











SO 182 DUSP+PDPS

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK
VÝŠKOVÝ SYSTÉM: BpV

KRESLIL:	ING. JAN BURSA	         		
ZPRACOVAL:	ING. JAN BURSA		 FÖRSTEROVA Č.P. 175, 566 01 VYSOKÉ MÝTO EMAIL: MDS@MDSPROJEKT.CZ	
TECHNICKÁ KONTROLA:	ING. JAN PIDIMA			
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:	ING. JAN BURSA			
HLAVNÍ PROJEKTANT:	ING. JAN BURSA			
KRAJ: PARDUBICKÝ	OKRES: CHRUDIM	OBEC: RADIM		
INVESTOR: PARDUBICKÝ KRAJ, KOMENSKÉHO NÁMĚSTÍ 125, 532 11 PARDUBICE			STUPEŇ:	DUSP+PDPS
AKCE: MOST EV.Č. 356-001 RADIM, PROVIZORNÍ MOST OBJEKT: SO 182 - MOST EV.Č. 356-001 - PROVIZORNÍ MOST OBSAH: TECHNICKÁ ZPRÁVA			ZAK.ČÍSLO:	2544-21-3
			ARCHIVNÍ ČÍSLO:	2544
			DATUM:	12/2021
			FORMÁT:	A4
			MĚŘÍTKO:	-
			ČÍSLO SOUPRAVY:	ČÍSLO PŘÍLOHY: D.1.1.

Stavba: **MOST EV.Č. 356-001 RADIM,
PROVIZORNÍ MOST**

Objekt: SO 182 – Most ev.č. 356-001, Provizorní most

D.1.1. – Technická zpráva

Stupeň: Dokumentace pro vydání společného povolení
stavby (DUSP)
Dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

OBSAH:

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
1.1.	Identifikační údaje mostu	3
1.2.	Základní údaje	3
1.3.	Zdůvodnění stavby mostu a jeho umístění	5
1.4.	Technické řešení mostu	6
1.5.	Výstavba mostu.....	9
1.6.	Přehled provedených výpočtů a konstatování rozhodujících průřezů	12
1.7.	Řešení přístupů a užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	12
2.	POPIS PRACÍ	13
2.1.	Všeobecné a přípravné práce	13
2.2.	Ochrana stávajících dřevin	13
2.3.	Uvolnění staveniště a demolice	14
2.4.	Skrývka humózní vrstvy	14
2.5.	Zemní práce a výkopové práce	14
2.6.	Zakládání	14
2.7.	Spodní stavba opěr	15
2.8.	Spodní stavba pilíře	15
2.9.	Nosná konstrukce	15
	Mostní provizorium:	15
2.10.	Úpravy kolem a pod mostem.....	22
2.11.	Cizí zařízení na mostě, inženýrské sítě.....	22
2.12.	Konstrukce násypů a zásypů	22
2.13.	Konstrukce vozovky	23
2.14.	Zemní těleso	24
2.15.	Ledolam	24
2.16.	Opěrné zdi	24
2.17.	Zábradlí na předmostích	24
2.18.	Svodidla na předmostích.....	25
2.19.	Dopravní značení	25
3.	PŘÍPRAVNÉ PRÁCE	26
3.1.	Vytyčení (souřadný systém, pevné body).....	26
3.2.	Zemní práce.....	27
4.	PODKLAD PRO ZHOTOVENÍ STAVBY	28

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1. Identifikační údaje mostu

a) Stavba a objekt číslo

Název stavby Most ev.č. 356-001 Radim, Provizorní most

Objekt: SO 182 – Most ev.č. 356-001, Provizorní most

b) Název mostu

Název mostu: Most ev.č. 356-001

c) Evidenční číslo mostu

Ev.č.: 356-001

d) Katastrální území

K.ú. Radim (č.k.ú. 737798)

e) Pozemní komunikace – návrhová kategorie nebo typ příčného uspořádání místní komunikace, evidenční číslo

Kategorie: neuvedeno

Evidenční číslo: II/356

f) Bod kříženíBod křížení $y = 631991,218$ $x = 1078381,169$ (S-JTSK)**g) Staničení začátku úpravy, všechny podpory, křížení a konec úpravy**Staničení začátku úpravy $z_u = 0,025\ 00$, ev. km --- a km --- úseku

Staničení opěry 01 km neuveden

Staničení opěry 02 km neuveden

Staničení konce úpravy km $0,070\ 000$, ev. km --- a km úseku ---**h) Staničení přemostované překážky – plavební km, drážní km, km pozemní komunikace apod.**

Mostní objekt převádí uvedenou komunikaci přes vodní tok Anenský potok v jejím ř. km $1,726\ 00$.

i) Úhel křížení – všech překážekÚhel křížení s vodním tokem Anenský potok $90,00^\circ$ Kolmá**j) Volná výška – podjezdu, podchodu, plavební výška**Volná výška pod mostem $1,300\ m$ (v ose toku)

1.2. Základní údaje

a) Charakteristika mostu

Podle druhu převedené komunikace: most pozemní komunikace

Podle překračované překážky:	most přes vodní tok
Podle počtu mostních polí:	1 most o max.1 polích
Podle počtu mostovkových podlaží:	most s mostovkou v jedné úrovni
Podle výškové polohy mostovky:	most s horní mostovkou
Podle přesypávky:	most bez přesypávky
Podle měnitelnosti základní polohy:	nepohyblivý most
Podle plánované doby trvání:	dočasný most
Podle průběhu trasy na mostě:	most směrově v přímé
	most výškově ve vodorovné
Podle úhlu křížení:	kolmý most
Podle materiálu:	ocelový
Podle tuhosti nosné konstrukce (pouze mosty s přesypávkou):	most bez přesypávky
Podle statické funkce hlavní nosné konstrukce:	ocelová konstrukce
Podle volné výšky na mostě:	s neomezenou volnou výškou
Podle uspořádání příčného řezu (pouze mosty s dolní mostovkou):	most s dolní mostovkou

b) Základní parametry mostu

Jedná se o jeden mostní objekt na směrově nerozdělené komunikaci II/356 s nekategorijním uspořádáním

Most ev.č. 356-001 – dočasný most

Délka přemostění:	~8,144 m
Délka mostu:	~10,144 m
Délka nosné konstrukce:	~9,444 m
Rozpětí jednotlivých polí, resp. světlost u přesýpaných konstrukcí:	~9,144 m (dle RDS)
Šikmost mostu:	90,00° (kolmá šikmost)
Volná šířka mostu:	(min. 6,30 m dle ČSN 73 6101)
Šířka průchozího prostoru veřejného nebo nouzového chodníku:	min.1,50 m
Šířka vozovky mezi obrubníky:	min. 6,30
Šířka nosné konstrukce:	--- m (dle typu mostního provizoria)
Šířka mezi zábradlími:	--- m (dle typu mostního provizoria)
Šířka mostu:	--- m (dle typu mostního provizoria)
Výška mostu nad terénem:	~1,932 m
Výška nosné konstrukce:	--- m (dle typu mostního provizoria)
Stavební výška mostu uprostřed rozpětí:	--- m (dle typu mostního provizoria)
Plocha mostu (součin délky přemostění a šířky mezi zábradlími):	--- m ² (dle typu mostního provizoria)
Plocha nosné konstrukce mostu (součin délky a šířky nosné konstrukce):	--- m ² (dle typu mostního provizoria)

Zatížení mostu

Zatížitelnost mostu bude deklarována dle statického výpočtu zatížitelnosti dle ČSN 73 6222 zhotovitele.

Zatížitelnost mostu

Minimální požadovaná zatížitelnost dočasného mostu je následující: Za předpokladu, že stavební stav je dobrý (není zahrnuta redukce stavebním stavem), je.

Normální zatížitelnost	$V_n = V-EN\ 20\ t$
Výhradní zatížitelnost	$V_r = V-EN\ 48\ t$
Výjimečná zatížitelnost	$V_e = V-EN - t$ (u MP se neuvádí)
Maximální Zatížitelnost na jednu nápravu	$V_{aj} = V-EN\ 12\ t$

Zatížitelnost bude prokázána statickým výpočtem zatížitelnosti dle ČSN 73 6222 a případně dle TP 200.

1.3. Zdůvodnění stavby mostu a jeho umístění

a) Návaznost projektové dokumentace mostního objektu na předchozí dokumentaci, účel mostu a požadavky – podklady jeho řešení

Navrhovaná akce „**Most ev.č. 356-001 Radim, Provizorní most**“ řeší návrh objektu provizorního mostu SO 182 – Most ev.č. 356-001, Provizorní most v místě mostu stávajícího s úpravou navazující komunikace na předmostí. Mostní objekt převádí komunikaci II/356 přes vodní tok Anenský potok po mostním provizoriu. Akce řeší výstavbu dočasného mostu s dočasnou komunikací umístěnou vpravo vedle stávajícího mostu ev.č. 356-001 . **Délka dočasné komunikace je 45,0m.**

Akce tedy řeší výstavbu dočasného mostu s vyloučením dopravy z mostu stávajícího. Navržená akce je řešena jako kompletní realizace objektu s dodávkou mostního provizoria.

Akce nevyvolá přeložky stávajících inženýrských vedení.

Projektová dokumentace řeší **stavbu** mostního objektu provizoria, protože stávající most je ve špatném stavebně technickém stavu. Rozsah stavebních prací je definován touto projektovou dokumentací, která navazuje na prohlídku projektanta a na zadání projektové dokumentace objednatelem akce.

b) Charakter přemostované překážky – převáděné komunikace, drážního tělesa, vodního díla

Mostní objekt převádí uvedenou komunikaci přes vodní tok Anenský potok v jejím ř. km 1,726.

Poloha provizorního mostního objektu se nachází z tohoto pohledu v definované poloze vedle stávajícího mostu. Poloha mostu je odsouhlasena jak polohově tak výškově se zástupci správce Povodí Labe s.p. Závěrem projednání bylo odsouhlasení polohy mostu a velikosti mostního otvoru.

Poloha nového mostního objektu se nachází z tohoto pohledu v definované podhledem nosné konstrukce nad podhledem stávajícího mostu ev.č. 356-001. Návrhová hladina Q100 definovaná správcem vodního toku je na kotě Q100= 291,00 m n.m. a nachází se nad úrovní přilehlého terénu včetně komunikace.

c) Územní podmínky

Územní podmínky jsou pro tuto stavbu vhodné, neboť se jedná stavbu provizorního mostu v místě vedle mostu stávajícího, který bude z důvodu špatného stavebně technického stavu zbourán.

Samotná stavební akce je dopravní stavbou, která bude součástí dopravní infrastruktury komunikací II. třídy.

Objekt SO 182 – Dočasné dopravní opatření je navrženo s mostním provizoriem a s přístupovými dočasnými komunikacemi. Trasa je navržena souběžně se stávající komunikací a se stávajícím mostem. Umístění mostního provizoria je optimalizováno dle postupu výstavby nového mostu a s minimálním zásahem do sousedních a souvisejících pozemků.

V rámci stavby nebude řešena přeložka stávajících vedení a inženýrských sítí.

V zájmovém území se nachází podzemní a nadzemní sítě stávající:

- Viz. kapitola 1.5.

Poloha stávajících podzemních a nadzemních inženýrských sítí je zakreslena v základních výkresech, situacích a výkresových přílohách. Vyjádření o existenci inženýrských sítí je přílohou této dokumentace. Ve výkresové dokumentaci je poloha převzata z daných vyjádření a jedná se tím o orientační polohu, která bude na stavbě vytyčena a převzata.

d) Geotechnické podmínky

S ohledem na charakter stavby a rozsah navržených prací nebyl proveden. Mostní provizorium je navrženo plošně založené dle projektové dokumentace. Plošný základ v daném prostoru je upraven tak že spolu se sanací a výměnou podloží je dostatečný pro založení objektu.

1.4. Technické řešení mostu

a) Základní popis objektu

Dočasné dopravní opatření je navrženo jako soubor, který řeší problematiku převedení dopravy po dobu do a po dobu realizace akce Modernizace stávajícího mostu ev.č. 356-001 v navrhovaném prostoru. V této dokumentaci je tento objekt dále navržen i jako dočasné dopravní opatření do doby realizace akce.

Tento SO se skládá ze souboru svislého a vodorovného dopravního značení usměrňující dopravu i v době realizace výstavby mostního provizoria ale také v době etapy zprovoznění mostního provizoria a převedení dopravy na jeho konstrukci a konstrukci dočasných komunikací. Zde se předpokládá realizace DIO dle TP 66 - Zásady pro označování pracovních míst na PK v době výstavby objektu SO 182. Zde bude zhotovitelem navrženo DIO podle schéma uvedeném v daném TP 66 s tím že dopravní značení je doplněno dle místní situace.

Uvedené DIO bude provedeno se svedením provozu do jednoho jízdního pruhu tak, aby bylo možné realizovat objekt SO 182. Tak se uvažuje v rámci realizace SO 182 vybudování přístupu z komunikace II/356 a III/3561 na stavenišť opěr 01 a 02, plošiny pro montážní prostředky atp.

Provizorní most je navržen včetně dočasné komunikace před a za mostem navádějící dopravu na provizorní mostní konstrukci.

Dočasné dopravní opatření je navrženo jako soubor, který řeší problematiku převedení dopravy po dobu přípravy realizace a vlastní realizaci akce z prostoru objektu mostu ev.č. 356-001. Tento SO se skládá také ze souboru provizorního mostu s provizorní

komunikací, svislého a vodorovného dopravního značení usměrňující dopravu v době realizace výstavby.

Provizorní most je navržen včetně dočasné komunikace před a za mostem navádějícím dopravu na provizorní mostní konstrukci přes vodní tok Anenský potok. Provizorní most je navržen tak aby umožnil převedení automobilové dopravy na silnici II/356 včetně převedení pěších v zastavěném území obce Radim.

Součástí této akce a tohoto SO není odstranění náletových dřevin a kácení vybraných stromů.

Zhotovitel akce po dobu realizace SO 182 zajistí DIO pro realizaci tohoto objektu dle jeho požadavku na realizaci. Toto DIO bude projednáno, odsouhlaseno a realizováno v jeho režii (popis již uveden v předchozích odstavcích).

Stávající inženýrské sítě budou vytyčeny a zajištěny. El. nadzemní vedení bude ochráněno izolátory. Podzemní vedení kanalizace bude vytyčeno a zaměřeno v jeho stávající poloze. Spodní stavba založení mostu a nosná konstrukce bude pak osazena tak aby nedošlo k poškození a přetížení kanalizace v místě vedení pod vodním tokem.

Objekt SO 182 si vyvolá demoliční práce v rozsahu odstranění ocelového mostního zábradlí v prostoru navrženého mostního provizoria. Dále pak odbourání a ubourání konstrukce římsy na opěrné zdi. S objektem dále souvisí rozebrání vozovky v navrženém rozsahu a provedení asfaltobetonových vrstev vozovky včetně podkladních vrstev.

Založení provizorního mostu je navrženo jako plošné. Pod konstrukcí základů mostu je navržena výměna podloží v kombinaci lomového kamene se štěrkodrtí v tl. cca 0,5m.

V prostoru navrženého mostu jsou navrženy krajní opěry jako rovinanina z prefabrikovaných dílců. Poloha a umístění opěr je navrženo dle výkresové dokumentace v břehových partiích vodního toku. Opěry jsou navrženy tak aby bylo možné na ně umístit provizorní mostní objekt. Poloha je navržena s ohledem na polohu stávajícího podzemního kanalizačního vedení. Vlastní panelová rovinanina bude upravena po vytyčení stávající kanalizace tak aby nedošlo k jejímu přetížení a ohrožení. Konstrukce křídel je pak logicky napojena na stávající plochy.

Spodní stavba je navržena tak, že levá strana spodní stavby a křídel bude osazena do hlubokého výkopu tak aby bylo možné realizovat založení budoucího nového objektu mostu ev.č. 356-001. Spodní stavba a křídla budou založeny na kotu min. 288,61 m n.m.

Spodní stavba bude doplněna železobetonovými monolitickými závěrnými zídками, křídly a plentami dle typu mostního provizoria. Tyto zídky budou spojeny se spodní stavbou dle návrhu RDS dokumentace.

Vlastní provizorní mostní objekt je navržen jako trémová nebo desková konstrukce s délkou $3 \times 3,048 =$ cca 9,15m. Šířka vozovky mostního provizoria je navržena min 6,30m s ohledem na průjezdné vlečné křivky nákladních vozidel. Na pravé straně je navržen vnější chodník šířky 1,50m. Celková tloušťka nosné konstrukce je maximálně 635mm. Rozměry v této dokumentaci jsou navrženy dle daného typu deskového mostního provizoria určeného pro tuto akci.

Zde v tomto stupni PD se požaduje minimální zatížitelnost mostní konstrukce a tomu odpovídající a související konstrukce spodní stavby dle ČSN 73 6222 jeho normální zatížitelnost min. 20 tun a výhradní zatížitelnost pak min. 48 tun a nápravový tlak min. 12 tun.

Mostní provizorium bude s odpovídající mostovkou s protismykovou úpravou dle TP 211, TP 213 a pro dané zatížení a provoz s úpravou i pro zimní provoz a použití mostního provizoria.

Mostní provizorium bude vybaveno tak, aby umožňovalo následní převedení případných dočasných přeložek.

Mostní provizorium bude vybaveno zádržným systémem dle požadavku ČSN 73 6201 kladeným na mostní provizoria.

Dilatační závěry budou řešeny mezi konstrukcí spodní stavby a nosnou konstrukcí dilatačními plechy které budou součástí provizorní mostní konstrukce.

Mostní provizorium bude vybaveno pravostranným chodníkem pro převedení pěších podél komunikace dle požadavku PD v šířce min 1,50m. Chodník a mostovka pro pěší bude vybavena zábradlím dle požadavku ČSN 73 6221. Chodník na mostě bude napojen na předpolí mostu před mostem v místě závěrné zídky. V prostoru za mostem pak atypickým přechodovým dílcem se zábradlím osazeným na provizorium a na spodní stavbu.

Mostní provizorium bude vybaveno mostním příslušenstvím tak aby splňovalo požadavky ČSN 73 6201 na provoz dočasného mostu. To se předpokládá s odpovídajícím zádržným systémem dočasného mostu v podobě svodidel, výplní zábradlí nebo nosné konstrukce, která má charakter zábradlí, nebo výplně zábradlí do dané výšky dle ČSN 73 6201.

Dilatace nosné konstrukce vůči spodní stavbě mostu bude řešeno součástí mostního provizoria. Dilatace bude řešit přechod z mostovky mostu na spodní stavbu s plným překrytím dilatační mezery.

Na předpolích je navržena dočasná asfaltobetonová vozovka navádějící dopravu z komunikace II/356 na mostní provizorium. Vozovka bude vybavena krajnicemi, vybavením a příslušenstvím vozovky.

Před mostem bude provedena obnova odvodnění zatrubnění sjezdu v podobě obetonované korugované trouby DN 300mm s odpovídajícím SN. Toto zatrubnění bude provedeno z místa stávajícího vtoku s odlážděním z kamenné dlažby do betonového lože a vyspárováním s pročištěním vtoku. Na výroku bude zatrubnění provedeno do prostoru podél opěry stávajícího mostu a podél opěry provizorního mostu.

Podél vozovky provizorní komunikace bude osazen zádržný systém v podobě betonových svodidel dle požadavku TP 159 – Dočasná svodidla.

Podél vnějších okrajů násypu komunikace bude osazeno zábradlí dle požadavku ČSN 73 6101 a 73 6201 a TP 186, 258 ve vyznačeném rozsahu.

Mostní provizorium s komunikací jako SO 182 je navrženo jako dočasný objekt po dobu do konce realizace akce Most ev.č. 356-001 Radim.

Tato akce zahrnuje kompletní výstavbu objektu SO 182 včetně montáže mostního provizoria a uvedení objektu do provozu. V objektu SO 182 je navržena dodávka mostní provizorní konstrukce včetně daného příslušenství.

V prostoru vpravo za mostem je navrženo napojení vozovky na stávající komunikaci II/356 a III/3561. Dále je navržena úprava hlavy stávající opěrné nábrežní zdi nadbetonávkou římsy do požadované výšky kotvenou do konstrukce stávající zdi. Na konstrukci římsy opěrné zdi a podél chodníku pro pěší na opěře mostu je navrženo vždy mostní zábradlí výšky 1,1m se svislou výplní kotvené do daných konstrukcí. Vše pak dle požadavku ČSN 73 6201.

V místě odstraněného zábradlí mezi stávajícím mostem a mostním provizoriem bude doplněno

Pod mostem bude provedeno doplnění opěr mostu o kamennou rovinu po výkopech pro jejich spodní stavbu. Kamenná rovnanina je navržena z kamene tl 200-400mm o hmotnosti 80-200kg.

Součástí objektu je i dopravní značení jako soubor svislého a vodorovného DZ. DZ po dobu výstavby akce je navrženo v souladu s TP 66 - Zásady pro označování pracovních míst na PK a TP 65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, TP 133 - Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích. Toto dopravní opatření bude řešeno zhotovitelem v jeho režii.

Akce je řešena tak, že na mostním provizoriu bude převedena veškerá doprava vyjma vozidel nákladní dopravy nad 7,5 tuny. Doprava vedena přes mostní provizorium bude řízena svislým dopravním značením.

Je tedy navrženo doplnění svislého dopravního značení na komunikaci II/356 a III/3561 jako soubor značení doplňující stávající DZ a zohledňující řešení navrženého mostního provizoria včetně navazujících komunikací pro řízení dopravy v daném místě.

Nákladní doprava nad 7,5 tuny bude vedena po samostatných objízdných trasách. Objízdna je navržena po silnicích II/305 a II/358 a bude vyznačena dle přílohy této dokumentace.

b) Vybavení mostu

Součástí objektu je i dopravní značení jako soubor svislého a vodorovného DZ. DZ je navrženo v souladu s TP 66 - Zásady pro označování pracovních míst na PK a TP 65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, TP 133 - Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích.

Dočasný mostní objekt bude vybaven příslušenstvím dle požadavku ČSN 73 6201 včetně zádržného systému na mostě v podobě mostního svodidla. Mostní objekt bude obsahovat příslušenství pro zajištění bezpečnosti převedení automobilové dopravy, cyklistů. Pěší doprava zde je uvažována s ohledem na charakter převáděné stávající komunikace včetně prostoru pro pěší. Okraje chodníku pro pěší na mostním provizoriu budou vybaveny mostním zábradlím výšky min.1,10 s danou vápní dle požadavku ČSN 73 6201.

Konstrukce spodní stavby bude zajištěna tak, aby jejich konstrukce umístěna ve vodním toku byla chráněna proti splaveninám, ledům plovoucím ve vodním toku.

c) Cizí zařízení na mostě

Na mostě a na objektu SO 182 nebude převedeno ani umístěno v této akci žádné cizí zařízení. Případné dočasné přeložky inženýrských sítí vrámci budoucí realizace nového mostu budou umity umístěny a převést přes konstrukci mostního provizoria.

1.5. Výstavba mostu

a) Postup a technologie stavby mostu, a specifické požadavky pro předpokládanou technologii

Etapizace a uvádění do provozu:

Stavební práce této akce je možno rozdělit do několika stavebních etap souvisejících s možností převedení dopravy přes staveniště.

Postup stavebních prací po objektech:

1 – SO 182 – Most ev.č. 356-001, provizorní most. výstavba, montáž, zřízení, uvedení do provozu. Tato etapa je zahrnuta v této projektové dokumentaci.

2 – SO 182 – Most ev.č. 356-001, provizorní most. Provozování dočasného mostu včetně komunikace na předpolích v rozsahu zajištění jeho údržby, sledování, prohlídek a případných oprav tak, aby objekt SO 182 byl provozuschopný a udržován v navrženém stavu pro převedení dopravy. Bude realizováno správcem mostu a komunikace v průběhu jeho užívání.

3 – SO 182 – Demontáž mostního provizoria včetně jeho souvisejících konstrukcí opěr. Bude řešeno samostatnou akcí po dokončení jeho užívání.

4 – SO 182 – Odstranění spodní stavby, komunikace na předpolích, násypu komunikace, příslušenství a souvisejících částí. Tyto práce jsou zahrnuty do samostatné akce Most ev.č. 356-001 Radim, a to v průběhu jeho dokončovacích prací.

Postup stavebních prací v etapách:

1 – SO 182 – Most ev.č. 356-001, provizorní most. výstavba, montáž, zřízení, uvedení do provozu. Tato etapa je zahrnuta v této projektové dokumentaci.

Návrh kvalitativních bodů postupu výstavby a realizace:

- kontrola zajištění staveniště
- RDS, VTD, TeP, Plán kontroly a údržby mostu
- zajištění dopravy (DIO po dobu realizace akce)
- vytyčení a zajištění stávajících inženýrských sítí
- demoliční práce v rozebrání zábradlí a ubourání římsy opěrné zdi
- rozebrání vozovek, frézování
- výstavba komunikací na předpolích (v dané části)
- výkopové práce
- realizace opěr a křídel mostu, montáž částí podpor určených pro osazení dočasného mostu
- montáž nosné konstrukce a její osazení do projektované polohy
- dokončení spodní stavby
- obnova odvodnění před mostem
- mostní příslušenství
- dokončení komunikací na předpolích
- vybavení mostu a komunikací
- osazení dopravního značení
- HMP, ML, DSPS, HMP
- uvedení mostu do provozu
- převedení dopravy na objekt SO 182

b) Související (dotčené) stavební objekty

Akce Most ev.č. 356-001 Radim, Provizorní most je dělena na následující stavební objekty:

SO 182 – Most ev.č. 356-001, Provizorní most - akce má jediný stavební objekt.

c) Vztah k území (inženýrské sítě, ochranná pásma, omezení provozu apod.)

V prostoru zájmového území se dle vyjádření jednotlivých správců nacházejí stávající inženýrské sítě:

- El. NN nadzemní a podzemní vedení
ČEZ Distribuce, a.s.
- El. VO vedení a místní rozhlas
Obec Radim
- STL plynovod podzemní
Gasnet služby, s.r.o.
- Podzemní vodovod
Vodárenská společnost Chrudim, a.s.
- Podzemní kanalizace

- Vodárenská společnost Chrudim, a.s.
- Podzemní sdělovací vedení
Cetin a.s.

Ochranná pásma dopravních staveb

Přehled základních možných ochranných pásem:

- Ochranné pásmo silnice
Komunikace II/356 se nachází v zájmovém prostoru v ev.km 4,572 daného úseku ---.
- Ochranné pásmo železnice
NEDOTČENO
- Ochranná pásma zajišťující bezpečnost leteckého provozu
NEDOTČENO
- Ochranné pásmo dráhy tramvajové a trolejbusové
NEDOTČENO
- Ochranné pásmo vodní cesty
NEDOTČENO

Ochranná pásma ve vodním hospodářství

Přehled základních možných ochranných pásem:

- Ochranné pásmo vodního zdroje
NEDOTČENO

- Zátopové území

Územím prochází vodní tok Anenský potok v ř.km 1,726 00

Poloha nového mostního objektu se nachází z tohoto pohledu v definované podhledem nosné konstrukce nad podhledem stávajícího mostu ev.č. 356-001. Návrhová hladina Q100 definovaná správcem vodního toku je na kotě Q100= 291,00 m n.m. a nachází se nad úrovní přilehlého terénu včetně komunikace.

Ochranná pásma při ochraně přírody a krajiny

Přehled základních možných ochranných pásem:

- Ochranné pásmo zvláště chráněných území
Akce se nenachází ve zvláště chráněném území.
- Ochranné pásmo lesa
Akce se nenachází na lesním pozemku.
Akce se nenachází ve vzdálenosti do 50 m od pozemků plnících funkci lesa.
- Ochranné pásmo památných stromů
Viz předchozí kapitoly.

Ostatní ochranná pásma

Přehled základních možných ochranných pásem:

- Ochranné pásmo v okolí nemovitých kulturních památek, památkových rezervací, památkových zón
NEDOTČENO

- Ochranné pásmo léčivých zdrojů a zdrojů nerostného bohatství
NEDOTČENO
- Ochranné pásmo hřbitova
NEDOTČENO
- Bodová pole
NEDOTČENO

1.6. Přehled provedených výpočtů a konstatování rozhodujících průřezů

Konstrukce dočasného mostního objektu budou navrženy na požadovanou zatížitelnost. Zatížitelnost dle ČSN 73 6222 v této projektové dokumentaci se a požaduje:

Normální zatížitelnost	$V_n = V-EN\ 20\ t$
Výhradní zatížitelnost	$V_r = V-EN\ 48\ t$
Výjimečná zatížitelnost	$V_e = V-EN - t$ (u MP se neuvádí)
Maximální Zatížitelnost na jedu nápravu	$V_{aj} = V-EN\ 12\ t$

Kombinace požadavků rozměrových a hodnot zatížitelnosti v tomto SO 182 je dostačující pro danou komunikaci II/356 a pro daný provoz stavby při realizaci budoucí Most ev.č. 356-001, Radim.

Mostní objekt a jeho rozměry jsou v průběhu projektové přípravy dokumentace DUSP+PDPS posouzeny odpovídajícím statickým výpočtem dané úrovně PD.

V dalším stupni PD bude vypracován podrobný statický výpočet s posouzením průřezu, materiálů a tvarů nosné konstrukce, spodní stavby násypu tělesa komunikace atp. včetně založení mostu a komunikace. To s ohledem na dodavatelem navržené řešení. Vše pak dle ČSN EN 1992-2, 1993-2 a ČSN EN 1991, 1990 a ČSN EN 1997 a souvisejících.

Spodní stavba objektu SO 182 bude navržena na zatížení související s překonávanou překážkou vodním tokem včetně splavenin, naplavenin a plovoucích předmětů včetně ledu a dle požadavku definované zatížitelnosti dočasného mostu.

V objektu SO 182 bude v dokumentaci RDS navržen postup montáže spodní stavby a nosné konstrukce se statickým posudkem jednotlivých prvků při jednotlivých stádiích výstavby.

1.7. Řešení přístupů a užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Objekt SO 182 je určen k převedení veřejné dopravy z komunikace II/356. Komunikace a její vybavení nepřevádí v současné době pěší provoz po samostatném chodníku nebo pásu pro pěší. Takto se vychází při návrhu SO 182 s tím, že mostní provizorium osahuje chodník pro pěší dle požadavku pro převedení pěších.

2. POPIS PRACÍ

2.1. Všeobecné a přípravné práce

Před zahájením stavebních prací je nutné provést vytyčení stávajících inženýrských sítí.

Bude komplet vypracována dokumentace RDS, VTD včetně TeP a odsouhlasení.

Bude vypracován Plán kontroly a údržby mostu dle daného typu dočasné mostní konstrukce a dle ČSN 73 6221. Tento plán bude odsouhlasen objednatelem a bude zajišťovat popis údržbových a opravných prací po dobu provozu objektu SO 182 tak aby jeho stav byl v požadavku dle dokumentace PDPS a ČSN 73 6221.

Předpokládá se vytyčení obvodu staveniště dočasným zábořem stavby s jeho zajištěním. Bude zajištěn vstup na staveniště včetně zbudování přístupu dle požadavku zhotovitele.

Součástí je výstavba a zařízení staveniště dle požadavku zhotovitele, jeho zajištění i ostraha po celou dobu stavby. Do těchto prací je potřeba dále zahrnout všechny práce související s BOZP na stavbě ale i práce související s Povodňovým plánem a Havarijním plánem.

Pro výstavbu objektu SO 182 a následně i demontáž dočasného mostu po uplynutí doby jeho užívání si zajistí zhotovitel odpovídající DIO na realizaci díla. DIO bude projednáno a odsouhlaseno s jeho povolením.

2.2. Ochrana stávajících dřevin

V rámci přípravy staveniště bude zajištěna ochrana stávajících dřevin, které nejsou určeny ke kácení, v souladu s ustanovením §7 zákona a ČSN 83 9061 „Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

Ochrana stromů se týká vyznačených stromů ve výkresové dokumentaci této akce. Stromy budou chráněny proti mechanickému poškození 2 m vysokým, stabilním plotem postaveným tak, aby obklopoval celou kořenovou zónu.

Pokud nebude možné chránit celou kořenovou zónu, bude nutné kmen opatřit vypoštěřovaným bedněním z fošen vysokým nejméně 2 m. Ochranné zařízení nesmí být osazeno přímo na kořenové náběhy.

V kořenové zóně nebude prováděna žádná navážka zeminy nebo jiného materiálu. V případě pokládky vozovky se předpokládají tyto práce nad kořenovou zónou bez zásahu do této zóny. Nepředpokládá se zakrytí kořenové zóny krytem přesahujícím 30% kořenové zóny.

Výkopové práce v kořenovém prostoru budou minimalizovány. V případě nutnosti těchto prací budou výkopy prováděny ručně nebo s použitím odkopávající techniky. Při výkopech rýh se nesmí přetínat kořeny s průměrem >2 cm. Menší kořeny je třeba ostře přetnout a místa řezu zahladit. Konce přerušených kořenů je nutné ošetřit růstovými stimulatory. V případě většího průměru než 2 cm prostředky na ošetření ran. Obnažené kořeny je nutné chránit před vysycháním. Zásypové materiály musí svou zrnitostí (úzké odstupňování) a zhutněním zajišťovat trvalé provzdušňování potřebné k regeneraci poškozených kořenů.

Těmto požadavkům budou případně podřízeny tvary opěry a křídle s rozsahem výkopových prací. Po vytyčení kořenového systému se případně navrhne zkrácení opěry s úpravou jejího tvaru.

2.3. Uvolnění staveniště a demolice

Při výstavbě mostního provizoria budou zavedena dopravní omezení na II/356 a III/3561, viz SO 182. Dojde k uvolnění staveniště s jeho vyznačením a zabezpečením.

DIO během realizace bude provedeno dle TP 66 - Zásady pro označování pracovních míst na PK a dle požadavku zhotovitele, a to pro dobu realizace výstavby objektu ale i po dobu odstranění a demontáže mostní konstrukce.

V prostoru staveniště nenachází stromy, které je nutné skácet.

Náhradní výsadbu tato akce nezahrnuje.

Akce předpokládá rozebrání přilehlého mostního zábradlí v daném rozsahu na konstrukci pravostranné římsy nábrežní zdi a křídla za mostem. Zábradlí bude odstraněno s ohledem na budoucí polohu umístění dočasného mostu.

Dále bude provedena demolice a ubourání přilehlé konstrukce římsy opěrné zdi. Demoliční práce budou minimalizovány.

V přípravných pracích je navrženo vytyčení a zajištění všech inženýrských sítí v zájmovém prostoru. V prostoru vedle budované spodní stavby provizorního mostu je umístěna stávající kanalizace. Ta bude na místě vytyčena směrově i výškově s tím, že poloha spodní stavby provizorního mostu bude její poloze upravena. Spodní stavba bude upravena tak aby daná kanalizace nebyla založením mostu ovlivněna.

V prostoru před a za mostem bude provedeno frézování a rozebrání vozovky ve vyznačeném rozsahu navržených nájezdových částí dočasné komunikace.

2.4. Skrývka humózní vrstvy

Skrývka humózní vrstvy bude provedena v prostoru nájezdových ramp komunikace a v plochách souvisejících s výkopovými pracemi.

Shodně se tak uvažuje v břehových partiích navržených polohách opěr mostu.

2.5. Zemní práce a výkopové práce

Výkopy v prostoru SO 182 se uvažuje v dohodnutém rozsahu pro realizaci založení opěr mostního provizoria a tělesa násypu komunikace. Stavební jámy jsou nepažené v otevřeném výkopu se svahy výkopů ve sklonu max. 1:1.

Do výkopových prací se uvažuje výkop rýhy s odstraněním odvodnění a zatrubnění příkopu vpravo podél stávající komunikace.

2.6. Zakládání

Založení je navrženo jako plošné v podobě rovinaniny z betonových panelů opěr a křídel mostu.

Pod konstrukci opěr z betonové rovnaniny panelů je navržena výměna podloží v tloušťce 0,50m z vrstev lomového kamene velikosti zrna do 200mm a vrstev štěrkodrti ŠD fr 0/32.

Základová spára bude upravena hutněním na Edef 2 min 45 MPa a poměrů Edef2/Edef1 max 2,5. Základová spára bude převzata geotechnikem s únosností min 250 kPa.

Pod konstrukcí opěr bude v daných místech proveden podkladní beton z betonu **C8/10-XO**.

2.7. Spodní stavba opěr

Tvar spodní stavby mostního provizoria bude upřesněn v RDS s ohledem na přesný typ mostního provizoria.

Spodní stavba, opěry mostního provizoria je navržena ze železobetonu. Železobetonová spodní stavba je navržena – beton **C30/37-XC4, XF4, XD3 (CZ, F.1.2)-CI 0,40-Dmax 22-S4** vyztužené betonářskou výztuží **B500B**.

Konstrukce spodní stavby bude kombinována z rovnaniny železobetonových panelů a monolitického betonu. Součástí spodní stavby jsou dířky, jejichž povrch tvoří zároveň i úložné prahy a závěrné zídky. Závěrné zídky budou betonovány až po osazení ocelové nosné konstrukce s ohledem na předpokládaný způsob montáže nosných konstrukcí z předpolí nebo montáží dle RDS dokumentace.

Předpokládá se, že výztuž závěrných zdí je vytažena a kotvena z a do konstrukce úložných prahů opěr tak, aby bylo možné provést montáž n.k. a následnou výstavbu závěrných zdí. Přesný návrh bude proveden v RDS. Konstrukce závěrných zdí bude upravena dle typu mostního provizoria s dilatačním přechodem n.k. a opěrou. Řešení bude v dokumentaci RDS se zahrnutím těchto prací do konstrukce dočasného mostu.

Na opěry mostu navazují křídla mostu dle výkresové dokumentace a dle RDS dle typu nosné mostní konstrukce. Materiál křídel bude shodný s opěrami.

2.8. Spodní stavba pilíře

Neosahuje.

2.9. Nosná konstrukce

2.9.1. Obecný popis

Mostní provizorium je v této dokumentaci navrženo požadovaných parametrů. Jedná se o dodávku nové mostní konstrukce vyrobené dle VTD dokumentace dle požadavku této PD, ČSN 73 6201, ČSN EN 1991-2 a dle ČSN EN 1090 jako EXC3.

Mostní provizorium (dočasný most) bude navrženo zhotovitelem dle požadavku uvedeném v této dokumentaci.

Mostní provizorium je navrženo ocelové o rozpětí 9,144 m uložené na betonové úložné prahy (nejsou součástí této PD).

Mostní provizorium se skládá z několika dílčích částí: nosná konstrukce (nosný rošt), svodidla, chodník, zábradlí na chodníku, mostovkové panely, obrubníkové panely, ložiska. Výše uvedené konstrukční části, kromě úložného prahu, jsou navrženy ocelové. Mostní provizorium je navrženo s tím, že průjezdný profil na mostě bude 6,3 m, což vyhovuje na šířku jízdního pruhu 3,0 m s oboustrannými odstupy 0,5 m od zádržného systému. Mostní provizorium je navrženo v modulové délce mostovkových dílců 3,048m a jejich šířce 1,05m.

Mostní provizorium:

Tvar OK v podélném směru sleduje niveletu. Půdorysně je OK v přímé.

Nosná konstrukce se skládá s nosných roštů, které jsou tvořeny dvojicí podélných nosníků z válcovaných profilů HEB. Rošty jsou k sobě spojeny šroubovými spoji, které jsou tvořeny čtveřicí šroubů v místě každého příčnicku. Spoje jsou dále doplněny trny průměru 50 mm, které jsou umístěny v každém druhém spoji.

Stejným typem šroubového spoje jsou k nosným roštům připevněny svodidlové sloupky a k těm pak svodidlová výplň. Svodidlová výplň je tvořena uzavřenými profily. Svodidlové sloupky a výplně jsou navrženy tak, aby kopírovaly tvar betonových svodidel (dle TP 139) na předmostí. K nosným roštům je připevněna typizovaná mostovka tvořená z mostovkových panelů a k nim po stranách připojených obrubníkových panelů. U závěrných zídek jsou umístěny panely s přechodovými plechy, které tvoří mostní závěry. K svodidlovým sloupkům budou připojeny chodníkové konzoly s přípravky pro montáž zábradlí a chodníkové mostovky.

Nosný rošt 9,0 m

Nosný rošt je tvořen dvojicí podélných nosníků z válcovaného profilu HEB. Podélné nosníky jsou spojeny příčnickami z profilu HEB 300 v rastru 3,048 m, na které navazují konzoly příčnicků sloužící ke spojování s dalšími součástmi mostního provizoria. Celková délka nosného roštu je $3 \cdot 3,048 + 2 \cdot 0,150 = 9,444$ m, skladebná šířka roštu je 2,1 m osová vzdálenost hlavních nosníků je 1,575 m. V místě uložení je provedeno snížení výšky nosníku na 300-400 mm z důvodu zmenšení úložné výšky. Změna výšky nosníku bude provedena pomocí úpalu a navaření spodní pásnice z plechu P30. Ve vzdálenosti 0,150 m od konce nosníků jsou pak umístěny ložiskové „kameny“ tvořené plechem P16x200x100 mm. Příčnicki jsou připojeny k hlavním nosníkům tak, že jsou jejich horní pásnice v jedné rovině. V horních pásnicích příčnicků, respektive hlavních nosníků jsou navrženy díry pro připevnění mostovkových panelů. Na konzolách příčnicků jsou navrženy styčnickové plechy pro spoj nosných roštů nebo roštu se svodidlovým sloupkem.

Svodidlový sloupek a výplň

Přes styčnickový plech je k nosnému roštu připevněn svodidlový sloupek. Sloupek je tvořen z profilu HEB 200 a je navržen v takovém tvaru, že po připojení svodidlových výplní (uzavřené obdélníkové profily 120x100x8 mm) budou tyto výplně kopírovat tvar betonového svodidla dle TP 139 která budou navazovat na předmostí) odraznou část pak bude tvořit obrubníkový panel. Výška sloupku je navržena 1,735 m s tím, že horní hrana nejvyšší svodidlové výplně bude ve výšce 1,3 m nad povrchem vozovky.

Chodník a zábradlí

Chodník na mostním provizoriu je tvořen chodníkovými konzolami, zábradlím a chodníkovými panely. Šířka chodníku je 1,5 m mezi zábradlími.

Chodníková konzola je tvořena profilem HEB 200 a je připojena šroubovým spojem ke svodidlovému sloupku pomocí čelního plechu. V místě napojení konzoly a čelního plechu je provedena výztuha. Na horním povrchu jsou v osách zábradlí připravené zárodky pro montáž chodníkových sloupků tvořených z čtvercové trubky 60/4. V patě zárodku jsou provedeny otvory pro odvod vody.

Chodníkový sloupek je tvořen uzavřeným profilem 70x70x3 mm dle 1,1 m zavičkováným plechem P4. Na sloupku jsou zárodky madla z profilu 60x30x3 a styčnickovým plechem pro upevnění chodníkového panelu.

Chodníkový sloupek koncový vychází z typického s tím, že je doplněn o koncovou část madel z profilu 70x40x3 a styčnickový plech pro připevnění chodníkového panelu z obou stran sloupku (unitř/vně).

Madlo zábradlí je tvořeno profilem 70x40x3 nasazený na zárodky madel sloupků. Výplně zábradlí budou provedeny pletivem s danou roztečí ok dle požadavku ČSN 73 6201.

Chodníkový panel je tvořený ohýbaným plechem tvarovaným do tvaru "žlabu" a vyztuženého podélnými a příčnými výztuhami L60/60/6 mm.

Chodníkový panel koncový je tvořen plechu s profilem jako chodníkový panel v délce 0,5 m.

Pletivová výplň vně zábradlí budou připevněny rámy s pletivem.

Mostovka

Mostovka je tvořena mostovkovými panely 1,050x3,048 m, které jsou z oceli S460. Spolu s obrubníkovými panely se jedná o výrobek. Na mostovce musí být provedena přímopojížděná izolace ve smyslu TP 211.

Mostovkový panel koncový je tvořen uzavřeným profilem 120x120x8 s přechodovým plechem tl. 10 mm. V místech pro šrouby je profil vyztužen trubkami 60x4 mm.

Ložiska

Ložiska jsou provedeny z plechu tl. 20 mm se zarážkami pro ložiskový kámen nosného roštu z P10x50 mm.

Zvedací oka

Budou případně navrženy ve VTD. Předpokládá se použití lanových úvazků.

Na montáž bude dodavatelem vypracován TeP postupu prací. TeP je odsouhlasen TDI, AD a projektantem. Předpokládá se výstavba montáží automobilovými jeřáby. Případný jiný postup výstavby bude navržen tak aby nebyla změněna poloha násypů komunikací, přístupových ploch a konstrukcí navržených v této PDPS. Pro montáž a demontáž je na předpolí vytvořena montážní plošina dle požadavku zhotovitele. V polích dočasného mostu budou pro výstavbu a montáž, demontáž nosné konstrukce osazeny pomocné prvky. Tyto prvky a práce budou kompletně zahrnuty zhotovitelem do nabídkové ceny dodávky mostního provizoria.

Požadavky kladené na konstrukci dočasného mostu jsou následující:

- Mostní konstrukce bude novou konstrukcí jako dodávkou objednateli
- Šířka vozovky na mostě min. 6,3m. Tato šířka umožní průjezd, vjezd a nájezd nákladních vozidel s návěsem z obou stran a ze všech komunikací na předpolích.
- Uspořádání dočasného mostu bude v příčném řezu dle ČSN 73 6201.
- Konstrukce mostu bude vybavena jednostranným chodníkem pro převedení pěších. Chodník (mostovka) bude opatřena i příslušenstvím (zábradlí, výplně, mostovka) dle požadavku ČSN 73 6201. Chodníky na mostě budou napojeny vhodným uspořádáním na předpolí na konstrukci násypu. Min šířka chodníku bude 1,50m pro případný provoz pěších.
- Délka nosné konstrukce odpovídající návrhu umístění opěr mostu s délkou přemostění dle PDPS dokumentace a rozpětím polí n.k. 9,144 m. Vycházející z modulu nosné konstrukce n x 3,048 m (3,05m). Uspořádání polí bude navrženo v RDS tak, že bude dodržena délka přemostění a rozpětí dle PDPS.
- Mostovka mostní konstrukce bude ocelová. Povrch bude splňovat požadavky na protismykové vlastnosti definované TP 213 - Bezpečnostní protismykové úpravy povrchů vozovek na bezpečnostní protismykové úpravy povrchu vozovek.
- Zatížení nosné konstrukce bude doloženo dle ČSN EN 1991-2 pro danou třídu komunikace a statickým výpočtem zatížitelnosti s výše požadovanými hodnotami min. zatížitelnosti (kapitola 1.2.).
- Mostní konstrukce je navržena dle ČSN EN 1993-2 (EN 1993-2) a normami s tím souvisejícími.

- Mostní konstrukce je vyrobena dle ČSN EN 1090 (EN 1990) a normami s tím souvisejícími.
- Protikorozi ochrana ocelové nosné konstrukce bude dle TKP 19B tabulka 19B.P7 – Tabulka 1. řádek 4. (mostní provizoria, včetně spojů). V případě PKO typu IIIE. Je požadavek min. tloušťky 100-120µm.
- Mostní provizorium bude splňovat požadavky dle ČSN 73 6201 a ČSN EN 1990 na předpokládanou dobu užití mostu o 5 let na této akci.

Dle požadavku této dokumentace bude maximální dovolená rychlost na mostě 20-30 km/hod dle RDS a TP daného provizoria.

Návrh montáže bude součástí realizační dokumentace stavby. Tento návrh si musí zajistit zhotovitel mostu s ohledem na své technické možnosti a popsat v TeP.

Součástí návrhu montáže nosné konstrukce bude zejména:

- Stanovení definitivní polohy konstrukce v RDS dokumentaci navazující na PDPS.
- Stanovení základního principu montáže a demontáže (výsun, zásun, osazení pomocí těžkých jeřábů a pod.).
- Stanovení plochy pro montáž, demontáž a postavení montážních prostředků.
- Návrh úprav montážních ploch.
- Návrh montážních prostředků.
- Návrh pomocných konstrukcí pro montáž n.k.
- Podrobný popis jednotlivých operací během montáže.
- Návrh využití závěsných bodů konstrukce.

Pro zpracování návrhu montáže a demontáže jsou zásadní místní podmínky v místě montáže, prostorové uspořádání montážních ploch a definitivní poloha konstrukce.

Nosná konstrukce je navržena s montáží z předpolí mostu opěry 02.

2.9.2. Dopravní značení

Před mostem z obou stran je nutno osadit dopravní značky dle této dokumentace omezující rychlost na 30 km/hod (nebo dle TP provizoria).

Pokud je zatížitelnost mostního provizoria nižší, než udává ČSN 73 6222, je nutné na mostě omezovat zatížitelnost dopravními značkami. Návrh značek omezujících zatížitelnost je provedena v PDPS a bude upřesněna v RDS na základě skutečné zatížitelnosti použitého provizoria a dle požadavku PDPS. Svislé DZ budou osazeny na obou stranách na nájezdových rampách. V této dokumentaci se uvažuje nutnost osazení svislých DZ na obou předmostích omezujících zatížitelnost.

Svislé dopravní značky budou provedeny jako reflexní dle TP 66 a 66 a ČSN EN 12899-1 z retroreflexního materiálu s min. třídou reflexe RA2. Dle požadavku stanovení a projednání dočasného značení, budou vybrané značky případně umístěny na žlutozeleném pozadí dle TP 65 a 66.

DZ je navrženo kombinací svislých dopravních značek DZ s patkou trvalé dopravní značky osazenou do terénu vše dle zákresu a TP 66 a TP 65. Svislé DZ bude osazeno jako trvalé s ohledem na delší dobu využití DZ.

Dopravní značení je navrženo dle TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích.

Na mostní provizorium budou dále osazeny značky omezující maximální rychlost vozidel na 30 km/h (nebo dle TP provizoria) B20a dle této dokumentace a značky omezující

zatížitelnost B13+E13 a B14+B34+E5 dle skutečné zatížitelnosti mostního provizoria specifikované v RDS. Předpokládá se:

B13 – 20 tun

E13 – „Jediné vozidlo 48 tun“

B14 – 12 tun

B34 – 30 m

E5 – 20 tun

Na začátku a konci mostu budou osazeny tabulky s evidenčním číslem mostu ve smyslu ČSN 73 6220 a 73 6221.

V prostoru vjezdu a výjezdu bude provedeno na čelech nosné konstrukce dočasného mostu osazení svislého DZ v podobě značky Z9 žluté a černé pruhy na.

Součástí dodávky budou i konstrukce nesoucí toto značení a připevňující k nosné konstrukci mostu.

2.9.3. Uvedení do provozu a prohlídky

Obecně platí pro uvedení mostu do provozu stejná pravidla jako u mostů trvalého. Zde jsou uvedeny jen upřesňující požadavky. Vše je bude aktualizováno v RDS dle této dokumentace a dle TP dané dočasné mostní konstrukce.

Stav mostu se určí v souladu s ČSN 73 6221. Provozovat je možno jen mosty, jejichž stav je klasifikován alespoň jako „dobrý“ (klasifikační stupeň III).

2.9.4. Prohlídky mostu

Před uvedením mostu do provozu musí být provedena první hlavní prohlídka a kolaudace mostního provizoria. Ta se provede v souladu s platnými předpisy, zejména ČSN 73 6221. Tyto práce a prohlídky zajistí zhotovitel. Tyto práce budou v souladu s ČSN 73 6221.

Pro most, který je používán pro veřejný provoz po dobu delší než 1 rok, je požadován mostní list.

S ohledem na charakter konstrukce musí první hlavní prohlídka zejména zkontrolovat správnost a úplnost sestavení konstrukce. Pokyny pro provádění běžné, hlavní a mimořádné prohlídky dočasného mostu jsou uvedeny v následujících kapitolách.

Intervaly prohlídek jsou po uvedení mostu do provozu velmi krátké, postupně se částečně prodlužují. První běžnou prohlídku je nutno udělat po 14 dnech po uvedení mostu do provozu, druhou po 30 dnech po první prohlídce a dále vždy po 60 dnech po druhé prohlídce a dále dle závěrů prohlídek. Hlavní prohlídky se provádějí po 2 letech. Tyto práce a prohlídky zajistí objednatel. Tyto práce budou v souladu s ČSN 73 6221.

Kontrola a údržba mostního objektu bude provedena dle **Plánu kontroly a údržby dočasného mostu** dle požadavku RDS, dodavatele a výrobce mostní konstrukce. V případě pronájmu konstrukce bude toto zajištěno zhotovitelem. V případě předání objektu objednateli budou tyto práce zajištěny objednatel, správcem mostu. Předpokládá se, že takto bude systém kontrol, prohlídek a celé údržby realizován po celou dobu provozování mostního objektu.

PDPS předpokládá minimálně tři úrovně kontrol mostního objektu, a to jak bude upřesněno v Plánu kontroly a údržby mostu:

1 – Pravidelné sledování mostu

V intervalu min. 1x za 4 měsíce. Rozsah sledování bude předepsán v uvedené dokumentaci předložené zhotovitelem s projednáním a odsouhlasením objednatelem.

2 – Pravidelná kontrola

V intervalu min 1x za 2 roky. Rozsah kontroly bude předepsán v uvedené dokumentaci předložené zhotovitelem s projednáním a odsouhlasením objednatelem.

3 – Podrobná kontrola

V intervalu min. 1x za 4 roky. Rozsah kontroly bude předepsán v uvedené dokumentaci předložené zhotovitelem s projednáním a odsouhlasením objednatelem.

Pravidelné sledování, kontrolu a podrobnou kontrolu budou provádět oprávnění pracovníci zhotovitele, nebo objednatele dle nastavené SOD s oprávněním k HMP a MMP ve smyslu ČSN 73 6221 a osoby proškolené dodavatelem mostní konstrukce. Zde se bude jednat o zkušené technické pracovníky, kteří mají dané oprávnění tyto práce realizovat.

2.9.5. Zatěžovací zkouška

Před provedením zatěžovací zkoušky je třeba provést první hlavní prohlídku. Dokumentace PDPS a objednatel této akce zatěžovací zkoušku **nepožaduje**.

2.9.6. Údržba mostu za provozu

Pro údržbu platí ustanovení ČSN 73 6221.

Údržba mostu bude prováděna dle Plánu kontroly a údržby mostu tak aby byl zajištěn stav nosné konstrukce pro bezpečné převedení dopravy po mostním objektu.

Vlastní údržba mostu bude provedena jejím zhotovitelem (dle případné SOD mezi objednatelem a zhotovitelem) dle plánu kontroly a údržby mostu, provozního plánu nebo dle TP provizorní konstrukce po celou dobu provozování dočasné mostní konstrukce. Takto se požaduje údržba nosné konstrukce, konstrukce vozovky na mostě dle požadavku PD PDPS, zádržného systému, vozovky a celé konstrukce objektu SO 182. Takto se předpokládá i pro konstrukci svislého a vodorovného dopravního značení a příslušenství komunikace po celou dobu provozování DIO SO 182 a celou dobu osazení dočasné mostní konstrukce.

Při zjištění jakékoliv závady (deformace nebo porušení prvku ocelové konstrukce) je nutno provést mimořádnou prohlídku. Deformované prvky konstrukce od nárazu vozidel je nutno neprodleně vyměnit. Pokud jsou prohlídkou zjištěny poruchy (trhliny) v zámcích a spojích, tak je nutno tyto prvky spojovacího materiálu vyměnit. Uvolněné šrouby ve šroubových přípojkách je nutno okamžitě dotáhnout. Chybějící pojistné matice v přípojkách je nutno okamžitě doplnit. Chybějící pojistky v přípojkách je nutno doplnit. Závady na mostovce, je nutno co nejrychleji odstranit. Poškozené prvky je nutno nahradit novými. Jakékoliv nerovnosti v jízdní dráze je nutno ihned odstranit. Rovněž tak nerovnosti v nájezdu na most je nutno ihned odstranit.

Prohlídky musí být prováděny v pravidelných předepsaných intervalech (viz. výše). Prohlídky mostů mohou provádět pouze osoby vlastníci oprávnění podle metodického pokynu Oprávnění k výkonu prohlídek mostů pozemních komunikací. Kromě toho se doporučuje, aby prohlídky prováděla osoba technicky vyškolená a obeznámená se způsoby vyhledávání únavových trhlin. Všeobecně se doporučuje vyhledávat případné únavové trhliny při přejezdu vozidel, kdy dochází k otvírání trhlin.

Za drobnou údržbu se považuje zejména pravidelné doplňování a výměna chybějících, poškozených a/nebo nadměrně opotřebených spojovacích dílů. Zejména je nutno dbát, aby ve stycích nechyběly závlače a pojistné kolíky apod. Správce musí mít vždy k dispozici náhradní součásti spojovacích dílů (závlače, kolíky, čepy apod.) pro případnou výměnu nebo doplnění.

Pokud se při pravidelných prohlídkách zjistí poškození protikorozi ochrany (PKO) nebo vozovky, je potřeba provést jejich alespoň provizorní ochranu, aby konstrukce zbytečně nekorodovala. Případná definitivní oprava se provede až po demontáži konstrukce.

Pokud se při prohlídkách zjistí poškození závažnější (deformace od nárazu vozidla apod.), je potřeba stav konstrukce odborně vyhodnotit na základě mimořádné prohlídky a rozhodnout, zda se provede oprava konstrukce (podle návrhu zhotovitele) nebo se bude konstrukce dále provozovat i přes poškození nebo se konstrukce úplně nebo částečně demontuje a provede se výměna poškozeného dílu.

2.9.7. Ložiska

Ložiska jsou součástí mostního provizoria dle nabídky a dodávky zhotovitele. Bude řešeno dle VTD a návrhu zhotovitele.

2.9.8. Římsy

Mostní objekt neobsahuje římsy.

2.9.9. Záchytné systémy, zábradlí

Okraje mostního provizoria budou opatřeny ocelovým zábradlím dle požadavku ČSN 73 6201.

Okraje volného prostoru chodníků na mostě budou vybaveny zábradlím nebo výplní výšky min. 1,10 m s drátěným pletivem nebo se svislou výplní dle TP 186, 258 a ČSN 73 6201. Pletivo bude doplněno i mezi konstrukcí vozovky a konstrukcí. Pletivo bude mít velikost ok max. 40/40 mm nebo bude splňovat požadavky uvedeného TP a ČSN.

Uspořádání zábradlí a záchytného systému na mostě bude dle ČSN 73 6201 pro dočasné mostní objekty. Takto bude vše řešeno s požadovaným uspořádáním šířky vozovky na mostě min. 6,30m polohou a odolností nosné konstrukce proti nárazu s případnou odstupovou vzdáleností vozovky od nosné konstrukce.

2.9.10. Mostní závěry

Dilatace mostu jsou součástí mostního provizoria dle nabídky zhotovitele. Takto bude provedeno nad opěrou 01 a 02.

Dilatační závěry, krycí plechy atp. budou uspořádány tak, že mezi závěrnou zídou spodní stavby opěr a nosnou konstrukcí provizoria nebude volná mezera. Dilatační závěry, plechy atp. budou uspořádány tak, že správce komunikace bude moci na mostním objektu realizovat zimní údržbu.

2.9.11. Vozovka na mostě

Vozovka na mostě je součástí mostního provizoria. Mostovka dočasného mostu bude ocelová, a to u konstrukce vozovky ale i chodníku na mostě.

Povrch bude splňovat požadavky na protismykové vlastnosti definované TP 213 - Bezpečnostní protismykové úpravy povrchů vozovek na bezpečnostní protismykové úpravy povrchu vozovek.

Tato skladba bude schválena v souladu s touto PD.

2.9.12. Odvodnění mostu

Odvodnění mostu je řešeno mezerami mezi panelovými dílci.

2.10. Úpravy kolem a pod mostem

Úpravy pod mostem jsou navrženy urovnáním terénu do původního stavu. Podél opěr mostu a křídel je navržena panelová rovnánina z lomového kamene tl. 0,50m.

2.11. Cizí zařízení na mostě, inženýrské sítě

Není navrženo.

2.12. Konstrukce násypů a zásypů

Přechodová oblast mostu je navržena dle ČSN 73 6244.

Zásyp základu

Zásyp je navržen dle ČSN 73 6244 čl. 7.3.2. a čl. 5.1.

Zde je navržena zemina vhodná dle ČSN 73 6133.

Je navrženo zhutnění zásypu po vrstvách max 300 mm z hrubozrnné zeminy GW,GP, G-F na ID=0,75, nebo z hrubozrnné zeminy SW,SP, S-F na ID=0,80. Zde bude použita zemina vhodná pro stavbu zemního tělesa dle ČSN 73 61 33 do max. velikosti zrna 90 mm. Dále také možno čerpat dle ČSN 73 6244 v tabulce A.1. příloha normy A.

Zásyp základu a konstrukce zásypu za opěrami a ochranný obsyp bude oddělen těsnicí folií s drenážní úpravou dle požadavku ČSN 73 6244 čl. 7.3.4. a čl. 5.2.

Zásyp základů je navržen před konstrukcí opěr na lící a po bocích opěr, na rubu jen po úroveň rubové drenáže. U střední podpěry a pod dlažbami je navržen pouze zásyp základů.

Zásyp za opěrou

Zásyp je navržen dle ČSN 73 6244 čl. 7.3.5. a čl. 5.4.

Zde je navržena zemina vhodná dle ČSN 73 6133.

Je navrženo zhutnění zásypu po vrstvách max 300 mm z hrubozrnné zeminy GW,GP, G-F na ID=0,85, nebo z hrubozrnné zeminy SW,SP, S-F na ID=0,9. Zde bude použita zemina vhodná a zemina podmíněčně vhodná pro stavbu zemního tělesa dle ČSN 73 61 33 do max. velikosti zrna 90 mm. Dále také možno čerpat dle ČSN 73 6244 v tabulce A.1. příloha normy A.

Přechodová oblast

Přechodové oblasti opěr mostu budou doplněny přechodovým klínem z mezerovitého betonu dle ČSN 73 6244 a dle TKP 18.

2.13. Konstrukce vozovky

Dočasná vozovka komunikace je navržena v kompletní konstrukční skladbě. V místě napojení na stávající komunikaci II/356 nebo III/3561 je navržena obnova živičného krytu v podobě obrusné a ložné vrstvy vozovky.

Úprava komunikace na předmostích je navržena ve dvou variantách. V první variantě bude provedena kompletní skladba vozovky. Je navržena skladba D0-N-2 – PIII pro TDZ III dle TP 170 (odvozená). V druhé variantě je navržena pouze obnova živičného krytu (OŽK) v rozsahu výměny obrusné a ložné vrstvy. Kompletní skladba vozovky je navržena tam, kde se v současnosti nenachází vůbec vozovka. Obnova živičného krytu je navržena v místě, kde se v současnosti nachází stávající vozovka. Skladba vozovky je:

Skladba vozovky na předmostích D0-N-3-PIII (odvozená) dle TP 170 pro TDZ II:

•	Obrusná vrstva	ACO 11+ modifik.	40 mm	ČSN EN 13108-1:2007
•	Spojovací postřik	PS-EP	0,3 kg/m ²	
•	Ložná vrstva	ACL 16S modifik.	60 mm	ČSN EN 13108-1:2007
•	Spojovací postřik	PS-EP	0,3 kg/m ²	
•	Podkladní vrstva	ACP 16S modifik	50 mm	ČSN EN 13108-1:2007
•	Spojovací postřik	PS-EP	0,4 kg/m ²	
•	Infiltrační postřik	PI-E	0,80 kg/m ²	
•	Podkladní vrstva	SC C8/10	150 mm	
		E def = 90 MPa		
•	Podkladní vrstva	ŠD B	250 mm	
	E	def	=	45 MPa
	Celkem			550 mm

Konstrukce vozovky komunikace na předmostích (pouze OŽK):

•	Obrusná vrstva	ACO 11+ modifik.	40 mm	ČSN EN 13108-1:2007
•	Spojovací postřik	PS-EP	0,3 kg/m ²	
•	Ložná vrstva	ACL 16S modifik.	60 mm	ČSN EN 13108-1:2007
•	Spojovací postřik	PS-EP	0,3 kg/m ²	
•	Podkladní vrstva	ACP 16S modifik	50 mm	ČSN EN 13108-1:2007
•	Spojovací postřik	PS-EP	0,4 kg/m ²	
•	Infiltrační postřik	PI-E	0,80 kg/m ²	
	E	def	=	45 MPa
	Celkem			100-190 mm

V místech napojení úpravy krytu komunikace na stávající komunikaci a v místech pracovních spár bude provedeno prořiznutí konstrukce vozovky se zalitím asfaltovou modifikovanou zálivkou šířky 20 mm. Těsnící zálivka je navržena dle TKP 21. Tab. č.1.

Úprava spar je navržena těsněním zálivkovou hmotou z modifikovaného asfaltu s dlouhodobou funkcí a trvalou soudržností, které jsou slučitelné se všemi izolačními systémy a materiály v jejich styku. Kvalitativní požadavky na zálivkové hmoty jsou stanoveny v ČSN EN 14188-1 s tím, že těsnění se použije zálivka za horka typu N2 a pro exponované spáry N1. Zásady jsou navrženy v ČSN 73 6242 a to kapitole 7.

Povrchové odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem povrchu vozovky mimo zpevněné plochy.

Odvodnění zemní pláň je zajištěno sklonem 2,50 % na povrch silničního náspu.

Napojení zpevněných ploch na stávající plochy a pro plochy v místě napojení bude použita skladba podkladních vrstev jako skladba na předmostích. Krytová vrstva bude z R-materiálu tl. 150mm.

2.14. Zemní těleso

Návrhový modul pružnosti podloží pod nájezdovými rampami a v prostoru pod násypem komunikace se uvažuje v hodnotách min. 30 MPa. Návrhový pod konstrukcí vozovky je min. 45 MPa. Zde je nutné vycházet z TP 170.

V případě, že zemní pláň, nebo stávající podkladní vrstvy vozovky, nebude možné ztuhnout na předepsanou hodnotu Edef 30 MPa, bude nutné nezhtutitelné vrstvy odtěžit a provést podsyp ze štěrkodrti se ztuhnutím bez vibrace min. tl. 300-600 mm.

V průběhu rekonstrukce ploch komunikace (vozovka) bude nutné provést průkazní zkoušky ztuhnutelnosti zemní pláň, případně podkladů vozovky a dokladovat jejich výsledky ve srovnání s ČSN 72 1006 a dle TKP 1-31.

Uprava násypu tělesa komunikace je navržena z vhodného nesoudržného materiálu a je hutněn na $I_d=0,8 - 0,9$ či $D=100\%$ P.S. po vrstvách 300 mm tlustých.

Násyp je navržen z vhodné zeminy pro násyp dle ČSN 73 6133 a provede se tak, jak je zakresleno ve výkresové dokumentaci. Hutnění bude provedeno po vrstvách 300mm.

Odvodnění stávajícího příkopu vpravo vedle stávající komunikace bude obnovenou troubou PP korugovanou DN 300mm s obetonováním. Na vtoku je navrženo odláždění z kamenné dlažby do betonového lože tl 250+150mm. Podkladní beton je navržen **C25/30nXF3** s vyspárováním z malty cementové **M25 (XF4)**.

Obetonování trouby je navrženo ze shodného betonu **C25/30nXF3**.

2.15. Ledolam

Neosahuje

2.16. Opěrné zdi

Na koruně opěrné zdi je navržena obnova železobetonové monolitické římsy. Tyto římsy jsou navrženy jako kotvené do konstrukce stávající zdi dle výškového uspořádání předmostí.

Spodní stavba opěrné zdi, křídel a říms je navržena ze železobetonu. Železobetonová spodní stavba je navržena – beton **C30/37-XC4, XF4, XD3 (CZ, F.1.2)-CI 0,40-Dmax 22-S4** vyztužené betonářskou výztuží **B500B**.

Tyto konstrukce budou spojeny s konstrukcí stávajících ubouraných betonových částí spodní stavby, říms atp. vytaženou betonářskou výztuží vlepenou do předvrtaných otvorů v půdních konstrukcích.

2.17. Zábradlí na předmostích

Na spodní stavbě po okrajích bude osazeno ocelové zábradlí dané výšky min.1,10 m se výplní dle požadavku TP 186, 258 a ČSN 73 6201. Zábradlí bude kotveno do konstrukce křídel, říms atp.

PKO zábradlí je navrženo dle TKP 19B a je popsáno ve výkresové dokumentaci. Vrchní nátěr a jeho RAL bude odsouhlasen objednatelem.

2.18. Svodidla na předmostích

Vodící stěny jsou navrženy jako dočasná svodidla dle TP 159 s třídou zadržení min. T3 a výšky min. 0,80m. Zde se preferují betonová svodidla s danou třídou zadržení H2 dle TP 114 s výškou 0,80m a šířkou 0,60m. Délka betonových prvků svodidel je navržena 4,0m. Svodidla jsou navržena dle kladečského schéma zakresleného v půdoryse mostu.

2.19. Dopravní značení

Svislé i vodorovné dopravní značení je navrženo dle platného TP 65, 66 a 133. Toto dopravní značení je zobrazeno v samostatné výkresové příloze tohoto stavebního objektu. Svislé dopravní značky budou provedeny jako reflexní dle TP 66 a ČSN EN 12899-1 z retroreflexního materiálu s min. třídou reflexe RA1, RA2 A CR1. Vybrané značky budou osazeny s podkladem žlutozeleným fluorescenčním materiálem s vlastnostmi Ra3 podle ČSN EN 12899-1

Výstražná světla budou osazena a provedena dle TP 66 a odpovídající ČSN EN 12352.

Světelné signalizační zařízení bude provedeno dle TP 66 s odpovídajícím vybavením a osazeno dle ČSN 73 6021.

Před osazením dočasného dopravního opatření bude jeho definitivní podoba odsouhlasena správcem komunikací a místně příslušným orgánem Policie ČR – Dopravním inspektorátem.

Na dočasné dopravní opatření bude projednáno „*Stanovení DIO a jeho povolení*“.

Akce předpokládá údržbu dočasného dopravního značení zhotovitelem po celou dobu pronájmu a provozování dopravy po objektu SO 182.

3. PŘÍPRAVNÉ PRÁCE

3.1. Vytyčení (souřadný systém, pevné body)

V projektové dokumentaci je použit výškový systém BALT PO VYROVNÁNÍ (BpV), a souřadný systém S-JTSK. V těchto systémech je provedeno jak polohopisné umístění objektu ale i výškové osazení objektu v prostoru.

Body souřadnicového systému jsou v terénu stabilizovány body PPBP a BpV. Detailnější popis - viz. geodetická dokumentace – v příloze A – Souhrnné řešení stavby v dokumentaci PDPS.

Navržený objekt si vyžaduje maximální přesnost vytyčovací prací.

Přesnost vytyčení a přípustné odchylky jsou dány ČSN 73 0122, ČSN 01 3419, TKP kapitola 1 – příloha 9 a TKP kapitola 16, 18.

Třída přesnosti je dána:

- zemní práce	-	není požadována
- základy kromě pilot a podzemních stěn	-	třída 12
- části základu navazující na podpěry	-	třída 11
- opěry mimo úložných prahů, piloty	-	třída 11
- pilíře, nosné žb konstrukce, úl. Prahy, svodidla	-	třída 10
- svršek mostu, předpjaté konstrukce, bloky ložisek	-	třída 9

Přesnost vytyčení:

- polohová odchylka $\pm 20\text{mm}$
- výšková odchylka $\pm 5\text{ mm}$

Přípustné odchylky:

Základy, opěry a pilíře dle TKP – kapitola 18.

- Poloha základové patky v půdoryse $\pm 25\text{ mm}$
- Poloha základu ve svislém směru $\pm 20\text{ mm}$
- Vychýlení pilíře v některé rovině max. z hodnot $H/300$ nebo 15 mm
- Odchylka mezi osami pilířů a opěr maximální z hodnot z $T/30$ nebo 15 mm
- Zakřivení pilíře maximální z hodnot $H/300$ nebo 15 mm
- Poloha sloupu v půdoryse $\pm 25\text{ mm}$
- Poloha opěry v půdoryse $\pm 25\text{ mm}$
- Volný prostor mezi pilíři a opěrami maximální z hodnot $\pm 25\text{mm}$ a $L/600$
- Maximální výšková odchylka $\pm 20\text{mm}$
- Maximální odchylka sklonu od vodorovné je dle ON 023570 čl. 60 $\pm 0,3\%$

Průřezy

- l_i – délka průřezu (nosná konstrukce)
- $l_i < 150\text{mm}$ - $\pm 15\text{ mm}$
- $l_i = 400\text{ mm}$ - $\pm 15\text{ mm}$
- $l_i > 2500$ - $\pm 30\text{mm}$ (mezilehlé hodnoty se interpolují)

Poloha betonářské výztuže

- pro hodnoty h
- min = - 10mm
- $h \leq 150\text{mm}$ = + 10 mm
- $h = 400\text{mm}$ = + 15 mm
- $h \geq 2250$ = + 20 mm (mezilehlé hodnoty se interpolují)

Dodavatelem stavby bude zpracován plán kontrolních a zkušebních zkoušek dle platných TKP. V tomto plánu bude zahrnuta i kapitola ohledně kontroly přesnosti vytyčovaných bodů.

Projektant zde požaduje dodržení uvedených geometrických odchylek konstrukčních částí a celku objektu z vytyčovaných bodů. Zde je nutné po realizaci daných konstrukčních prvků provést kontrolu odchylky vytyčovaných bodů a případně reagovat na jejich nadměrné odchylky.

3.2. Zemní práce

Zemní práce budou probíhat z povrchu souvisejícího terénu. Popis výkopových prací je realizován v samostatné kapitole.

4. PODKLAD PRO ZHOTOVENÍ STAVBY

Stavbu je nutné provést v souladu s projektovou dokumentací DUSP+PDPS upřesněnou o dokumentaci RDS. **Tato dokumentace v tomto stupni DUSP+PDPS přímo neslouží jako podklad pro výstavbu objektu. Tomu účelu bude vypracována RDS dokumentace!**

Mostní konstrukce bude vyrobena dle VTD dokumentace s předaným TP, Mostním listem, Plánu kontroly a údržby mostu.

Tato dokumentace v tomto stupni neslouží jako podklad pro výstavbu objektu, ale stavebnímu úřadu pro povolení stavby a investorovi pro výběr zhotovitele. K tomuto účelu bude vypracována dokumentace RDS dodavatelem stavby!

Podkladem pro zhotovení objektu bude následující stupeň dokumentace RDS případně VDS, kterou musí zhotovitel nechat vypracovat před vlastním prováděním tohoto stavebního objektu!

Případné změny oproti projektové dokumentaci je nutné konzultovat s projektantem.

Při výstavbě akce je nutné seznámení všech zúčastněných osob s bezpečnostními zákony, vyhláškami, nařízeními vlády a souvisejícími právními normami v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Základní povinnosti dodavatele stavebních prací upravuje Zákoník práce v úplném znění č.262/2006 ve své hlavě „Bezpečnost a ochrana zdraví při práci“.

Zvláště je nutno dbát bezpečnosti práce na zavěšených plošinách a lešeních.

Před zahájením zemních prací je nutné požádat správce podzemních vedení o jejich vytyčení.

Vazby jednotlivých stavebních objektů jsou popsány v souhrnné technické zprávě a zobrazeny v koordinační situaci.



Ve Vysokém Mýtě 1.11.2021

Ing. Jan Bursa