

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM : S-JTSK
VÝŠKOVÝ SYSTÉM : B.p.v.

ZMĚNA	POPIS ZMĚNY	DATUM	ZPRACOVAL	SCHVALOVAL

SO 201 MOST EV.Č. 23218-2 SVINNÁ

Objednatel:



SPRÁVA A ÚDRŽBA SILNIC PLZEŇSKÉHO KRAJE

příspěvková organizace

Škroupova 18

306 13 Plzeň

TEL. +420 547 120 311, susjmk@susjmk.cz

Zhotovitel DSP+PDPS:



Valbek, spol. s r.o.

Vaňurova 505/17

460 02 Liberec 3

HIP:

ING. ROBERT VORSCHNEIDER

	Vypracoval	ING. JAN BLAŽEK	<i>Blážík</i>	Zak. číslo	14VC1101008
	Zodp. projektant	ING. JAN BLAŽEK	<i>Blážík</i>	Datum	011/2014
	Tech. kontrola	ING. R. VORSCHNEIDER		Stupeň	DSP+PDPS
	AKCE MOST EV.Č. 23218-2 SVINNÁ			Počet formátů	10xA4
				Měřítko	--
Zhotovitel: V-CON, s.r.o. Vaňurova 505/17 460 02 Liberec 3	Příloha TECHNICKÁ ZPRÁVA			Č. přílohy	Paré
				01	

TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH:

1	Identifikační údaje o mostu.....	2
2	Základní údaje o mostě	3
2.1	Charakteristika mostu	3
3	Podklady a průzkumy	3
4	Zdůvodnění mostu a jeho umístění.....	3
4.1	Účel mostu a požadavky na jeho řešení	3
4.2	Charakter překážky a převáděné komunikace	4
4.3	Územní podmínky.....	4
4.4	Geotechnické podmínky.....	4
4.5	Vybavení objektu stálým zařízením.....	5
5	Technické řešení mostu.....	5
5.1	Popis konstrukce mostu	5
5.2	Vybavení mostu	6
5.2.1	Vozovkové vrstvy, izolace.....	6
5.2.2	Mostní římsy.....	6
5.2.3	Svodidla	7
5.2.4	Zábradlí.....	7
5.2.5	Protihlukové clony.....	7
5.2.6	Odvodnění	7
5.2.7	Odláždění svahů a úprava pod mostem	7
5.2.8	Dopravní značení.....	7
5.2.9	Letopočet výstavby.....	8
5.2.10	Nátěry	8
5.3	Statické a hydrotechnické posouzení.....	8
5.4	Zvláštní zařízení na mostě (cizí)	8
6	Výstavba mostu	8
6.1	Postup a technologie stavby mostu	8
6.2	Specifické požadavky na předpokládanou technologii stavby	9
6.3	Související (dotčené) objekty stavby	9
6.4	Vztah k území	9
7	Ochranná a bezpečnostní opatření	10
8	Doklady.....	10
9	Závěr.....	10

1 Identifikační údaje o mostu

Stavba, objekt č.	Most ev. č. 23218-2 Svinná, SO 201
Název mostu	Most ev. č. 23218-2 Svinná
Katastrální obec, obec	Hlohovice, Svinná u Hlohovic
Kraj	Plzeňský
Objednatel	Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o.k. Koterovská 162 , 326 00 Plzeň
Stavebník	Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o.k. Koterovská 162 , 326 00 Plzeň
Uvažovaný správce mostu	Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o.k. Koterovská 162 , 326 00 Plzeň
Projektant	Valbek, spol. s r.o. Středisko Plzeň Parková 1205/11 326 00 Plzeň HIP: Ing. Robert Vorschneider Zhotovitel PD: V-CON, s.r.o. Vaňurova 505/17, 460 01, Liberec 3, Zodpovědný projektant: Ing. Jan Blažek
Pozemní komunikace	IV/23218
Bod křížení s	bezejmenný vodní tok, pravostranný přítok Radnického potoka
Staničení	řkm 1,32361
Úhel křížení	36,81°

2 Základní údaje o mostě

2.1 Charakteristika mostu

Stávající most ev. č. 23218-2 přes bezejmenný vodní tok má délku přemostění 4,2 m. Jedno prosté pole je sestaveno z ocelových I-nosníků délky 9,0 m překrytých ocelovými U nosníky délky 8,8m a žb. desky tl. 0,4 m. Spodní stavba je nízká z kamenných opěr s šikmými kamennými křídly. Vozovka šířky 3,9 m mezi římsami je živičná s příčným spádem 6,3% a podélným spádem 5,0%. Chodníky nejsou. Římsy jsou betonové. Podél mostu se nachází ocelové zábradelní svodidlo. Nově navržený most je most o jednom poli, šikmý, uzavřený – flexibilní ocelová konstrukce, přesýpaný, přímý, bez ložisek. Křídla jsou půdorysně přímá, římsy naopak kopírují směrové vedení komunikace, tak aby byla zachována šířka komunikace na mostě rovná 6,5m. Na římsách je osazen záchytný systém. Na výtoku pod mostem je proveden stupeň ve dně potoka formou opěrné zídky, která je součástí konstrukce základů mostu, s navazujícím vývarem.

Parametry nového mostu:

▪ Délka přemostění	3,162 m
▪ Délka mostu	17,30 m
▪ Délka nosné konstrukce	5,56 m
▪ Rozpětí polí	1x5,46 m
▪ Šikmost mostu	37°
▪ Volná šířka mostu	6,5 m
▪ Šířka jízdního pruhu	2x2,75 m
▪ Šířka průchozího prostoru	--
▪ Šířka mostu	8,00 m
▪ Výška mostu nad terénem	niveleta mostu je 2,3 m nad úrovní stávajícího terénu
▪ Stavební výška	0,85 m
▪ Zatížení mostu	dle ČSN EN 1991 - 2

3 Podklady a průzkumy

- Geodetické zaměření místa stavby – Geodetická kancelář Ing. Lenka Líznerová a Bc. Radek Havel, Habrmannova 50, 326 00 Plzeň, 09/2014
- Orientační inženýrsko-geologický průzkum a posouzení základových poměrů - rešerše dle geologických map, rekognoskace terénu, odkryvů na staveništi - Ing.Stanislav Brudna, 11/2014
- Dendrologický průzkum - Bc. Jana Kadlecová, DiS, 11/2014
- Vlastní obhlídka stavby

4 Zdůvodnění mostu a jeho umístění

4.1 Účel mostu a požadavky na jeho řešení

Most převádí silnici IV/23218 přes vodní tok a zajišťuje dopravní spojení obce Svinná a silnice II/232. Stávající rámový částečně betonový a částečně ocelový most je poškozený – degradace svislých zdí a ocelových prvků je takového rozsahu, že zdivo čelních zdí je na několika místech vytlačené, římsy jsou

popraskané. Vozovka na mostě je v atypickém šířkovém uspořádání. Vodoteč pod mostem je vedena v nezpevněném korytu, za výtokem je stupeň ve dně cca 1 m. Na mostě je nevyhovující záchytný systém.

Dispozice nového řešení mostu je navržena na šířkovou úpravu komunikace S6,5 v místě mostu a navázáním na stávající komunikaci šířky 4,3 a 4,95 m. Rozdíl šířek mezi komunikací na mostě a na předmostích je překonán pozvolnými náběhy šířky komunikace v oblasti krajnice.

4.2 Charakter překážky a převáděné komunikace

Převáděnou komunikací je silnice IV/23218, která se v místě mostu nachází v extravilánu 1 km od obce Svinná. Komunikace na mostě je navržena šířky 6,5 m.

<u>Překážky:</u>	Vodní tok pod mostem v přímé, podélný spád bude pod mostem a v rozsahu definovaném ve výkresové dokumentaci upraven do stavu, který má správce toku v podkladech k podélnému profilu toku.
<u>Převáděná komunikace:</u>	IV/23218
<u>Šířka:</u>	6,5 m
<u>Směrové poměry:</u>	přímá a dva protisměrné oblouky o poloměrech 60,0m a 110m
<u>Výškové poměry:</u>	podélný spád 4,36%, niveleta mírně zvýšena a napojena na rekonstruované úseky před a za mostem příčný sklon je proměnný v rozsahu 0-4,5% vždy do středu směrového oblouku

4.3 Územní podmínky

Most je situován nedaleko obce Svinná ve směru ke komunikaci II/232. Staveniště se nachází v zalesněném území s pozvolnými svahy, protékaným bezejmenným vodním tokem.

4.4 Geotechnické podmínky

Závěry z geologického průzkumu:

Eroze potoka, vytvořená v proterozoické hornině, je vyplněna nevýraznou polohou mladého, neustále se měnícího písčitého náplavu s proměnným množstvím kamenité sutě. Mladá, fluviální náplava je uložena v trase potočního koryta, přímo na zvětralinovém plášti drobov.břidlice proterozoika, do kterého je koryto potoka zaříznuto. Vyvýšené břehy jsou pak budovány deluviofluviálními písčitojílovitými až jílovitopísčitými sedimenty s proměnným obsahem kamenité frakce.

Při posuzování únosnosti základové půdy a návrhu základových konstrukcí jednoduché konstrukce nového mostku je možno v daném případě, kdy vystupuje únosná a málo stlačitelná hornina takřka pode dno potoka, postupovat podle zásad I.geotechnické kategorie.

Za základovou půdu doporučujeme považovat mělce dosažitelné podloží drobov.břidlice proterozoika R3-R2. Nadložní fluviální sedimenty doporučujeme odstranit a nahradit je v poloze mostu neodplavitelným materiálem.

Při založení v horní části podložní vrstvy /drobová břidlice pev.tř. R3-R2/ nepřekročte provozní výpočtovou únosnost 500 kPa. S ohledem na velmi malou stlačitelnost podložních poloh proterozoika bude sedání základů pilířů takřka zanedbatelné.

Při návrhu mostu je nutno se věnovat rovněž ochraně proti nárazu povodňové vody tj. navrhnout odpovídající hodnoty profilu propustku s ohledem na průtočné množství povodňové vody, ochranné obložení svahů břehů potočního koryta před a za propustkem.

V rámci potvrzení očekávaných geotechnických a mechanicko-fyzikálních vlastností zemin v základové spáře pod pilíři nového mostu a na pláni v místě rozšíření cesty, doporučujeme při vlastním provádění stavebních prací provést převzetí základové spáry. Při neočekávaných skutečnostech nutno provést vhodné úpravy přímo při stavbě.

4.5 Vybavení objektu stálým zařízením

Most nepodléhá ohlašovací povinnosti k rozhodnutí o umístění stálého zařízení k ničení.

5 Technické řešení mostu

Po zhodnocení všech kritérií pro návrh mostu byla navržena flexibilní ocelová konstrukce tvaru obloukové klenby s plošným betonovým základem. Průtočný profil byl zachován.

Šířkové uspořádání komunikace bude upraveno na kategorii S 6,5 v prostoru mostu s napojením na stávající komunikaci IV/23218.

5.1 Popis konstrukce mostu

Stávající konstrukce kombinovaného ocelového, betonového a kamenného mostu bude vybourána. Stávající čelní zdi z kamenného zdiva jsou v havarijním stavu, a proto budou zcela rozebrány. Postavena bude nová přesýpaná konstrukce mostu pro šířkové uspořádání komunikace S 6,5. Nová nosná konstrukce vyhovuje na zatěžovací třídu A dle ČSN 736203.

Konstrukce mostu (flexibilní ocelová konstrukce, dále FLOK) tvaru klenby je kotvena do železobetonového základu z betonu C30/37. Navržená konstrukce má světlé rozpětí 3,2 m, světlou výšku 1,45 m a je z oceli S235 JRG2C.

Po odkrytí základové spáry bude přivolán geolog a bude zváženo zpevnění podloží pod základem vrstvou tl. 30 cm podkladního polštáře ze štěrkodrti. Základová spára je zakrytá podkladním betonem C12/15 tl. 150 mm. Prostor za FLOK je odvodněn pomocí rubových drenáží z drenážních PVC trubek DN 150 mm vyústěných na vtokové a výtokové straně mostu.

Jednotlivé složky přesýpané konstrukce klenby (flexibilní konstrukce, obsyp a zásyp) spolupůsobí při přenosu stálých a nahodilých zatížení. Vzájemné spolupůsobení je podmíněno použitím předepsaného materiálu, ale i jeho náležitým zhutněním.

Pro zajištění správné funkce zásypu je nutné dosáhnout míru zhutnění min. 98 % objemové hmotnosti zjištěné standardní Proctorovou zkouškou; v těsné blízkosti konstrukce (30 cm) se přípouští míra zhutnění min. 94 % PS. Pro obsyp i zásyp jsou přípustné nesoudržné materiály, propustné, nenamrzavé. Navržen je štěrkopísek nejméně třídy B dle ČSN 72 1512. Použitá frakce kameniva by měla být v rozsahu 0–45. Navržena je široká frakce 0-32, číslo křivosti $1 < C_c < 3$ a úhel vnitřního tření zhutněného materiálu větší než 36° s ochranným obsypem tl. 200 mm zhutněným na 94 % PS ze štěrkopísku fr. 0-8 mm s obsahem odplavitelných částic max. 7%.

Úhel křížení převáděné komunikace IV/23218 a vodního toku byl přibližně zachován podle původního objektu. Na obou koncích tubusu jsou pro zachycení přilehlého násypového tělesa komunikace navržena křídla. Křídla po levé straně mostu, při směru ze Svinné na komunikaci II/232, jsou dlouhá 7,76 m a 3,25 m od mostního otvoru. Křídla po pravé straně mostu při zachování stejného směru jsou dlouhá 4,16 m a

7,68m. Takto navržené délky křídel odpovídají konkrétním dispozičním požadavkům pro zapojení objektu do okolního terénu. Tato křídla tvoří jeden celek s čelními zdmi tl. 350 mm na vtoku i výtoku.

Pro základy je navržen beton třídy C 30/37-XC2+XF3+XA2 s výztuží B500 B – dříve 10 505 (R). Pro křídla je navržen beton třídy C 30/37-XF4+XD3 se stejnou výztuží.

Na výtoku pod mostem je znovu navržen stupeň ve dně potoka formou opěrné zídky, která je součástí konstrukce základů mostu, s navazujícím vývarem délky 4,0 m.

5.2 Vybavení mostu

5.2.1 Vozovkové vrstvy, izolace

Na komunikaci není prováděno měření. Nejbližší měřicí místa jsou na II/232 s intenzitou 1170 voz./24hod. a II/233 s 442 voz./24 hod. Toto je jejich minimálně využívaná spojka, odhadujeme tak s intenzitou 100 – 200 voz./24 hod. Dle TP 170 je navrženo souvrství D1-N-6 v následujících tloušťkách:

Vozovka na mostě:

Na mostě je navrženo souvrství v následujících tloušťkách:

Asfaltový beton vrstva ohrubná ACO 11+	40mm
Spojovací postřik	0,5kg/m ²
Asfaltový beton vrstva ložná ACL 16+	60 mm
Infiltrační postřik PSE	0,7kg/m ²
Směs stmelená cementem SC C	150 mm
Štěrkodrt'	200 mm
<u>Štěrkopísek</u>	
Celkem	450 mm

Požadovaný modul přetvárnosti podloží vozovky je $E_{\text{def},2} = 45 \text{ Mpa}$.

Izolace:

FLOK je opatřena dvěma vrstvami protikorozi ochrany. První tvoří žárové zinkování ponorem dle ČSN EN ISO 1461, prům. tl. 70 mikro, min. tl. 55 mikro, druhou tvoří dílenský epoxidový nátěr HS150 tl. 200 mikrom, oboustranně s předúpravou povrchu otryskáním.

Nad tubusem FLOK je umístěna folie z HDPE tloušťky 2 mm jako vrstva, která zabraňuje pronikání vody k ocelovému tubusu (tzv. deštník). Folii je chráněna z obou stran proti proražení geotextilií.

Všechny betonové konstrukce v kontaktu se zemínou se opatří izolací (nátěrem) proti zemní vlhkosti ALP + 2xALN.

5.2.2 Mostní římsy

Je navržena dvojice železobetonových monolitických říms po obou stranách mostu na celou délku mezi konci křídel, celkem tedy dvě římsy o celkové délce 16,72 a 17,33 m. Obě římsy jsou široké 0,75 m a jsou na nich kotvena oboustranně navržená ocelová zábradelní svodidla s výplní. Na obou římsách je dostředný příčný sklon o velikosti 4% směrem k přilehlé vozovce. Kotvení říms je předpokládáno prostřednictvím "uší" vytvořených z betonářské výztuže, jež budou vyčnívat z horních ploch poprsných zdí po obou stranách a z horní plochy křídel.

Římsy jsou navrženy z betonu C 30/37-XF4+XD3 s výztuží B500 B – dříve 10 505 (R).

5.2.3 Svodidla

Po obou stranách je na mostě navrženo ocelové zábradelní svodidlo s vodorovnou výplní pro úroveň zadržení H2. Svodidlo je navrženo na celkovou délku říms + 12,0m na obě strany mostu. Svodidlo je ukončeno po obou stranách výškovým náběhem dl. 4,0 m, celkem tedy 82 m svodidel celkem. Detaily návrhu svodidel jsou popsány ve výkresové dokumentaci.

5.2.4 Zábradlí

Není navrženo.

5.2.5 Protihlukové clony

Nejsou navrženy.

5.2.6 Odvodnění

Odvodnění srážkové vody s povrchu vozovky v rámci mostu je zajištěno příčným spádem k římsám, následně pak pomocí podélného spádu podél říms směrem k jejich konci a zde přes přechodové plochy vydlážděné lomovým kamenem do betonu C25/30-XF1+XC1 na přilehlé skluzy z betonových tvárnic a následně do koryta potoka. Za oběma konci přesypané konstrukce je navržena drenáž taktéž s vyústěním do koryta potoka na vtokové a výtokové straně mostu.

5.2.7 Odláždění svahů a úprava pod mostem

Odláždění prostorů za konci říms je navrženo v rozsahu dle výkresové dokumentace, a to lomovým kamenem do betonu C25/30-XF2+XC1 před mostem. Tloušťka lomového kamene bude 150 mm, tloušťka betonového lože 200 mm. Za mostem je koryto zpevněno rovinaninou z lomového kamene s vyklínováním. Oba konce napojení nového koryta na stávající jsou ukončeny příčným betonovým prahem o výšce 0,7 m a šířce 0,5 m z betonu C25/30-XF1+XC1.

Koryto vodoteče bude ve tvaru a v rozsahu dle výkresové dokumentace zpevněno lomovým kamenem do betonu C25/30-XF2+XC1, Tloušťka lomového kamene bude 150 mm, tloušťka betonového lože 200 mm.

Přístupové schodiště pod most je navrženo z prefabrikovaných betonových stupňů do betonu C25/30-XF2+XC1 tl. min. 100 mm.

Na základě poznatků zjištěných při místním šetření byl zachován stupeň ve dně na výtoku z mostní konstrukce, kterým je významně snížen podélný sklon toku. Jelikož běžná vodnost toku je nízká, a režim převádění vyšších průtoků je díky velkému podélnému sklonu bystřinný, nelze v toku předpokládat přítomnost ryb, které by přítomnost stupně ve dně omezovala v pohybu. Jako součást zachování stupně ve dně je navrženo provedení vývaru pro utlumení kinetické energie vodního proudu. Více viz Hydrotechnický posudek.

5.2.8 Dopravní značení

Vodorovné značení na mostě není řešeno. V rámci mostního objektu budou na obou koncích mostu osazeny svislé dopravní značky s evidenčním číslem mostu.

5.2.9 Letopočet výstavby

Do vtokového čelní zídky bude na viditelné místo proveden vlis s vyznačením letopočtu výstavby mostu.

5.2.10 Nátěry

Betonové povrchy římsy vystavené působení chemických posypových materiálů budou opatřeny nátěry proti těmto vlivům. Horní část římsy bude upravena tzv. striáží.

Všechny betonové konstrukce spodní stavby v kontaktu se zemínou se opatří izolací (nátěrem) proti zemní vlhkosti ALP + 2xALN.

FLOK je opatřena dvěma vrstvami protikorozi ochrany. První tvoří žárové zinkování ponorem minimální tloušťky povlaku 70 µm, druhou epoxidový nátěr tl. 200 µm - viz kapitola Izolace.

PKO ocelového svodidla bude provedena v souladu s TKP kapitola 19 (prostředí C4, životnost ochranného systému velmi vysoká - 15 let). Pro zábradlí a prvky svodidel přímo spojené s mostem žárové zinkování ponorem Zn 80 + nátěry 180 µm, pro ostatní prvky svodidel žárové zinkování ponorem Zn 80 nebo nátěry 180 µm.

5.3 Statické a hydrotechnické posouzení

Statické posouzení ocelové klenby je uvedeno jako příloha části C projektové dokumentace. Posouzeno bylo i převedení maximálních průtoků upraveným korytem vodoteče. Hydrotechnické posouzení je samostatnou přílohou části C této projektové dokumentace. Z jeho závěru vyplývá:

Provedenými výpočty byla prokázána dostatečná rezerva pro převedení průtoku $Q_{100} = 5.60 \text{ m}^3 \text{ s}^{-1}$.

Pod stupněm na výtoku pod mostem byl navržen vývar délky 4 m, měřeno v nejkratší vzdálenosti k mostní konstrukci, navržená hloubka činí 0.6 m, zakončení vývaru bylo navrženo ve sklonu 1:2. K pohybu pevných částic dna v úseku mostní konstrukce při průtoku Q_{100} nedojde, bude-li minimální hodnota charakteristické velikosti částice činit 190 mm.

5.4 Zvláštní zařízení na mostě (cizí)

Most nepodléhá řízení o umístění zvláštního zařízení

6 Výstavba mostu

6.1 Postup a technologie stavby mostu

Výstavba se předpokládá za úplného vyloučení provozu, součástí projektu rekonstrukce komunikace je návrh objízdné trasy.

Realizace nového objektu proběhne v otevřené stavební jámě s vyřešeným odvodněním dna jámy. Přemostovaná vodoteč bude provizorně převedena pomocí obtokové trouby DN 800, která povede za základem jedné strany mostu. Po realizaci základů nosné konstrukce, provedení nezbytně nutných zásypů a nové úpravy koryta včetně příčných zpevňujících prahů bude vodoteč převedena do své původní pozice.

Současně s výkopovými pracemi bude probíhat i demolice stávajícího objektu.

V první fázi budou odfrézovány stávající vrstvy vozovky. Následuje odstranění ocelového svodidla a stávajících říms na mostě. Následuje postupná demolice čelních zdí mostu postupným rozebíráním i s pomocí bouracího kladiva na hydraulickém nosiči při současném odstraňování sutě z prostoru vodoteče. Stávající most bude postupně vybourán a ocelové části rozebrány. Současně budou postupně odtěžovány zeminy z prostoru mezi čelními zdmi – předpokládá se částečné použití pro zpětný hutněný zásyp, část zemin bude uložena na řízené skládce. Nepředpokládá se ukládání kontaminovaných zemin nebo zemin s obsahem dehtu.

Následně bude zrealizováno převedení koryta do obtokové roury DN 800.

Po dokončení výkopových prací bude vodoteč převedena za most do vymezeného prostoru a poté bude vybudován základ pro flexibilní ocelovou konstrukci. Dále následuje úprava původního koryta, včetně zbudování příčných betonových prahů vodoteče a zrušení provizorního obtoku.

Dále následuje osazení FLOK a zalití žlábků pro uložení tubusu cementovou maltou. Poté je možné dokončit betonová křídla včetně základů a čelní poprsní zdi.

Dále bude probíhat realizace zásypu FLOK do úrovně plovoucí izolace. Materiál zásypu bude ukládán po vrstvách o tloušťce před zhutněním 150 mm. Ukládání je třeba provádět symetricky. Rozdíl úrovní zásypu na obou stranách konstrukce v jakémkoliv příčném řezu a ve všech stadiích pokládky nesmí překročit výšku jedné vrstvy. Zásyp prostoru za rubem FLOK a jeho hutnění musí být provedeno s maximální pečlivostí a průběžně kontrolováno, aby nedošlo k následnému poklesu vozovky. Při montáži i zásypu je nutné se řídit technologickým předpisem konkrétního dodavatele FLOK.

Po realizaci zásypu a plovoucí izolace včetně její ochrany bude pokračovat provedení svahů a betonáž říms. Po dokončení zásypů budou provedeny živičné vrstvy, napojení na stávající komunikaci, vodorovné značení a osazena zábradelní svodidla.

Před zahájením výstavby si zhotovitel nechá vypracovat Realizační dokumentaci stavby – RDS.

6.2 Specifické požadavky na předpokládanou technologii stavby

Při výstavbě mostu se předpokládá přístup do koryta potoka a do přilehlé oblasti. Předpokládá se dočasný zábor pro staveniště jednak v prostoru pod mostem (podrobnosti viz záborový elaborát, který je součástí dokumentace stavby), jednak na části komunikace v době uzavírky.

6.3 Související (dotčené) objekty stavby

Nejsou dotčeny žádné další objekty

6.4 Vztah k území

Omezení provozu: v průběhu stavby dojde k úplné uzavírcce provozu na mostě i na navazující komunikaci. Dopravní obslužnost dotčených obcí je řešena objízdou trasou v projektu. Konkrétně se jedná o SO171 DIO.

7 Ochranná a bezpečnostní opatření

Při provádění stavebních prací je třeba dodržovat předpisy BOZP, nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví na staveništích a zákon č. 309/2006 Sb., který upravuje další požadavky BOZP v pracovněprávních vztazích a o zajištění BOZP při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy.

Je nutno dodržovat veškeré předpisy týkající se protipožární ochrany, zejména zákon 133/85 Sb. ve znění pozdějších předpisů a vyhlášku 246/2001 Sb. pracoviště musí být vybavena lékárníčkami první pomoci, na staveništi musí být přístupné informace o základních bezpečnostních předpisech a dále nezbytná telefonní čísla na záchrannou službu, policii, inspektorát bezpečnosti práce a Hasičský záchranný sbor.

Je-li nutná přeložka některých inženýrských sítí, je nutné spolupracovat s příslušnými složkami správců vedení a inženýrských sítí a se všemi subdodavateli tak, aby prvořadou otázkou související s výstavbou bylo dodržování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Před zahájením prací v blízkosti vedení je nutné si vyžádat vyjádření a dozor správců těchto vedení k pohybu mechanismů a činnosti stavby.

8 Doklady

Přiložené doklady jsou v části F – Doklady této dokumentace.

9 Závěr

Kromě obecně platných norem je třeba dodržet ustanovení TKP a vzorových listů VL 4 vydaných MD ČR.

Zpracovaná dokumentace DSP+PDPS v žádném případě neslouží pro realizaci stavby. Pro realizaci stavby je nutné vypracovat realizační dokumentaci stavby (RDS), která bude zpracována na základě objednávky zhotovitele.