

DOKUMENTACE

DSP/PDPS

Oprava mostu přes řeku Moravská Dyje, Velký Pěčín

SO 201 – Most přes Moravskou Dyji

TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH:

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE MOSTU.....	4
2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	5
3	ZDŮVODNĚNÍ MOSTU A JEHO UMÍSTĚNÍ.....	6
3.1	ZDŮVODNĚNÍ REKONSTRUKCE MOSTU	6
3.2	CHARAKTER PŘEKÁŽKY A PŘEVÁDĚNÉ KOMUNIKACE	6
3.2.1	PŘEVÁDĚNÁ KOMUNIKACE	6
3.2.2	PŘEKÁŽKA ŘEKA MORAVSKÁ DYJE	6
3.2.3	INŽENÝRSKÉ SÍŤE	6
3.2.4	SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY A STAVBY.....	7
3.3	ÚZEMNÍ PODMÍNKY	7
3.3.1	POLOHA STAVENIŠTĚ	7
3.3.2	STÁVAJÍCÍ VEŘEJNÉ KOMUNIKACE.....	7
3.3.3	PŘÍJEZDY A PŘÍSTUPY	7
3.3.4	SKLADOVACÍ A PRACOVNÍ PLOCHY.....	7
3.3.5	MOŽNOSTI NAPOJENÍ NA NAPÁJECÍ A ODPADNÍ VEDENÍ	7
3.4	POVRCHOVÉ VODY	8
3.4.1	ODVODNĚNÍ STAVENIŠTĚ	8
3.4.2	POVODNĚ A OCHRANNÁ DÍLA	8
3.4.3	PŘEKLÁDKY VODNÍCH TOKŮ	8
3.5	GEOTECHNICKÉ PODMÍNKY	8
3.6	VYBAVENÍ OBJEKTŮ STÁLÝM ZAŘÍZENÍM	8
3.7	STAVEBNÍ STAV STÁVAJÍCÍHO MOSTU	8
3.7.1	KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ STÁVAJÍCÍHO MOSTU.....	8
3.7.2	STAVEBNĚ TECHNICKÝ STAV STÁVAJÍCÍHO MOSTU.....	9
4	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ NOVÉHO MOSTU	9
4.1	UVOLNĚNÍ STAVENIŠTĚ	9
4.2	SKRÝVKA ORNICE.....	9
4.3	DEMOLICE	9
4.4	ZEMNÍ PRÁCE	10
4.4.1	PŘÍSTUPOVÁ KOMUNIKACE	10
4.4.2	VÝKOPY, PAŽENÍ	10
4.4.3	VÝKOPOVÝ MATERIÁL	10
4.4.4	ZÁSYPY STAVEBNÍCH JAM A ZÁSYPY ZA OBJEKTY	10
4.5	ZALOŽENÍ MOSTU	10
4.5.1	PODKLADNÍ BETON	10
4.5.2	PILOTY	10
4.5.3	ZÁKLADY	10
4.5.4	IZOLACE, OBKLADY A OCHRANA POVRCHU	10
4.6	SPODNÍ STAVBA	11
4.6.1	OPĚRY.....	11
4.6.2	MOSTNÍ KŘÍDLA.....	11
4.7	ÚPRAVA ZA OPĚRAMI	11
4.8	NOSNÁ KONSTRUKCE (SPÁDOVÝ BETON).....	11

4.9	NOSNÁ KONSTRUKCE (SANACE)	12
4.10	PŘÍSLUŠENSTVÍ.....	12
4.10.1	IZOLACE	12
4.10.2	ODVODNĚNÍ MOSTU.....	12
4.10.3	VOZOVKA.....	12
4.10.4	ŘÍMSY	13
4.10.5	MOSTNÍ ZÁVĚRY	14
4.10.6	LOŽISKA	14
4.10.7	ZÁBRADLÍ.....	14
4.10.8	PŘEVÁDĚNÉ INŽENÝRSKÉ SÍTĚ (CHRÁNIČKY, NOSIČE IS)	14
4.10.9	STÁLÉ ZAŘÍZENÍ	14
4.10.10	TABULE S LETOPOČTEM	14
4.10.11	ÚPRAVY POD MOSTEM A OKOLÍ.....	14
5	VÝSTAVBA MOSTU	14
5.1	POSTUP A TECHNOLOGIE VÝSTAVBY MOSTU	14
5.2	POŽADAVKY NA MĚŘENÍ.....	15
5.2.1	VYTYČENÍ MOSTU	15
5.2.2	PŘESNOST VYTYČENÍ.....	15
5.2.3	PŘESNOST PROVÁDĚNÍ	16
5.3	ZKOUŠKY A SLEDOVÁNÍ.....	16
5.3.1	GEODETICKÉ SLEDOVÁNÍ BĚHEM VÝSTAVBY	16
5.3.2	ZATĚŽOVACÍ ZKOUŠKA.....	16
5.4	POŽADAVKY NA MATERIÁLY	17
5.4.1	BETON	17
5.4.2	POVRCHOVÁ ÚPRAVA BETONOVÝCH KONSTRUKCÍ	17
5.4.3	BETONÁŘSKÁ VÝZTUŽ	17
5.4.4	PROTIKOROZNÍ OCHRANA OCELOVÝCH KONTRUKCÍ	18
6	PODKLADY	18
7	BEZPEČNOST PRÁCE	18
8	POŽÁRNÍ OCHRANA	18
9	ZÁVĚR	18

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE MOSTU

Stavba:	Oprava mostu přes řeku Moravská Dyje, Velký Pěčín
Staničení:	Nestanoveno
Objednatel dokumentace:	Město Dačice
(Stavebník)	zastoupené Ing. Karlem Macků, starostou města Krajčírova 27/I 380 13 Dačice IČ: 00246476
Projektant:	Projekční kancelář PRIS spol. s r.o. Osová 20 625 00 Brno IČ: 46974806 zodp. projektant - Ing. Jiří Šrubař (ČKAIT: IM00 1000884)
Obec:	Dačice (546127)
Místní část:	Velký Pěčín
Okres:	Jindřichův Hradec
Kraj:	Jihočeský
Místo stavby:	V intravilánu obce Velký Pěčín - přemostění řeky Moravská Dyje.
Katastrální území:	Velký Pěčín (779695)
Souřadný systém:	S-JTSK, B.p.v.

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

Dle ČSN 736200

Podle druhu převáděné komunikace

pozemní komunikace

Podle překračované překážky

přes vodoteč – Moravská Dyje

Podle počtu mostních polí

o 1 poli

Podle počtu úrovní mostovek

s mostovkou v jedné úrovni

Podle výškové polohy mostovky

s horní mostovkou

Podle přesypávky

bez přesypávky

Podle měnitelnosti základní polohy

nepohyblivý

Podle plánované doby trvání

trvalý

Podle průběhu trasy na mostě

směrově v přímé

v stoupajícím sklonu 0,73%

Podle úhlu křížení

šikmý 67,6°

Podle materiálu

železobetonový

Podle statické f-ce hlavní nosné konstrukce

uložený na ložiscích

Podle volné výšky na mostě

s neomezenou volnou výškou

Podle uspořádání příčného řezu

otevřeně uspořádaný

Délka přemostění

21,65 m

Délka mostu

35,00 m

Délka nosné konstrukce

24,30 m

Rozpětí pole

23,00 m

Šikmost mostu

67,6°

Šířka vozovky

7,00 m

Šířka mezi zábradlím

9,00 m

Šířka průchozího prostoru

1,50 m

Šířka mostu

9,50 m

Šířka nosné konstrukce

9,08 m

Výška mostu

4,00 m

Stavební výška mostu

1,245 m (v ose komunikace)

Konstrukční výška

1,00 m (v ose komunikace)

Volná výška pod mostem

2,75 m

Plocha NK

$24,3 \times 9,08 = 220,65 \text{ m}^2$

(šířka NK x dl. NK)

Zatížení mostu

dle ČSN EN 1991-2

Zatížitelnost mostu

Zatížení dle ČSN EN 1991-2, skupina pozemních komunikací 1, při min. klasifikaci stavu mostu III-dobrý

- normální - min. 32 t

- výhradní - min. 80 t

- výjimečná - min. 196 t

3 ZDŮVODNĚNÍ MOSTU A JEHO UMÍSTĚNÍ

3.1 ZDŮVODNĚNÍ REKONSTRUKCE MOSTU

Dle HMP ze 7/2014 je stávající most klasifikován ve stavebním stavu

- spodní stavba III - dobrý,
- nosná konstrukce III - dobrý.

Základy jsou v dobré kondici a nevykazují žádné zjevné závady.

Opěry jsou potečené kvůli netěsnosti podpovrchových závěrů.

Nosná konstrukce má vápenaté výluhy kolem spár.

Vozovka a příslušenství na mostě není v dobré kondici stejně jako přechodová oblast za mostem, kde vozovka sedá. Sedání předpolí je zřejmě spojeno s poklesem terénu v místě opěr.

Předmětem zadání záměru je proto rekonstrukce příslušenství na mostě a sanace spodní stavby, přechodové oblasti a zpevnění koryta.

3.2 CHARAKTER PŘEKÁŽKY A PŘEVÁDĚNÉ KOMUNIKACE

3.2.1 PŘEVÁDĚNÁ KOMUNIKACE

Stávající šířka zpevněné vozovky na mostě je 6,45 m a volná šířka mezi zábradlím je 9,00 m. Stávající most se nachází v intravilánu obce, zhruba 45 m od křížení s komunikací II/402.

Šířkové uspořádání vychází z šířkového uspořádání stávající silnice. Komunikace je navržena v kategorii MO2 8,5/7,5/30. Šířka jízdních pruhů je 3,00+0,25m + rozšíření ve směrových obloucích. Na mostě jednostranné rozšíření +0,50m vlevo. Jednostranné rozšíření je dané konstrukčním uspořádáním stávajícího mostu. Most proto zůstane v intravilánovém uspořádání s volnou šířkou mezi obrubami 7,00m a volnou šířkou 9,00m, s chodníkem šířky 1,50m na pravé straně a odrazným pruhem š. 0,50 m na levé straně.

Na římsy bude osazeno ocelové zábradlí se svislou výplní. Celková délka úpravy úseku včetně mostu bude 104,8 m. Před a za mostem bude vyměněno celé souvrství vozovky.

Směrově je most v přímé. Niveleta komunikace stoupá za most ve sklonu 0,73 % a plynule navazuje na stávající stav.

Příčně je silnice na mostě navržena ve střechovitém sklonu 2,5 %.

Společně s rekonstrukcí mostu bude zbudována nová komunikace pro pěší, která bude navazovat před a za mostem. Realizace navazujícího chodníku se předpokládá současně s výstavbou mostu. Navržené řešení je však možno realizovat nezávisle na realizaci navazujícího chodníku. Chodník na mostě bude na obou stranách plynule navázán nejen směrově, ale i výškově, na navazující chodník na výšku 120 mm nad přilehlou vozovkou.

3.2.2 PŘEKÁŽKA ŘEKA MORAVSKÁ DYJE

Pod mostem prochází řeka Moravská Dyje. Stávající koryto má šířku ve dně cca 15,5m a je tvořeno zpevněnými svahy.

V rámci stavby dojde v prostoru mostu k opravě zpevnění břehů koryta pod mostem. Při opravě břehů bude koryto řeky pod mostem zahrázkováno. Na závěr stavby bude uvedeno do původního stavu, urovnáno a plynule napojeno na navazující úseky.

3.2.3 INŽENÝRSKÉ SÍTĚ

V prostoru stavby objektu SO 101 se nachází následující inženýrské sítě, které jsou v situaci vyznačeny podle podkladů poskytnutých jednotlivými správci:

- CETIN – sdělovací spojové vedení
- ČEVAK – splašková kanalizace
- Nadzemní vedení NN
- Kabel hladinoměru

Stavba si nevyžádá přeložku žádné z uvedených inženýrských sítí, budou pouze probíhat

práce v jejich ochranném pásmu.

Projektant upozorňuje na zvýšenou opatrnost při zemních pracích, zejména při hloubení rýh pro přípojky z vpustí, úprav svahů a všech kříženích sítí pod vozovkou.

Vyznačení inženýrských sítí je pouze informativní a před zahájením stavebních prací je nutné požádat jednotlivé správce o jejich přesné vytyčení s následným řádným označením jejich průběhu v terénu během výstavby. Současně je třeba dbát všech bezpečnostních předpisů a podmínek vyjádření jednotlivých správců.

3.2.4 SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY A STAVBY

SO 101 – Chodník
SO 102 – Oprava stávající komunikace
SO 182 – DIO
SO 201 – Most přes Moravskou Dyji
SO 401 – Ochrana hladinoměru
SO 402 – Dočasná přeložka kabelu CETIN

3.3 ÚZEMNÍ PODMÍNKY

Stavba se nachází na pozemcích katastrálního území Velký Pěčín a řeší opravu stávajícího mostu v nezměněné poloze.

Pro účely stavby je zpracován záborový elaborát.

Záměr je v souladu s územními plány dotčeného zájmového území. Místní komunikace, včetně chodníku, leží na plochách v územním plánu evidovaných jako plochy veřejných prostranství a plochy dopravní infrastruktury.

Do řeky Moravská Dyje bude zasahováno pouze pro opravu zpevnění pod mostem. Stávající využití všech pozemků zůstane zachováno.

3.3.1 POLOHA STAVENIŠTĚ

Stavba překračuje řeku Moravská Dyje a nachází se na místní komunikaci spojující části Velkého Pěčína oddělené voním tokem. Staveniště se nachází v prostoru stávajícího mostu, na části uzavřené silnice a přilehlých plochách viz Záborový elaborát.

3.3.2 STÁVAJÍCÍ VEŘEJNÉ KOMUNIKACE

Stavba bude probíhat za vyloučeného provozu na mostě. Pěší budou moci, pro přechod řeky, využít nově zrekonstruovanou sousední lávku, ve vzdálenosti cca 300 m po proudu řeky. Před a za mostem budou osazeny informační tabule k obejití mostu.

Objízdná trasa pro automobilovou dopravu bude vedena z Dačic po silnici III.tř č.40623 do Malého Pěčína a z Malého Pěčína do Velkého Pěčína po místní obslužné komunikaci. Zajišťuje přístup pouze pro dopravní obsluhu levobřežní části Velkého Pěčína u Moravské Dyje. Šířka objízdné trasy je dostatečná, šířka zpevněné části vozovky je převážně minimálně 5 m. Pouze lokálně dochází k jejímu zúžení. Dopravní značení na objízdné trase upravuje samostatný objekt SO 182 - DIO.

3.3.3 PŘÍJEZDY A PŘÍSTUPY

Přístup na stavbu je možný z obou stran mostu po místní komunikaci.

3.3.4 SKLADOVACÍ A PRACOVNÍ PLOCHY

Skladovací a pracovní plochy se předpokládají v uzavřené části komunikace a na plochách zasažených stavbou.

3.3.5 MOŽNOSTI NAPOJENÍ NA NAPÁJECÍ A ODPADNÍ VEDENÍ

Možnosti připojení projedná vybraný zhotovitel s provozovateli příslušných sítí.

3.4 POVRCHOVÉ VODY

3.4.1 ODVODNĚNÍ STAVENIŠTĚ

Odvodnění staveniště se, s ohledem na jeho charakter (komunikace v násypu a most), předpokládá povrchově na terén.

3.4.2 POVODNĚ A OCHRANNÁ DÍLA

V případě povodně budou z prostoru staveniště odstraněny volné stavební prvky a materiál. Zhotovitel musí mít před zahájením stavby zpracován havarijní a povodňový plán. Návrhy těchto plánů jsou součástí dokumentace.

3.4.3 PŘEKLÁDKY VODNÍCH TOKŮ

Přeložka vodního toku se nepředpokládá, pouze dočasné usměrnění toku pod mostem pro obnovu stávajícího opevnění břehů.

3.5 GEOTECHNICKÉ PODMÍNKY

Vzhledem k využití stávající spodní stavby nebyl IG průzkum prováděn. Dle diagnostiky mostu, založení mostu nezpůsobuje žádné škody na nosné konstrukci. Dle zjištění na místě je most založen na ŽB ražených pilotách.

3.6 VYBAVENÍ OBJEKTŮ STÁLÝM ZAŘÍZENÍM

Objekt nebude vybaven stálým zařízením.

3.7 STAVEBNÍ STAV STÁVAJÍCÍHO MOSTU

3.7.1 KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ STÁVAJÍCÍHO MOSTU

Základy mostních podpěr jsou nepřístupné, pravděpodobně založené na pilotách. Mostní opěry jsou masivní z monolitického betonu. Povrchová úprava opěr je provedena vápenocementovou omítkou.

Mostní křídla jsou rovnoběžná, monolitická betonová. Most překračuje řeku Moravská Dyje pod úhlem 67,6°. Nosnou konstrukci tvoří 6 nosníků I-73, délky 24,0 m a výšky 1,10 m. Jedná se o šikmý most o jednom prostém poli, o světlosti 21,67-21,92 m.

Uložení nosné konstrukce je na ložiscích. Mostní závěry jsou dle HMP z 07/2014 podpovrchové.

Vozovka na mostě je s asfaltovým krytem a zpevněnou krajnicí. Příčný sklon vozovky je střešovitý 2,50 %. Podélný sklon stoupá cca 0,73 %.

Na pravé i levé straně je římsa šířky 1,45 m, která zároveň tvoří chodník.

Na římse je ocelové zábradlí se svislou výplní výšky 1,1 m. Svodidla nejsou na mostě osazena.

Žádná ochranná zařízení nejsou na mostě umístěna.

Žádná revizní zařízení nejsou na mostě umístěna.

Na mostě nejsou osazeny tabulky s evidenčním číslem. Dopravní značení omezující zatížitelnost B13 – 19 t, E13 – 36 t je osazeno na obou stranách mostu. Jiné dopravní značení na mostě není.

Odvodnění mostu je provedeno příčným a podélným sklonem vozovky mimo most.

Na mostě je na návodní straně umístěn hladinoměr a jeho připojení sledující stav vody v řece Moravská Dyje. V pravé římse je veden kabel Cetin a.s.

Území pod mostem tvoří koryto místní řeky. Dno pod mostem je přírodní. Svahy u obou opěr jsou odlážděny lomovým kamenem.

3.7.2 STAVEBNĚ TECHNICKÝ STAV STÁVAJÍCÍHO MOSTU

Základy nevykazují žádné zjevné závady či deformace. Poklesem terénu před lícem opěr došlo k odhalení základové spáry. Mostní opěry jsou potečené. Těsnění dilatačních spár je nefunkční. Potečená jsou také křídla v místě závěrů a uložení nosní konstrukce na ložiskách.

Nosná konstrukce má podhled suchý s lokálními vápennými výluhy. Ložiska jsou špatně kontrolovatelná, ale je zřejmé, že do prostoru ložisek zatéká. Podpovrchové závěry netěsní. Vozovka není dostatečně vyspádovaná a tvoří se na ní kaluže. Nosná konstrukce je jasně prokopírovaná do vozovky.

Římsy mají rozvolněné mezery. Obrubníky a navazující zídky jsou v přechodové oblasti nerovnoměrně sedlé.

Izolace jako celek funguje dobře, ale její vážná porucha je v místě dilatací mostu. Odvodňovací trubička vpravo nemá potřebný přesah pod spodní hranou nosné konstrukce a beton spáry je potečený na podhledu.

Zábradlí je udržované, pouze s lokální korozí.

Dle HMP ze 7/2014 je stávající most klasifikován ve stavebním stavu

- spodní stavba III - dobrý

- nosná konstrukce III - dobrý

4 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ NOVÉHO MOSTU

4.1 UVOLNĚNÍ STAVENIŠTĚ

Stavba bude probíhat za vyloučeného provozu na místní komunikaci (v místě mostu). Doprava bude vedena po objízdné trase (viz So 182 – DIO).

Most bude předán do užívání jako celek, kvůli návaznosti na ostatní stavební objekty. Předpokládaná doba výstavby je 16 týdnů.

4.2 SKRÝVKA ORNICE

V prostoru zasažených stavbou bude v nezbytném rozsahu odstraněna kulturní vrstva zeminy v tl. 0,15 m. Bude uložena na dočasné skládce a po dokončení stavby v plném rozsahu použita pro zpětné ohumusování terénu.

4.3 DEMOLICE

V rámci demolice bude odfrézována konstrukce vozovky celé tloušťce, předpokládaná tloušťka vrstev vozovky je cca 0,20m.

Odstranění vozovkových vrstev před a za mostem vychází ze SO 102. Kdy je měněna celá konstrukce vozovky v tl. 0,45m s možností vyměnit navíc 0,3 m podloží.

Odstraní se ocelové zábradlí a žb. mostní římsy. Spádová deska nosné konstrukce, včetně betonu spár, závěrná zídka a křídla ze železobetonu, do úrovně úložného prahu, se zbourají. Rovně se provede demolice krátkých betonových zídek navazujících na křídla. Vzhledem k tomu, že se nedochovala projektová dokumentace mostu, jsou tl. konstrukcí v soupise prací pouze odhadnuty. Výměry bude nutno upravit dle skutečnosti po jejich odkrytí.

Budou provedeny výkopy v přechodové oblasti v rozsahu nutném pro zbudování nové závěrné zídky a sanaci spodní stavby.

Zpevnění břehů koryta bude v rámci jeho opravy vybouráno a následně, včetně sanace spáry pod opěrami mostu, obnoveno.

V rámci demolice je nutné provést ochranu inženýrských sítí dle projednání s jejich správcí.

Nepředpokládá se spad bouraného materiálu do řeky. Pokud k němu dojde, musí být okamžitě odstraněn z koryta řeky a odvezen na řízenou skládku.

Nepředpokládá se, že by asfaltové vrstvy obsahovaly dehet. Pokud by byl obsah dehtu zjištěn, je nutno vybouranou suť z těchto vrstev jako nebezpečný odpad předat k likvidaci oprávněné firmě.

4.4 ZEMNÍ PRÁCE

4.4.1 PŘÍSTUPOVÁ KOMUNIKACE

Do prostoru staveniště je možný příjezd z obou stran místní komunikace.

4.4.2 VÝKOPY, PAŽENÍ

Z výkopových prací budou provedeny výkopy nutné pro demolici a výkopy pro sanaci mostu.

Veškeré sítě v blízkosti stavby budou vytyčeny. Výkopové práce budou probíhat v ochranném pásmu některých IS. Tyto sítě je nutné ochránit proti poškození.

Otevřené výkopy budou provedeny ve sklonu 1:1. Rýhy pro sítě budou dle potřeby paženy. Hlubší výkopy, které by zasahovaly pod hladinu podzemní vody, je nutné zajistit a po dobu výstavby odčerpávat podzemní vodu.

Projektant upozorňuje na možnou kolizi se stávající kanalizací vedenou poblíž mostu.

4.4.3 VÝKOPOVÝ MATERIÁL

Materiál vykopaný při odtěžování zásypu stávajícího mostu bude podle vhodnosti odvezen na skládku a nepředpokládá se jeho zpětné využití do násypů. Pro zpětný zásyp lze použít pouze materiál vhodný, a to pouze na líci nových konstrukcí. Zpětně používaná zemina nesmí být znehodnocena staveništním provozem.

4.4.4 ZÁSYPY STAVEBNÍCH JAM A ZÁSYPY ZA OBJEKTY

Zpětné zásypy budou provedeny z nakupovaných materiálů. Pro obsyp může být dle vhodnosti také použit původní materiál.

Zásypy budou provedeny a řádně zhutněny podle TKP, kapitola 4, čl. 4.3.9.

Přechodová oblast je popsána níže.

4.5 ZALOŽENÍ MOSTU

Založení není přístupné. Poklesem terénu před lícem opěr došlo k odhalení základové spáry. Ve spáře je patrné, že most je založen hlubinně na ražených ŽB pilotách. Po odtěžení stávajícího opevnění břehů bude, před jeho opevněním prostor pod opěrami zabetonován.

4.5.1 PODKLADNÍ BETON

Podkladní beton bude proveden pod novou závěrnou zdí. Tloušťka podkladního betonu je 150 mm a půdorysně přesahuje základ mostu o cca 450 mm. Podkladní beton závěrné zídky je vodorovný. Dle potřeby bude, po odtěžení zídek, navazujících na křídla mostu, proveden i pod prodloužením zavěšených částí křídel, viz dále.

4.5.2 PILOTY

Most je pravděpodobně založen hlubinně na pilotách. Piloty nejsou přístupné.

4.5.3 ZÁKLADY

Základy jsou nepřístupné. V projektové dokumentaci je zakreslen odhadovaný tvar.

4.5.4 IZOLACE, OBKLADY A OCHRANA POVRCHU

Obnažené a nové části rubu opěr budou chráněny izolací z NAIP na penetračním nátěru, mostovka na pečecí vrstvu, viz dále.

4.6 SPODNÍ STAVBA

4.6.1 OPĚRY

Opěry budou ponechány stávající monolitické železobetonové. Pro zpřístupnění kabelů v čelech nosníků bude závěrná zídka ubourána, včetně křídel, na úroveň úložného prahu. Jejich tvar je patrný z projektové dokumentace. Novou část opěry bude tvořit závěrná zídka tl. 0,50 m a výšky cca 1,185 m. Ponechaná část opěr bude povrchově sanována v tl. do 2mm, lokálně do 10mm až do 20mm. Sanace bude provedena dle TP a ve skladbě dle zvoleného sanačního systému - Otryskání, aplikace sanačního můstku, aplikace sanační hmoty, zapravení povrchu, sjednocující nátěr.

4.6.2 MOSTNÍ KŘÍDLA

Mostní křídla budou ponechána stávající monolitická železobetonová. Pro zpřístupnění kabelů v čelech nosníků budou křídla ubourána na úroveň úložného prahu. Nová část křídel bude vybudována po sanaci NK. Křídla budou prodloužena jako zavěšená na ponechané stávající části.

Délky a tvary křídel budou provedeny v návaznosti na původním tvar, který je nutno zdokumentovat po jejich odkrytí. Tl. křídel bude 0,50m a křídla budou kotvena lepenou výztuží po 20cm do předvrtaných otvorů, do ponechaných částí spodní stavby. Úpravu napojení na ponechané konstrukce je třeba upravit dle skutečnosti, po odhalení stávající spodní stavby. Materiál konstrukce je specifikován v příslušném odstavci technické zprávy.

V povodních křídlech, na pravé straně mostu, budou zřízeny prostupy pro provedení odvodnění rubu opěr. Není-li na výkrese uvedeno jinak, provede se zkosení hran 20x20 mm.

4.7 ÚPRAVA ZA OPĚRAMI

Za rubem opěr bude zřízena přechodová oblast z mezerovitého betonu – betonem jediné frakce kameniva 16-32 (ev. 16-22). Zemní práce v oblasti opěr v přechodové oblasti budou provedeny dle příslušného TKP v platném znění.

Odvodnění rubu opěr a křídel bude provedeno rubovou drenáží $\phi 150$ mm, která bude vyspádovaná k pravému křídlu a vyvedena před líc. Drenážní trubky budou položeny na podkladním betonu (šířky 200 mm) a budou obaleny geotextilií a obsypány štěrkodrtí, rovněž obalenou geotextilií. Těsnicí vrstva pod drenáží bude provedena z těsnicí fólie. Vyvedení přes křídlo opěry, kde bude trubka šikmo seříznuta.

Zbylá část přechodové oblasti bude až po rub NK doplněna konstrukčními vrstvami vozovky

4.8 NOSNÁ KONSTRUKCE (SPÁDOVÝ BETON)

Jako nový bude vybudován spádový beton na stávajících prefabrikovaných nosnících, včetně horních spár mezi nosníky, a nové koncové příčníky, které ztuží konstrukci a budou do nich kotveny mostní závěry. Spádový beton má v ose tloušťku cca 150 mm a v nejnižším místě (úžlabí) 65 mm.

Příčný sklon betonu je navržen střešovitý 2,5 % s protisklonem na okrajích. Na levém okraji 4 % šířky 625 mm a na pravém 2 % šířky 1580 mm. Podélný sklon kopíruje stávající nosníky a stoupá cca 0,73 %. Současně se spádovým betonem budou zabetonovány i spáry mezi nosníky.

Na vnějších okrajích NK jsou navrženy izolační nálitky 50/(100+50) mm.

Do nosné konstrukce budou zabetonovány talíře odvodňovačů, které se nachází u pravé obruby. Na levé straně jsou v římsách zabetonovány nerezové odvodňovače, kvůli kterým je třeba lokálně ubrousit izolační nálitek. Na mostovce budou vybrání pro odvodnění izolace.

Prostupy odvodnění budou situovány v prostoru betonových spár mezi prefabrikovanými nosníky, aby nebyly oslabeny prefabrikáty.

Současně budou zřízeny otvory v betonu mezi spodními přírubami nosníků pro odvodnění dutin mezi nosníky.

4.9 NOSNÁ KONSTRUKCE (SANACE)

Vnější povrch nosníků NK bude sanován obdobně jako povrch spodní stavby. Fasádní stany NK a podhled bude povrchově sanována v tl. do 2mm, lokálně do 10mm až do 20mm. Sanace bude provedena dle TP a ve skladbě dle zvoleného sanačního systému - Otryskání, aplikace sanačního můstku, aplikace sanační hmoty, zapravení povrchu, sjednocující nátěr.

Po odbourání koncových dobetonávek nosníků a závěrných zídek, bude provedena kontrola zainjektovanosti kabelových kanálků. Dle základního diagnostického průzkumu (Ing. Rybák, 11/2016) vykazují více než 75% nezainjektovanost. Nezainjektované kanálky budou před betonáží vyrovnávací desky a koncových příčníků doinjektovány.

4.10 PŘÍSLUŠENSTVÍ

4.10.1 IZOLACE

Horní povrch nosné konstrukce bude izolován celoplošnou izolací asfaltovými pásy na pečetící vrstvu.

Ochrana izolace na mostovce pod vozovkou je provedena vrstvou z asfaltového betonu. Ochranu izolace pod římsou tvoří asfaltový pás s hliníkovou vložkou tl. 5 mm vytaženou min. 150 mm před římsu. V místě kotvení říms ochrana izolace nebude přerušena kolem přítlačné desky kotevního přípravku.

Rub opěr a horní povrch závěrné zídky bude chráněn izolací z NAIP na penetračním nátěru. Izolace bude zatažena min. 0,2 m přes izolační nátěry, povrch bude chráněn geotextilií, která po stlačení musí mít tloušťku min. 6 mm (2x300 g/m²). Izolace z rubu bude také přetažena na křídla min. 0,5 m.

Izolace lícních ploch a bočních křídel se provede 1x penetračním nátěrem + 2x asfaltovým nátěrem a bude chráněna geotextilií 1x300 g/m².

4.10.2 ODVODNĚNÍ MOSTU

Pozemní komunikace je odvodněna podélným a příčným spádem povrchu vozovky. Na mostě jsou v pravé římse umístěny 2 obrubníkové odvodňovače a v levé římse jsou 2 odvodňovací žlaby ze zabetonovaného nerezového plechu. Sklon vozovky na mostě stoupá ve spádu cca 0,73 %. v příčném směru je sklon střechovitý ve spádu 2,50 %. Obrubníkové odvodňovače a odvodňovací žlaby budou vyústěny do toku. Povrch izolace mostovky bude odvodněn 6+4 ks odvodnění izolace.

4.10.3 VOZOVKA

V celém rozsahu stavebních prací bude provedena nová konstrukce vozovky, která bude plynule napojena na stávající stav. Celková délka úpravy (včetně mostu) je cca 104,8 m.

Asfaltové směsi a hotové vrstvy musí splňovat vlastnosti a parametry, uvedené v ČSN 73 6121. Postup prací musí být v souladu s TKP.

Mezi všemi vrstvami asfaltových směsí se předepisuje provedení spojovacích postřiků z modifikované kationtaktivní emulze. Zbytkové množství pojiva stanovuje ZTKP v závislosti na velikosti zrna použitého kameniva (min 0,18 až max 0,50 kg/m²).

Pracovní spáry mezi asfaltovými vrstvami budou utěsněny zálivkou z asfaltové modifikované zálivkové hmoty dle TKP 21. Kvalitativní požadavky na zálivkové hmoty jsou stanoveny v ČSN EN 14188-1.

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik asf. emulzí 0,2 kg/m ²	PS		ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACO 11+	50 mm	ČSN EN 13108-1
Izolace natavovanými asfaltovými pásy		5 mm	
Pečetící epoxidová vrstva			
Celkem		min. 95 mm	

Pozn.: ACO 11+ u ložní vrstvy znamená Asfaltový beton s mezerovitostí pro ložné vrstvy.

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

Konstrukce vozovky je navržena pro NÚP D1, TDZ IV a podloží PIII dle TP 170:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřík asf. emulzí 0,2 kg/m ²	PS		ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16+	60 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřík asf. emulzí 0,4 kg/m ²	PS		ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	50 mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřík asf. emulzí 1,0 kg/m ²	PI		ČSN 73 6129
Štěrkodrt fr. 0/32	ŠD _A	150 mm	ČSN 73 6126-1
<u>Štěrkodrt fr. 0/32</u>	<u>ŠD_A</u>	<u>min. 150 mm</u>	<u>ČSN 73 6126-1</u>
Celkem		min. 450 mm	

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován dle TP 170 min. $E_{def,2}=45\text{MPa}$. Na vrstvách ze štěrkodrti pak min. $E_{def,2}=70\text{MPa}$, resp. min. $E_{def,2}=100\text{MPa}$. Vzhledem k požadavkům dosažení hodnot na ŠD, je vhodné uvažovat na pláni s dosažením hodnot min. 70MPa.

Poměr modulů přetvárnosti $E_{def,2}/E_{def,1} < 2,5$.

V rámci postupu provádění opravy bude tedy odstraněno stávající souvrství konstrukce vozovky do hloubky min. 450 mm. Poté bude provedeno řádné dohutnění podkladu, v případě nesplnění požadavku $E_{def,2} = 45\text{MPa}$ (resp. 70MPa) na pláni, bude provedena úprava podložní zeminy či její výměna za vhodný nenamrzavý materiál do hloubky min. 300 mm pod úroveň pláň se separací geotextilií, a následně vybudování nových konstrukčních vrstev vozovky podle návrhu.

Obrubníky podél komunikace budou uloženy do betonového lože C20/25 XF3 s hranou ve výšce 0,12m nad povrchem vozovky.

Na pravou římsu před i za mostem navazuje komunikace pro pěší, která je detailněji rozpracována v objektu SO 102.

4.10.4 ŘÍMSY

Na obou stranách mostu a na křídlech jsou navrženy monolitické ŽB římsy s výškou obruby 170 mm se sklonem 5:1 k vozovce. Hrana obruby bude zkosená 30/30 mm a pokud není uvedeno jinak, ostatní hrany budou zkoseny 20/20 mm.

Na pravé straně je chodníková římsa s chodníkem š. 1,5 m. Na levé straně je odrazný pruh š. 0,5 m. Pravá římsa je šířky 1,75 m, levá 0,75 m.

Římsový nos je tl. 250 mm a výšky 550 mm. Horní povrch pravé římsy je navržen v příčném sklonu 2%, u levé 4% směrem k vozovce.

Na levou římsu před i za mostem navazuje přechodový klín z kamene do betonu.

Na pravou římsu navazuje nový chodník (SO101).

Horní povrch říms bude opatřen příčnou striáží, současně se povrch říms opatří ochranným nátěrem proti CHLR typu S2.

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

Na mostě jsou v pravé římse umístěny 2 obrubníkové odvodňovače a v levé římse jsou 2 odvodňovací žlaby ze zabetonovaného nerezového plechu.

Římsy na mostě jsou rozděleny pracovními a dilatačními spárami. V místě pracovních spár bude přerušena výztuž.

Římsy jsou kotveny do nosné konstrukce pomocí kotevních přípravků říms.

Na obou římsách bude osazeno, jako záchytný bezpečnostní systém, ocelové mostní zábradlí se svislou výplní.

V levé římse bude zřízena šachta s vodotěsným poklopem pro připojení snímače hladiny.

4.10.5 MOSTNÍ ZÁVĚRY

Nově bude na obou stranách mostu zřízen povrchový mostní závěr ± 30 mm. **Průběh závěru na mostě je nutno brát jako orientační. Po odbourání stávajících konstrukcí na mostě, a odkrytí stávajících závrtných zídky, je nutno tvar a průběh závěru ověřit a případně upravit dle skutečnosti.**

4.10.6 LOŽISKA

Ložiska se ponechají stávající, s ohledem na jejich nepřístupnost budou ponechána bez úpravy.

4.10.7 ZÁBRADLÍ

Po obou stranách komunikace na mostě bude osazeno ocelové mostní zábradlí se svislou výplní výšky 1,10 m.

4.10.8 PŘEVÁDĚNÉ INŽENÝRSKÉ SÍTĚ (CHRÁNIČKY, NOSIČE IS)

V levé římse bude vedena chránička DN 75mm s kabelem hladinoměru do středu rozpětí mostu, kde bude v římse zřízena šachta pro jeho připojení.

Na pravé straně NK budou vybudovány konzoly, na který budou případně převáděny chráničky a žlaby budoucích IS. V rámci záměru bude na jedné konzole převedena v typovém žlabu chránička stávajícího sdělovacího kabelu CETIN.

Inženýrské sítě kolem mostu jsou detailněji rozepsány v kapitole „Inženýrské sítě“.

4.10.9 STÁLÉ ZAŘÍZENÍ

Na mostě nebude umístěné stálé zařízení.

4.10.10 TABULE S LETOPOČTEM

Letopočet dokončení stavby se vyznačí buď vlysem do betonu, nebo dodatečně kovovou nekorodující tabulkou na lici viditelné části římsy.

4.10.11 ÚPRAVY POD MOSTEM A OKOLÍ

4.10.11.1 KORYTO ŘEKY

Koryto řeky pod mostem bude po dokončení stavby uvedeno do původního stavu. Popis úpravy koryta je uveden v kap. 3.2.2. Překážka řeka Moravská Dyje.

4.10.11.2 OKOLÍ MÍSTNÍ KOMUNIKACE

Úpravy v okolí komunikace jsou popsány v příloze SO 102.

4.10.11.3 REVIZNÍ SCHODIŠTĚ

Revizní schodiště není navrženo.

4.10.11.4 ZPEVNĚNÍ KOLEM MOSTU

Svahy kolem křídel budou zpevněny kamenem do betonu. Zpevnění pod mostem bude opraveno, viz výše.

5 VÝSTAVBA MOSTU

5.1 POSTUP A TECHNOLOGIE VÝSTAVBY MOSTU

Stavba bude probíhat za vyloučeného provozu na mostě. Pěší budou moci pro přechod řeky využít rekonstruovanou sousední lávku, ve vzdálenosti cca 300 m po proudu řeky. Před a za mostem budou osazeny informační tabule k obejití mostu.

Most bude předán do užívání jako celek, kvůli návaznosti na ostatní stavební objekty. Předpokládaná doba výstavby je 16 týdnů.

V rámci stavby je nutno provést následující stavební úkony. Jejich časová návaznost a harmonogram výstavby je v detailu předmětem řešení zhotovitele.

Postupně bude provedeno:

- vyznačení dopravních omezení
- přípravné práce, zřízení zařízení staveniště
- demontáž stávajícího příslušenství
- demontáž hladinoměru (včetně připojení)
- vybourání a přeložka kabelu CETIN (bez přerušení)
- demolice
- dobudování a sanace spodní stavby
- vybudování nového spádového betonu, včetně koncových příčníků
- osazení mostních závěrů
- izolace mostu
- postupné budování říms s chráničkami
- Včetně současné přeložky kabelu CETIN
- osazení bezpečnostních prvků - zábradlí, obnovení dopravního značení
- ukončení dopravních omezení
- dokončovací práce a uvedení staveniště do původního stavu

5.2 POŽADAVKY NA MĚŘENÍ

5.2.1 VYTYČENÍ MOSTU

Zhotovitel je povinen pro všechny zeměměřické práce postupovat v souladu s požadavky TKP kap. 1 odstavec 1.6.3, zejména provést před začátkem prací kontrolu hlavních bodů lokální sítě použité pro zadávací dokumentaci a provést zaměření skutečného stavu konstrukcí, včetně porovnání tohoto měření se zadávací dokumentací.

Vytyčované body jsou vytyčeny v souřadnicovém systému S-JTSK v zobrazovací rovině dané průměrnou výškou bodů, tj. bez zavedení oprav ze zobrazení a z nadmořské výšky. Nadmořské výšky jsou uvedeny ve výškovém systému Balt po vyrovnání (Bpv).

5.2.2 PŘESNOST VYTYČENÍ

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

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

- | | | |
|----|--|---------|
| a) | vzájemné vzdálenosti d ve dvou směrech: | |
| | výkop základů | 50 mm |
| | bednění | 8 mm |
| b) | rovnoběžnosti: | 15 mgon |
| c) | sevřeného úhlu: | 30 mgon |
| d) | přímosti: | |
| | výkop základů | 25 mm |
| | bednění | 8 mm |
| e) | vytyčení výškové úrovně základů: | 5 mm |
| f) | vytyčení vodorovné roviny: | |
| | výkop základů | 25 mm |
| | betonáž základů | 5 mm |
| | betonáž konstrukcí | 3 mm |
| g) | vytyčení konstrukčních výšek h při vytyčování: ... | 4 mm |

h) vytyčení svislice: 4 mm

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

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

5.2.3 PŘESNOST PROVÁDĚNÍ

Celá konstrukce bude provedena dle platných či doporučených norem ČSN:

ČSN 73 0202/1995	Geometrická přesnost ve výstavbě. Základní ustanovení.
ČSN 73 0205/1995	Geometrická přesnost ve výstavbě. Navrhování přesnosti.
ČSN EN 13670/2010	Provádění betonových konstrukcí
ČSN 73 0210-1/1992	Geometrická přesnost ve výstavbě. Podmínky provádění. Část 1: Přesnost osazení.
ČSN 73 0212-1/1996	Geometrická přesnost ve výstavbě. Kontrola přesnosti. Část 1: Základní ustanovení
ČSN 73 0212-3/1997	Geometrická přesnost ve výstavbě. Kontrola přesnosti. Část 3: Pozemní stavební objekty
ČSN 73 0212-4/1994	Geometrická přesnost ve výstavbě. Kontrola přesnosti. Část 4: Liniové stavební objekty
ČSN 73 0212-5/1994	Geometrická přesnost ve výstavbě. Kontrola přesnosti. Část 5: Kontrola přesnosti stavebních dílců
ČSN 73 0212-6/1993	Geometrická přesnost ve výstavbě. Kontrola přesnosti. Část 6: Statistická analýza a přejímka
ČSN 73 0212-7/1994	Geometrická přesnost ve výstavbě. Kontrola přesnosti. Část 7: Statistická regulace

5.3 ZKOUŠKY A SLEDOVÁNÍ

5.3.1 GEODETICKÉ SLEDOVÁNÍ BĚHEM VÝSTAVBY

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

5.3.2 ZATĚŽOVACÍ ZKOUŠKA

Projektant nepožaduje provedení statické zatěžovací zkoušky dle ČSN 73 6209.

5.4 POŽADAVKY NA MATERIÁLY

5.4.1 BETON

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

Podkladní betony	C12/15	- X0
Křídla	C30/37	- XC4, XD1, XF2
Římsy	C30/37	- XC4, XD3, XF4
Mezerovitý beton	C12/15	- X0
Beton pod kamennou dlažbu	C25/30	- XF3
Beton patky pod zpevněním	C25/30	- XF3
Přechodový blok před římsou	C25/30	- XF2

5.4.2 POVRCHOVÁ ÚPRAVA BETONOVÝCH KONSTRUKCÍ

Minimální požadavky na kvalitu povrchů:

Aa - všechny neviditelné plochy

Cd - všechny viditelné plochy

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

5.4.3 BETONÁŘSKÁ VÝZTUŽ

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

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

Spádový beton	Minimální krytí	40 mm
	Nominální krytí	50 mm (lokálně možno připustit snížení krytí na min 20 mm s náhradou antikoročním nátěrem)
Římsy	Minimální krytí	45 mm
	Jmenovité krytí	55 mm
Nejmenší vnitřní průměry zakřivení dr vložek žebříkové výztuže:		
	Průměr vložky	dr
	D ≤ 16 mm	4D
	D > 16 mm	7D

5.4.4 PROTIKOROZNÍ OCHRANA OCELOVÝCH KONSTRUKCÍ

Drobné ocelové konstrukce - PKO ocelových součástí mostu musí respektovat TKP 19 B.

6 PODKLADY

- Hlavní prohlídka (Ing. Rybák, 5.7.2014)
- Základní diagnostický průzkum (Ing. Rybák, 11/2016)
- Doplnková diagnostika (KSI, s.r.o., 3/2018)
- Prohlídka mostu – místní šetření (Projekční kancelář PRIS spol. s r.o., 2/2018)
- Zaměření situace (Geoterc, s.r.o., 1/2018)
- N-leté hladiny Moravy (Povodí Moravy, s.p., 1/2018)
- Kopie listu z KM a informace o parcelách (1/2018)
- Informace o sítích (1/2018)

7 BEZPEČNOST PRÁCE

Při realizaci opravy mostního objektu je nutné seznámení všech zúčastněných osob s bezpečnostními zákony, vyhláškami, nařízeními vlády a souvisejícími platnými normami v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

Veškeré práce na tomto objektu musí respektovat:

- Nařízení vlády č. 362/2005 Sb. O bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky v platném znění
- Zákoník práce č. 262/2006 Sb. v platném znění
- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích včetně příloh č. 1-5. v platném znění
- Zákon č. 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v platném znění. Na stavbě musí být jmenován koordinátor BOZP dle Zákona č. 309/2006 Sb.

8 POŽÁRNÍ OCHRANA

- Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně v platném znění
 - § 5, 6 - povinnosti právnických osob a podnikajících fyzických osob
 - § 15 - dokumentace požární ochrany
 - § 16 - školení a odborná příprava zaměstnanců o požární ochraně
- Vyhláška MV č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti v platném znění
 - § 3, 9 - umístění hasicích přístrojů, hasicí přístroje
 - § 11 - podmínky pro hašení požárů a pro záchranné práce
 - § 30 - 40 dokumentace požární ochrany
- Vyhláška MV č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování, nahřívání živců v tavných nádobách, v platném znění
 - § 3 – podmínky pro zahájení svařování a po skončení svařování

9 ZÁVĚR

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

V Brně, 10/2018

Bc. David Mezera