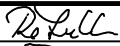


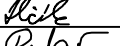
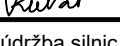


# D SO201

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM : 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. Bronislav ŠUSTR				
VYPRACOVAL	Ing. Jakub ILČÍK				
KONTROLOVAL	Ing. Jiří ŠRUBAŘ				
KRAJ	Vysočina	INVESTOR	Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, p.o.	DATUM	02/2025
NÁZEV AKCE  III/40622 Černíč, most ev.č. 40622-1 SO 201 Most ev.č. 40622-1				FORMÁT	A4
				MĚŘÍTKO	-
				ÚČEL	PDPS
				Čís. ZAKÁZKY	22109
OBJEKT	NÁZEV PŘÍLOHY  TECHNICKÁ ZPRÁVA			ARCHIVNÍ Čís.	D201_01_TEZ.docx
Čís. SOUPRAVY				PŘÍLOHA 1	

## DOKUMENTACE

## PDPS

**III/40622 Černíč, most ev. č. 40622-1**

**SO 201 – Most ev.č. 40622-1**  
**TECHNICKÁ ZPRÁVA**

Obsah:

<b>1</b>	<b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ .....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍ UMÍSTĚNÍ .....</b>	<b>6</b>
<b>3.1</b>	<b>Zdůvodnění stavby mostu .....</b>	<b>6</b>
<b>3.2</b>	<b>Charakter překážky a převáděné komunikace .....</b>	<b>6</b>
3.2.1	Převáděná komunikace .....	6
3.2.2	Překážka .....	6
3.2.3	Přeložky .....	7
3.2.4	Související objekty stavby .....	7
<b>3.3</b>	<b>Územní podmínky .....</b>	<b>7</b>
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 .....	7
3.3.5	Možnosti připojení na napájecí a odpadní vedení .....	7
<b>3.4</b>	<b>Povrchové vody .....</b>	<b>7</b>
3.4.1	Odvodnění staveniště .....	7
3.4.2	Povodně a ochranná díla .....	7
3.4.3	Překládky vodních toků .....	8
<b>3.5</b>	<b>Geotechnické podmínky .....</b>	<b>8</b>
<b>3.6</b>	<b>Vybavení objektů stálým zařízením .....</b>	<b>9</b>
<b>3.7</b>	<b>Stavební stav stávajícího mostu .....</b>	<b>9</b>
3.7.1	Konstrukční uspořádání stávajícího mostu .....	9
3.7.2	Stavebně technický stav stávajícího mostu .....	9
<b>4</b>	<b>TECHNICKÉ ŘEŠENÍ NOVÉHO MOSTU .....</b>	<b>10</b>
<b>4.1</b>	<b>Uvolnění staveniště .....</b>	<b>10</b>
<b>4.2</b>	<b>Skrývka ornice .....</b>	<b>10</b>
<b>4.3</b>	<b>Demolice .....</b>	<b>10</b>
<b>4.4</b>	<b>Zemní práce .....</b>	<b>11</b>
4.4.1	Přístupová komunikace .....	11
4.4.2	Výkopy .....	11
4.4.3	Výkopový materiál .....	11
4.4.4	Zásypy stavebních jam a zásypy za objekty .....	11
4.4.5	Přechodová oblast .....	11
<b>4.5</b>	<b>Založení mostu .....</b>	<b>11</b>
4.5.1	Podkladní betony .....	11
4.5.2	Základy .....	11

4.5.3	Mikropiloty .....	11
<b>4.6</b>	<b>Spodní stavba .....</b>	<b>12</b>
4.6.1	Opěry .....	12
4.6.2	Mostní křídla.....	12
<b>4.7</b>	<b>Úpravy za opěrami .....</b>	<b>12</b>
<b>4.8</b>	<b>Nosná konstrukce .....</b>	<b>12</b>
<b>4.9</b>	<b>Příslušenství.....</b>	<b>13</b>
4.9.1	Izolace.....	13
4.9.2	Odvodnění mostu .....	13
4.9.3	Vozovka .....	13
4.9.4	Římsy .....	14
4.9.5	Mostní závěry .....	14
4.9.6	ložiska .....	14
4.9.7	Zábradlí, svodidla.....	14
4.9.8	Převáděné inženýrské sítě (chráničky, nosiče IS) .....	15
4.9.9	Stálé zařízení.....	15
4.9.10	Tabule s letopočtem .....	15
4.9.11	Úpravy pod mostem a okolí.....	15
4.9.12	Dopravní značení .....	15
<b>5</b>	<b>VÝSTAVBA MOSTU .....</b>	<b>16</b>
<b>5.1</b>	<b>Postup a technologie výstavby mostu.....</b>	<b>16</b>
<b>5.2</b>	<b>Požadavky na měření .....</b>	<b>16</b>
5.2.1	Vytyčení mostu .....	16
5.2.2	Přesnost vytyčení.....	16
5.2.3	Přesnost provádění.....	17
<b>5.3</b>	<b>Zkoušky a sledování mostu.....</b>	<b>18</b>
5.3.1	Geodetická sledování během výstavby .....	18
5.3.2	Zatěžovací zkouška .....	18
<b>6</b>	<b>PODKLADY.....</b>	<b>18</b>
<b>7</b>	<b>BEZPEČNOST PRÁCE .....</b>	<b>18</b>
<b>8</b>	<b>POŽÁRNÍ OCHRANA.....</b>	<b>18</b>
<b>9</b>	<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>19</b>

## 1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Stavba:	III/40622 Černíč, most ev. č. 40622-1
Staničení:	0,552 km
Objekt č.:	SO 201
Název:	Most ev.č. 40622-1
Objednatel dokumentace:	<b>Krajská správa a údržba silnic Vysočiny p.o.</b> Kosovská 1122/16 586 01 Jihlava IČO: 00090450
Správce mostu:	<b>Krajská správa a údržba silnic Vysočiny p.o.</b> Kosovská 1122/16 586 01 Jihlava 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. Bronislav Šustr
Komunikace	silnice III/40622
Okres:	Jihlava
Kraj:	Vysočina
Katastrální území:	KÚ Černíč [620131]
Místo stavby:	V intravilánu na silnici III/40622 v místě křížení s Moravskou Dyjí, u mlýna v obci Černíč.
Souřadný systém:	S-JTSK, B.p.v
Bod křížení	Y= 682 608.699 X= 1 158 446.535

## 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	- most bez přesypávky
Podle měnitelnosti základní polohy	- nepohyblivý
Podle plánované doby trvání	- trvalý
Podle průběhu trasy na mostě	- směrově v přímé a olouku - niveleta na mostě klesá 1,25 %
Podle úhlu křížení	- kolmý
Podle materiálu	- železobeton,
Podle statické funkce hlavní nosné konstrukce	- rám
Podle volné výšky na mostě	- s neomezenou volnou výškou
Podle uspořádání příčného řezu	- otevřeně uspořádaný
Délka přemostění	- 15,50 m
Délka mostu	- 23,25 m
Délka nosné konstrukce	- 17,90 m
Rozpětí pole	- 16,70 m
Šikmost mostu	- kolmý 90,0°
Šířka vozovky	- 7,00 m
Volná šířka mostu	- 7,50 m
Šířka průchozího prostoru (nouzového nebo veřejného chodníku)	- 0,5 m odrazný pruh na levé římse
Šířka mostu	- 8,60 m
Šířka nosné konstrukce	- 8,00 m
Šířka opěr	- 1,20 m
Výška mostu nad terénem	- 4,48 m (v ose mostu)
Stavební výška mostu	- 0,73 (v ose)
Konstrukční výška mostu	- 0,60 m (v ose)
Plocha nosné konstrukce mostu	- 149,375 m <sup>2</sup>
Zatížitelnost mostu	- dle ČSN EN 1991-2, skupina pozemních komunikací 1

## 3 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍ UMÍSTĚNÍ

### 3.1 Zdůvodnění stavby mostu

Stavba se nachází v intravilánu na silnici III/40622 v místě křížení s Moravskou Dyjí, u mlýna v obci Černíč.

Nosná konstrukce stávajícího dvoupolového mostu je tvořena ocelovými nosníky, střední nosníky I350, krajní nosníky I320, rozšíření konstrukce na pravé straně z nosníku I360, mezi nosníky jsou provedeny ploché cihelné klenby, na kterých je provedená spřažená ŽB deska. Na konstrukci nejsou patrné mostní závěry, zřejmě podpovrchové. Ocelové nosníky jsou přímo uloženy na krajní opěry a mezilehlou podpěru v řece. Krajní opěry i střední podpěra jsou masivní z prokládaného betonu s kamenným obkladem dle podkladů je založení plošné. Na podpěře byl pod pravým krajním nosníkem proveden ŽB úložný práh v rámci rozšíření, zbylé (původní) nosníky jsou uloženy přímo na kamennou konstrukci. Na opěrách jsou nosníky uloženy obdobně, na pravé straně opěr byly v rámci rozšíření mostu provedeny ŽB konzoly pro uložení krajního dodatečného nosníku.

Rozpětí polí je 8,3 m a 8,2 m, délka přemostění 15,5 m, celková délka NK je 17,5 m. Konstrukční výška mostu je cca 0,78 m.

Zábradlí na obou stranách mostu ocelové z uzavřených profil s třemi madly, sloupky kotveny do říms. Zábradlí nesplňuje požadavky na zachytňový systém na mostě, a místy je poškozeno.

**Komunikace** na mostě je živičná a má šířku cca 5,0~5,2 m.

Dle závěru mostní prohlídky z 17. 9. 2020 je stavební stav spodní stavby klasifikován jako V - špatný, nosné konstrukce jako V – špatný. Normální zatížitelnost redukována součinitelem stavebního stavu (0,6) je omezena na 10 t, výhradní na 18 t a výjimečná na 48 t.

Záměrem je výměna celé konstrukce za nový most v poloze stávajícího mostu pouze s mírnou úpravou s ohledem na průjezd větších vozidel.

### 3.2 Charakter překážky a převáděné komunikace

#### 3.2.1 Převáděná komunikace

Po mostě je převáděna silnice III/40622.

Niveleta na mostě bude mírně upravena pro zajištění podélného sklonu na mostě, ve stávajícím stavu je na komunikace na mostě v údolnicovém oblouku, nově je navržen jednotný podélný spád na mostě 1,25 %. Navázání na výškové řešení před a za mostem bude provedeno na minimální délce.

Před a za mostem bude komunikace plynule napojena na stávající šířkové uspořádání. Před mostem je šířka stávající komunikace cca 5,7 m, za mostem ca 6,0 m.

Příčný sklon vozovky v místě mostu bude upraven ze stávajícího střechovitého na pravostranný 2,5 %.

#### 3.2.2 Překážka

Překážku tvoří vodoteč – Moravská Dyje. Koryto vodoteče je před i za mostem bez úprav.

V průběhu stavebních prací bude provedeno hrázkování a čerpání vody ze stavební jámy pro umožnění provedení výkopových prací pod úrovní hladiny. Základová spára nové mostní konstrukce je navržena pod úrovní běžné hladiny Moravské Dyje. Nepředpokládá se potřeba zatrubnění. Maximální hladina v místě stavby odpovídá hladině  $Q_{100}$  této řeky – 470,66 m n. m., spodní hrana nosné konstrukce ve 2/3 rozpětí je navržena cca 1,2 m nad touto úrovní.

Otvor nové mostní konstrukce zlepšuje průtokové podmínky v místě mostu odstraněním překážky z toku v podobě stávající střední, šířka průtočného profilu zůstává beze změn, hydrotechnický výpočet nebyl proveden.

### 3.2.3 Přeložky

V místě stavby se nenacházejí inženýrské sítě, nebo jejich ochranná pásma.

### 3.2.4 Související objekty stavby

SO 001	- Demolice mostu 40622-1
SO 182	- Dopravně inženýrská opatření
SO 201	- Most ev.č. 40622-1

## 3.3 Územní podmínky

Stavba se nachází v intravilánu na silnici III/40622 v místě křížení s Moravskou Dyjí, u mlýna v obci Černíč. Pro výstavbu bude nutný dočasný zábor stávajících pozemků komunikace, vodního toku a pozemků přilehlých ke komunikaci. Okolí stavby tvoří plochy s trvalým travním porostem (zeleň), zastavěné plochy a nádvoří, ostatní plocha, vodní plocha a pozemek určený k plnění funkce lesa.

Dotčené pozemky tvoří vlastní komunikace, pozemky pod mostem a těsně přiléhající k mostu a silnici. Podrobnosti viz záborový elaborát.

Po celou dobu stavby je nutné umožnit přístup k okolním nemovitostem. Dočasný zábor je plánován na dobu do jednoho roku.

### 3.3.1 Poloha staveniště

Stavba řeší náhradu stávající nosné konstrukce mostu v nezměněné poloze novou konstrukcí.

Území stavby se nachází na pozemcích KÚ Černíč [620131]. Staveniště se nachází v prostoru stávajícího mostu, na části uzavřené silnice a přilehlých plochách viz záborový elaborát.

### 3.3.2 Stávající veřejné komunikace

Prostorem staveniště prochází silnice III/40622. Stavba bude probíhat za úplné uzavírky této komunikace v místě stavby. Rekonstrukce mostu bude prováděna v jedné etapě. Provoz bude veden po objízdě trase, viz. příloha Dopravně inženýrská opatření.

### 3.3.3 Příjezdy a přístupy

Do prostoru staveniště je možný příjezd z obou stran silnice III/40622.

### 3.3.4 Skladovací a pracovní plochy

Skladovací a pracovní plochy se předpokládají v uzavřené části komunikace a na plochách zasažených stavbou. Skladovací plochy nesmí být zřízeny v korytě potoka. Ropné látky, pohonné hmoty, maziva a oleje a jiné nebezpečné materiály budou skladovány mimo záplavové území.

### 3.3.5 Možnosti připojení na napájecí a odpadní vedení

Pro potřebu stavby budou využívány mobilní zdroje elektrické energie a vody, případný odběr z pevných zdrojů včetně projednání této možnosti je věcí zhotovitele stavby.

## 3.4 Povrchové vody

### 3.4.1 Odvodnění staveniště

Odvodnění komunikace v délce úpravy je zajištěno pomocí podélného a příčného sklonu vozovky na terén před a za mostem.

### 3.4.2 Povodně a ochranná díla

Stavba bude zabezpečená 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.



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

Zhotovitel musí mít před zahájením stavby zpracován havarijní a povodňový plán. Návrhy těchto plánů jsou součástí dokumentace. Podle stupně povodňové aktivity budou provedena opatření předepsaná v povodňovém plánu.

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

Výkopek a stavební materiál nesmí být skladován a ukládán tak, aby mohlo dojít k jeho splavení do koryta toku. V případě mimořádných událostí musí být splaveniny z koryta ihned odstraněny. V případě povodně budou z prostoru staveniště odstraněny volné stavební prvky a materiál.

### 3.4.3 Překládky vodních toků

Práce na mostě nevyžadují překládku vodního toku.

Základová spára nové mostní konstrukce je pod úrovní běžné hladiny toku, nepředpokládá se potřeba zatrubnění toku během výstavby, pro potřeby výkopových prací bude provedeno hrázkování z nepropustné zeminy.

## 3.5 Geotechnické podmínky

Pro navrhovanou rekonstrukci mostního objektu byl v blízkosti stávajícího mostu proveden IG průzkum:

Posuzovanou lokalitu lze hodnotit jako staveniště podmínečně použitelné pro projektovaný záměr výstavby mostu. Důvodem je především vliv podzemní vody, ale také výskyt skalního podkladu, který může být v rámci projektované výstavby nehomogenně uložen.

V případě plošného založení by bylo nutné spolupracovat s geologem při provádění výkopových prací, aby byl potvrzen či vyloučen výskyt skalního podloží. Plošné založení je možné realizovat prostřednictvím základových pasů nebo patek. Je také nutné zajistit homogenitu základových poměrů, a to dobře zhutnitelným materiálem, např. šterkovým polštářem hutněný po vrstvách pod plošné základy.

Alternativně je možné založit objekt pomocí prvků hlubinného zakládání. V tomto případě je možné piloty navrhnout jako opřené či vetknuté do úrovně skalního podloží. Opět však doporučuji při provádění vývrtů pro piloty důslednou spolupráci s geologem.

Ustálená hladina podzemní vody nebyla v nově provedené vrtané sondě zastižena, neboť byla sonda provedena mimo nivu řeky Moravské Dyje. Přesto je nutné počítat s vlivem podzemní vody na způsob založení projektovaného mostu, jejíž úroveň může ještě oscilovat v závislosti na vlhkostních poměrech. Ze vzorku vody odebraného z přilehlého vodního toku bylo zjištěno, že z hlediska chemického působení vody na beton podle normy ČSN EN 206-1 vykazuje voda neagresivní chemické prostředí vůči stavebním materiálům, protože v žádném ze sledovaných parametrů nedosahuje limitních hodnot třídy XA1. V daném případě tedy postačí primární ochrana betonových konstrukcí, které by mohly přijít do styku s podzemní vodou.

V daných geologických a základových poměrech je nutné dodržet krytí základové spáry zeminou mocnosti minimálně 1,3 m pod upraveným terénem. Jedná se o jemnozrnné zeminy, které jsou citlivé na změnu vlhkostních poměrů.

V daných geologických podmínkách budou stavební výkopy hloubeny převážně v lehce až středně těžce rozpojitelých zeminách, organických zeminách a navážkách třídy těžitelnosti 2 a 3 podle klasifikace zrušené normy ČSN 73 3050. S vyšší třídou těžitelnosti je pak nutné počítat v případě výskytu skalního podloží, kde se jedná o třídu těžitelnosti 5 a 6. Podle klasifikace platné normy ČSN 73 6133 tab. D.1 půjde o třídu těžitelnosti I, pouze u skalního podloží třídy R4 půjde o třídu těžitelnosti II a u R3 o III. Dle klasifikace ČSN 73 1005 přílohy C půjde o třídu vrtatelnosti I, pouze v případě skalní horniny je nutné počítat s třídami vrtatelnosti III a IV.

Výkopy po hladinu podzemní vody budou hloubeny ve štěrkovitých jílech, popř. slabě zajiňovaných štěrcích, níže ve skalním podloží. Výkopy v nesoudržných štěrcích a štěrkovitých jílech je nutné provádět ve velmi mírném sklonu (1 : 1) nebo pažit. Zajištění výkopů ve skalní hornině je nutné řešit individuálně podle míry zvětrání horniny, puklinového systému a charakteru výplně puklin. Méně zvětralé až téměř zdravé skalní horniny je možné svahovat až ve sklonu 4 : 1. Naopak silně zvětralé, rozvětralé a zcela zvětralé horniny je nutné provádět svahovaně ve sklonu 1 : 1 nebo pažit. Případné hlubší výkopy budou pravděpodobně prováděny pod hladinou podzemní vody. Tyto výkopy je třeba zajistit hnaným pažením a po dobu výstavby odčerpávat podzemní vodu.

Posuzovaná lokalita je jako celek zcela stabilní a nehrozí zde nebezpečí svahových pohybů, které by mohly mít vliv na statickou stabilitu nosné konstrukce projektované výstavby. V registru svahových nestabilit ČGS nejsou v daném místě evidovány žádné sesuvy ani jiné svahové nestability.

V tomto případě se jedná o 3. geotechnickou kategorii podle článku 7.2.3 ČSN P 73 1005. V této kategorii by měl být realizován průzkum nejméně ve dvou navazujících krocích. Doporučuji proto po zpracování projektu založení provedení doplňujícího průzkumu, nejlépe po asanaci stávajících objektů. S ohledem na složitost základových poměrů způsobenou zejména vlivem podzemní vody, ale také výskytem skalního podloží doporučuji provedení důsledné kontroly základové spáry a dozor geotechnika a statika při provádění zemních a základových prací. Kompletní zpráva z IG průzkumu je samostatnou přílohou této dokumentace.

### 3.6 Vybavení objektů stálým zařízením

Objekt nebude vybaven stálým zařízením.

### 3.7 Stavební stav stávajícího mostu

#### 3.7.1 Konstrukční uspořádání stávajícího mostu

Nosná konstrukce stávajícího dvoupolového mostu je tvořena ocelovými nosníky, střední nosníky I350, krajní nosníky I320, rozšíření konstrukce na pravé straně z nosníku I360, mezi nosníky jsou provedeny ploché cihelné klenby, na kterých je provedená spřažená ŽB deska. Celková šířka nosné konstrukce 6,44 m.

Krajní opěry i střední podpěra jsou masivní z prokládaného betonu s kamenným obkladem dle podkladů je založení plošné. Na podpěře byl pod pravým krajním nosníkem proveden ŽB úložný práh v rámci rozšíření, zbylé (původní) nosníky jsou uloženy přímo na kamennou konstrukci. Na opěrách jsou nosníky uloženy obdobně, na pravé straně opěr byly v rámci rozšíření mostu provedeny ŽB konzoly pro uložení krajního dodatečného nosníku.

Základy mostu jsou nepřístupné.

#### 3.7.2 Stavebně technický stav stávajícího mostu

##### Závěr provedeného diagnostického průzkumu:

*Na mostě byly zjištěny poruchy v podobě lokální výrazné koroze hlavních nosníků s oslabením zejména v uložení nosníků na opěry. Spodní příruby nosníků také korodují v ploše, avšak bez výrazného oslabení. Na spodním líci desky a konzol rozšíření jsou patrné korodující pruty výztuže s odtrženými krycími vrstvami. Jedná se zejména o levou konzolu v poli 2. Klenby mají plošně rozrušenou omítku se stopami po zatékání.*

*Při prohlídce bylo zjištěno, že nosníky přidané v rámci rozšíření konstrukce mají na spodním líci přivařené kozlíky. Toto zjištění vyvolává pochybnosti o způsobu rekonstrukce z hlediska správného provedení spřažení železobetonové desky s ocelovými nosníky. V klenbách jsou lokálně patrné trhliny ve vrcholech.*

*Na zdivu opěr byly zjištěny poruchy v podobě trhlin. Zdivo opěry 1 je v patě podemleto lokálně*

*do hloubky až 300 mm. Mezilehlá podpěra má silně podemleté betonové opevnění paty.*

Dle závěru mostní prohlídky z 17. 9. 2020 je stavební stav spodní stavby klasifikován jako V - špatný, nosné konstrukce jako V – špatný. Normální zatížitelnost redukována součinitelem stavebního stavu (0,6) je omezena na 10 t, výhradní na 18 t a výjimečná na 48 t.

## 4 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ NOVÉHO MOSTU

### 4.1 Uvolnění staveniště

Rekonstrukce mostu bude prováděna v jedné etapě. Demolice stávajícího mostu a výstavba nového bude probíhat za vyloučeného provozu na této komunikaci. Demolice je řešena v rámci objektu SO 001. Objízdná trasa bude v průběhu rekonstrukce mostu vedena po objízdné trase po místních komunikacích viz SO 182.

V příloze DIO SO182 jsou vyznačeny provizorní dopravní opatření během výstavby.

Stavbu bude možné předat do předčasného užívání pro dokončovací práce pod mostem a v jeho blízkosti.

Předpokládaná celková doba stavby je cca 24 týdnů (z toho dopravní omezení 18 týdnů).

### 4.2 Skrývka ornice

Pro náhradu stávajícího mostního objektu se kulturní vrstva zeminy sejme v prostoru nového zpevnění a v místě výkopů v tloušťce 0,20 m a uloží se na dočasné skládce. Po dokončení se zemina použije ke zpětnému ohumusování terénu.

### 4.3 Demolice

Stávající svislé dopravní značení mostu bude před začátkem stavby odstraněno, po jejím dokončení bude nově umístěno, mimo případné značky omezující hmotnost vozidla.

Živičné vrstvy vozovky na mostě a v upravované délce komunikace budou odstraněny frézováním. U vozovkových vrstev bylo provedeno vyhodnocení kritérií znovuzískané asfaltové směsi. Dle výsledků je obrusná vrstva zatříděna ve třídě ZAS-T2 ( $\Sigma 16 \text{ PAU} = 12,29$ ), ložná vrstva ve třídě ZAS-T2 ( $\Sigma 16 \text{ PAU} = 19,14$ ), podkladní vrstva ve třídě ZAS T2 ( $\Sigma 16 \text{ PAU} = 19,90$ ). Podrobné výsledky zkoušek viz samostatná příloha dokumentace.

Materiál z odfrézovaných vozovkových vrstev bude po předrcení částečně využit v krajnicích, zbytek bude odstraněn jako odpad.

Na obou stranách stávajícího mostu je osazeno ocelové zábradlí, které bude odstraněno. Dále budou odstraněny římsy, nosná konstrukce i opěry a křídla stávajícího mostu po úroveň umožňující výstavbu nového mostu.

Veškerý vybouraný materiál musí být okamžitě odstraněn z toku potoka.

Veškerý vybouraný materiál musí být přednostně recyklován nebo odvezen na řízenou skládku. Zhotovitel stavby musí u navrženého způsobu zneškodnění uvést osobu oprávněnou k převzetí odpadu.

Odpady a stavební materiály související s výstavbou budou skladovány mimo koryto toku, údolní nivu toku a mimo ochranné pásmo PP Černíč, včetně materiálů určených ke zpětnému použití.

Výběr skládky je věcí zhotovitele při podání nabídky. Likvidace stávajícího zábradlí bude v režii zhotovitele.

Vhodná část vytěžené zeminy může být použita pro zpětné zásypy.

Demolice nebo odstranění stávajících konstrukcí je věcí zhotovitele, pro demolici nosné

konstrukce si zhotovitel zajistí vlastní technologický předpis, který bude odpovídat jeho možnostem.

## 4.4 Zemní práce

### 4.4.1 Přístupová komunikace

Do prostoru staveniště je možný příjezd z obou stran po komunikaci III/40622.

### 4.4.2 Výkopy

Z výkopových prací budou provedeny výkopy nutné pro demolici stávajícího mostu.

Vytěžená zemina ze stavebních jam a výkopů se částečně použije pro zpětný zásyp, zbytek se odveze na řízenou skládku.

Pro zajištění přístupu k přilehlým nemovitostem bude za rubem opěr zřízeno pažení.

Stromy bránící demolici stávajících konstrukcí a výstavbě nového mostu budou pokáceny.

V rámci stavby budou odstraněny případné náletové porosty nacházející se v prostoru stavby. Okolní terén bude po dokončení stavby uveden 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, humózní zemina se kompletně využije na zpětné ohumusování při vracení okolí stavby do původního stavu.

### 4.4.4 Zásypy stavebních jam a zásypy za objekty

Zpětné zásypy (mimo rubu opěr) budou dle vhodnosti provedeny z původních materiálů nebo z nakupovaných materiálů. Pro obsyp může být dle vhodnosti také použit původní materiál.

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 nad a pod těsníci bude provedena z vhodné zeminy.

## 4.5 Založení mostu

Pro navrhovanou rekonstrukci mostního objektu byl v blízkosti stávajícího mostu proveden IG průzkum.

Nový most je založen hlubinně na mikropilotách vetknutých do základových pasů.

### 4.5.1 Podkladní betony

Podkladní beton **C12/15 X0** je proveden pod základy mostu. Tloušťka podkladního betonu je 200 mm a bude půdorysně přesahovat přechodovou desku o min. 200 mm. Horní povrch podkladního betonu je vodorovný. Úroveň horní plochy podkladního betonu základu opěry 1 je 467,800 m n. m., u opěry 2 467,200 m n.m.

### 4.5.2 Základy

Monolitické železobetonové z betonu C25/30 vyztužené betonářskou výztuží B500B, šířky 4,0 m, výšky 1,2 m, délky 9,0 m u OP1 a 12,0 m u OP2. Horní povrch základů přesahující opěry je vyspádován směrem od stěny rámu.

### 4.5.3 Mikropiloty

Nový most je založen hlubinně na mikropilotách, které jsou umístěny ve třech řadách.

Mikropiloty tvoří trubka Ø106/16 ve vrtu průměru 150 mm, které jsou prostřednictvím

„stroměčku“ vetknuty do základů. Mikropiloty v přední řadě budou provedeny ukloněné o 15° od svislice, střední a zadní řada mikropilot bude svislá.

Vrtání mikropilot bude provedeno z plošiny v úrovni cca 1,0 m nad základovou spárou, tzn. cca 1,0 m hluchého vrtání.

## 4.6 Spodní stavba

### 4.6.1 Opěry

Jsou tvořeny monolitické z železobetonu **C30/37**, vyztužené betonářskou výztuží z oceli B500B. Tl. opěr 1,2 m, výška opěry 1 cca 2,6 m, opěry 2 cca 3,0 m.

Pohledová plocha rámových opěr bude provedena bez dalších úprav, tj. pohledový beton.

### 4.6.2 Mostní křídla

Mostní zavěšená křídla budou vetknuta do opěr, jsou navržena z betonu **C30/37 XF2** a vyztužena betonářskou výztuží z oceli B500 B. Tloušťka křídel je 500 mm. Půdorysný tvar křídel kopíruje hranu vozovky. Horní povrch křídel je ve sklonu 2,5 % na levé straně a 6,0 % na pravé straně směrem k ose mostu. Pohledová plocha křídel bude provedena bez dalších úprav, tj. pohledový beton.

## 4.7 Úpravy za opěrami

Za rubem opěr bude zřízena přechodová oblast z nakupované zeminy. Pro zemní práce v oblasti opěr v přechodové oblasti platí TKP, kap. 4. čl. 4.3.10.

Zásyp do úrovně rubové drenáže bude proveden ze zeminy min. vhodné po vrstvách 300 mm s hutněním na 100 % PS. Horní povrch bude vyspádován v minimálním sklonu 5,0 % směrem k rubu opěry.

Těsnicí vrstva bude provedena v min. sklonu 3,0 % směrem k rubové drenáži. Bude tvořena těsnicí fólií pevnosti 20 kN/m (protažení min. 20 %) s ochranným obsypem ze štěrkopísku.

Na rubu opěr nad těsnicí vrstvou bude proveden ochranný zásyp s drenážní funkcí šířky 0,6 m dle TKP 4. Zbývající část přechodové oblasti bude provedena z vhodné zeminy hutněné po vrstvách max 300 mm dle TKP 4.

Rubová drenáž je tvořena drenážní trubkou z PVC DN 150 mm na podkladní beton šířky 0,3 m. Drenáž bude obsypána štěrkodrtí min. 300x300 mm.

Minimální sklon drenáže je 3,0 %. Drenáž bude vyvedena skrz pravá křídla a bude vyústěna do koryta vodoteče.

## 4.8 Nosná konstrukce

Příčel nosné konstrukce je monolitická železobetonová z betonu **C30/37** proměnné tloušťky, 0,6 m v ose mostu, 1,2 m ve vetknutí do opěr. Navržená betonářská výztuž je z oceli B500 B. Příčný spád pravostranný 2,5 % s protispádem 6,0 % pod pravou římsou. Podélný spád klesající 1,25 % kopírující průběh nivelety. Spodní povrch NK je v podélném směru proměnný, v příčném směru v pravostranném spádu 2,5 %. Rozpětí pole je 16,7 m, světlost 15,5 m. Celková délka nosné konstrukce je 17,9 m.

Na okrajích NK bude proveden okapní ozub vložení lišty 30/15 mm do bednění a současně s boky NK opatřen hydrofobním nátěrem.

Horní povrch vyrovnávací vrstvy musí splňovat požadavky pro provedení izolace.

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

Není-li na výkrese uvedeno jinak, provede se zkosení hran 15/15 mm.

Výztuž bude stabilizována vázacím drátem.

## 4.9 Příslušenství

### 4.9.1 Izolace

Líc opěr a části konstrukcí min 200 mm pod terénem budou chráněny 1x penetračním nátěrem + 2x asfaltovým nátěrem + 1x geotextílie (min. 300 g/m<sup>2</sup>). Rub opěr bude izolován NAIP na penetračním nátěru a chráněn 2x geotextílií (min. 300 g/m<sup>2</sup>). NAIP bude přetažena 0,5 m na rub křídel.

Horní povrch nosné konstrukce bude izolován celoplošnou izolací asfaltovými pásy na pečetící vrstvě. Izolace se přetáhne i přes rub rámu. Tato izolace se přetáhne i na rub křídel na šířku 0,5 m. Ochrana izolace na mostovce pod vozovkou je provedena vrstvou z asfaltového betonu. Ochranu izolace pod římsou tvoří asfaltový pás s hliníkovou vložkou tl. 5 mm.

Do vzdálenosti 100 mm za okapový žlábek bude okraj podhledu rámové konstrukce opatřen trvanlivým nátěrem zvyšujícím vodotěsnost dle TP 89 - Ochrana betonových konstrukcí proti chemickým vlivům, systémem OS 2.

### 4.9.2 Odvodnění mostu

Odvodnění komunikace v délce úpravy je zajištěno pomocí podélného a příčného sklonu vozovky.

Odvodnění izolace bude zajištěno pomocí podélného pruhu š. 0,15 m z drenážního polymerbetonu, který bude probíhat úžlabím NK.

### 4.9.3 Vozovka

V celém rozsahu stavebních prací bude provedena nová konstrukce vozovky, která bude plynule napojena na stávající stav. Celková délka úpravy komunikace je 52,80 m. Výměna komunikace i s podložím bude probíhat pouze v nutném rozsahu. V ostatních případech se bude jednat pouze o výměnu svrchních vrstev vozovky.

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 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:

Obrusná vrstva	ACO 11+	tl. 40 mm
Spojovací postřík asfaltovou emulzí		0,35 kg/m <sup>2</sup>
Ložná vrstva	ACL 11+	tl. 60 mm
Spojovací postřík asfaltovou emulzí		0,35 kg/m <sup>2</sup>
Ochrana izolace	MA 11 IV	tl. 35 mm
Izolace z asfaltových natavovaných pásů		tl. 5 mm
<u>Pečetící epoxidová vrstva</u>		
CELKEM		tl. 140 mm

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

Skladba vozovky na v předpolích je navržena D1-N-2-IV-PIII:

Obrusná vrstva	ACO 11+	tl. 40 mm
Spojovací postřík asfaltovou emulzí 0,3 kg/m <sup>2</sup>		
Ložná vrstva	ACL 16+	tl. 60 mm
Spojovací postřík asfaltovou emulzí 0,3 kg/m <sup>2</sup>		
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	tl. 50 mm
Podkladní vrstva ze štěrkodrti	ŠD <sub>A</sub>	tl. 200 mm
<u>Podkladní vrstva ze štěrkodrti</u>	<u>ŠD<sub>A</sub></u>	<u>min. tl. 150 mm</u>
CELKEM		min. tl. 500 mm

Požadovaný minimální modul přetvárnosti na pláni vozovky je 45 MPa. Poměr modulů přetvárnosti  $E_{def,2}/E_{def,1} < 2,5$ .

V případě nedosažení min. hodnoty modulu přetvárnosti na zemní pláni  $E_{def,2} = 45$  MPa bude provedena úprava podloží zeminy či její výměna za vhodný nenamrzavý materiál do hloubky min. 0,35m pod úroveň pláň se separací geotextilií.

V případě únosného podloží splňující požadavky na minimální modul přetvárnosti možno poslední vrstvu vypustit a upravit skladbu vozovky dle příslušných TP.

Na začátku i konci úpravy bude po provedení nových vrstev vozovky provedeno příčné naříznutí vozovky šířky 20 mm a hloubky 40 mm. Podélná spára bude ošetřena modifikovanou asfaltovou zálivkou.

Napojení vozovky bude provedeno se zazubením a s odstupňováním vrstev po 0,5 m.

#### 4.9.4 Římsy

Po obou stranách mostu jsou navrženy monolitické železobetonové římsy s výškou líce římsového nosu 600 mm. Šířka říms je navržena 0,8 m. Na levé římse bude osazeno ocelové zábradlí výšky 1,1 m se svislou výplní, na pravé římse bude osazeno ocelové zábradelní svodidlo úrovně zadržení H2 se svislou výplní. Výška obrubníku je navržena 170 mm. Přesah říms přes okraj nosné konstrukce je 300 mm.

V podélném směru kopírují sklon vozovky. Líc obruby je ve sklonu 5:1. Zkosení hran 15/15 mm, zkosení hrany obruby 30/30 mm.

Horní povrch levé římsy se opatří příčnou striáží. Obruby s přetažením 150 mm na horní povrch říms se opatří ochranným nátěrem S4.

V každé římse bude instalována 1 rezervní chránička  $\varnothing 110/94$  dle požadavků Obce Černíč.

Kotvení říms do nosné konstrukce a křídel mostu je provedeno pomocí ocelových kotev do betonu.

Římsy jsou navrženy z betonu **C30/37 XF4** výztuž z betonářské výztuže B500 B.

#### 4.9.5 Mostní závěry

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

#### 4.9.6 ložiska

Nejsou.

#### 4.9.7 Zábradlí, svodidla

Na mostě bude na levé římse osazeno ocelové zábradlí kotveno do římsy vlepovanými kotvami přes patní desky, na pravé římse bude osazeno zábradelní svodidlo úrovně zadržení H2 se svislou výplní a odrazkami ve svodnici, které bude kotveno vlepovanými kotvami přes patní desky. Barva zábradlí a zábradelního svodidla bude dle požadavků investora.

Svodidlo bude před mostem ukončeno krátkým výškovým náběhem, za mostem bude navázáno na stávající silniční svodidlo. Svodnice stávajícího svodidla bude dle potřeby výškově upravena.

Vyrovnání podélného a příčného sklonu pod patní deskou bude provedeno osazením do vyrovnávací vrstvy z jemnozrnné plastmalty, min. tl. 10 mm.

#### **4.9.8 Převáděné inženýrské sítě (chráničky, nosiče IS)**

V levé i pravé římse bude instalována rezervní chránička  $\varnothing 110/94$  mm, pro výhledové umístění vedeno VO a optických kabelů obce Černíč.

#### **4.9.9 Stálé zařízení**

Most nebude opatřen stálým zařízením k ničení.

#### **4.9.10 Tabule s letopočtem**

Letopočet dokončení stavby se vyznačí buď vlysem do betonu nebo dodatečně kovovou nekorodující cedulí na lici viditelné části římsy v počtu 1 ks.

#### **4.9.11 Úpravy pod mostem a okolí**

Svahy koryta vodoteče budou pod mostem zpevněny kamenem do betonu a plynule napojeny na průběh koryta před a za mostem. V patě svahů pod mostem bude proveden kamenný zához šířky cca 1,0 m, do hloubky cca 0,8 m. Zához před opěrou 2 bude proveden až do místa skluzu za pravým křídlem opěry 2.

Kámen vybouraný z původní konstrukce bude v maximální míře využit na místě, např. využitím ve zpevnění z kamene to betonu podél křídel, kamenném záhozu paty svahu apod. zbylý kámen bude dle přání investora po očištění odvezen na skládku SUS v Telči. Vhodná zemina z výkopů bude využita pro zásypy líce konstrukcí.

Dno koryta pod mostem bude ponecháno bez úprav. Budou pouze odstraněny naplaveniny a pozůstatky středního pilíře min. 0,2 m pod úroveň dna toku. Odstranění případných naplavenin bude provedeno tak, aby průběh koryta plynule navazoval na koryto před a za mostem.

Podél opěr budou nad úrovní hladiny běžných průtoků zřízeny bermy z lomového kamene s hlubokým spárováním.

Zpevnění svahů a břehů koryta bude na levé (návodní) straně provedeno na cca 2,0 m od líce opěr a křídel, na pravé (povodní) straně bude u opěry 1 (s ohledem na přilehlý lesní pozemek) provedeno pouze v lici opěry s přesahem 0,25 m za průmět římsy, u opěry 2 bude provedeno opevnění svahu po kaskádový skluz na konci křídla, kamenný zához zde bude ukončen cca 9,0 m od průmětu římsy. Podrobněji viz. výkresová dokumentace. Na levé straně opěry 2 bude provedeno revizní schodiště z prefabrikovaných stupňů.

Svahy podél křídel budou s ohledem na sklonové poměry svahů v místě stavby opevněny kamenem tl. 200 mm do betonu tl. 150 mm.

Hrany nových zpevnění budou plynule navázány na stávající terén v rámci dočasného záboru.

Před a za mostem budou provedeny nezpevněné krajnice z asfaltového recyklátu v rozsahu dle výkresové dokumentace.

#### **4.9.12 Dopravní značení**

Po dokončení stavby bude před a za mostem (ve směru jízdy) osazeno evidenční číslo mostu a název vodoteče.



## 5 VÝSTAVBA MOSTU

### 5.1 Postup a technologie výstavby mostu

Stavba bude probíhat za úplné uzavírky místní komunikace v místě stavby. Doprava bude vedena po objízdné trase.

Postupně bude provedeno:

- přípravné práce, vyznačení objízdné trasy, zřízení zařízení staveniště,
- odklonění dopravy na objízdnou trasu,
- odstranění vozovkového souvrství, demontáž zábradlí a odstranění říms,
- demolice nosné konstrukce, demolice části původních opěr v nutném rozsahu,
- zřízení pažení za opěrami, odklonění toku hrázkováním a zatrubněním,
- výkopy do úrovně mikropilotážní plošiny, provedení mikropilot,
- dokončení výkopových prací,
- výztuž a betonáž základů,
- výztuž a betonáž opěr,
- výztuž a betonáž křídel,
- výztuž a betonáž příčle,
- izolace rubu opěr, zásypy a zřízení rubové drenáže,
- izolace NK,
- zásyp zbývajících částí spodní stavby, odstranění pažení,
- výztuž a betonáž říms,
- vozovka v předpolích mostu a na mostě,
- osazení svodidel, zábradlí,
- provedení terénních úprav, schodiště a zpevnění okolo křídel mostu,
- ukončení dopravního omezení, uvedení staveniště do původního stavu.

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

Po celou dobu trvání stavebních prací musí být umožněn přístup k okolním nemovitostem.

### 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 .....	$\pm 50$ mm
	bednění .....	$\pm 8$ mm
b)	rovnoběžnosti: .....	$\pm 15$ mgon
c)	sevřeného úhlu: .....	$\pm 30$ mgon
d)	přímosti:	
	výkop základů .....	$\pm 25$ mm
	bednění .....	$\pm 8$ mm
e)	vytyčení výškové úrovně základů: .....	$\pm 5$ mm
f)	vytyčení vodorovné roviny:	
	výkop základů .....	$\pm 25$ mm
	betonáž základů .....	$\pm 5$ mm
	betonáž konstrukcí .....	$\pm 3$ mm
g)	vytyčení konstrukčních výšek $h$ při vytyčování: ...	$\pm 4$ mm
h)	vytyčení svislice: .....	$\pm 4$ mm

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

<u>Přesnost vytyčení</u>	polohová odchylka	$\pm 20$ mm
	výšková odchylka	$\pm 5$ mm

<u>Výrobní tolerance</u>	polohová odchylka	výšková odchylka
- základy	$\pm 50$ mm	$\pm 20$ mm
- spodní stavba	$\pm 20$ mm	$\pm 10$ mm
- nosná konstrukce	$\pm 20$ mm	$\pm 10$ mm
- římsy, svodidla, zábradlí	$\pm 5$ mm	$\pm 5$ 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

Tvarové, geometrické a odchylkové parametry a tolerance konstrukcí mostu budou provedeny dle příslušných kapitol TKP 16 příloha č. 6, 18 příloha č.10 a TKP 1 příloha č.9, TKP 19A a 19B.

## 5.3 Zkoušky a sledování mostu

### 5.3.1 Geodetická sledování během výstavby

Sledování vertikálních posunů objektu bude prováděno na nivelačních značkách osazených do konstrukce v následujících fázích výstavby:

- po osazení nivelačních značek
- před uvedením mostu do provozu
- ostatní měření požadovaná dle TKP pro jednotlivé konstrukce a konstrukční vrstvy

### 5.3.2 Zatěžovací zkouška

Projektant nepožaduje provedení statické zatěžovací zkoušky dle ČSN 73 6209.

## 6 PODKLADY

Zaměření situace (TSO Geodézie, Technické služby CZ s.r.o. – 10/2022)

Mostní list (09/2021)

Hlavní mostní prohlídka (09/2020)

Běžná prohlídka mostu (05/2021)

Diagnostický průzkum (Diagnostika stavebních konstrukcí s.r.o., 12/2021)

Dokumentace DUPS (Projekční kancelář PRIS spol. s r.o., 2/2023)

## 7 BEZPEČNOST PRÁCE

Při výstavbě mostu je nutné seznámení všech zúčastněných osob s bezpečnostními zákony, vyhláškami, nařízeními vlády a souvisejícími platnými normami v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Bezpečnost práce je nutné dodržovat po celou dobu výstavby na všech SO.

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 PDPS 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, únor 2025

Ing. Jakub Ilčík