšířením k místu rámového rohu. Délka nosné konstrukce je 12,50 m.

Terén v okolí se plynule napojí na nový mostní otvor. Koryto potoka pod mostem má lichoběžníkový tvar s oboustrannými bermami. Bermy a svahy kynety jsou zpevněny lomovým kamenem do betonu s přesahem 0,5 m před líc říms. Dno kynety zůstane v přírodním stavu. Bermy budou plynule napojeny na bermy před a za mostem.

Výstavba bude probíhat v jedné etapě s vyloučeným provozem v místě stavby, s převedením dopravy na objízdnu trasu. Pro pěší jsou využitelné lávky ve vzdálenosti 170 m a 70 m od mostu.

Postupně bude provedeno:

- přípravné práce, zřízení zařízení staveniště, vyznačení objízdny trasy,
- zajištění inženýrských sítí, odstranění vozovkového souvrství, výkopové práce,
- odstranění záchytného systému a říms,
- demolice stávajícího mostu vč. spodní stavby,
- provedení mikropilot,
- provedení základů rámu,
- výstavba NK a poprsních zídek,
- izolace NK,
- zásyp základů rámu, násyp v prostoru 1. pole původního mostu,
- základy dilatovaných křídel bližších k rámu,
- dřívky dilatovaných křídel bližších k rámu,
- izolace křídel,
- zásyp přechodové oblasti po rubovou drenáž, provedení rubové drenáže,
- základy vzdálenějších dilatovaných křídel,
- dřívky vzdálenějších dilatovaných křídel,
- izolace křídel,
- provedení zbývajících zásypů a obsypů,
- betonáž říms a osazení betonových obrubníků za římsami,
- vozovka v upravovaném úseku, osazení záchytného systému,
- provedení terénních úprav a zpevnění v okolí mostu,

- zrušení objízdné trasy a převedení dopravy na nový most,
- 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 stávající nosné konstrukce mostu, provedení výkopů
- po provedení pilot
- po vybudování nosné konstrukce
- po provedení zásypů
- po vybudování říms a osazení záchytného systému
- 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, 3/2023


Ing. Magda Zdražilová