

C
SO 201

DSP+PDPS

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM : JTSK
VÝŠKOVÝ SYSTÉM : Bpv

INVESTOR		Kraj Vysočina Žižkova 57 587 33 Jihlava			
VEDOUCÍ PROJEKTANT	Ing. Martin ŘEHULKA			 PROJEKČNÍ KANCELÁŘ PRIS spol. s r. o. OSOVÁ 20, 625 00 BRNO	
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. Tomáš NAVRÁTIL				
VYPRACOVAL	Ing. Tomáš NAVRÁTIL				
KONTROLOVAL	Ing. Bronislav ŠUSTR				
KRAJ: KRAJ VYSOČINA	OBJEDNATEL: KSÚS Vysočiny, p.o.	DATUM	5/2018		
NÁZEV AKCE: II/150 Havlíčkův Brod - Perknov, přestavba propustku na most v km 85,340		FORMÁT	A4		
		MĚŘÍTKO			
		ÚČEL	DSP+PDPS		
		ČÍS. ZAKÁZKY	18054		
NÁZEV OBJEKTU: SO 201 - Most		ARCHIVNÍ ČÍS.	C201_01_TEZ		
NÁZEV PŘÍLOHY: TECHNICKÁ ZPRÁVA		ČÍS. SOUPRAVY	PŘÍLOHA 1		

DOKUMENTACE
DSP + PDPS

II/150 Havlíčkův Brod - Perknov, přestavba propustku na most v km 85,340

SO 201 - Most

TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH:

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE MOSTU.....	4
2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	5
3	ZDŮVODNĚNÍ MOSTU A JEHO UMÍSTĚNÍ.....	6
3.1	Zdůvodnění rekonstrukce mostu	6
3.2	Charakter překážky a převáděné komunikace.....	6
3.2.1	Převáděná komunikace	6
3.2.2	Překážka	6
3.2.3	Dotčené inženýrské sítě a přeložky.....	6
3.2.4	Související objekty a stavby.....	7
3.3	Územní podmínky	7
3.3.1	Poloha staveniště	7
3.3.2	Stávající veřejné komunikace.....	7
3.3.3	Příjezdy a přístupy	7
3.3.4	Skladovací a pracovní plochy	8
3.3.5	Možnosti připojení na napájecí a odpadní vedení.....	8
3.4	Povrchové vody	8
3.4.1	Odvodnění staveniště	8
3.4.2	Povodně a ochranná díla.....	8
3.4.3	Překládky vodních toků	8
3.5	Geotechnické podmínky	8
3.6	Vybavení objektů stálým zařízením	8
3.7	Stavební stav stávajícího propustku	8
3.7.1	Konstrukční uspořádání stávajícího propustku.....	8
3.7.2	Stavebně technický stav stávajícího propustku	8
4	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ NOVÉHO MOSTU	9
4.1	Uvolnění staveniště.....	9
4.2	Skrývka ornice	9
4.3	Demolice	9
4.4	Zemní práce.....	9
4.4.1	Přístupová komunikace	9
4.4.2	Výkopy, zeleň	9
4.4.3	Výkopový materiál	9
4.4.4	Zásypy stavebních jam a zásypy za objekty	9
4.4.5	Přechodová oblast	10
4.5	Založení mostu	10
4.5.1	Výměna podloží.....	10
4.5.2	Podkladní betony	10
4.5.3	Základy	10
4.6	Spodní stavba	10
4.6.1	Opěry.....	10
4.6.2	Křídla	10
4.7	Nosná konstrukce	11
4.8	Příslušenství	11
4.8.1	Izolace	11

4.8.2	Úpravy za opěrami	11
4.8.3	Odvodnění mostu.....	11
4.8.4	Vozovka	12
4.8.5	Římsy	13
4.8.6	Mostní závěry	13
4.8.7	Ložiska	13
4.8.8	Zábradlí, svodidla	13
4.8.9	Převáděné inženýrské sítě (chráničky, nosiče IS).....	14
4.8.10	Stálé zařízení	14
4.8.11	Tabule s letopočtem	14
4.8.12	Úpravy pod mostem a okolí	14
4.8.13	Dopravní značení.....	15
5	VÝSTAVBA MOSTU	15
5.1	Postup a technologie výstavby mostu	15
5.2	Požadavky na měření	15
5.2.1	Vytyčení mostu	15
5.2.2	Přesnost vytyčení	15
5.2.3	Přesnost provádění	16
5.3	Zkoušky a sledování mostu	16
5.3.1	Geodetická sledování během výstavby.....	16
5.3.2	Zatěžovací zkouška.....	17
5.1	Požadavky na materiály	17
5.1.1	Betony	17
5.1.2	Betonářská výztuž	17
5.1.3	Protikoroze ochrana ocelových konstrukcí.....	18
6	PODKLADY	18
7	BEZPEČNOST PRÁCE	18
8	POŽÁRNÍ OCHRANA	18
9	ZÁVĚR	19

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE MOSTU

Stavba:	II/150 Havlíčkův Brod - Perknov, přestavba propustku na most v km 85,340
Staničení:	km 85,325
Objednatel dokumentace:	Krajská správa a údržba silnic Vysočiny Kosovská 1122/16 586 01 Jihlava
Zhotovitel dokumentace:	Projekční kancelář PRIS spol. s r.o. Osová 20 625 00 Brno vedoucí projektant - Ing. Martin Řehulka zodp. projektant - Ing. Tomáš Navrátil
Okres:	Havlíčkův Brod
Kraj:	Kraj Vysočina
Místo stavby:	V intravilánu na silnici II/150 v místě křížení Rozkošského potoka.
Bod křížení:	y= 668 972,768, x= 1 106 082,254
Úhel křížení:	kolmý, 90,0°
Souřadný systém:	S-JTSK, B.p.v.

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

dle ČSN 73 6200

Podle druhu převáděné komunikace	- pozemní komunikace
Podle překračované překážky	- most přes vodní tok
Podle počtu mostních polí	- o 1 poli
Podle počtu úrovní mostovek	- s mostovkou v jedné úrovni
Podle výškové polohy mostovky	- s horní mostovkou
Podle přesypávky	- nepřesypaný
Podle měnitelnosti základní polohy	- nepohyblivý
Podle plánované doby trvání	- trvalý
Podle průběhu trasy na mostě	- směrově v přímé - výškově klesá ve směru staničení ve sklonu 0,5 %
Podle úhlu křížení	- kolmý 90,0°
Podle materiálu	- železobetonový
Podle statické funkce hlavní nosné konstrukce	- rámový
Podle volné výšky na mostě	- s neomezenou volnou výškou
Podle uspořádání příčného řezu	- otevřeně uspořádaný
Délka přemostění	- 7,00 m
Délka mostu	- 17,00 m
Délka nosné konstrukce	- 9,00 m
Rozpětí pole	- 8,00 m
Šikmost mostu	- kolmý, 90,0°
Šířka vozovky	- 6,50 m
Volná šířka mostu	- 9,50 m
Šířka průchozího prostoru (nouzového nebo veřejného chodníku)	- 2,00 m (levostranný, veřejný)
Šířka mostu	- 10,10 m
Šířka nosné konstrukce	- 9,40 m
Výška mostu nad terénem	- 2,96 m (v bodě křížení)
Stavební výška mostu	- proměnná - 0,615 m ve středu rozpětí - 1,015 m u opěr
Konstrukční výška mostu	- proměnná - 0,475 m ve středu rozpětí - 0,875 m u opěr
Plocha nosné konstrukce mostu	- 9,00 x 9,40 = 84,60 m ²
Zatížitelnost mostu	- zatížení dle ČSN EN 1991-2 - skupina pozemních komunikací 1 - normální: 42 t - výhradní: 80 t - výjimečná: 180 t

3 ZDŮVODNĚNÍ MOSTU A JEHO UMÍSTĚNÍ

3.1 Zdůvodnění rekonstrukce mostu

Důvodem opravy je špatný technický stav propustku a neschopnost propustku převést 100 - letou vodu.

Stávající propustek vzhledem ke svému stavu a ostatním skutečnostem bude přestavěn na most, tak aby převedl stoletou vodu i s požadovanou normovou rezervou. Nové šířkové uspořádání na mostě umožní převedení cyklostezky po levé straně komunikace.

3.2 Charakter překážky a převáděné komunikace

3.2.1 Převáděná komunikace

Nad stávajícím propustkem je vedena silnice II. třídy II/150. Šířka zpevněné vozovky je cca 6,2 m. Propustek leží v přímé. Niveleta komunikace nad mostem mírně klesá ve směru staničení.

Délka úpravy komunikace v rámci SO 201 je navržena 57,0 m. Komunikace bude plynule napojena na stávající stav. Niveleta bude jen mírně upravena tak, aby bylo dosaženo minimálního podélného sklonu na mostě 0,5 %. Napojení vozovky bude provedeno v návaznosti na stavbu cyklostezky podle toho, která stavba proběhne dřív. Šířkové uspořádání komunikace na mostě odpovídá kategorii S7,5 v intravilánu s levostrannou cyklostezkou s průchozím prostorem 2,0 m. Celková šířka cyklostezky na mostě včetně bezpečnostních odstupů je 2,5 m. Most bude vybaven ocelovým zábradlím se svislou výplní. Volná šířka komunikace na mostě je 9,5 m. Příčný sklon vozovky na mostě je navržen střežovitý 2,5 %. Příčný sklon cyklostezky je navržen 2,0 % klesající směrem k vozovce.

Navržené šířkové uspořádání na mostě respektuje stávající šířkové uspořádání komunikace a související stavbu cyklostezky po levé straně komunikace.

Most bude po obou stranách vybaven dopravně bezpečnostním zábradlím se svislou výplní.

Přestavba propustku na most bude probíhat za vyloučeného provozu na silnici II/150. Objízdna trasa bude vedena po stávajících komunikacích.

Po mostě není vedena veřejná autobusová doprava.

Před a za mostem nejsou v současnosti navazující chodníky. Pěší doprava není v rámci DIO řešena.

3.2.2 Překážka

Stavba leží v intravilánu města Havlíčkův Brod v místní části Perknov v místě křížení silnice II/150 s Rozkošským potokem. Stavba řeší přestavbu stávajícího propustku na most v mírně posunutě poloze. Nový mostní otvor je oproti stávajícímu propustku výrazně zvětšen a převede stoletou vodu i s požadovanou normovou rezervou.

Koryto potoka pod mostem bude zpevněno kamennou rovinou s urovnaným a proštěrkovaným povrchem. Koryto potoka bude za mostem plynule napojeno na stávající stav. Břehy koryta za mostem budou zpevněny těžkým kamenným záhozem s vyklínováním a proštěrkovaným povrchem. Délka úpravy koryta je navržena 26,0 m. Potok bude dočasně zatrubněn a veden obtokem. Pro realizaci obtoku bude provedeno hrázkování z nepropustné zeminy.

Dle požadavků OŽP KÚ Kraje Vysočina byla na levém břehu po směru toku zřízena lavička šířky 0,5 m výšky 0,2 m nade dnem koryta, tak aby byla zajištěna prostupnost mostního objektu pro vydru říční.

3.2.3 Dotčené inženýrské sítě a přeložky

Stavba nevyžaduje přeložky vodních toků, inženýrských sítí ani technické infrastruktury.

Stavba se nachází v ochranném pásmu následujících inženýrských sítí:

- podzemní sdělovací vedení společnosti CETIN a.s.
- podzemní vedení vysokého napětí společnosti ČEZ Distribuce, a.s.
- podzemní splašková kanalizace společnosti Vodovody a kanalizace Havlíčkův Brod, a.s.
- podzemní vedení vodovodu společnosti Vodovody a kanalizace Havlíčkův Brod, a.s.

Sdělovací kabel a vedení VN vedou podél komunikace. Poloha vedení byla vytýčena a ověřena kopanými sondami. Sdělovací kabel se nachází cca 4,4 m od čela stávajícího propustku. Kabel VN se nachází cca 6,0 m od čela stávajícího propustku. Most je navržen tak, aby výkopové práce nezasahovali do nadloží inženýrských sítí nad korytem potoka. Z tohoto důvodu byla zkrácena úprava koryta potoka.

Další kabel VN kříží komunikaci za mostem cca v km 85,363 56 a dál vede podél pravé strany komunikace. Nad tímto kabelem bude provedena výměna obrusné vrstvy a sanace poruch na pravém okraji vozovky.

Splašková kanalizace DN500 křížuje komunikaci před mostem ve směru staničení cca v km 85,314 63. Nad kanalizací bude probíhat pouze výměna vozovkových vrstev.

Vodovod DN90 prochází podél komunikace po levé straně, před mostem komunikaci na kolmo kříží cca v km 85,303 45 a dále vede podél komunikace po levé straně a prochází pod korytem potoka. Nad vodovodem proběhne výměna vozovkových vrstev a úprava koryta potoka. Dle vyjádření správce vodovodu je nadloží vodovodu tloušťky cca 1,5 m. Výkopové práce v ochranném pásmu vodovodu budou prováděny pouze malou ruční mechanizací.

V rámci související stavby výstavby cyklostezky bude vlevo podél komunikace vybudována dešťová kanalizace. Vyústění kanalizace bude provedeno skrz dřík rámu v rámci SO 201 včetně 2 uličních vpustí.

V rámci výstavby cyklostezky bude dále vlevo podél komunikace vybudováno podzemní vedení veřejného osvětlení. Kabel veřejného osvětlení bude přes most převeden chráničkou v mostní římse.

3.2.4 Související objekty a stavby

SO 001 - Demolice

SO 101 - Úprava komunikace

SO 182 - Dopravně inženýrská opatření

3.3 Územní podmínky

Stavba se nachází na pozemcích v KÚ Havlíčkův Brod [636118].

Podrobnosti k dočasnému a trvalému záboru pozemků viz přílohu Záborový elaborát.

3.3.1 Poloha staveniště

Stavba leží v intravilánu města Havlíčkův Brod v místní části Perknov v místě křížení silnice II/150 s Rozkošským potokem. Stavba řeší přestavbu stávajícího propustku na most v mírně posunuté poloze.

3.3.2 Stávající veřejné komunikace

Prostorem staveniště prochází silnice II/150.

Přestavba propustku na most bude probíhat za vyloučeného provozu na silnici II/150. Objízdna trasa bude vedena po stávajících komunikacích. Před a za mostem nejsou v současnosti navazující chodníky. Pěší doprava není v rámci DIO řešena. Podrobně viz objekt 182.

3.3.3 Příjezdy a přístupy

Přístup na stavbu je možný z obou stran mostu po silnici II/150. Stavební mechanizmy budou parkovány v prostoru stavby na uzavřené části stávající komunikace v prostoru vymezeném dočasným záбором.

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

Staveniště bude odvodněno do potoka. Potok bude dočasně zatrubněn a veden obtokem. Pro realizaci obtoku bude provedeno hrázkování z nepropustné zeminy. Založení mostu bude realizováno v těsněných jímkách z ocelových štětovic. Ze stavební jámy bude čerpána voda. Předpoklad cca 2000 l/min.

Stavba bude zabezpečena tak, aby nedošlo ke znečištění podzemních a povrchových vod závadnými látkami (ropné látky, nátěrové hmoty apod.). Stroje budou vybaveny ekologickými náplněmi a v korytě nebudou skladovány žádné látky ohrožující čistotu vody.

Při provádění prací je nutno zabránit padání materiálu do toku. Materiál, který by se eventuálně dostal do koryta, bude neprodleně odstraněn.

3.4.2 Povodně a ochranná díla

V případě povodně budou z prostoru staveniště odstraněny volné stavební prvky a materiál.

Zhotovitel musí mít před zahájením stavby zpracován havarijný a povodňový plán.

3.4.3 Překládky vodních toků

Stavba nevyžaduje překládku vodního toku.

3.5 Geotechnické podmínky

Dle závěru inženýrsko-geologického průzkumu dokumentace DÚR bylo navrženo plošné založení ve vrstvě kvartérních písků. Dále je beton základů navržen na slabou uhličitánovou agresivitu podzemní vody. Výkopy pro založení mostu budou prováděny těsněnou paženou jámou s odčerpáváním vody.

3.6 Vybavení objektů stálým zařízením

Objekt nebude vybaven stálým zařízením.

3.7 Stavební stav stávajícího propustku

3.7.1 Konstrukční uspořádání stávajícího propustku

Propustek má světlost 1,8 m, výšku 1,5 m a délku 11,0 m. Tvoří jej opěry z kamene a železobetonová stropní deska. Na vtokové straně je betonové čelo a křídla. Na výtoku je čelo kamenné. Přesypání propustku je cca 1,4 m. Propustek je šikmý (šikmost cca 82,0°). Objekt není vybaven bezpečnostním zařízením. Šířka zpevněné vozovky je cca 6,2 m. Navazující chodník u vozovky není.

3.7.2 Stavebně technický stav stávajícího propustku

Stávající propustek je ve špatném technickém stavu. V betonové desce je lokálně odhalená korodující nosná výztuž, na opěrách je vyplavené spárování, lokálně vypadlé kameny a rozpadlé

zdivo v délce cca 2 m do hloubky až 60 cm na celou výšku opěry. Dále chybí jakékoliv bezpečnostní zařízení. Stávající propustek není schopen převést 100 - letou vodu.

4 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ NOVÉHO MOSTU

4.1 Uvolnění staveniště

Přestavba propustku na most bude probíhat za vyloučeného provozu na silnici II/150. Objízdna trasa bude vedena po stávajících komunikacích. Podrobně viz objekt 182.

4.2 Skrývka ornice

Pro výstavbu nového mostního objektu se kulturní vrstva zeminy sejme v prostoru úpravy svahů podél komunikace a prostoru úprav pod a kolem mostu v tloušťce 0,15 m a uloží se na dočasné skládce.

4.3 Demolice

Bude odfrézována vozovka v délce úpravy. Potok bude dočasně zatrubněn a veden obtokem. Pro realizaci obtoku bude provedeno hrázkování z nepropustné zeminy. Bude kompletně odstraněna konstrukce stávajícího propustku, včetně základů. Podrobnosti viz objekt 001.

4.4 Zemní práce

4.4.1 Přístupová komunikace

Přístup na stavbu je možný z obou stran mostu po silnici II/150.

4.4.2 Výkopy, zeleň

Budou provedeny výkopy pro demolici stávajícího propustku a založení nového mostu. Výkopy pro založení mostu budou prováděny těsněnou paženou jámou s odčerpáváním vody v rámci SO 201. Horní část výkopů bude prováděna otevřenou svahovanou jámou se sklony svahů maximálně 1:1 v rámci SO 001. Svahy výkopů je třeba odtěžovat postupně tak, aby byla zajištěna jejich stabilita.

Koryto potoka pod mostem bude zpevněno kamennou rovinaninou s urovnaným a proštěrkovaným povrchem. Koryto potoka bude za mostem plynule napojeno na stávající stav. Břehy koryta za mostem budou zpevněny těžkým kamenným záhozem s vyklínováním a proštěrkovaným povrchem. Délka úpravy koryta je navržena 26,0 m. Dle požadavků OŽP KÚ Kraje Vysočina byla na levém břehu po směru toku zřízena lavička šířky 0,5 m výšky 0,2 m nade dnem koryta, tak aby byla zajištěna prostupnost mostního objektu pro vydrů říční.

Dle vyjádření správce vodovodu je nadloží vodovodu tloušťky cca 1,5 m. Výkopové práce v ochranném pásmu vodovodu budou prováděny pouze malou ruční mechanizací.

Po dokončení prací budou okolní nebezpečné plochy mostu ohumusovány v tloušťce 0,15 m a zatravněny.

Ostatní plochy zasažené stavbou budou uvedeny do původního stavu.

4.4.3 Výkopový materiál

Část vykopaného materiálu bude podle vhodnosti odvezena na meziskládku a bude použita pro zpětný zásyp výkopů. Zpětně používaná zemina nesmí být znehodnocena staveništním provozem. Nepotřebná zemina bude odvezena na skládku.

4.4.4 Zásypy stavebních jam a zásypy za objekty

Zpětné zásypy (mimo přechodovou oblast) budou dle vhodnosti provedeny z původního

materiálu nebo z nakupovaných materiálů. Zásypy budou provedeny a řádně zhutněny po vrstvách dle platných TKP.

4.4.5 Přechodová oblast

Pro zemní práce v oblasti opěr v přechodové oblasti platí TKP, kap. 4. čl. 4.3.10. Přechodová oblast bude provedena pod těsnicí vrstvou z hubeného betonu, nad těsnicí vrstvou z mezerovitého betonu.

4.5 Založení mostu

Dle závěru inženýrsko-geologického průzkumu dokumentace DÚR bylo navrženo plošné založení ve vrstvě kvartérních písků. Dále je beton základů navržen na slabou uhličitánovou agresivitu podzemní vody. Výkopy pro založení mostu budou prováděny těsněnou paženou jámou s odčerpáváním vody.

4.5.1 Výměna podloží

Pod základem bude provedena výměna podloží z hutněné štěrkodrti frakce 0/63 tloušťky 500 mm.

4.5.2 Podkladní betony

Podkladní beton **C 12/15n - X0** bude proveden pod základy opěr mostu. Tloušťka podkladního betonu je navržena 150 mm a bude realizován v celé ploše dna pažené jámy. Horní povrch podkladního betonu je vodorovný. Úroveň horní plochy podkladního betonu je 405,65 m. n. m.

4.5.3 Základy

Základy rámu jsou navrženy jako železobetonové pasy z betonu **C 25/30 - XA1, XC2**, vyztužené betonářskou výztuží z oceli **B 500B**. Šířka základů je 3,0 m, výška 1,0 m a délka 9,9 m. Spodní i horní plocha základů je vodorovná. Horní povrch základů je spádován směrem od opěry.

Všechny hrany budou zkoseny 20/20 mm, pokud není v dokumentaci uvedeno jinak.

Minimální a nominální krytí výztuže je uvedeno v grafické příloze. Výztuž bude v základech stabilizována vázacím drátem.

4.6 Spodní stavba

4.6.1 Opěry

Stěny rámu jsou navrženy tloušťky 1,0 m, šířky 9,4 m a jsou vetknuty do základů. Stěny rámu jsou navrženy z betonu **C 30/37 - XF2, XD1, XC3**, vyztužené betonářskou výztuží z oceli **B 500B**.

Na obou stěnách rámu budou při okrajích osazeny nivelační značky pro sledování případných pohybů mostu v době výstavby a po výstavbě.

Skrz obě opěry bude vyústěna dešťová kanalizace nově budované navazující cyklostezky. Vyústění kanalizace je součástí SO 201. Vyústění kanalizace bude provedeno zabetonovanou betonovou troubou v opěře 1 DN300, v opěře 2 DN400. Trouby budou ve sklonu 3,0 %. Nadmořská výška dna obou trub na výtoku bude 408,30 m. n. m.

Pohledová plocha rámových opěr bude provedena bez dalších úprav, tj. pohledový beton. Všechny hrany budou zkoseny 20/20 mm, pokud není v dokumentaci uvedeno jinak. Minimální a nominální krytí výztuže je uvedeno v grafické příloze. Výztuž bude stabilizována vázacím drátem.

4.6.2 Křídla

Mostní zavěšená křídla, která jsou vetknuta do stěn rámu, jsou navržena z betonu **C 30/37 - XF2, XD1, XC3** a vyztužena betonářskou výztuží z oceli **B 500B**. Tloušťka křídel je 500 mm.

Křídla budou budována spolu s konstrukcí rámu. Pohledová plocha křídel bude provedena bez dalších úprav, tj. pohledový beton.

Skrz křídla na výtoku bude prostupem vyvedena rubová drenáž za opěrami. Všechny hrany budou zkoseny 20/20 mm, pokud není v dokumentaci uvedeno jinak. Minimální a nominální krytí výztuže je uvedeno v grafické příloze. Výztuž bude stabilizována vazacím drátem.

4.7 Nosná konstrukce

Nosná konstrukce je navržena jako ŽB monolitická rámová z betonu **C 30/37 - XF2, XD1, XC3**, vyztužená betonářskou výztuží z oceli **B 500B**, minimální a jmenovité krytí je uvedeno v grafické příloze.

Světlost otvoru je 7,0 m, šířka nosné konstrukce 9,40 m. Horní deska je proměnné tloušťky 0,475 m v ose mostu ve středu rozpětí s náběhy výšky 0,4 m délky 2,0 m. V příčném směru je deska ve střešovitém spádu 2,5% směrem k úžlabí, pod chodníkovou římsou s protispádem 2,0 % směrem k úžlabí a pod pravostrannou římsou se spádem 6,0 % směrem k úžlabí. Dolní povrch je v příčném směru vodorovný. V podélném směru má deska konstantní spád 0,5 % ve směru staničení.

Horní povrch rubu nosné konstrukce bude zkosen 100x100 mm. Na obou vnějších okrajích bude na spodní ploše stropu proveden okapní ozub vložení lišty 15x30 mm do bednění.

Není-li na výkrese uvedeno jinak, provede se zkosení hran 20x20 mm.

V úžlabí NK bude provedeno drenážní žebro z plastbetonu šířky 0,150 m. Ve středu rozpětí v úžlabích budou v nosné konstrukci osazeny trubičky odvodnění izolace.

4.8 Příslušenství

4.8.1 Izolace

Zasypané plochy základů se opatří izolačními nátěry 1xNp + 2xNa a ochrannou geotextilií.

Rub opěr bude izolován pásy izolace NAIP na penetrační nátěr a ochrannou geotextilií. Tato izolace se přetáhne i na horní povrch základu. Izolace bude rovněž přetažena 0,5 m na rub křídel. Ostatní plochy opěr a křídel na kontaktu se zeminou se opatří izolačními nátěry 1xNp + 2xNa a ochrannou geotextilií. Izolační nátěry se provedou do hloubky 0,2 m pod úroveň upraveného terénu.

Deska nosné konstrukce bude na horním povrchu izolována natavovanými izolačními pásy NAIP na pečetící vrstvu.

Ochranu izolace pod římsami tvoří dle VL 4 celoplošně přilepený asfaltový pás s hliníkovou vložkou. Ve vozovce je izolace chráněna vrstvou z litého asfaltu.

4.8.2 Úpravy za opěrami

Za rubem opěr bude zřízena přechodová oblast. Pod těsnicí vrstvou z hubeného betonu, nad těsnicí vrstvou z mezerovitého betonu. Za rubem opěr bude zřízena drenáž z drenážní trubky PVC DN 150 mm kruhové pevnosti SN8. Minimální sklon drenáže je 3,0 %. Drenáž bude vyvedena skrz křídla a vyústěna zabetonovanou kameninovou trůbkou ve zpevnění podél křídel na povodní straně mostu. Výústní objekt bude proveden dle VL4.

4.8.3 Odvodnění mostu

Odvodnění mostu je na levé straně komunikace řešeno uličními vpustmi nově budované dešťové kanalizace (v rámci stavby cyklostezky). Kanalizace bude vyústěna v rámci SO 201 přes dířky rámu do koryta potoka. V rámci SO 201 budou vybudovány i 2 uliční vpusti.

Odvodnění mostu na pravé straně komunikace je řešeno skluzy (před a za mostem) z betonových kaskádových žlabovek zaústěnými do vsakovacích jámek.

Na mostě je odvodnění zabezpečeno podél obrubníků střešovitým příčným spádem vozovky a podélným spádem mostu. Voda je svedena k obrubě a odtud svedena do uličních vpustí resp. skluzů. Odvodnění v předpolích mostu zůstává beze změn podélným a příčným spádem

vozovky na terén. V úžlabí NK bude provedeno drenážní žebro z plastbetonu šířky 0,150 m. Ve středu rozpětí mostu v úžlabích budou v nosné konstrukci osazeny trubičky odvodnění izolace.

4.8.4 Vozovka

V rámci SO 201 bude provedena výměna vozovky v rozsahu 57,0 m. Na délku 20,0 m před a za mostem bude provedena kompletní výměna vozovkového souvrství. Obrusná vrstva vozovky před a za mostem bude provedena v celku (bez pracovních spár) v rámci SO 101. Obrusná vrstva na nosné konstrukci mostu bude provedena v rámci SO 201.

Vozovka bude plynule napojena na stávající stav. Napojení vozovky bude provedeno se zazubením a s odstupněním vrstev v podélném směru po cca 0,5 m (min. 0,3 m), u případné výměny podloží 2,0 m, v příčném směru min. 0,1 m. Niveleta bude jen mírně upravena tak, aby bylo dosaženo minimálního podélného sklonu na mostě 0,5 %. Napojení vozovky bude provedeno v návaznosti na stavbu cyklostezky podle toho, která stavba proběhne dřív. Šířkové uspořádání komunikace na mostě odpovídá kategorii S7,5 v intravilánu s levostrannou cyklostezkou. Příčný sklon na mostě je navržen střeovitý 2,5 %.

Asfaltové směsi a hotové vrstvy musí splňovat vlastnosti a parametry, uvedené v ČSN 73 6221. Postup prací musí být v souladu s TKP. Mezi všemi vrstvami živichých směsí se předepisuje provedení spojovacích postřiků z modifikované kationtaktivní emulze. Zbytkové množství pojiva stanovuje ZTKP v závislosti na velikosti zrna použitého kameniva (min 0,18 až max 0,3 kg/m²). Mezi všemi asfaltovými vrstvami musí být dosaženo dostatečné spojení, které je možné prokázat zkouškou stříhem dle TP 109, změna 1. Pracovní spáry mezi asfaltovými vrstvami, betonovými a ocelovými konstrukcemi mostu budou utěsněny páskou nebo zálivkou z modifikované zálivkové hmoty.

Skladba vozovky na mostě je navržena dle ČSN 73 6242 pro třídu dopravního zatížení III. Skladba vozovky v předpolích mostu je navržena dle TP 170 pro třídu dopravního zatížení III a podloží typu PIIL.

Skladba vozovky na mostě je navržena:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy modif.	ACO 11+	tl. 40 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik asfaltovou modif. emulzí	PS	0,35 kg/m ²	ČSN 79 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvy modif.	ACL 16 +	tl. 60 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik asfaltovou modif. emulzí	PS	0,35 kg/m ²	ČSN 79 6129
Litý asfalt (ochrana izolace)	MA 11 IV	tl. 35 mm	ČSN EN 13108-1
Izolace z asfaltových natavovaných pásů	NAIP	tl. 5 mm	
Pečetící epoxidová vrstva			

CELKEM tl.140 mm

Skladba vozovky v předpolích mostu je navržena:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy modif.	ACO 11+	tl. 40 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik asfaltovou modif. emulzí	PS	0,35 kg/m ²	ČSN 79 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvy modif.	ACL 16 +	tl. 60 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik asfaltovou modif. emulzí	PS	0,35 kg/m ²	ČSN 79 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 22 +	tl. 90 mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřik z emulze	PI	0,80 kg/m ²	ČSN 79 6129
Štěrkodrt'	ŠD _A	tl.200 mm	ČSN 79 6126
Štěrkodrt'	ŠD _A	tl.150 mm	ČSN 79 6126

CELKEM tl.540 mm

Požadovaný minimální modul přetvárnosti na zemní pláni je 45 MPa. Poměr modulů přetvárnosti Edef,2/Edef,1<2,5.

Pro obrusnou a ložní vrstvu bude použit modifikovaný asfalt.

Podél obrub říms bude provedeno těsnění spáry mezi vozovkou a římsou dle VL4.

Ve vozovce budou osazeny 2 uliční vpusti.

Podél vozovky v úseku kompletní výměny vozovkového souvrství bude zřízena nezpevněná krajnice ze štěrkodrti tloušťky 0,1 m a šířky 0,75 m ve sklonu 8,0 % od okraje vozovky a 0,03 m pod úrovní okraje vozovky.

4.8.5 Římsy

Po obou stranách mostu jsou navrženy celomonolitické římsy, levá šířky 2,8 m a pravá šířky 0,8 m, s výškou líce římsového nosu 600 mm. Výška obrubníku je navržena 150 mm. Přesah říms přes okraj nosné konstrukce, resp. křídel je 350 mm. V podélném směru je sklon říms ve spádu mostu, v příčném směru 2,0 % směrem k vozovce u levé římsy a 4,0 % u pravé římsy. Líc obrubníku je skloněn 5:1. Zkosení hran 20/20 mm pokud není na výkrese uvedeno jinak.

Beton říms je **C 30/37 - XF4, XD3, XC3** s příměsí komponent na bázi mikrosiliky. Pro beton je nutná schválená receptura včetně aditiv. Výztuž říms je z betonářské výztuže z oceli **B 500B**.

Kotvení říms do nosné konstrukce je provedeno pomocí ocelových kotev do betonu. Vzdálenost kotev u levé římsy 2,0 m u pravé římsy 1,0 m.

Po délce je římsa rozdělena dilatačními a pracovními spárami do celků o maximální délce 6,0 m. V místě spár bude přerušena výztuž. Spáry budou těsněny tmelem.

V levé římsě je umístěna chránička pro kabel veřejného osvětlení budovaného v rámci stavby cyklostezky + dvě rezervní chráničky.

Svislá část obruby říms a horní povrch po příčnou striáž bude opatřen systémem povrchové ochrany S4, horní povrch říms příčnou striáží a systémem povrchové ochrany S2. Postup provádění nátěrů musí být v souladu s TKP kap. 31.

Do říms bude kotveno ocelové zábradlí demontovatelným způsobem (to je s patními deskami na spodní straně sloupků), a to pomocí ocelových kotev.

Spára mezi obrubníkem a vozovkou bude v celé délce těsněná modifikovanou asfaltovou zálivkou s předtěsněním.

Na levé straně pod římsou budou provedeny betonové bloky z betonu **C25/30 - XF3** hloubky 0,8 m, které budou trny zakotveny do rubu křídel.

Na levé straně mostu se před a za mostem napojuje nově budovaná cyklostezka. V případě, že bude stavba mostu probíhat před zahájením stavby cyklostezky, budou před a za mostem zřízeny přechodové klíny do nezámrazné hloubky ze zámkové dlažby do betonového lože délky 2,0 m.

Na pravé straně budou zřízeny přechodové klíny do nezámrazné hloubky z lomového kamene do betonového lože délky 5,0 m.

4.8.6 Mostní závěry

Na mostě nejsou osazeny mostní závěry.

Nad rozhraním rubu rámové konstrukce a násypového tělesa komunikace bude v krytu vozovky proříznuta spára šířky 20 mm, hloubky 40 mm a vyplněna asfaltovou zálivkou typu EMZ.

4.8.7 Ložiska

Nejsou.

4.8.8 Zábradlí, svodidla

Na obou stranách mostu bude osazeno ocelové bezpečnostní zábradlí z otevřených profilů se svislou výplní vlevo výšky 1,3 m a vpravo výšky 1,1 m. Barevný odstín zábradlí dle požadavku investora.

4.8.9 Převáděné inženýrské sítě (chráničky, nosiče IS)

V levé římse je umístěna chránička pro kabel veřejného osvětlení budovaného v rámci stavby cyklostezky.

V rámci související stavby výstavby cyklostezky bude vlevo podél komunikace vybudována dešťová kanalizace. Vyústění kanalizace bude provedeno skrz dřík rámu v rámci SO 201 včetně 2 uličních vpustí. Vyústění kanalizace bude provedeno zabetonovanou betonovou troubou v opěře 1 DN300, v opěře 2 DN400. Trouby budou ve sklonu 3,0 %. Nadmořská výška dna obou trub na výtoku bude 408,30 m. n. m. Délka vyústění v rámci SO 201 je před i za mostem uvažována 7,5 m. Napojení uličních vpustí bude realizováno pomocí PVC připojovacího potrubí DN200.

4.8.10 Stálé zařízení

Na mostě nebudou osazena stálá zařízení.

4.8.11 Tabule s letopočtem

Letopočet dokončení opravy se vyznačí vlysem do betonu na líci křídla v počtu 1 ks.

4.8.12 Úpravy pod mostem a okolí

Na levé straně mostu se před a za mostem napojuje nově budovaná cyklostezka. V případě, že bude stavba mostu probíhat před zahájením stavby cyklostezky, budou před a za mostem zřízeny přechodové klíny do nezámrazné hloubky ze zámkové dlažby tloušťky 60 mm do betonového lože z betonu **C 20/25n - XF3** délky 2,0 m.

Na pravé straně budou zřízeny přechodové klíny do nezámrazné hloubky z lomového kamene tloušťky 200 mm mm se spárovací maltou XF4 do betonového lože z betonu **C 20/25n - XF3** délky 5,0 m.

Na pravé straně budou před a za mostem zřízeny skluzy z betonových kaskádových žlabovek do betonového lože tloušťky 100 mm z betonu **C 20/25n - XF3**, šířka skluzů minimálně 0,3 m před mostem a 0,6 m za mostem zaústěné do vsakovacích jímek rozměrů 1,0/1,0/1,0 m vyplněných štěrkodrtí lemovaných betonovými obrubníky šířky 0,05 m do betonového lože z betonu **C 20/25n - XF3**.

Koryto potoka pod mostem bude zpevněno kamennou rovinou s urovnaným a proštěrkovaným povrchem tloušťky 500 mm. Na začátku a konci zpevnění bude na celou šířku bermy zřízen příčný betonový práh z betonu **C 25/30 - XF3** šířky 0,5 m, hloubky 1,0 m. Kyneta koryta je navržena lichoběžníková s prolomeným dnem se sklony svahů 1:1. Šířka ve dně je navržena 2,25 m, hloubka 0,4 m. Koryto potoka bude za mostem plynule napojeno na stávající stav. Břehy koryta za mostem budou zpevněny těžkým kamenným záhozem (min. 200 kg) s vyklínováním a proštěrkovaným povrchem. Délka úpravy koryta je navržena 26,0 m.

Dle požadavků OŽP KÚ Kraje Vysočina byla na levém břehu po směru toku zřízena lavička šířky 0,5 m výšky 0,2 m nade dnem koryta, tak aby byla zajištěna prostupnost mostního objektu pro vydru říční.

Na obou stranách mostu bude vpravo po směru jízdy zřízeno obslužné schodiště z betonových prefabrikovaných stupňů šířky 0,75 m z betonu **C 30/37 - XF4** do betonového lože z betonu **C 20/25n - XF3**.

V obrysu mostu bude provedeno zpevnění podél křídel z dlažby z lomového kamene tloušťky 200 mm se spárovací maltou XF4 do betonového lože tloušťky 150 mm z betonu **C 20/25n - XF3**.

Zpevněné plochy za římsami a podél křídel budou lemovány betonovými obrubníky do betonového lože z betonu **C 20/25n - XF3**. Podél vozovky tloušťky 150 mm, při terénu tloušťky 100 mm.

V místě vyústění rubové drenáže bude zřízen výústní objekt dle VL4. Vyústění bude provedeno zabetonovanou kameninovou trubkou ve zpevnění podél křídel na povodní straně mostu.

Ostatní plochy v blízkosti mostu budou ohumšovány a zatravněny s výjimkou ostatních ploch, které budou pouze urovnané. Pracovní plochy dotčené stavbou budou uvedeny do původního stavu.

4.8.13 Dopravní značení

Před a za mostem bude osazena cedule s názvem vodního toku a evidenční číslo mostu.

V opravovaném úseku bude obnoveno vodorovné dopravní značení. Vodící čára V4 šířky 0,25 m podél obou okrajů vozovky. Značení bude provedeno nejprve barvou a poté profilovaným plastem. Značení bude provedeno v rámci SO 101.

5 VÝSTAVBA MOSTU

5.1 Postup a technologie výstavby mostu

Přestavba propustku na most bude probíhat za vyloučeného provozu na silnici II/150. Objízdna trasa bude vedena po stávajících komunikacích. Podrobně viz objekt 182.

Po mostě není vedena veřejná autobusová doprava.

Doba výstavby je uvažována cca 4 měsíce.

Postupně bude provedeno:

- přípravné práce, zřízení DIO, zřízení zařízení staveniště, vytyčení staveniště, vytyčení sítí,
- odstranění vozovkových vrstev v upravovaném úseku komunikace,
- demolice stávajícího propustku,
- výkopy pro založení nového mostu,
- provedení základů mostu (bednění armování a betonáž),
- provedení dříků rámu (bednění armování a betonáž),
- provedení rámové příčle (bednění armování a betonáž),
- izolace spodní stavby, zásyp přechodových oblastí,
- izolace nosné konstrukce,
- provedení mostních říms (bednění armování a betonáž),
- provedení konstrukčních vrstev vozovky,
- osazení mostního zábradlí
- ukončení dopravních omezení,
- úprava koryta potoka, úpravy pod mostem a v okolí mostu (průběžně),
- dokončovací práce a uvedení staveniště do původního stavu.

5.2 Požadavky na měření

5.2.1 Vytyčení mostu

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 přímek půdorysné osnovy nebo os jsou stanoveny dle ČSN 73 0420-1 a ČSN 73 0420-2 a příloha 4 TKP, kapitola 18.

Mezní odchylky vytyčení vztažných přímek půdorysné osnovy nebo os jsou stanoveny dle ČSN 73 0420-1 a ČSN 73 0420-2.

- | | | |
|----|---|--------|
| a) | vzájemné vzdálenosti d ve dvou směrech: | |
| | výkop základů | ±50 mm |
| | bednění | ± 8 mm |

b)	rovnoběžnosti:	±15 mgon
c)	sevřeného úhlu:	±30 mgon
d)	přímosti:	
	výkop základů	±25 mm
	bednění	± 8 mm
e)	vytyčení výškové úrovně základů:	± 5 mm
f)	vytyčení vodorovné roviny:	
	výkop základů	±25 mm
	betonáž základů	± 5 mm
	betonáž konstrukcí	± 3 mm
g)	vytyčení konstrukčních výšek h při vytyčování: ...	± 4 mm
h)	vytyčení svislice:	± 4 mm

Během stavby je nutno provádět běžná měření a zkoušky předepsané použitou technologií.

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

<u>Výrobní tolerance</u>	polohová odchylka	výšková odchylka
- piloty	± 60 mm	± 30 mm
- spodní stavba	± 20 mm	± 10 mm
- nosná konstrukce	± 20 mm	± 10 mm
- římsy, svodidla, zábradlí	± 5 mm	± 5 mm
Rovinatost povrchu:	5 mm / 2 m lať	

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 mostu

5.3.1 Geodetická sledování během výstavby

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

5.3.2 Zatěžovací zkouška

Projektant nepožaduje provedení statické zatěžovací zkoušky dle ČSN 73 6209.

5.1 Požadavky na materiály

5.1.1 Betony

Beton jednotlivých konstrukčních částí: beton typový dle ČSN EN 206:

ŽB ZÁKLADY	C25/30	XA1, XC2
ŽB RÁM	C30/37	XF2, XD1, XC3
ŽB ŘÍMSY	C30/37	XF4, XD3, XC3
PODKLADNÍ BETONY	C12/15n	X0
BETONOVÉ LOŽE ZPEVNĚNÍ	C20/25n	XF3
BETONOVÉ BLOKY POD ŘÍMSAMI	C25/30	XF3
BETONOVÉ PRAHY	C25/30	XF3
SCHODIŠŤOVÉ STUPNĚ	C30/37	XF4

POVRCHOVÁ ÚPRAVA BETONOVÝCH KONSTRUKCÍ

Minimální požadavky na kvalitu povrchů:

Aa - všechny neviditelné plochy

Cd - všechny viditelné plochy

A	Nehoblovaná prkna na sraz.
a	S povrchovými drobnými vadami, které jsou po odbednění odstraněny – drobné odštěpky a přetoky, které nezeslabují krycí vrstvu betonu. Větší prohlubně jsou na náklady zhotovitele reprofilovány speciálními sanačními maltami. Drobné barevné odchylky nejsou na závadu.
C	Překližka nebo ocelové bednění.
d	Pohledový beton bez dále definovaných povrchových vad. Povrch po odbednění již nevyžaduje žádnou další úpravu. Připouští se sražení hran, žebírek (ze spár mezi prkny) a zatmelených míst prostupů rádlovacích tyčí přebroušením vysokootáčkovou bruskou se vzduchem chlazeným diamantovým kotoučem, na náklady zhotovitele. Povrchy musí být souosé, jednotné, uzavřené, rovné a bez větších pórů; max. hloubka pórů může být 5mm a průměr 10 mm. Povrchy musí mít jednotné barevné tónování všech pohledových ploch.

5.1.2 Betonářská výztuž

Ve všech částech konstrukce mostu bude použita betonářská výztuž z oceli **B 500B**. Stykování výztuže bude prováděno přesahem dle ČSN EN 1992-1-1. Krycí vrstva betonu u jednotlivých povrchů musí odpovídat hodnotě příslušné danému stupni agresivity prostředí dle ČSN EN 1992-1-1.

Pro jednotlivé konstrukční části mostu je navrženo následující krytí betonářské výztuže:

Základy:	Minimální krytí	50 mm
	Nominální krytí	60mm
Rám, křídla, římsy:	Minimální krytí	45 mm
	Nominální krytí	55 mm

Nejmenší vnitřní průměry zakřivení dr vložek žebříkové výztuže:

Průměr vložky	dr
$D \leq 16 \text{ mm}$	4D
$D > 16 \text{ mm}$	7D

5.1.3 Protikoroze ochrana ocelových konstrukcí

Drobné ocelové konstrukce, zábradlí:

Protikoroze ochrana ocelových součástí mostu musí respektovat TKP 19 B.

6 PODKLADY

- Prohlídka mostu (Projekční kancelář PRIS spol. s r.o.)
- Dokumentace DÚR „II/150 H. Brod - Perknov most v km 85.520“ (10/2015, Pontex s.r.o.)
- Dokumentace DÚR „Cyklostezka podél komunikace ul. Ledečská - Perknov, Havlíčkův Brod.
- Vytyčení a kopané sondy pro sdělovací vedení a vedení vysokého napětí (4/2018, TEMOTELEKOMUNIKACE a.s.)
- Vyjádření správců sítí a dotčených orgánů státní správy

7 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 v platném znění
- Zákoník práce č. 262/2006 Sb. v platném znění
- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích včetně příloh č. 1-5. v platném znění
- Zákon č. 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v platném znění

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

8 POŽÁRNÍ OCHRANA

- Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně v platném znění
 - § 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 v platném znění
 - § 3, 9 - umístění hasicích přístrojů, hasicí 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, v platném znění
 - § 3 – podmínky pro zahájení svařování a po skončení svařování

9 ZÁVĚR

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

Brno, 5/2018

Ing. Tomáš Navrátil