


Výškový systém:

Bpv

Souřadnicový systém:

S-JTSK

Číslo zakázky:	15 117 01	HIP:	 <p>PONTEx S.R.O.®</p> <p>Praha 4, Bezová 1658, 147 14 tel: +420 241096735 fax: +420 244461038</p>
Schválil:	Ing. Václav HVÍZDAL	Zodp. projektant: Ing. Martin HAVLÍK	
		241096747, mha@pontex.cz	
Tech. kontrola:	Ing. Petr DRBOHLAV	Vypracoval: Jakub ZIGMUND	
	241096753, pdr@pontex.cz	241096745, jzi@pontex.cz	

Objednatel:	SÚS Plzeňského kraje	Obec:	Štáhlavice	Kraj:	Plzeňský
Akce:	MOST EV.Č. 1773-2 ŠTÁHLAVICE – KORNATICE			Datum	Stupeň
				10/2015	PDPS
				Souprava	Č. přílohy
Příloha:	PRŮVODNÍ A TECHNICKÁ ZPRÁVA			A	

Obsah

1. Všeobecné údaje	2
1.1. Identifikační údaje stavby	2
1.2. Zdůvodnění stavby	2
1.3. Základní údaje o křížení.....	3
1.4. Základní údaje o mostu	3
2. Geotechnické podmínky	4
3. Technické řešení.....	5
3.1. Inženýrské sítě.....	5
3.2. Demolice stávající konstrukce	5
3.3. Technické řešení nových částí.....	6
3.4. Materiál	11
4. Provádění.....	15
4.1. Výstavba mostu.....	15
4.2. Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby	15
4.3. Zařízení staveniště.....	15
4.4. Výrobní tolerance.....	16
4.5. Měření a monitoring.....	16
4.6. Zatěžovací zkouška	16
4.7. Související objekty, sítě.....	16
4.8. Vztah k území	16
4.9. Opatření pro omezení vlivu hluku a prašnosti.....	16
4.10. Ochrana zdraví a bezpečnost pracovníků při výstavbě	17
4.11. Odpady	17
5. DIO	19
6. Další stupně dokumentace.....	19
Příloha 1 – Fotodokumentace.....	21

PRŮVODNÍ A TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. Všeobecné údaje

1.1. Identifikační údaje stavby

Název stavby: Oprava mostu ev. č. 1773–2 Štáhlavice – Kornatice
Kraj: Plzeňský
Katastrální území: Štáhlavice
Druh stavby: oprava
Stupeň PD: DSP/PDPS
Investor: **Správa a údržba silnic Plzeňského kraje**
Koterovská 162, 326 00 Plzeň
Majetkový správce objektu: **Správa a údržba silnic Plzeňského kraje**
Koterovská 162, 326 00 Plzeň
Projektant: **Pontex s.r.o.**
Bezová 1658, 147 54 Praha 4
Zodpovědný projektant: Ing. Martin Havlík
Tel.: 244 062 234, *e-mail:* havlik@pontex.cz

1.2. Zdůvodnění stavby

Stávající mostní konstrukce je ve špatném technickém stavu, v minulosti byla provedena oprava nejzávažnějších poškození.

V roce 2015 byl proveden průzkum stávající konstrukce, který zhodnotil stav konstrukce a navrhl varianty rekonstrukce mostu. V následném jednání s investorem akce byla zvolena varianta řešení, která je předmětem této dokumentace.

Byla zvolena varianta:

Při opravě se předpokládá provedení:

- Očištění spodní stavby, odbourání horního povrchu úložných prahů a jeho obnova kotvenou vyspárovanou dobetonávkou, výměna závěrných zdí, provedení nových podložiskových bloků.
- Nadzdvižení NK po jejím provizorní ztužení. Očištění ocelové konstrukce na všech plochách od koroze a nátěrových hmot.
- Výměna oslabených prvků a prvků se šterbinovou korozí. Nahrazení konstrukcí vhodnější, pokud je to možné.
- Obnova PKO systémem v plném rozsahu na očištěný a otryskaný povrch.

- Doplnění chybějících šroubů a opravy dalších poškození na ponechávaných konstrukcích, tam, kde jsou šrouby nepříliš vhodně nahrazeny nýty, jejich zpětná záměna ta nýty.
- Náhrada prefa desky monolitickou spřaženou s podélníky.
- Výměna zábradlí a zádržného systému na předpolích za vyhovující.
- Repase ložisek s vyjmutím.
- Nové dilatační závěry.
- Vyřešení odvodnění pomocí odvodňovačů.

Přepočet zatížitelnosti a dle něj úprava dopravního značení včetně doplnění omezení rychlosti na mostě.

1.3. Základní údaje o křížení

Most je situován v extravilánu poblíž místní části Štáhlavice, součásti obce Štáhlavy. Mostní objekt převádí komunikaci III/1773 přes řeku Úslavu mezi Štáhlavicemi a Kornaticemi. Komunikace je vedena v násypu, koryto řeky je v místě mostu upraveno kamenným záhozem resp. dlažbou.

Převáděná komunikace III/1773 je v místě křížení výškově v nepatrném vypuklém oblouku. Most je téměř vodorovný. Směrově je komunikace na mostě v přímé, před a za mostem navazuje oblouk. Šířkové uspořádání mostu odpovídá odvozené intravilánové (zde nepříliš vhodné) kategorii M5,5. Před mostem musí být osazeno DZ omezující rychlost na mostě na 60 km/hod. Příčný sklon na mostě je střechovitý.

1.3.1. Převáděná komunikace

Silnice:	III/1773
Kategorie silnice:	M5,5
Staničení mostu:	km 2,601
Výška nivelety v místě křížení:	stávající 354,150 m n. m. nová 354,135 m n. m.
Směrové poměry v místě mostu:	přímá
Výškové poměry v místě mostu:	vypuklý oblouk

1.3.2. Překážka

Přemostovaná překážka:	řeka Úslava
Staniční křížení cestě:	nezjištěno
Úhel křížení:	cca 100°

1.4. Základní údaje o mostu

Charakteristika mostu – stávající: Trvalý silniční most o jednom poli, ocelová příhradová konstrukce. Opěry betonové skryté v kamenné dlažbě, zřejmě plošně založené.

Charakteristika mostu – nový:	Trvalý silniční most o jednom poli, ocelová příhradová konstrukce. Opěry původní zesílené a opravené.	
Délka mostu:	stávající:	30,5 m
	nový:	30,7 m
Délka přemostění (světlost):	stávající:	27,7 m
	nový:	27,7 m
Délka nosné konstrukce:	stávající:	29,5 m
	nový:	29,5 m
Šířka mostu:	stávající:	6,78 m
	nový:	6,78 m
Šířka nosné konstrukce:	stávající:	6,21 m
	nový:	6,21 m
Volná šířka mostu:	stávající:	5,71 m
	nový:	5,58 m
Chodníky:	stávající:	nejsou
	nový:	nejsou
Plocha mostu:	stávající:	$6,21 \times 29,5 = 183,2 \text{ m}^2$
	nový:	$6,21 \times 29,5 = 183,2 \text{ m}^2$
Plocha vozovky:	stávající:	$4,65 \times 29,5 = 137,2 \text{ m}^2$
	nový:	$4,5 \times 29,5 = 132,8 \text{ m}^2$
Šikmost mostu:	stávající:	100 ^g
	nový:	100 ^g
Světlá výška pod mostem:	stávající:	2,65 m
	nový:	2,65 m
Stavební výška:	stávající:	1,35 m
	nový:	1,33 m
Konstrukční výška:	stávající:	3,20 m
	nový:	3,20 m
Zatížitelnost mostu:	stávající:	$V_n = 9 \text{ t}$
	(dle ML)	$V_r = 20 \text{ t}$
		$V_e = 49 \text{ t}$

Zatížitelnost bude min. zachována. Po realizaci opravy bude proveden statický přepočet se stanovením zatížitelnosti.

2. Geotechnické podmínky

Původní projektová dokumentace mostu nebyla projektantovi k dispozici. Vzhledem k době výstavby a konstrukci spodní stavby lze usuzovat na plošné založení. Povaha shledaných poruch mostní konstrukce neindikuje závažnější poruchy základové spáry.

Z hlediska výskytu bludných proudů se předpokládá provedení základních ochranných opatření zmírňující účinky bludných proudů dle stupně 3 dle TP 124 „Základní ochranná opatření proti omezení vlivu bludných proudů na mostní objekty a ostatní betonové konstrukce pozemních komunikací“.

3. Technické řešení

3.1. Inženýrské sítě

Dle vyjádření obeslaných správců sítí se v okolí mostu nevyskytují žádné podzemní inženýrské sítě, které by měly přímý dopad na rekonstrukci mostu. Více informací v části F. Doklady, kde jsou uvedena vyjádření správců IS, ty jsou nedílnou součástí PD.

Zhotovitel je povinen v rámci přípravy stavby prověřit případný výskyt inženýrských sítí v oblasti plánovaných vstupů na staveniště. Zhotovitel je povinen se seznámit s vyjádřením správců IS, která jsou nedílnou součástí projektu a respektovat v nich uvedené podmínky. Pokud bude stavba provedena s větším časovým odstupem, je nutno v rámci RDS provést aktualizaci vyjádření správců, jejichž platnost je časově omezena.

3.2. Demolice stávající konstrukce

Ze stávajícího mostu bude odstraněna vozovka, římsy, mostovka, podélníky a zábradlí. Budou odbourány stávající závěrné zídky včetně vrchní části křídel.

Dále bude provedeno odbourání vrchní části úložného prahu. Pro toto odbourání bude nutno dočasně podepřít ocelovou konstrukci mostu. Předpokládá se, že to bude provedeno v době, kdy bude konstrukce odlehčena a bude ji možno podepřít pod již vyměněným příčnickem, který bude pro toto podepření upraven. Přesné řešení jeho úpravy se provede v RDS podle zhotovitelem zvolených podpůrných prostředků.

Součástí demolice mostu je odvoz a uložení veškerého demolovaného materiálu na skládku, vč. příslušných poplatků. Zhotovitel je povinen zajistit si skládku již v rámci zpracování nabídky a do ceny zahrnout poplatky a přepravu na skládku.

Zahájit demolice bude možné až po schválení příslušného Technologického postupu objednatelem stavby a projektantem. Zhotovitel je povinen zajistit bezpečnost a stabilitu konstrukcí během stavby.

3.2.1. Odstranění vozovky

V rozsahu nutném pro provedení rekonstrukce mostu a úpravu nivelety vozovky bude odbouráno vozovkové souvrství. V místech navázání se provede pouze odfrézování jedné, resp. dvou vrstev živičného krytu. Celková délka úpravy je 44,1 m.

V rámci dokumentace je navrženo uložení odfrézovaného materiálu (AB) na středisku SÚSPK, p.o. v Seči u Blovic (doprava zhotovitelem). Jelikož ještě nejdou dokončeny zkoušky PAU (polycyklické aromatické uhlovodíky) je v rozpočtu zaveden tento předpoklad. V případě zjištění obsahu PAU ve vozovkách bude použití vybouraného materiálu řešeno změnou položek soupisu prací.

3.2.2. Odstranění části nosné konstrukce

Stávající mostovka z železobetonových prefabrikovaných dílců bude spolu s prefabrikovanými římsami opatrně rozebrána. Dále budou z nosné konstrukce odmontovány ocelové podpory říms, podélníky včetně bočních úchyťů, horní i dolní pásnice příčníků a

vodorovné zavětrování. Bourání bude prováděno tak, aby nedošlo ke ztrátě stability mostu, konkrétní technologii stanoví zhotovitel. Práce je nutno provádět tak, aby bylo zabráněno padání stavební suti do řeky pod mostem.

Dále budou odstraněny postupně díly ocelové konstrukce uvedené ve výkresové dokumentaci. Jedná se zejména o:

- Podélníky
- Spodní vodorovné ztužení
- Horní a dolní pás příčníků
- Nadpodporové příčníky

Výměna prvků ocelové konstrukce bude probíhat po jednotlivých prvcích, aby nebyla ohrožena její stabilita, pro výměnu podporových příčníků bude konstrukce dočasně ztužena.

3.2.3. Demolice části spodní stavby

Po odstranění části nosné konstrukce budou ubourány stávající železobetonové závěrné zídky a horní části křídel. Rovněž budou odtěženy přechodové oblasti za oběma opěrami mostu.

Při demolici nosné konstrukce a rozebírání spodní stavby je třeba postupovat velmi opatrně, aby nedošlo k poškození již tak narušené spodní stavby.

V každé fázi demontáže a demolice stávající konstrukce je zhotovitel povinen zajistit, aby bylo zabráněno padání materiálu do řeky. Součástí bouracích prací je i odstranění veškerých zbytků materiálu a vyčištění prostoru pod mostem, který bude dotčen stavbou.

3.3. Technické řešení nových částí

Projektová dokumentace stávajícího mostu není k dispozici. Veškerá níže popsaná opatření a práce, které se týkají nepřístupných stávajících konstrukcí, budou upřesněna až po zjištění jejich stavu při výstavbě.

Objemy položek týkajících se výše uvedených prací uváděné v soupisu prací jsou jen odhady dle dostupných podkladů a zkušeností zpracovatele. Uvedené položky je možno čerpat jen v rozsahu zastiženém na stavbě a odsouhlaseném TDI.

V rámci rekonstrukce budou vybudovány nové závěrné zídky a křídla, nové podélníky a pásnice příčníků, vodorovné zavětrování, mostovka a římsy, přechodové oblasti a vozovka a zábradlí.

Úprava nivelety převáděné komunikace je navržena s takovými výškovými poměry, aby byly splněny normové požadavky na rozhledové poměry pro bezpečné zastavení vozidla dle ČSN 73 6101 a ČSN 73 6110.

Je potřeba počítat s tím, že bude zachována stávající NK mostu, a proto není možné výrazněji měnit a upravovat niveletu komunikace na mostě.

3.3.1. Spodní stavba

Úložné prahy

Bude provedena sanace obetonávkou celého horního povrchu úložných prahů obou opěr. Povrch bude nejprve mechanicky očištěn, předpokládá se odbourání v tloušťce cca 100mm a poté otryskán tlakovou vodou. Tlak pro tryskání je nutno stanovit tryskacím pokusem na malé části povrchu tak, aby byl spolehlivě odstraněn veškerý nevhodný a rozvolněný materiál, ale nedocházelo k bezdůvodnému poškození povrchů. Po provedení očištění a otryskání celé plochy spodní stavby tlakovou vodou je nutno provést za účasti TDI prohlídku konstrukcí a upřesnit plochy a objemy sanací dle skutečného stavu.

Následně se do celé horní plochy úložného prahu vyvrtají otvory profilu 16mm a do nich se vlepí výztuž profilu 12mm pro nakotvení dobetonávky. Vrtý se provedou v rastu 10 ks/m² do hloubky 0,25m. Dobetonávka bude vyztužena jednak ponechanou stávající výztuží a dále sítí KARI profil 8 / 8mm s oky 100/100mm.

Do sanovaných úložných prahů bude navrtána řada kotev z výztuže $\varnothing 25$ po vzdálenosti 0,5 m pro zhotovení nových závěrných zídek a křídel. Předpokládá se provedení vrtů profilu 30mm do hloubky 500mm. Za rubem úložných prahů bude na potřebnou vzdálenost proveden podkladní beton.

Závěrné zídky a křídla

Na úložné prahy budou navazovat nové železobetonové závěrné zídky šířky 0,4 m, jejich hlavy budou upraveny pro kotvení lamelových dilatačních závěrů. Na závěrné zídky budou navazovat nová železobetonová křídla kolmá k ose mostu široká rovněž 0,4 m. Závěrné zídky a křídla budou založena plošně – částečně budou uložena na stávajících úložných prazích a částečně na podkladním betonu za rubem úložných prahů. K úložným prahům budou kotveny pomocí výztuže vlepené do vývrtu – viz dříve.

Přechodová oblast

Uspořádání přechodové oblasti za opěrami se řídí ustanoveními ČSN 73 6244. Přechodová oblast je řešena alternativně s ohledem na její velikost.

Rub závěrné zídky a křídel bude izolován pomocí nátěru ALP + 2xALN. Všechny plochy spodní stavby opatřené izolačním nátěrem nebo izolačními pásy budou překryty ochrannou netkanou geotextilií.

Spodní část přechodové oblasti bude vyplněna prostým betonem jakožto základem pro drenáž. Nad touto částí bude položena těsnící izolační geomembrána ve sklonu 5 % k rubu opěry. Geomembrána musí být zatažena pod drenážní trubku. Na geomembráně bude uložena ochranná netkaná geotextilie.

Drenážní trubka na rubu opěry bude oboustranně vypádována ve sklonu min. 3 % směrem ke stranám mostu, kde bude vyústěna na terén.

Přechodový klín ve sklonu 1:1,5 je z mezerovitého betonu. Nad přechodovou oblastí budou provedeny vozkové vrstvy ve skladbě uvedené v kapitole 3.3.3.

Požadavky na materiály viz kapitola 3.4.1.

3.3.2. Nosná konstrukce

Nosná konstrukce mostu je tvořena hlavními příhradovými nosníky spojenými příčníky a ztuženými příhradovými ztužily v úrovni spodního pasu příčníků. Nově je navržena železobetonová deska na ocelových podélnících profilu I.

Ocelová konstrukce

Budou zachovány stávající hlavní nosníky, které jsou sice lokálně zasaženy korozí ve spárách mezi lamelovými pásy, ale jejich oprava je v podstatě neproveditelná a jejich oslabení není zásadní.

Ocelová konstrukce bude opatřena kompletně novým vodorovným zavětrováním. To je tvořeno diagonálami vždy přes dvě pole příhrady umístěnými mezi spodními pásy hlavních příhradových nosníků. Jednotlivé prvky vodorovného zavětrování tvoří vždy dva k sobě přišroubované rovnoramenné úhelníky.

Na stávajících nýtovaných příčnících profilu I budou vyměněny horní i dolní pásnice, které tvoří vždy dvojice rovnoramenných úhelníků. Na příčníky bude osazeno celkem 7 nových podélníků profilu I výšky 220 mm včetně nových bočních úchyťů. Osová vzdálenost podélníků je 760 mm. Podélníky budou na horní pásnici opatřeny trny pro spřažení s betonovou deskou mostovky.

Nově se provedou nadpodporové příčníky, ty se z konstrukce vyjmou a nahradí novými s tím, že se na ně doplní výztuhy pro podepření při zvedání OK pro výměnu ložisek a dobetonování úložných prahů.

Prvky, které se budou měnit, budou vyjímány postupně s tím, že současně nesmí být odstraněno více než jeden příčník nebo jedna příhrada ztužení. Tento postup je nutný pro zajištění stability hlavních nosníků.

Všechny ponechávané části ocelové konstrukce budou opraveny. Stěny příčníků napadené korozí budou vyvařeny.

Ponechávané konstrukce budou otryskány pískem a opatřeny novou PKO. Všechny spáry mezi jednotlivými prvky budou před prováděním PKO vyplněny tmelem. Provedení PKO – viz samostatná kapitola.

Nové konstrukce budou k původním kotveny šrouby nebo shodně jako je tomu nyní nýty. Rozhodnutí o přípojných prostředcích je na zhotoviteli.

Při osazování nosníků a před vybetonováním a zatvrdnutím desky mostovky musí být věnována maximální pozornost zabezpečení stability nosníků.

Betonová deska

Na podélnících bude vybetonována železobetonová deska. Povrch desky bude odpovídat tvaru vozovky – střešovitý sklon 2 % s protispádem na obou stranách 4 % délky 0,83 m. V ose mostu má deska tloušťku 170 - 200 mm, v úžlabí 130 - 160 mm. Půdorysně má deska tvar obdélníku. Tloušťka desky bude mírně proměnná pro zajištění podélných sklonů s tím, že upřesnění se provede po zaměření horního povrchu podélníků po jejich namontování.

3.3.3. Příslušenství

Izolace mostovky

Voda prosáklá na povrch izolace bude stékat po horní vyspádané ploše nosné konstrukce do úžlabí a zde bude svedena do trubiček odvodní izolace osazených po cca 6m, trubičky budou osazeny také před dilatačními závěry, ty se pak pod deskou vyvedou před úložný práh.

Nosná konstrukce bude opatřena hydroizolací z natavovaných pásů z modifikovaného asfaltu na kotevně impregnační nátěr (v případě provádění stavby v nepříznivých klimatických podmínkách, nebo nutnosti urychlení stavby je možno použít pečetící vrstvu s vhodnými vlastnostmi). Izolační pásy budou zataženy i na rub konstrukce závěrné zídky a to min. 300 mm na podkladná beton pod drenáží.

Izolace bude na nosné konstrukci natavena plně a na svislých plochách pouze konstrukčně proti stékající vodě. Pod římsami bude provedena ochrana izolace další vrstvou celoplošně natavených izolačních pásů s kovovou vložkou.

Izolace i podklad pro izolaci musí splňovat požadavky ČSN 73 6242. Povrch betonu musí být řádně očištěn a povrchová vrstva musí vykazovat pevnost v odtrhu min. 1,5 MPa. Rovinatost povrchu platí dle výše uvedené ČSN a dle TKP, kap. 18.

Odvodnění

Odvodnění vozovky bude zajištěno podélným a příčným sklonem vozovky. Bude zachováno stávající řešení, kdy srážková voda stéká volně po stranách násypu za mostem.

Skladba vozovky

Skladba vozovky na mostě je následující:

– asfaltový beton střednězrnný modifikovaný	ACO 11 + mod.	50 mm
– postřík spojovací emulzí	PSE	0,30 kg/m ²
– litý asfalt střednězrnný	MA 11	40 mm
– <u>izolační pásy</u>	<u>NAIP</u>	<u>5 mm</u>
– celkem		95 mm

Skladba vozovky v prostoru za opěrami a dále k napojení na stávající niveletu:

– asfaltový beton střednězrnný modifikovaný	ACO 11 + mod.	50 mm
– postřík spojovací emulzí	PSE	0,30 kg/m ²
– asfaltový beton hrubozrnný	ACL 16 +	70 mm
– postřík spojovací emulzí	PSE	0,30 kg/m ²
– asfaltový beton hrubozrnný	ACP 16	80 mm
– <u>postřík infiltrační asfaltový</u>	<u>PIA</u>	<u>0,80 kg/m²</u>
– celkem		200 mm

Mezi vozovkou a římsou bude provedena těsnící zálivka. Na mostě je vozovka šířky 4,5 m, její šířka bude na předmostích upravena tak, aby plynule navázala na stávající komunikaci na konci úseku.

Na konci úseku budou jednotlivé vrstvy vozovky navázány na stávající odstupňovaně se vzájemným přesahem dle rozsahu odfrézování.

Mostní závěry

Na obou opěrách budou osazeny povrchové lamelové dilatační závěry s rozsahem - 20/+20 mm. V závislosti na použitém závěru bude upraven tvar hlavy závěrné zídky a případně upravena hrana nosné konstrukce. Spára mezi závěrem a obrusnou vrstvou vozovky bude vyplněna těsnicí zálivkou z modifikovaného asfaltu.

Závěry budou na celé délce vodotěsné, musí odpovídat TP86 a musí plnit současně elektroizolační funkci (min. odpor 5 k Ω). Mostní závěry budou navrženy a osazeny podle TKP, kap. 23.

Římsy

Na mostě jsou navrženy železobetonové monolitické římsy, na obou stranách mostu stejné. Římsy mají šířku 0,58 m s příčným sklonem 4 %, výška nášlapu je 0,15 m.

Kotvení k nosné konstrukci bude provedeno pomocí ocelových kotev říms do vývrtu v nosné konstrukci. V římsě budou provedeny nad dilatačními závěry spáry dilatační a dále maximálně po 6 m spáry smršťovací.

Římsa se v místě styku s vozovkovými vrstvami natře pro zvýšení přilnavosti penetračním nátěrem. Nad tímto nátěrem bude pokračovat až na horní povrch římsy do vzdálenosti min. 150 mm od lícové hrany římsy ochranný nátěr typu OS-C.

V římsách nebudou osazeny chráničky.

Zábradlí

Zábradlí tvoří společně se zvýšenou obrubou výšky min. 120 mm zádržný systém na mostě v souladu s ČSN 73 6201. Po obou stranách mostu bude osazeno ocelové zábradlí, které bude tvořeno panely se svislou výplní a madlem ve výšce 1,10 m nad římsou. Panely i madlo budou šroubově připojeny k hlavním příhradovým nosníkům.

Svodidla

Na mostě nejsou v souladu s ČSN 73 6201 čl. 6.4.1.4 osazena svodidla. Nicméně před mostem na obou stranách budou osazeny značky omezení rychlosti na 60 km/hod.

Ve stávajícím stavu je před a za mostem na obou stranách vozovky osazeno lanové svodidlo s betonovými sloupky. Délka svodidla na levém břehu je 50 m, na pravém pak 30 m. Na obou stranách komunikace je délka svodidla shodná. V rámci stavby bude toto svodidlo kompletně odstraněno a nahrazeno novým. Odstraněním svodidla bude včetně vyjmutí betonových sloupků (kompletní délka) a zpětného zasypu děr po sloupcích.

Nově bude osazeno ocelové svodidlo se stupněm zadržení N2. Délka svodidla bude shodná s délkou svodidla původních. Délka je uvažována včetně výškového náběhu na začátku svodidla (dále od mostu). U svodidla bude použit dlouhý výškový náběh. Na straně u mostu bude svodidlo ukončeno tzv. „koncovkou“, tzn. bez přímého napojení svodidel na konstrukci mostu.

Součástí osazení svodidel bude též potřebná úprava krajnice a násypu komunikace. Předpokládá se mírné dosypání hrany násypu tak, aby šířka krajnice resp. pracovní šířka svodidla odpovídala jeho certifikaci.

Terénní úpravy

U obou opěr bude doplněn stávající kamenný zához svahů koryta řeky, nově bude provedena dlažba v horní části svahů. Zához bude ukončen betonovým prahem hloubky min. 1,0 m. Rovněž bude u obou opěr lokálně vyspraveno a nově vyspárováno odláždění svahů lomovým kamenem. Rozsah těchto oprav bude stanoven po provedení nových částí spodní stavby a následné prohlídce za účasti TDI.

Ostatní svahy a další plochy dotčené výstavbou budou ohumusovány v tl. 0,15 m a zatravněny.

Evidenční značky

Z obou stran budou před mostem zachovány tabulky s evidenčním číslem mostu.

3.4. Materiál

3.4.1. Beton

Pro výstavbu bude použito betonu kvality podle následující tabulky:

<i>Konstrukční část</i>	<i>Třída betonu</i>	<i>Syp</i>
Podkladní beton	C 8/10	X0
Závěrná zídka	C 30/37	XF4
Křídla	C 30/37	XF4
Deska mostovky	C 30/37	XF2
Římsy	C 30/37	XF4
Betonové lože pro dlažbu	C 16/20n	XF1
Spárovací malta dlažby	MC 25	XF4

Úprava povrchů betonových konstrukcí

Povrchová úprava betonových konstrukcí bude provedena podle článku 5.6 přílohy P10 kapitoly 18 TKP v kategorii:

- neviditelné plochy Ca nebo Aa – prkna na sraz nebo systémová bednění z tvrzených překližek se šroubovanými spoji a výztuhami
- viditelné plochy C1d – vodovzdorná překližka nebo ocelové bednění bez přiznaných spár v pohledové kvalitě bez dalších úprav
- horní plocha NK bude upravena pro pokládku izolace
- římsy Bd – hoblovaná prkna svisle stykovaná na polodrážku; vystřídání prken obkročmo s jednotnou vzdáleností

styků
horní povrch pochozích částí říms opatřen jemnou
příčnou striáží

Ochranné nátěry

Plochy spodní stavby, které budou ve styku se zeminou, budou opatřeny nátěrem proti zemní vlhkosti ve složení ALP (300g/m²) + 2 x ALN (tl. dle vybraného schváleného systému). Tento nátěr bude chráněn ochrannou geotextilií dle 3.4.5.

Ochranné nátěry betonových konstrukcí jsou navrženy dle tabulky 5 TKP kap. 31 následovně:

- nášlap římsy – nátěr typ S4 (OS-C) nominální tloušťky 80 µm polymerní dispersí, směsným nebo vícesložkovým polymerem PUR;
- hrana nosné konstrukce pod římsou – nátěr typ S2 (OS-B) nominální tloušťky 80 µm polymerní dispersí, směsným nebo vícesložkovým polymerem EP, PUR.

3.4.2. Betonářská výztuž

Jako betonářské výztuže bude použito výztuže B500B.

Konstrukce bude vyztužena vázanou výztuží.

Výztuž procházející jakoukoli pracovní nebo zdánlivou spárou nebo uložena blíže než na vzdálenost krytí bude na vzdálenost min. 40 mm od této spáry opatřena epoxidovým protikorozním nátěrem dle TP 136 MD. Výztuž, která nebude zabetonována do osmi týdnů, se upraví protikorozním nátěrem na celé své vyčnívající délce.

Výztuž vystupující z pracovních spar musí být před prováděním další části řádně očištěna tak, aby byla zajištěna předepsaná soudržnost vložek s betonem.

3.4.3. Ocelové konstrukce

Ocelové prvky kotvení římsy budou z oceli S355 J2+N a ocelové prvky zábradlí z oceli S235 JR. Ocelové prvky svodidel, ložisek a mostních závěrů budou v kvalitě materiálu dle příslušné certifikace.

Prvky ocelové konstrukce, které se budou měnit:

Požadavky na materiál a zkoušky:

Použitý materiál

díly NK – ocel S355 J2+N

spřahující trny - ocel St 37-K3 – podle ISO 13 918

Požadovaný dokument kontroly materiálu (inspekční certifikát):

Pro veškerý základní materiál požadován (podle TKP19/2002) inspekční certifikát 3.1.B.

Pro spojovací materiál požadován inspekční certifikát 3.1.B.

Požadované zkoušky základního materiálu:

Podle ČSN 736205/99, tab.5.4a: Ploché výrobky (zkoušky na tavbu) :

chemické složení a CEV

tahem podle ČSN EN 10002-1

rázem v ohybu podle ČSN EN 10045-1 (KV 27 při 0oC)

ultrazvuk plošně a svarových hran

Podle ČSN 736205/99, tab.5.4a: Dlouhé výrobky (=tyče)(zkoušky na tavbu) :
chemické složení a CEV
tahem podle ČSN EN 10002-1
rázem v ohybu podle ČSN EN 10045-1 (KV 27 při 0oC)

Dodací podmínky pro jakost povrchů

Pro účely přejímky základního materiálu musí být zajištěno:

předtryskání na čistotu Sa 2 (materiál bez hloubkové koroze před přetrskáním)

kvalita povrchu – plechy a široká ocel – třída B, podskupina 3 podle ČSN EN 10 163-2*)

*) jiné podskupiny než 3 se nepřipouští. Případné úlevy na třídu A, podskupina 3 – na základě individuálního posouzení místa výskytu vady.

Rozměrové tolerance plechů

Plechý – podle ČSN 10029 – třída B

Tyče – podle ČSN EN 10034

Požadavky na svary

Veškeré svary provedeny uzavřené. Tupé svary provedeny na plnou únosnost průřezu podle ČSN 73 1401 čl. 4.9.5.

Vizuální kontrola svarů

v plném rozsahu

pro tupé svary požadován stupeň jakosti B podle ČSN EN 25817 – změna 1/1998

pro koutové svary požadován stupeň jakosti B podle ČSN EN 25817 – změna 1/1998

Nedestruktivní defektoskopická kontrola svarů

Nepožaduje se.

Destruktivní kontrola svarů

Nepředpokládá se.

Protikorozní ochrana ocelových konstrukcí

Protikorozní ochrana svodidel, mostních závěrů bude provedena dle jejich certifikace.

Protikorozní systém zábradlí navrhne výrobce v souladu s TKP 19, přílohy 19.B.P5.

Kotvy říms budou žárově zinkovány ponorem s tloušťkou 120 µm.

PKO OK NK:

Renovační nátěrový systém:

1. Nízkomolekulární dvoukomponentní epoxidový mastik plněný hliníkem - 100 µm
2. Dvoukomponentní epoxidový nátěr plněný lamelárními pigmenty - 100 µm
3. Dvoukomponentní epoxidový nátěr plněný lamelárními pigmenty - 100 µm
4. Dvoukomponentní vrchní nátěr na bázi alifatického polyuretanu - 60 µm

Celkem: 360 µm

Při aplikaci renovačních nátěrových systémů platí všechny zásady stanovené normou ČSN EN ISO 12944-7. Jako samozřejmé se předpokládá dodržování všech podmínek stanovených schváleným Technologickým předpisem, údajovými listy nátěrových hmot a ostatními relevantními ČSN EN ISO normami.

Projektant zdůrazňuje především důslednost při dodržování jakosti specifikované přípravy povrchu před nátěrem, nezbytnost důsledné kontroly vhodnosti klimatických podmínek pro aplikaci nátěrových hmot - především nutnost ověřování teploty povrchu kovu min. 3°C nad aktuální hodnotou rosného bodu (dle ČSN ISO 12944-7) a též ověřování zda nedochází k místní kondenzaci vlhkosti na slunci odvrácených plochách OK.

Dále projektant zdůrazňuje nutnost důsledné aplikace pásových nátěrů u všech vrstev renovačního nátěrového systému. Pásové nátěry je nutno důsledně provádět u všech nýtů, na všech těžko přístupných plochách, v rozích, koutech, štěrbinách, na svarech a hranách. Jejich důslednou aplikací (dokladovanou stálou supervizí kvality, inspekčními protokoly a fotodokumentací) lze účinně předejít vzniku většiny korozních problémů na těchto kritických plochách.

Na veškeré povrchové úpravy bude zhotovitelem vypracován technologický postup s definicí jednotlivých konkrétních hmot, jejich materiálovými listy a certifikáty. Tento postup bude předložen investorovi a stavebnímu dozoru k odsouhlasení.

Ocelové konstrukce budou namontovány s povrchovou úpravou, poškozená místa (při dopravě a montáži) budou po dokončení stavebních prací opravena. Každá vrstva PKO bude provedena v jiném barevném odstínu, tak aby byla možná jejich kontrola. Barvu vrchního nátěru svodidlových sloupků stanoví investor.

3.4.4. Přejížděcí oblast a základy

Použité zeminy a nejmenší míra jejich zhutnění dle přílohy A k ČSN 73 6244 uvedeny v následující tabulce. Značky zemin jsou dle ČSN 73 6133.

samostatný přejížděcí klín			mezerovitý beton MCB	98
-------------------------------	--	--	----------------------	----

3.4.5. Ostatní

- Ochranná geotextilie: netkaná, odolnost proti proražení dle ČSN EN ISO 12236 (CBR) min. 3 kN, tloušťka po stlačení (2 kPa) dle ČSN EN ISO 9863-1 min. 3 mm.
- Separční geotextilie: odolnost proti proražení dle ČSN EN ISO 12236 (CBR) min. 2 kN a propustnost kolmo k rovině textlie dle ČSN EN ISO 11058 min. 10 l/m².s.
- Izolační vrstva z geomembrány: pevnost v tahu min. 20 kN/m a protažení min. 20 % v obou směrech.
- Drenážní trubka min. kruhové tuhosti SN 8 kN/m².
- Těsnící trvale pružný silikonový tmel dle ČSN EN ISO 11600 specifikace F-25-HM-M1p v barvě šedé.

4. Provádění

4.1. Výstavba mostu

Předpokládá se následující postup výstavby:

- | | |
|--|--|
| • odstranění stávajícího mostního svršku | 3 dny |
| • snesení mostovky | 2 dny |
| • odbourání stávajících závěrných zdí | 2 dny |
| • odtěžení zeminy v přechodových oblastech | 2 dny |
| • výměna koncových příčníků (úprava) | 8 dní |
| • provizorní podepření konstrukce | 2 dny |
| • oprava a sanace úložných prahů, ložisek | 10 dní |
| • postupná výměna prvků OK | 20 dní |
| • osazení NK na ložiska | 2 dny |
| • dokončení sanace úložného prahu a nová závěrná zídka | 10 dní |
| • dokončení přechodové oblasti | 3 dny |
| • izolace mostovky, vybudování říms | 10 dní |
| • vozovka v celém úseku | 3 dny |
| • příslušenství | 3 dny |
| • terénní úpravy a dokončovací práce | 5 dní |
| • PKO OK – ponechávané části | <i>průběžně v souběhu s jinými pracemi</i> |

Některé práce mohou probíhat současně, předpokládaná doba výstavby je 3 měsíce.

4.2. Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby

Zhotovitel si zajistí zdroje energií vlastními silami, tj. z vlastních zdrojů nebo dohodou se správcem zdrojové sítě.

Při provádění stavby vznikne odpad stavebního charakteru (zemina, kámen, dlažba, asfaltové vrstvy, ocelové prvky, dřevo, beton atp.).

Veškerý vybouraný materiál je v majetku investora. Materiál, který je možno dále využít (jde zejména o odfrézovanou vozovku, kámen a demontované zábradlí), bude odvezen na skládku dle pokynu objednatele.

4.3. Zařízení staveniště

Zařízení staveniště bude zřízeno před mostem v prostoru stávající vozovky ze strany mostu dle volby zhotovitele. Umístění nesmí omezovat přístup či příjezd k objektům podél komunikace. V potřebném rozsahu bude zřízeno provizorní oplocení staveniště.

Příjezd na staveniště bude zajištěn po stávající komunikaci.

Zhotovitel je povinen již v rámci zpracování nabídky se seznámit s místními podmínkami a veškeré náklady plynoucí ze ztížených podmínek práce v oblasti řeky i jiných místních podmínek je povinen zahrnout do cen položkových prací.

Během provádění prací je potřeba zajistit, aby nedošlo ke znečištění vodního toku v souvislosti s probíhajícími stavebními pracemi.

4.4. Výrobní tolerance

Výrobní tolerance pro mostní objekty stanovuje TKP kap. 18, příloha P10.

4.5. Měření a monitoring

Do každé podpěry budou vlepeny nivelační značky, nivelační značky budou osazeny také v římsách ve středu rozpětí mostu. Dlouhodobé sledování mostu se nepředpokládá.

4.6. Zatěžovací zkouška

Projektant nepředpokládá provedení zatěžovací zkoušky. Dle ČSN 73 6209 Poznámky 1 nejde ani o neobvyklou statickou soustavu, ani o mimořádné rozpětí a ani o použití zvláštních materiálů, ale o zcela běžnou konstrukci.

4.7. Související objekty, sítě

Související objekty jsou uvedeny v kapitole 3.1. Před zahájením stavebních prací je nutno provést vytyčení všech inženýrských sítí v oblasti. Po celou dobu stavby je nutno přijmout opatření pro ochranu všech inženýrských sítí.

Zhotovitel je povinen se seznámit s požadavky správců cizích zařízení v oblasti resp. podmínky stavebního povolení a vyjádření správců zařízení ke SP a tyto respektovat a dodržovat.

4.8. Vztah k území

Most není veden jako chráněná kulturní památka.

4.9. Opatření pro omezení vlivu hluku a prašnosti

Vzhledem k tomu, že stavba bude probíhat v blízkosti zastavěného území obce Štáhlavice, je potřeba přijmout účinná opatření pro omezení hlučnosti a prašnosti při provádění. Bude se jednat zejména o následující opatření:

- Požívané stroje a mechanismy musí splňovat hlukové a emisní limity.
- U všech strojů musí být během prací důsledně používáno zakrytování, pokud je jejich součástí.
- Při pracích, kde vzniká větší množství prachu (bourací práce, broušení apod.) bude prováděno důsledně kropení, aby ne docházelo k volnému šíření prachových částic.
- Stavební činnost bude lokalizována do prostoru staveniště.
- Práce působící hluk a prašnost budou minimalizována na nezbytné minimum pro provedení stavebního díla.
- Stroje budou ihned po použití vypínány, aby zbytečně nezatěžovaly okolí hlukem a emisemi.

4.10. Ochrana zdraví a bezpečnost pracovníků při výstavbě

Při realizaci stavby musí být dodržovány veškeré zákonné a podzákonné právní a ostatní předpisy upravující bezpečnost a ochranu zdraví při práci a protipožární ochranu (BOZP a PO), aktuálně platné v době realizace práce.

V závislosti na rozsahu stavby, typu konstrukce a technologii musí investor stavby:

- určit koordinátora BOZP pro realizaci stavby,
- doručit oznámení o zahájení prací na Oblastní inspektorát práce a
- zajistit vypracování a případné aktualizace plánu BOZP.

Povinnosti zhotovitele stavby v oblasti BOZP a PO vůči investorovi a koordinátorovi BOZP stanovují příslušné předpisy. Mezi povinnosti patří především:

- předání informací o rizicích a zvýšeném požárním nebezpečí vznikajícím při zvolených technologických postupech,
- zajištění součinnosti při vyhodnocování možných rizik a
- uplatňování přijatých (organizačních, technologických apod.) opatření.

Před zahájením prací je nutné prověřit, zda pro konkrétní pracoviště nejsou nutná zvláštní bezpečnostní opatření, školení, případně zda není třeba zajistit další specifické podmínky (např. při práci v ochranném pásmu třetí strany).

O všech agendách a sjednaných podmínkách týkajících se BOZP a PO musí být vedena příslušná dokumentace.

Vybrané právní a ostatní předpisy:

- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce,
- zákon č. 309/2006 Sb., zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci,
- zákon č. 133/1985 Sb., zákon o požární ochraně,
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích,
- 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,
- nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci,
- nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu,
- nařízení vlády č. 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů.

4.11. Odpady

4.11.1. Skládky a vybouraný materiál

Zhotovitel je povinen zajistit si skládku v rámci zpracování nabídky a do nabídky zahrnout i poplatky za skládku a dopravu materiálu na skládku.

Veškerý vybouraný materiál je zhotovitel povinen třídit dle nebezpečnosti a zacházet s ním dle platných právních předpisů. Pokud nebude materiál použit zpět na stavbu, bude převezen na skládku dle svého charakteru. U dále využitelného materiálu (frézovaná živice, ocelová

zábradlí apod.) učiní zhotovitel dohodu s investorem o jejich dalším využití – materiál je ve vlastnictví investora.

4.11.2. Nakládání s odpady

S odpady vzniklými během stavby je nutno nakládat dle platných právních předpisů. Zejména je nutno dodržet:

zákon č. 185/2001 Sb., Zákon o odpadech, RESP. JEHO NOVELU č. 169/2013 s platností od 1.10.2013

vyhlášku MŽP č. 381/2001 Sb., resp. její novelu č. 374/2008 Sb.

vyhlášku MŽP č. 383/2001 Sb., resp. její změnu č. 294/2005 Sb.

Pro skladování veškerých druhů nebezpečných odpadů, jejichž vznik se předpokládá na místě stavby, bude v rámci prostoru zařízení staveniště zřízen zastřešený prostor, ve kterém budou umístěny shromažďovací prostředky pro ukládání jednotlivých druhů nebezpečných odpadů. Shromažďovací prostředky budou označeny identifikačním listem nebezpečného odpadu, symbolem nebezpečné vlastnosti odpadu a budou svým provedením odpovídat technickým požadavkům uvedeným ve vyhlášce č. 381/2001 Sb, resp. 374/2008. o podrobnostech nakládání s odpady a budou zabezpečeny proti zcizení odpadu a neoprávněné manipulace s ním.

V těchto prostředcích odděleně podle jednotlivých druhů budou shromažďovány odpady skupin:

- odpady barev a laků
- odpady lepidel a těsnicích materiálů
- odpady z obrábění kovů a plastů
- odpady hydraulických olejů a brzdových kapalin
- motorové, převodové a mazací oleje
- odpadní rozpouštědla
- obaly znečištěné škodlivinami
- sorbenty, čisticí tkaniny, filtrační materiály
- galvanické články
- izolační materiál s obsahem azbestu
- zářivky a nebo ostatní odpad s obsahem rtuti

Další fáze nakládání s uvedenými druhy nebezpečných odpadů (doprava a zneškodnění) budou zajištěny dodavatelským způsobem přímo osobami k těmto činnostem oprávněnými dle zákona č. 185/2001 Sb, resp zákona č. 169/2013 o odpadech. Smlouvy s konkrétními firmami, které budou zajišťovat využití, nebo zneškodnění uvedených druhů odpadů budou uzavřeny firmami provádějícími stavbu.

Veškeré odpady se použijí přednostně na stavbě do stavebních konstrukcí nebo ke zpětným zásypům. Dále se budou odpady recyklovat (frézovaná nebo odbouraná živice) nebo se použijí na jiné stavby (kvalitní lomový kámen). U hodnotného materiálu (zábradlí, frézovaná živice apod.) učiní zhotovitel dohodu se správcem mostu o jejich dalším využití. Jen přebytky nebo zcela nepoužitelné odpady se odvezou na řízenou skládku.

Další materiály se mohou vyskytnout v malých množstvích. Zde neuvedené odpady je třeba zařadit dle katalogu odpadů a likvidovat v souladu s platnými předpisy.

4.11.3. Evidence odpadů

Průběžná evidence odpadů vznikajících v průběhu stavby bude vedena v rozsahu stanoveném vyhláškou MŽP ČR. Formuláře, na kterých bude evidence vedena, budou uloženy u pracovníka stavby odpovědného za nakládání s odpady.

Hlášení o produkci a nakládání s odpady, jakož i údaje o zařízení, budou příslušnému úřadu zasílána v režimu stanoveném vyhláškou MŽP ČR.

Evidenční listy odpadů, výsledky veškerých laboratorních rozborů odpadů a výsledky všech případných kontrol budou archivovány tak, aby mohly sloužit orgánům státní správy v oblasti odpadového hospodářství, hygienickým a vodohospodářským a inspekčním orgánům jako podkladový materiál.

5. DIO

Oprava mostu bude provedena v úplné uzavírcce na komunikaci III/1773. Objízdná trasa bude vedena po silnici I/19 přes Nezvěstice a po silnici III/11731. Dopravní značení – viz samostatná příloha.

6. Další stupně dokumentace

Tato dokumentace slouží výhradně pro výběr zhotovitele. S ohledem na platnost zákona 137/2006 Sb. - Zákona o veřejných zakázkách ve znění pozdějších předpisů, nemůže v sobě zahrnovat konkrétní výrobky a technologie, které by diskriminovaly uchazeče a s ohledem na to, že se jedná o rekonstrukci stávajícího mostu se zachováním některých stávajících konstrukcí a prvků, jejichž přesný tvar a stav není možno předem, s ohledem na jejich nepřístupnost a provoz na mostě, ověřit, je nutno pro vlastní realizaci vypracovat podrobnou dokumentaci (RDS), která bude řešit detaily, vazby na stávající konstrukce po jejich odkrytí a zhotovitelem zvolené výrobky a technologie. Tato podrobná dokumentace musí zahrnout i výsledky geodetického zaměření horního povrchu NK mostu a doplňující zjištění, která během stavby doplní informace o stávající konstrukci.

Výkresová dokumentace, která je součástí projektu PDPS není určena pro realizaci stavby bez úprav zohledňujících konkrétní výrobky a technologie zvolené zhotovitelem stavby. Současně je nutno zohlednit výsledky oměření a vyhodnocení stavu odkrytých konstrukcí.

V rámci přípravy rekonstrukce mostu je třeba provést i aktualizace povodňového a havarijního plánu a případné upřesnění dopravních opatření s ohledem na stav v konkrétním období výstavby.

Nedílnou součástí dokumentace jsou i stavební povolení a vyjádření správců IS. Tyto dokumenty musí být v technologiích a postupech zhotovitele zohledněny.

Dokumentace a zejména soupis prací jsou zpracovány za předpokladu, že práce budou probíhat v jedné stavební sezóně, tedy budou zahájeny nejpozději v 06 příslušného roku.

Pro veškeré technologické operace musí být zhotovitelem zajišťovány technologické postupy, které musí být předány investorovi ke schválení (betonáže, pokládky izolací...). U konstrukcí, kde je to nutné nebo běžné je nutno zajišťovat výrobní výkresy (VTD zábradlí, mostních

závěrů...) a přejímky ve výrobě (závěry a apod.). Náklady na VTD a přejímky je zhotovitel povinen zahrnout do ceny položek uvedených konstrukcí.

V dokumentaci nejsou specifikovány dočasné a pomocné konstrukce, jejich provedení je plně věcí zhotovitele a jeho technologických možností. Zhotovitel je povinen do nabídky zahrnout veškeré náklady na provedení těchto provizorních a dočasných konstrukcí a to včetně nákladů na zpracování jejich dokumentace, dodání, pronájem, demontáž a odvoz, případnou údržbu a servis. Cena bude zahrnuta do položek, jichž se tyto konstrukce týkají.

V soupisu prací se vyskytují položky, jejichž realizace není jistá, vychází z předpokládaného řešení navazujícího na uvažovaný stav stávajících konstrukcí. Nelze vyloučit, že skutečný stav bude s ohledem na naprostý nedostatek podkladů o stávajících konstrukcích odlišný a postup prací bude nutno pozměnit.

Zhotovitel je povinen se již v rámci zpracování nabídky seznámit s místními podmínkami a se všemi okolnostmi ztěžujícími provedení prací (vodní tok, omezené přístupy apod.) a z toho plynoucí zvýšené náklady zahrnout do cen položek, kterých se toto ztížení týká.

Bc. Jakub Zigmund, Ing. Martin Havlík
říjen 2015

Příloha 1 – Fotodokumentace



