






D SO 201

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM : JTSK
VÝŠKOVÝ SYSTÉM : Bpv

VEDOUCÍ PROJEKTANT	Ing. Martin ŘEHULKA		 PRIS PROJEKČNÍ KANCELÁŘ PRIS spol. s r. o. OSOVÁ 20, 625 00 BRNO		
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. Magda ZDRAŽILOVÁ				
VYPRACOVAL	Ing. Magda ZDRAŽILOVÁ				
KONTROLOVAL	Ing. Jiří ŠRUBAŘ				
KRAJ	Vysočina	INVESTOR	Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, p.o.	DATUM	02/2025
NÁZEV AKCE II/132 Horní Ves, most ev. č. 132-006 SO 201 Most ev. č. 132-006 (propustek)				FORMÁT	A4
				MĚŘÍTKO	
				ÚČEL	PDPS
				ČÍS. ZAKÁZKY	23129
				ARCHIVNÍ ČÍS.	01_TEZ.docx
NÁZEV PŘÍLOHY TECHNICKÁ ZPRÁVA				ČÍS. SOUPRAVY	PŘÍLOHA 1

DOKUMENTACE
PDPS

II/132 Horní Ves, most ev. č. 132-006
SO 201 Most ev. č. 132-006 (propustek)

TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH:

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	4
2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	5
3	ZDŮVODNĚNÍ PROPUSTKU A JEHO UMÍSTĚNÍ	5
3.1	Zdůvodnění rekonstrukce propustku.....	5
3.2	Charakter překážky a převáděné komunikace	5
3.2.1	Převáděná komunikace	5
3.2.2	Překážka	6
3.2.3	Přeložky	6
3.2.4	Související objekty a stavby	6
3.3	Územní podmínky.....	6
3.3.1	Poloha staveniště	6
3.3.2	Stávající veřejné komunikace	7
3.3.3	Příjezdy a přístupy	7
3.3.4	Skladovací a pracovní plochy	7
3.3.5	Možnosti připojení na napájecí a odpadní vedení	7
3.4	Povrchové vody	7
3.4.1	Odvodnění staveniště.....	7
3.4.2	Povodně a ochranná díla	7
3.4.3	Překládky vodních toků	7
3.5	Geotechnické podmínky.....	7
3.6	Vybavení objektů stálým zařízením	7
3.7	Stavební stav stávajícího propustku	7
3.7.1	Konstrukční uspořádání stávajícího mostu	7
3.7.2	Stavebně technický stav stávajícího mostu.....	7
4	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ NOVÉHO propustku	8
4.1	Uvolnění staveniště	8
4.2	Skrývka humózní vrstvy	8
4.3	Demolice	8
4.4	Zemní práce.....	8
4.4.1	Přístupová komunikace	8
4.4.2	Výkopy a pažení.....	8
4.4.3	Výkopový materiál.....	8
4.4.4	Zásypy stavebních jam a zásypy za objekty – doplnění násypového tělesa	8
4.5	Trubní propustek	9
4.5.1	Podkladní konstrukce	9
4.5.2	Konstrukce propustku	9
4.5.3	Odvodnění	9
4.5.4	Vozovka	9
4.5.5	Zemní těleso	9
4.5.6	Zábradlí, svodidla.....	9
4.5.7	Úpravy v okolí propustku.....	9
4.5.8	Dopravní značení	9
5	VÝSTAVBA.....	9
5.1	Postup a technologie výstavby	9

5.2	Požadavky na měření.....	10
5.2.1	Vytyčení.....	10
5.2.2	Přesnost vytyčení.....	10
5.2.3	Přesnost provádění.....	10
5.3	Zkoušky a sledování.....	11
5.3.1	Geodetická sledování během výstavby.....	11
5.4	Požadavky na materiály.....	11
5.4.1	Betony	11
6	PODKLADY	11
7	BEZPEČNOST PRÁCE	11
8	POŽÁRNÍ OCHRANA	12
9	ZÁVĚR	12

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Objekt č.:	SO 201
Název:	Most ev. č. 132-006 (propustek)
Stavebník:	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
Správce propustku:	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. Magda Zdražilová
Komunikace	II/132
Okres:	Pelhřimov
Kraj:	Kraj Vysočina
Katastrální území:	Horní Ves [64552]
Místo stavby:	most v intravilánu obce Horní Ves, cca 60 m před mostem ev. č. 132-007, již nesplňuje svou původní funkci pro převedení vodního toku a bude nahrazen propustkem
Bod křížení:	Y = 690 581.89 X = 1 138 629.32
Úhel křížení:	83°
Souřadný systém:	S-JTSK, B.p.v

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

Podle druhu převáděné komunikace	- pozemní komunikace
Podle překračované překážky	- propustek
Podle přesypávky	- s přesypávkou
Podle plánované doby trvání	- trvalý
Podle průběhu trasy v místě propustku	- směrově v oblouku - výškově téměř vodorovná
Podle úhlu křížení	- šikmý
Podle materiálu	- železobeton
Délka propustku	- 15,09 m
Světlost trouby	- 0,6 m
Šikmost propustku	- levá šikmost 83°
Šířka vozovky	- 6,35 m
Volná šířka	- 7,35 m
Šířka průchozího prostoru (revizního prostoru)	-
Výška nad terénem	- 1,9 m nad dnem

3 ZDŮVODNĚNÍ PROPUSTKU A JEHO UMÍSTĚNÍ

3.1 Zdůvodnění rekonstrukce propustku

Předmětem stavby je o odstranění špatného stavu mostu, a vzhledem k zaniklé funkci mostu stavební úpravy vedoucí k přeměně mostu na propustek.

Stávající most je přesypaný, vozovka je s živičným krytem, krajnice proměnné šířky jsou zpevněné. Způsob založení mostu není znám – pravděpodobně je založen plošně. Opěry jsou zděné z lomového kamene, stejně tak i klenba, parapetní zídky a křídla. Předpokládaná tloušťka klenby je cca 0,5 m. Dimenze ostatních konstrukcí nejsou známy. Na parapetních zídkách a křídlech jsou betonové římsy šířky 0,5 m. Do obou říms je přikotveno ocelové trubkové dvoumadlové zábradlí bez výplně. Odvodnění není řešeno.

Vozovka v místě stavby je s živičným krytem. Příčný sklon vozovky je jednostranný, v podélném směru je vozovka téměř vodorovná. Krajnice jsou v místě mostu zpevněné až k římsám.

Záměrem stavby je odstranění špatného stavu mostu – především mostní klenby. Do mostního otvoru bude vložena trouba DN 600, které zajistí funkci propustku. Na obou koncích bude trouba seříznuta do tvaru zemního tělesa. Pro odstranění špatného stavu mostu, především nosné konstrukce, budou po demontáži zábradlí odbourány římsy, parapetní zídky a horní část křídel. Po osazení trouby DN 600 se provede výplň prostoru mezi novou troubou a podhledem stávající klenby samozhutnitelným betonem nebo cementopopílkovou suspenzí. Zpevněná krajnice bude odfrézována tak, aby nová hrana vozovky plynule navazovala na obě předpolí, a krajnice bude v délce upravovaného úseku nově zpevněna odfrézovaným materiálem.

3.2 Charakter překážky a převáděné komunikace

3.2.1 Převáděná komunikace

Po stávajícím mostě (budoucím propustku) je převáděna komunikace II. třídy – silnice II/132. Uspořádání stávající komunikace odpovídá šířkovému uspořádání silnice v extravilánovém

uspořádání S6,5/50 s rozšířením v oblouku na šířku vozovky 6,35 m + krajnice 2x 0,5 m, celkem tedy s volnou šířkou v místě budoucího propustku cca 7,35 m a plynule navazuje na stávající silnici II. třídy. Vozovka je s živičným krytem. Příčný sklon vozovky je jednostranný cca 4,5%, v podélném směru je vozovka téměř vodorovná. Krajnice jsou nezpevněné, v místě mostu jsou zpevněné živičným krytem.

Celková délka úpravy komunikace je cca 20 m; přitom se do vlastní komunikace nezasahuje, provede se jen úprava nezpevněné části krajnic. Půdorysně je komunikace v místě stavby v pravostranném směrovém oblouku o $R = 45$ m.

Na čelech propustků bude zemní těleso upraveno tak, aby navazovalo na tvar zemního tělesa – násypu – v předpolích. Levý svah je navržen ve sklonu 1:2, pravý ve sklonu 1:1,75. Ve stejném sklonu bude odříznuta i trouba propustku. Výška násypu vlevo je cca 2,0 m, násyp vpravo bude mít výšku cca 1,5 m.

3.2.2 Překážka

Stávající most pravděpodobně v minulosti sloužil pro převedení náhonu, po kterém jsou patrně zbytky před mostem vpravo. Most již nesplňuje svou původní funkci pro převedení vodního toku pod silnicí. A protože sousední, nově postavený most 132-007, převede s rezervou Q_{100} , jejíž výška je výrazně pod úrovní terénu pod předmětným mostem, nemůže most ev. č. 132-006 plnit funkci ani jako inundační most.

Stavba neleží v záplavovém území.

3.2.3 Přeložky

V okolí stavby se vyskytují tyto inženýrské sítě:

- **nadzemní vedení VN – EG.D** – přechází nad silnicí v blízkosti mostu
- **podzemní optický kabel** nebo souběh optického a metalického kabelu SEK – **CETIN** – přechází pod silnicí mimo obvod stavby

IS nebudou během stavby dotčeny. Podzemní IS bude před zahájením stavebních prací řádně vytyčena, vyznačena, případně ochráněna.

Upozornění:

Stavební práce budou probíhat v ochranném pásmu nadzemního vedení VN – osa propustku je od vedení VN vzdálena jen asi 3,5 m. Při všech pracích je třeba dodržet podmínky vlastníka sítě – EG.D – viz dokladová část.

3.2.4 Související objekty a stavby

Stavbu tvoří objekty:

SO 182 Dopravně inženýrská opatření
SO 201 Most ev. č. 132-006 (propustek)

3.3 Územní podmínky

Stavba se nachází v intravilánu obce Horní Ves, cca 60 m před mostem ev. č. 132-007.

Pro výstavbu bude nutný dočasný zábor stávajícího pozemku komunikace a pozemku přilehlého ke komunikaci. Pozemek přilehlý ke komunikaci p. č. 170/18 zasahuje do silničního tělesa, a proto je navržen trvalý zábor části této parcely. Dočasný zábor je plánován na dobu do jednoho roku.

3.3.1 Poloha staveniště

Staveniště se nachází v intravilánu, v jeho nezastavěné části, v prostoru stávajícího propustku, na části uzavřené silnice a přilehlých plochách viz záborový elaborát.

3.3.2 Stávající veřejné komunikace

Prostorem staveniště prochází silnice II/132. Stavba bude probíhat za omezeného provozu v místě stavby. Provoz bude dopravním značením se světelnou signalizací usměrněn pro střídavý provoz na II/132 v místě stavby. Stavba jako taková bude probíhat ve dvou etapách – provoz bude usměrněn v jednotlivých etapách vlevo a vpravo pro úpravu krajnice a zemního tělesa při pravém a při levém jízdním pruhu.

3.3.3 Příjezdy a přístupy

Do prostoru staveniště je možný příjezd z obou stran silnice II/132.

3.3.4 Skladovací a pracovní plochy

Skladovací a pracovní plochy se předpokládají v uzavřené části komunikace a na plochách zasažených stavbou.

3.3.5 Možnosti připojení na napájecí a odpadní vedení

Možnosti připojení projedná vybraný zhotovitel s provozovateli příslušných sítí.

3.4 Povrchové vody

3.4.1 Odvodnění staveniště

Pozemní komunikace bude odvodněna podélným a příčným spádem povrchu vozovky na terén.

3.4.2 Povodně a ochranná díla

Stavba se nenachází v záplavovém území.

3.4.3 Překládky vodních toků

Práce na propustku nevyžadují překládku vodního toku.

3.5 Geotechnické podmínky

Vzhledem k charakteru prací nebyl prováděn inženýrsko-geologický průzkum.

3.6 Vybavení objektů stálým zařízením

Objekt nebude vybaven stálým zařízením.

3.7 Stavební stav stávajícího propustku

3.7.1 Konstrukční uspořádání stávajícího mostu

Doba výstavby je podle informace z mostního listu rok 1830. Stávající most je přesypaný, vozovka je s živičným krytem, krajnice proměnné šířky jsou zpevněné. Způsob založení mostu není znám – pravděpodobně je založen plošně. Opěry jsou zděné z lomového kamene, stejně tak i klenba, parapetní zídky a křídla. Předpokládaná tloušťka klenby je cca 0,5 m. Dimenze ostatních konstrukcí nejsou známy. Na parapetních zídkách a křídlech jsou betonové římsy šířky 0,5 m. Do obou říms je přikotveno ocelové trubkové dvoumadlové zábradlí bez výplně. Úhel křížení je cca 83°, vlastní konstrukce mostu je kolmá.

Před mostem jsou osazeny značky snižující zatížitelnost na 11 t, výhradní zatížitelnost na 49 t a evidenční číslo mostu.

3.7.2 Stavebně technický stav stávajícího mostu

Nosná konstrukce mostu je ve špatném stavu (V), spodní stavba ve stavu uspokojivém (IV) – údaje jsou převzaty z Hlavní prohlídky mostu (7. 2020, Ing. Jan Tomek).

4 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ NOVÉHO PROPUSTKU

4.1 Uvolnění staveniště

Stavba bude probíhat za omezeného provozu s místě stavby. Provoz bude dopravním značením se světelnou signalizací usměrněn pro střídavý provoz na II/132 v místě stavby. Stavba jako taková bude probíhat ve dvou etapách – provoz bude usměrněn v jednotlivých etapách vlevo a vpravo pro úpravu krajnice a zemního tělesa při pravém a při levém jízdním pruhu.

Do předčasného užívání se bude stavba předávat po provedení úprav na levé straně (případně pravé straně) a pro dokončovací práce – úpravy v okolí propustku. (Pořadí provádění prací při levém a pravém okraji je možné změnit.) Předpokládaná doba stavby je cca 6 týdnů.

4.2 Skrývka humózní vrstvy

Před zahájením stavby bude sejmuta ornice ze svahů v místě terénních úprav. Ornice uložená na dočasnou skládku po dobu výstavby bude použita pro zpětné ohumusování svahů. Předpokládaná tloušťka odstranění humózní vrstvy i jejího navrácení je 0,1 – 0,15 m.

4.3 Demolice

Bude provedena demontáž zábradlí, demolice říms, parapetních zídek a horní části křídel. Odbourání horního okraje klenby se provede až po vyplnění prostoru mezi novými troubami propustku a stávající klenbou betonem. Zpevněná část krajnic bude odfrézována (materiál bude zpětně použit jako zpevnění upravených krajnic).

Způsob bouracích prací je věcí zhotovitele. Pro bourací práce si zhotovitel zajistí vlastní technologický předpis, který bude odpovídat jeho možnostem.

Veškerý vybouraný materiál musí být odvezen na řízenou skládku

4.4 Zemní práce

4.4.1 Přístupová komunikace

Do prostoru staveniště je možný příjezd z obou stran silnice II/132.

4.4.2 Výkopy a pažení

Z výkopových prací budou provedeny výkopy nutné pro osazení nových trub včetně nezbytného prostoru pro podkladní vrstvy pod trouby.

Vytěžená zemina ze stavebních jam (vhodná nebo podmíněně vhodná, neznečištěná stavebními provozem) se částečně použije pro zpětný zásyp, zbytek se odveze na řízenou skládku. Pod mostem se nachází odpad různého druhu a nánosy, které pravděpodobně budou využitelné jen z menší části.

4.4.3 Výkopový materiál

Materiál vykopaný při odtěžování prostoru pod stávajícím mostem bude podle vhodnosti odvezen na meziskládku a bude použit pro úpravu svahů silničního násypu. Přebytek a nevhodný materiál bude odvezen na skládku.

Zpětně používaná zemina nesmí být znehodnocena stavebními provozem.

Odfrézovaný materiál ze zpevněného povrchu říms bude využit pro zpevnění krajnic.

4.4.4 Zásypy stavebních jam a zásypy za objekty – doplnění násypového tělesa

Doplnění svahů násypu bude dle vhodnosti provedeno z původních materiálů nebo z nakupovaných materiálů zeminou vhodnou dle ČSN 73 6133.

Zásypy budou provedeny a řádně zhutněny po vrstvách dle platných TKP.

4.5 Trubní propustek

4.5.1 Podkladní konstrukce

Pro osazení trub propustku do stávajícího mostního otvoru bude po odtěžení násosů v mostě vybetonováno dno podkladním betonem tloušťky cca 150 mm. Pro vlastní zatažení trub mohou být např. použity podélné dřevěné lyžiny (trámky). Trouby budou uloženy na betonové podkladky.

4.5.2 Konstrukce propustku

Nový propustek je navržen ze železobetonových přímých (bezpřírubových) trub DN 600. Krajiní trouby budou odříznuty do sklonu svahu – vlevo ve sklonu 1:2, vpravo 1:1,75. Průběžně se zatahováním trub do mostního otvoru bude každá trouba osazená na své místo vypodložena dvěma betonovými podkladky. Po osazení všech trub se provede obetonování spodní části trub. Poté se zabední čela mostu mezi klenbou a troubou propustku s prostupy pro zabetonování prostoru mezi klenbou a propustkem. Tento prostor bude vyplněn samozhutnitelným betonem nebo popílkocementovou suspenzí. Po vyplnění tohoto prostoru se odbourá v čelech mostu vrchol klenby pro vytvoření prostoru pro úpravu svahu silničního násypu.

4.5.3 Odvodnění

Dešťová voda bude tak jako ve stávajícím stavu odváděna podélným a příčným sklonem vozovky na terén. Zrušením říms, křídel a parapetních zídek bude k volnému odtoku na terén docházet i v místě stávajícího mostu.

4.5.4 Vozovka

Do vlastní vozovky se nezasahuje. Zpevnění nezpevněné části krajnic bude odfrézováno v tloušťce cca 100 – 150 mm tak, aby nová hrana vozovky plynule navazovala na obě předpolí. Odfrézovaný materiál bude využit pro úpravu nezpevněné části obou krajnic v délce cca 20 m.

4.5.5 Zemní těleso

Na čelech propustků bude zemní těleso upraveno – doplněno tak, aby navazovalo na tvar zemního tělesa – násypu – v předpolích. Levý svah je navržen ve sklonu 1:2, pravý ve sklonu 1:1,75. Ve stejném sklonu bude odříznuta i trouba propustku. Výška násypu vlevo je cca 2,0 m, násyp vpravo bude mít výšku cca 1,5 m.

Povrch upravovaného zemního tělesa bude opatřen humózní vrstvou sejmutou z násypu v začátku stavby a oset travním semenem.

4.5.6 Zábradlí, svodidla

Most bude nahrazen propustkem se šikmými čely. Sklon a výška svahu silničního tělesa jsou navrženy tak, aby nebylo nutné osadit svodidlo. Okraj komunikace bude opatřen vodícími sloupky s návazností na předpolí.

4.5.7 Úpravy v okolí propustku

Bude provedeno zpevnění svahů kolem ukončení trouby propustku – límec v šířce cca 1 m – a na nižší (výtokové) straně bude provedeno i zpevnění dna s ukončením příčným betonovým prahem. Zpevnění bude provedeno z lomového kamene tl. 200 mm do betonu tl. min. 150 mm.

Pracovní plochy dotčené stavbou budou uvedeny do původního stavu.

4.5.8 Dopravní značení

Ve stávajícím stavu jsou před mostem osazeny značky snižující zatížitelnost na 11 t, výhradní zatížitelnost na 49 t, a evidenční čísla mostu. Toto dopravní značení bude odstraněno.

5 VÝSTAVBA

5.1 Postup a technologie výstavby

Postupně bude provedeno:

- přípravné práce, převedení dopravy do pravého jízdního pruhu se střídavým provozem ří-

- zeným světelnou signalizací, zřízení zařízení staveniště,
- odfrézování horních vrstev zpevnění levé krajnice, demontáž zábradlí a odbourání levé římsy, odbourání levé poprsní zídky a levých křídel,
 - odstranění ornice z upravovaných svahů násypu, odtěžení prostoru pod mostem, podkladní beton pro osazení trouby propustku,
 - zatažení trub propustku do mostního otvoru, vypodložení trub betonovými podklady, obetonování spodní části trub – betonové lůžko,
 - zabednění čel mostu, výplň prostoru mezi novou troubou a klenbou samozhutnitelným betonem, odbourání vrcholu klenby v čelech,
 - úprava svahů násypu silničního tělesa na levé straně, zpevnění krajnice recyklátem vyzískaným z odfrézování krajnice, zpevnění levého čela propustku kamenem do betonu,
 - osazení vodících sloupků podél levé krajnice, převedení dopravy do levého jízdního pruhu se střídavým provozem řízeným světelnou signalizací,
 - úprava svahů násypu silničního tělesa na pravé straně, zpevnění krajnice recyklátem vyzískaným z odfrézování krajnice, zpevnění pravého čela propustku kamenem do betonu,
 - osazení vodících sloupků podél pravé krajnice,
 - převedení dopravy – zrušení dopravních opatření,
 - dokončovací práce a uvedení staveniště do původního stavu.

Je možné zaměnit pořadí uzavírky levé a pravé části silnice.

Upozornění:

Stavební práce budou probíhat v ochranném pásmu nadzemního vedení VN – osa propustku je od vedení VN vzdálena jen asi 3,5 m. Při všech pracích je třeba dodržet podmínky vlastníka sítě – EG.D – viz dokladová část.

5.2 Požadavky na měření

5.2.1 Vytyčení

Zhotovitel je povinen pro všechny zeměměřické práce postupovat v souladu s požadavky TKP kap. 1 odstavec 1.6.3, zejména provést před začátkem prací kontrolu hlavních bodů lokální sítě použité pro zadávací dokumentaci a provést zaměření skutečného stavu konstrukcí včetně porovnání tohoto měření se zadávací dokumentací.

Vytyčované body jsou vytyčeny v souřadnicovém systému S-JTSK v zobrazovací rovině dané průměrnou výškou bodů, tj. bez zavedení oprav ze zobrazení a z nadmořské výšky. Nadmořské výšky jsou uvedeny ve výškovém systému Balt po vyrovnání (Bpv).

5.2.2 Přesnost vytyčení

Mezní odchylky vytyčení vztažných přímků půdorysné osy nebo os jsou stanoveny dle ČSN 73 0420-1 a ČSN 73 0420-2 a příloha 4 TKP, kapitola 18.

<u>Přesnost vytyčení</u>	polohová odchylka	± 20 mm
	výšková odchylka	± 5 mm

<u>Výrobní tolerance</u>	polohová odchylka	výšková odchylka
- propustek	± 25 mm	± 25 mm

5.2.3 Přesnost provádění

Celá konstrukce bude provedena dle platných či doporučených norem ČSN:

ČSN 73 0202/1995	Geometrická přesnost ve výstavbě. Základní ustanovení.
ČSN 73 0205/1995	Geometrická přesnost ve výstavbě. Navrhování přesnosti.
ČSN EN 13670/2010	Provádění betonových konstrukcí
ČSN 73 0210-1/1992	Geometrická přesnost ve výstavbě. Podmínky provádění.

	Část 1: Přesnost osazení.
ČSN 73 0212-1/1996	Geometrická přesnost ve výstavbě. Kontrola přesnosti.
	Část 1: Základní ustanovení
ČSN 73 0212-3/1997	Geometrická přesnost ve výstavbě. Kontrola přesnosti.
	Část 3: Pozemní stavební objekty
ČSN 73 0212-4/1994	Geometrická přesnost ve výstavbě. Kontrola přesnosti.
	Část 4: Liniové stavební objekty
ČSN 73 0212-5/1994	Geometrická přesnost ve výstavbě. Kontrola přesnosti.
	Část 5: Kontrola přesnosti stavebních dílců
ČSN 73 0212-6/1993	Geometrická přesnost ve výstavbě. Kontrola přesnosti.
	Část 6: Statistická analýza a přejímka
ČSN 73 0212-7/1994	Geometrická přesnost ve výstavbě. Kontrola přesnosti.
	Část 7: Statistická regulace

5.3 Zkoušky a sledování

5.3.1 Geodetická sledování během výstavby

Budou prováděna požadovaná sledování dle TKP pro jednotlivé konstrukce a konstrukční vrstvy.

5.4 Požadavky na materiály

5.4.1 Betony

Beton jednotlivých konstrukčních částí dle ČSN EN 206 v platném znění:

podkladní beton, lůžko pod trouby	C12/15	X0
výplňový beton (samozhutnitelný)	C12/15	X0
podkladní beton pod dlažbu	C20/25n	XF3
beton prahy	C25/30n	XF3, XA1
spárování dlažby	MC24	XF4

6 PODKLADY

- Zaměření situace (ZK Brno, 1/2024)
- Kopie listu z KM a informace o parcelách (KÚ Horní Ves)
- Mostní list
- Hlavní prohlídka mostu (Ing. Jan Tomek, 7/2020)

- Zkoušky PAU (TPA ČR, s.r.o., 2/2024) **BEZPEČNOST PRÁCE**

Při realizaci opravy mostního objektu je nutné seznámení všech zúčastněných osob s bezpečnostními zákony, vyhláškami, nařízeními vlády a souvisejícími platnými normami v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

Veškeré práce na tomto objektu musí respektovat:

Nařízení vlády č. 362/2005 Sb. O bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky

Zákoník práce č. 262/2006 Sb.

Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích včetně příloh č. 1-5.

Zákon č. 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

Na stavbě musí být jmenován koordinátor BOZP dle Zákona č. 309/2006 Sb.

8 POŽÁRNÍ OCHRANA

Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů

§ 5, 6 - povinnosti právnických osob a podnikajících fyzických osob

§ 15 - dokumentace požární ochrany

§ 16 - školení a odborná příprava zaměstnanců o požární ochraně

Vyhláška MV č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti

§ 3, 9 - umístění hasících přístrojů, hasící přístroje

§ 11 - podmínky pro hašení požárů a pro záchranné práce

§ 30 - 40 dokumentace požární ochrany

Vyhláška MV č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování, nahřívání živců v tavných nádobách

§ 3 - podmínky pro zahájení svařování a po skončení svařování

9 ZÁVĚR

Projektant žádá, aby byl v případě změn proti zadávací dokumentaci, včas v předstihu informován. Realizační a dodavatelská dokumentace stavby je součástí prací zhotovitele stavby.

V Brně, květen 2024

Ing. Magda Zdražilová