

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Obsah

1.1	Identifikační údaje mostu:	3
1.2	Základní údaje o mostu:	4
1.3	Účel rekonstrukce mostu:	5
	Podklady:	5
1.4	Stávající stav:	5
	Spodní stavba:	5
	Nosná konstrukce	5
	Mostní svršek a vybavení	5
	Římsy	5
	Mostní závěry	6
	Zábradlí	6
1.5	Technické řešení mostu:	6
	Záměr opravy	6
	Demolice	6
	Výkopy a přechodová oblast	6
	Zakládání	8
	Spodní stavba	8
	Nosná konstrukce	9
	Mostní svršek a vybavení	9
	Požadované podmínky a měření	13
1.6	Výstavba mostu:	13
	Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby	13
	Související objekty	13
	Vztah k území	14
	Inženýrské sítě	14
	Zajištění systému jakosti	14
	Prohlídky mostu	15
	Údržba mostu	15
	Vytyčovací údaje	15
	Prostorové uspořádání a geometrie mostu	15
	Řešení přístupu a užívání stavby osobami s omezeno schopností pohybu a orientace	15
	Zatřídění odpadu:	15

Vliv provádění stavby na životní prostředí a způsob omezení nebo vyloučení nežádoucích vlivů ...	15
Vliv stavby a silničního provozu na zdraví a životní prostředí.....	16
Bezpečnost a ochrana zdraví při práci.....	16
Zpracování projektové dokumentace	16
1.6 Závěr:	16

1.1 Identifikační údaje mostu:

Stavba	Rekonstrukce komunikace a mostů v Bílině ul. Horská
Objekt č.	SO 202
Název	Most přes Lukovský potok
Evidenční číslo	není stanoveno
Kraj	Ústecký
Katastrální území	Bílina
Druh stavby	Rekonstrukce
Objednavatel stavby	Město Bílina, Břežanská 50/4, 418 31 Bílina IČO: 00066001
Uvažovaný správce mostu	Město Bílina
Projektant	Petr Andrejkovič, Jizerská 2922/37, 400 11 Ústí nad Labem tel.: +420 731 459 016
Odpovědný projektant objektu	Ing. Karel Šťastný tel.: 722 770 882
Stupeň dokumentace	DÚR-DSP
Převáděná komunikace	místní komunikace
Přemostřovaná překážka	Lukovský potok
Úhel křížení	63°

1.2 Základní údaje o mostu:

a) charakteristika mostu: železobetonová desková konstrukce o 1 poli s tížnými opěrami (plošně založenými). Světlost mostu je zachována, úhel křížení je 37,82 st

b) délka přemostění: kolmá – 5,14 m šikmá – 5,78 m

c) délka mostu: šikmá: 7,39 m

d) délka nosné konstrukce: kolmá : 6,56 m šikmá : 7,39 m

e) rozpětí polí: kolmé: 5,84 šikmé : 5,78 m

f) šikmost mostu: 63°

g) volná šířka mostu: 4,81 m

h) šířka průjezdního prostoru: 4,30 m

i) šířka mostu: 5,40 m

k) stavební výška: 0,65 m

l) plocha nosné konstrukce: 37,69 m²

m) zatížitelnost mostu: požadovaná 5t únosnost nosné konstrukce 48 t
(dovolená 5t, vzhledem k neznámé únosnosti podloží)

1.3 Účel rekonstrukce mostu:

- a) Most je součástí veřejné místní komunikace sloužící jako příjezdová komunikace k nemovitostem na levébřežní straně (SO101 větev B, slepá ulice).
- b) charakter přemostované překážky: most překračuje vodní tok - Lukovský potok.
- c) územní podmínky: most se nachází v katastru obce Bílina
- d) opěry mostu smíšené – cihla, kámen, opěry budou sanovány (cem. injektáž a spárování)
- e) stávající nosnou konstrukci mostu tvoří 5 ocelových nosníků IPN 260 s mostovkou z žb deskových prefabrikátů šikmo položených na nosníky. OK je silně zkorodovaná. Nosná konstrukce bude nahrazena novou železobetonovou deskou.

Podklady:

Celková situace komunikace + mosty

Zaměření stávajícího stavu – 01/2022 Geodézie LT

Zjištění sítí – zakresleny v situaci

1.4 Stávající stav:

Spodní stavba:

Opěry jsou ze smíšeného zdiva z cihel a kamene, pravděpodobně plošně založené. Líc opěry 1 je téměř svislý, líc opěry 2 je členitý. V části opěry 2 jsou patrné zbytky původního cihelného klenutého mostu. Zdivo obou opěr je místy vypadané a vymleté. V lici obou opěr je vyústěno betonové potrubí dešťové kanalizace. V místě vyústění kanalizace dochází ke zvýšené degradaci zdiva opěr. Na opěry po obou stranách navazují nábrežní zdi ze smíšeného zdiva – kámen, cihla.

Nosná konstrukce

Stávající nosnou konstrukci mostu tvoří 5 ocelových nosníků IPN 260 s mostovkou z žb deskových prefabrikátů šikmo položených na nosníky. OK je silně zkorodovaná s odpadávající rzí.

Mostní svršek a vybavení

Vozovka a chodníky

Vrchní plocha prefabrikovaných desek tvoří přímo pojížděnou vozovku. Chodníky na mostě nejsou.

Římsy

Na mostě se římsy nevyskytují.

Odvodnění

Most neobsahuje odvodnění.

Mostní závěry

Mostní závěry jsou patrně podpovrchové a nefunkční.

Zábradlí

Po obou stranách mostní konstrukce jsou vedena trubková zábradlí, sloupky jsou ukotveny do prefabrikovaných desek. Na zábradlí navazuje před a za mostem ocelové zábradlí v koruně nábrežní zdi. Zábradlí neodpovídá současným normovým požadavkům jak svojí výškou, tak i skladbou.

1.5 Technické řešení mostu:

Záměr opravy

Záměrem opravy nahradit původní nosnou konstrukci s kompletní náhradou mostního svršku a vybavení.

Sanována bude spodní stavba a přechodové oblasti. Vrchní část opěr bude odbourána, zjištěna skutečná tloušťka opěr a zde se pak zhotoví nové žb úložné prahy. V případě nedostatečné tloušťky zdiva opěr se provede rozšíření patrné z výkresu v podélném řezu u opěry 2, tak aby bylo možné provést úložné prahy v celé jejich šířce. Provoz na mostě bude po dobu rekonstrukce mostu úplně vyloučen.

Niveleta silnice a její sklonové poměry bude upravena na mostě a v jeho předpolích – viz SO 101, na mostě je oboustranný příčný spád 2,5% a podélný spád 2,5%

Demolice

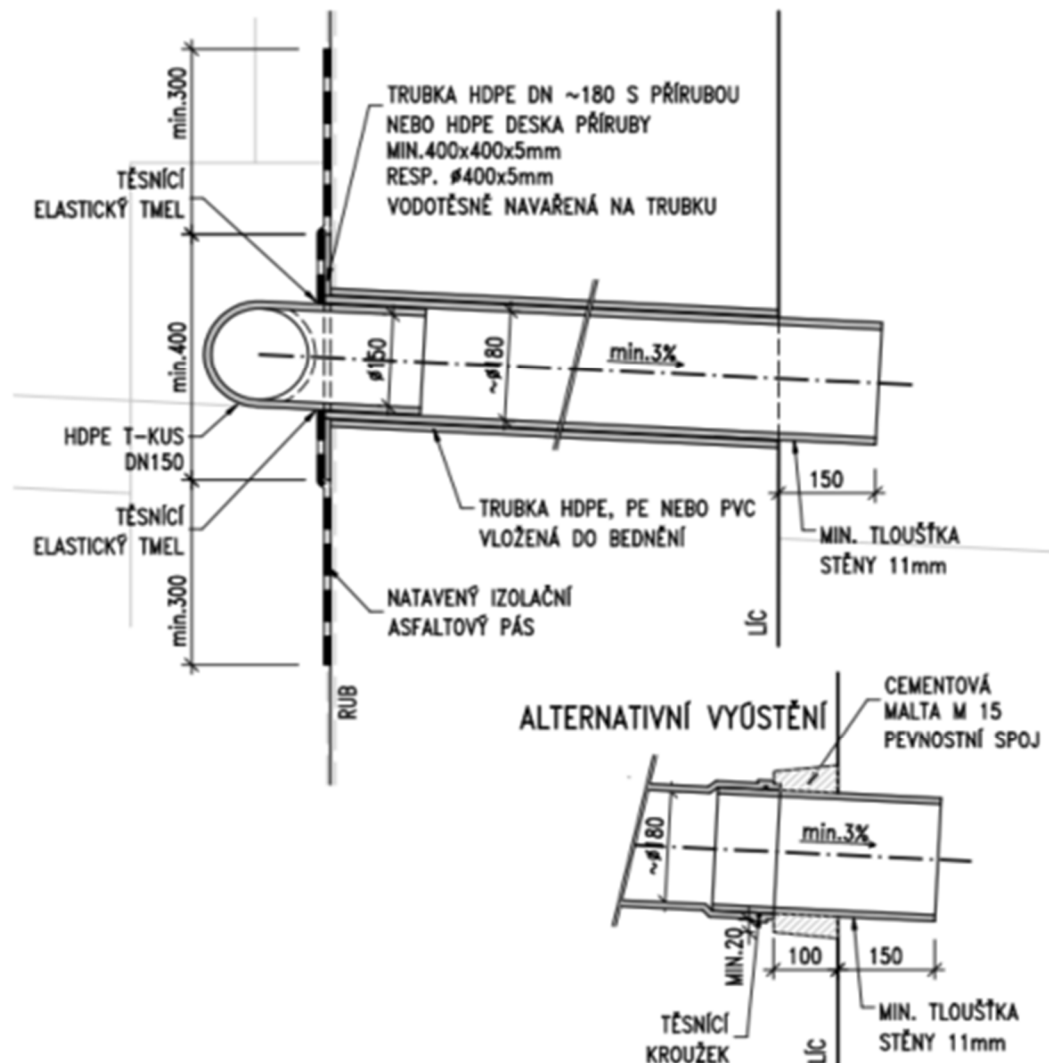
Celá nosná konstrukce bude odstraněna + vrchní část opěr pro budoucí nové úložné prahy.. Před vlastními demoličními pracemi bude nutné přeložit stávající inženýrské sítě, v první řadě s nízkotlakým plynovodem.

Výkopy a přechodová oblast

Rub opěr se odhalí do úrovně cca 1,5 m pod úroveň vozovky. Přitom bude nutné respektovat sítě které se zde vyskytují – plynovod, nízké napětí, vodovod. Veškeré výkopové práce v ochranných pásmech dotčených inženýrských sítí je nutné provádět ručně.

Prostor za rubem opěr (tj. přechodová oblast) bude odvodněn drenážními (perforovanými) HDPE trubkami DN150, SN8 ve sklonu min. 3%, které budou vyústěny do průčelí opěr (vrty $\varnothing 200$ mm napříč dříkem opěry). Drenážní trubky budou uloženy na soklu z betonu C8/10n-X0, ke kterému bude vyspádován ŠP zásyp jako podklad těsnicí folie pevnosti min. 20 kN/m a pružnosti min. 20% v obou směrech. Těsnicí folie bude překryta vrstvou ŠP tl. 150 mm. Po sanaci a izolování rubu opěr se prostor nad těsnicí folií až po pláň vyplní mezerovitým drenážním betonem MCB 8.

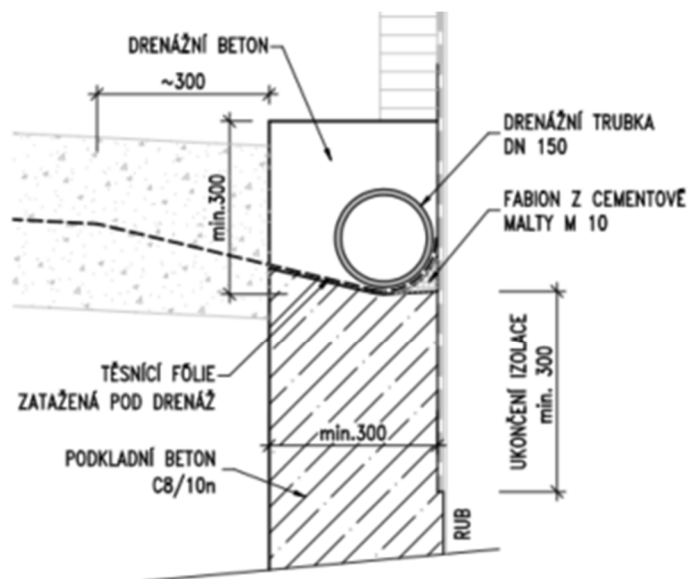
Odvodnění rubu opěr – vyústění do líce opěry se provede dle VL4 204.01



POZNÁMKY:

1. MATERIÁL DRENÁŽE VIZ ČL. 8.10 TP 83
2. VNĚJŠÍ PRŮMĚR MENŠÍ ZASOUVANÉ TRUBKY SE OD VNITŘNÍHO PRŮMĚRU VĚTŠÍ TRUBKY MŮŽE LIŠIT MAXIMÁLNĚ 0 5 mm
3. KŮNICKÉ VYBRÁNÍ V LÍCI OPĚRY BUDE VYTVOŘENO VLOŽKOU
4. PEVNOSTNÍ SPOJ BUDE VYPLNĚN CEMENTOVOU MALTOU M 15 DLE ČSN EN 998-2 NEBO SANAČNÍ MALTOU TŘÍDY R2 DLE ČSN EN 1504-3
5. POKUD JE RUB OPĚRY OPATŘEN JEN IZOLACÍ PROTI VLHKOSTI NÁTĚREM, JE U PROSTUPU PŘIDÁN NATAVENÝ IZOLAČNÍ ASFALTOVÝ PÁS. POKUD JE RUB IZOLOVÁN NATAVENÝMI IZOLAČNÍMI ASFALTOVÝMI PÁSY, DALŠÍ PÁS SE NEPŘIDÁVÁ

Odvodnění rubu opěr – drenáž za opěrou se provede dle VL4 204.01a



POZNÁMKY:

1. MATERIÁL DRENÁŽE VIZ ČL. 8.10 TP 83
2. KRUHOVÁ TUHOST DRENÁŽNÍ TRUBKY JE MIN. SN8
3. DRENÁŽNÍ TRUBKA JE PERFOROVANÁ PO CELÉM SVÉM OBVODĚ
4. DRENÁŽNÍ TRUBKA JE ULOŽENA V PODÉLNĚM SKLONU MIN. 3‰
5. DRENÁŽNÍ BETON – CEMENTOVÝ BETON MEZEROVITÝ DLE TKP 18
6. FABION JE VYTVOŘEN CEMENTOVOU MALTOU M 10 DLE ČSN EN 998-2

Zakládání

Založení mostních opěr, které nevykazuje poruchy, bude zachováno beze změn (váhová bilance před a po rekonstrukci se příliš nemění).

Spodní stavba

Sanace opěr

Odhalený rub opěr bude podle potřeby sanován jako podklad pro natavované asfaltové pásy (AIP). Povrch odhaleného rubu zdiva bude sanován cementovou omítkou.

Sanace stavby mostního objektu (zdiva opěr) bude provedena dozděním vypadaných částí, hloubkovým spárováním a výplňovou injektáží aktivovanými cementovými maltami.

a) Hloubkové spárování

Po vysekání spár do hloubky 50 až 100mm se spáry vyfoukají stlačeným vzduchem. Bezprostředně před vlastním spárováním se spáry omyjí tlakovou vodou čímž se zdivo navlhčí. Po vyrobení malty se spára vyplňuje ode dna k povrchu zdiva. Tlak vzduchu ve spárovací pistoli a tlak směsi se reguluje podle hloubky spáry. Spáry se vyplňují postupně po vrstvách vždy po zatuhnutí předchozí vrstvy. Svislé spáry se vyplňují maltou od spodu nahoru. U vlhkého zdiva

se spára vyplňuje od míst suchých k místům mokrým. Po zaspárování je nutné spáry ošetřovat ještě několik dní ve vlhkém stavu, aby nedocházelo ke vzniku trhlinek.

b) Injektáž

K provádění vrtů pro injektáž se přistoupí až po provedení hloubkového spárování. Nejdříve se provede zkušební vrt opěrrou, aby se zjistila hloubka zdiva a následně se začne s vrty do 2/3 hloubky zdiva. Vrty budou ve vodorovných řadách ve vzdálenosti 0,75 až 1,0 m od sebe v šachovnicovém uspořádání. Vrty se před zahájením injektáže propláchnou vodou, aby se vyčistily.

Injektáž opěr se provádí ve vodorovných řadách postupně od nejnižší umístěných řad vzestupným způsobem. Tlak použitý při injektáži bude od 2 do 6 atmosfér. Maltová směs obsažená ve zdivu se udržuje pod dosaženým tlakem až do zatuhnutí. Injektáž vrtu se ukončí až když vrt již další injekční směs nepřijímá.

Oprava – Ochranný nátěrový systém

Bude aplikován po celém vzdušném opěr. Základním požadavkem na systém je zajištění dostatečné ochrany po dobu životnosti zdiva.

Nátěrový systém musí zajišťovat minimálně tyto funkce:

- Protikarbonatační schopnost vyjádřenou difuzním odporem S_d (CO_2) větším než 50m.
- Hydrofobizační schopnost.
- Zajištění průniku vodních par, difuzní odpor S_d (H_2O) menší než 5 m.
- Materiály a provedení musí být v souladu s TKP SPK kap.31.

Nosná konstrukce

a) Nosná konstrukce bude tvořena z 5 ks železobetonových prefabrikovaných desek tl. 0,40 m spřažených vyspávanou žb deskou tl. 0,12-0,17 m z betonu C 30/37 XF3 prostě uložená pomocí vrubových kloubů a elastomerových ložisek na žb úložné prahy z betonu C 30/37 XF1. Nosná konstrukce bude izolována pásovou izolací s ochrannou vrstvou z litého asfaltu tl. 35mm

Mostní svršek a vybavení

Izolace a vozovka

- Obrusná vrstva ACO 11+ 50/70 40 mm
 - Ochrana izolace MA 11 IV 35 mm s posypem předobal. drtí 4/8 2–4 kg/m²
 - Izolace natav. AIP 5 mm
 - Pečetící vrstva + úprava povrchu
- Celkem 80 mm

Izolace bude celoplošná s odvodněním pomocí průběžného žebra šířky 150 mm a tloušťky 35 mm z drenážního plastbetonu, vedeného podél obrub v úžlabí na povrchu betonové vyrovnávací vrstvy..

Pro provádění mostní vozovky platí TKP SPK, kap. 7, TKP PK, kap. 8, TKP SPK, kap. 21 a příslušné normy, na které se TKP SPK odvolávají, zejména ČSN 73 6121, ČSN 73 6122, ČSN 73 6126-1 a ČSN 73 6242 a TP zhotovitele pro provádění izolace a asfaltových vrstev.

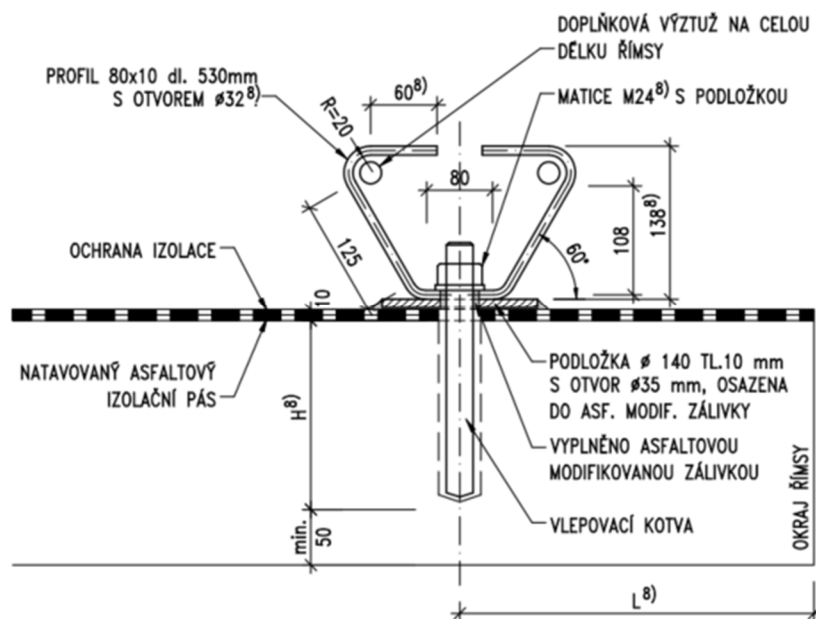
Vozovka v předpolích bude součástí SO101 s rozhraním na okraji nosné konstrukce (řezaná spára vyplněná těsnicí zálivkou).

Rub opěr bude izolován penetračně adhezním nátěrem, nataveným asfaltovým izolačním pásem (AIP) a geokompozitní plošnou drenáží, zavedenou do drenáže rubu opěr.

Římsy

Chodníkové římsy budou z monolitického železobetonu z betonu C30/37 XF4+XD3 podle ČSN EN 206+A1 s vázanou výztuží z oceli B500 B podle ČSN 42 0139. Výztuž bude provedena v souladu s VL4, det. 402.31. Římsy budou široké 0,55 m, vysoké 0,50 m z pohledu. Povrch říms bude v příčném sklonu 2,5% do vozovky. Výška obruby (nášlapu) bude 150 mm.

Římsy budou kotveny do konstrukčního betonu ocelovými kotvami upevněnými pomocí chemických kotev podle VL4 det.402.02.



Chemické kotvy budou certifikované pro použití v betonu s trhlínkami podle ETAG 001. Povrchová ochrana kotev se provede podle TKP SPK, kap. 19B pro stupeň korozní agresivity prostředí C4 (lokálně C5). Ochranný povlak bude typu III E, tj. žárové zinkování ponorem Zn min. 70 µm. Požadovaná životnost ocelových dílů je min. 30 let a životnost ochranného povlaku je min. (V), tj. 15-25 let. Kotevní šrouby mohou být i z korozivzdorné oceli vhodné do prostředí s chloridy (A4, resp. A5 podle ČSN EN ISO 3506). Bednění pohledových ploch říms bude kategorie Bd ve smyslu TKP SPK kap.18 (svisle kladená hoblovaná prkna na polodrážku).

Pochozí povrchy budou upraveny příčnou striáží. Zbarvení - přirozeně šedá barva betonu.

Odvodnění

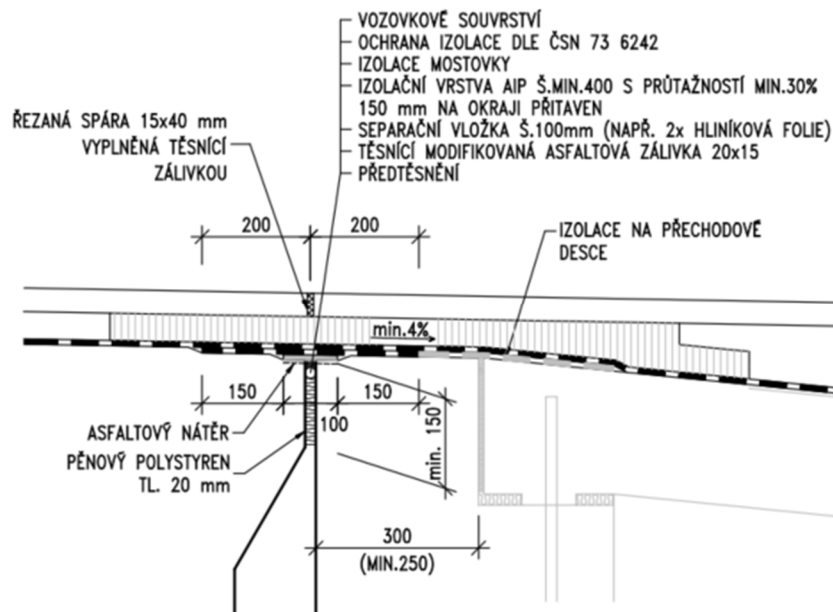
Srážková voda z předpolí mostu bude svedena příčným střešovitým spádem vozovky 2,5%, a podélným sklonem povrchu vozovky 2,5% na zpevněnou krajnici podél obrubníků a dále do předpolí do silničních vpustí.

Odvodnění se vzhledem k malé délce mostu nenavrhuje.

Dilatace mostu

Dilatační pohyby na koncích nosné konstrukce dosahují cca ±1,5 mm. Proto postačí trvale pružná těsnicí zálivka do řezané spáry 15x40 v ohrubné vrstvě vozovky podél konců nosné

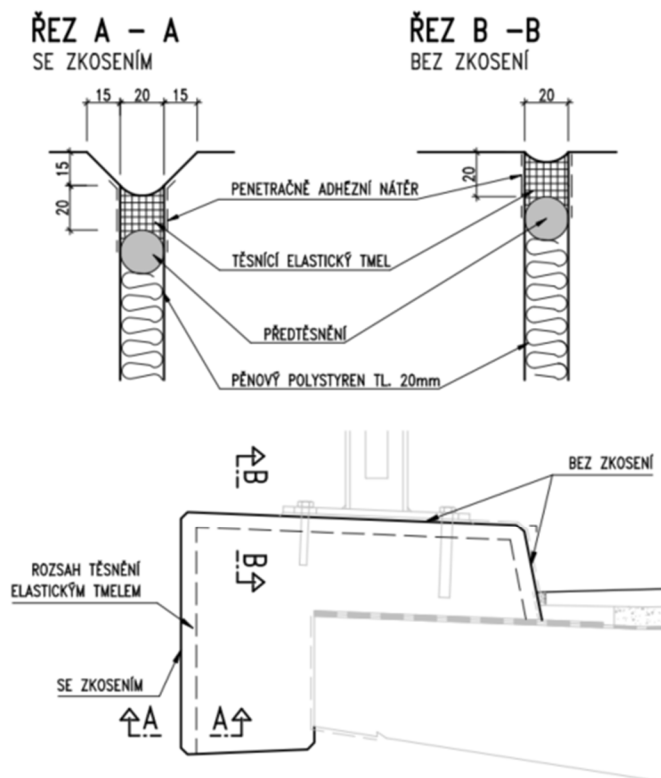
konstrukce. Pod chodníkovými římsami bude těsnost spáry zabezpečena zesílením izolace podle VL4, det. 305.01.



POZNÁMKY:

1. PŘECHOD MOSTNÍ IZOLACE MUSÍ BÝT NAVRŽEN TAK, ABY NEBYLA OSLABENA TLOUŠŤKA VOZOVKY
2. SEPARAČNÍ VLOŽKA JE NA BETONOVOU KONSTRUKCI ULOŽENA DO ASFALTOVÉHO NÁTĚRU
3. TĚSNICÍ ZÁLIVKOVÁ HMOTA DLE TKP 21
4. IZOLACE MOSTOVKY – CELOPLOŠNĚ NATAVENÉ IZOLAČNÍ ASFALTOVÉ PÁSY DLE TKP 21
5. VÝPLŇ DILATAČNÍ SPÁRY – PĚNOVÝ POLYSTYREN EPS – EN 13163 – CS(10)30
6. IZOLACE NA PŘECHODOVÉ DESCE VIZ VL 302.01
7. PŘESNĚJŠÍ PODMÍNKY POUŽITÍ VIZ TP 86

Dilatační spáry říms budou těsněny tmelem podle VL4, det. 402.21.



POZNÁMKY:

1. MAXIMÁLNÍ PŘÍPUSTNÝ POHYB VE SPÁŘE ± 5 mm
2. PROFIL PŘEDTĚSNĚNÍ JE PRŮMĚRU O MIN. 10 mm VĚTŠÍ NEŽ ŠÍŘKA SPÁRY
3. PROFIL PŘEDTĚSNĚNÍ JE DO SPÁRY VLOŽEN PO VYBETONOVÁNÍ OBOU ČÁSTÍ ŘÍMSY
4. TĚSNĚNÍ DILATAČNÍ SPÁRY BUDE PROVEDENO TMELEM DLE ČSN ISO 11600 (F-25-HM-M1p)
5. VÝPLŇ SPÁRY – PĚNOVÝ POLYSTYREN EPS – EN 13163 – CS(10)30
6. PŘEDTĚSNĚNÍ – ELASTICKÝ MATERIÁL, NAPŘÍKLAD PĚNOVÝ PE
7. PENETRAČNĚ ADHÉZNÍ NÁTĚR DLE TKP 21 PRO ZVÝŠENÍ PŘILNAVOSTI TMELU
8. NEJPRVE BUDE PROVEDENO TĚSNĚNÍ DILATAČNÍ SPÁRY, TEPRVE PAK BUDE PROVEDENA VOZOVKA A TĚSNĚNÍ PODÉLNĚ SPÁRY MEZI VOZOVKOU A ŘÍMSOU

Zábradlí

Nové mostní zábradlí výšky 1,10 m bude navrženo podle TP 258. Bude s jedním madlem profilu UPN80, dvěma příčlemi P10-40, svislou výplní z profilů P10-16 po 115mm a s průběžnými sloupky krajními z UPN80, středovými IPN80 v rozteči převážně 2,00 m. Sloupky zábradlí se zakotví do říms kotevními šrouby M12x150mm pomocí chemických kotev certifikovaných pro použití v betonu s trhlíčkami podle ETAG 001. Patní desky sloupků se osadí na vrstvu vyrovnávací plastmalty tl. 10mm (max. 20 mm), pevnosti min. 50 MPa, odolné proti CHLR+UV záření, s omezenou smrštitelností.

Povrchová ochrana se provede podle TKP SPK, kap. 19B pro stupeň korozní agresivity prostředí C4 (lokálně C5) s požadovanou životností konstrukce min. 30 let a životností ochranného systému min. (V), tj. 15–25 let, včetně spojů a kotvení. Ochranný povlak je typu III A, tj. kombinovaný povlak žárové metalizace ponorem 80 mikrometrů + nátěry 3x80 mikrometrů.

U spojovacího materiálu se ochranný povlak provede podle požadavků v tab. 15 v TKP SPK, kap. 19A. Kotevní šrouby včetně matic a podložek mohou být i z korozivzdorné oceli vhodné

do prostředí s chloridy (A4, resp. A5 dle ČSN EN ISO 3506). Všechny nerezové součásti se opatří krycím nátěrem, aby se snížilo nebezpečí odcizení.

Požadované podmínky a měření

Pro vytyčení během výstavby bude zřízena geodetická síť. Po dobu výstavby se budou provádět geodetická sledování v tomto rozsahu:

Zaměření úložných prahů

Plošné zaměření povrchu mostovky – po betonáži vyrovnávací vrstvy

Plošné zaměření povrchu vozovky – na povrchu jednotlivých vrstev

Měření na povrchu mostovky a na povrchu jednotlivých vrstev vozovky se provede ve stanovených bodech - osa, úžlabí, kraj mostovky a to na začátku a konci NK. Minimálně v rozsahu dle požadavků ČSN 73 6242 a TKP PK, kap. 1, kap.18.

Kontrolní zkoušky použitých materiálů se provedou dle požadavků příslušných TKP, popř. norem a jiných předpisů, na které se TKP odvolávají.

1.6 Výstavba mostu:

Rozhodující činnosti:

1. Úplné uzavření provozu na místní komunikaci
2. Vybudování přístupové lávky pro pěší (bude řešeno v rámci RDS)
3. Demontáž zábradlí
4. Výkop za rubem opěry 1
5. Demolice stávající nosné konstrukce
6. Výkop za rubem opěr 2
7. Výstavba lešení (pracovních plošin) pod mostem
8. Sanace opěr
9. Úložné prahy kotvené do stávajících opěr, případně doplněné o základovou desku
10. Sanace a izolace rubu opěr
11. Výplň rubu opěr mezer. betonem (přechodová oblast)
12. Osazení prefabrikovaných žb desek
13. Betonáž vyrovnávací a spřahující žb desky
14. Izolace mostovky
15. Betonáž říms
16. Montáž zábradlí
17. Vozovka
18. Obnovení provozu na komunikaci
19. Demontáž lešení pod mostem

Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby

Přístup na staveniště se předpokládá ulicemi Bezovka a Horská. Pro opravu mostu se použijí standardní prostředky a pomocné konstrukce podle zvolené technologie výstavby a podmínek konkrétního zhotovitele. Pro sanační postupy zpracuje zhotovitel TePř.

Související objekty

SO 101 větev B

DIO

Přeložky IS

Vztah k území

Před zahájením stavebních prací bude nutné informovat správce jednotlivých sítí o konkrétních záměrech výstavby, zaměřit a identifikovat veškeré sítě v zájmovém prostoru stavby, příp. kolizní sítě ochránit nebo provést přeložky.

Během rekonstrukce předmětného mostu bude provoz na převáděné silnici vyloučen v celém šířce komunikace.

Inženýrské sítě

V zájmovém území stavby je nutné identifikovat a vytýčit veškeré inženýrské sítě. Sítě kolidující s výstavbou mostu budou přeloženy.

Zajištění systému jakosti

Všechny materiály a hmoty navržené zhotovitelem na stavbě použité musí splňovat podmínky materiálových listů výrobce použitých při posuzování shody v procesu certifikace, musí mít prohlášení o shodě v souladu se Zákonem č. 205/2002Sb. v platném znění, nařízením vlády č. 163/2002 Sb. v platném znění a nařízením vlády č. 312/2005 Sb. v platném znění a/nebo u nově uváděných výrobků na trh od 1. 7. 2013 musí mít prohlášení o vlastnostech podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady EU č. 305/2011, kterým se stanoví harmonizované podmínky pro uvádění stavebních výrobků na trh, a smí být použity pouze ve schváleném systému (souverství). To se týká zejména izolačních a sanačních materiálů a systémů ochrany ocelových konstrukcí, kde jednotlivé vrstvy musí být navzájem kompatibilní. Zkoušky materiálů musí být prováděny a výsledky posuzovány ve shodě s příslušnými ČSN a TKP SPK a TP. Volba výrobku a návrh technologie závisí na zhotoviteli, který si výrobek nechá projektantem a investorem odsouhlasit.

Dále je nutno při stavbě důsledně zachovávat technologické postupy prací. Tyto technologické postupy musí zhotovitel stavby před započítím prací předložit ke schválení investorovi akce. Investor si může smluvně vyžádat provedení referenčních ploch pro konečné posouzení finální povrchové úpravy nebo barevnosti jednotlivých sanačních a ochranných systémů. Navržené materiály i postupy prací musí respektovat požadavky ZTKP pro tuto stavbu, TKP PK, zejména kap. 18 Beton pro konstrukce, kap. 19 Ocelové mosty a konstrukce, kap. 21 Izolace proti vodě a kap. 31 Opravy betonových konstrukcí, TP a dalších předpisů, na které se výše uvedené dokumenty odkazují.

Základní normou určující vlastnosti, výrobu, ukládání a kritéria hodnocení betonu je ČSN EN 206-1, která podrobně určuje též kontrolu jakosti betonu a četnost odběru vzorků ke zkouškám. Beton říms a chodníku C30/37-XF4 je z mrazuvzdorného a provzdušněného betonu. Před betonáží je nutno umožnit stavebnímu dozoru provedení kontroly krytí výztuže, použitá betonářská ocel bude mít příslušné atesty kvality. Pevnost betonu v odtrhu povrchu mostovky pod izolací musí být minimálně 1,5 MPa, přičemž žádná z hodnot nesmí být nižší než 1,2 MPa. Povrchová pevnost betonu se prokáže odtrhovými zkouškami. Před prováděním izolací musí být beton desky dokonale vyzrálý, povrch musí mít jemně drsnou strukturu a být suchý - doporučuje se před prováděním izolace povrch obrokovat. Max. přípustné nerovnosti podkladu izolace pod 2 m latí mohou být 8 mm. Před prováděním izolací předloží zhotovitel příslušné certifikáty použitých materiálů a technické a prováděcí předpisy pro provádění prací. V pracovních podmínkách bude stanovena min. teplota vzduchu a povrchu konstrukce při provádění prací a rozsah prováděných zkoušek. Protikorozi

ochrana ocelových konstrukcí bude provedena dle ČSN a technických podmínek. Provádění vozovek musí být v souladu s ČSN.

Prohlídky mostu

Prohlídky mostu je třeba provádět v souladu s ČSN 73 6221. **Před ukončením záruky se provede mimořádná prohlídka.** Běžnou prohlídku vykoná správce mostu podle jeho stavu nejméně 1x ročně. Hlavní prohlídky provede oprávněná osoba podle stavu mostu v intervalu nejdéle 6 let.

Údržba mostu

Údržbu a opravy mostu je povinen zabezpečit správce mostu. Při údržbě mostu se přednostně realizují opatření plynoucí z požadavků bezpečnosti provozu na a pod mostem, obrany státu a dopravního významu převáděné komunikace. Účelem údržby mostu je zachování mostu v řádném technickém stavu. Velkou pozornost je třeba věnovat především zachování funkčnosti systému odvodnění mostu a mostním závěrům.

Vytyčovací údaje

Souřadnicový systém S-JTSK, výškový systém B.p.v.

Prostorové uspořádání a geometrie mostu

Výškové a směrové řešení odpovídá návrhu rekonstrukce převáděné silnice (viz SO 101 větev A),

Řešení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Most je součástí silniční sítě s neomezeným přístupem. Most je vzhledem ke stísněným podmínkám řešen bez chodníků. Na mostě nejsou navržena žádná zvláštní opatření pro pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Zatřídění odpadu:

Odpady, které budou vznikat během provádění stavby, jsou dle vyhl. č. 381/2001 Sb. zatříděny takto:

č. odpadu	název odpadu	likvidace odpadu
170405	železo a ocel	odvoz do šrotu
170101	beton	řízená skládka
170504	zemina a kamení neobsahující nebezpečné látky	řízená skládka
170302	asfaltové směsi	skládka určená objednatelem
020103	odpad rostlinných pletiv	řízená skládka

Vliv provádění stavby na životní prostředí a způsob omezení nebo vyloučení nežádoucích vlivů

Základní principy ochrany životního prostředí jsou stanoveny v platné vyhlášce o obecných technických požadavcích na v stavbu vydané ke stavebnímu zákonu č. 50/76 Sb. Při realizaci stavby je nutné dodržet všechny podmínky obsažené ve stavebním povolení. Převážná část prací bude prováděna v době od 7 do 21 hod. Vozidla vyjíždějící ze staveniště musí být řádně očištěna, při případném znečištění musí být veřejná komunikace neprodleně uklizena.

Dodavatel stavebních prací je povinen používat stroje a mechanismy dobrém technickém stavu.

Dodavatel je povinen zabezpečit, aby provoz dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny odpovídal platné vyhlášce o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Při znečištění komunikace vozidly stavby bude ihned provedeno očištění komunikace.

Vliv stavby a silničního provozu na zdraví a životní prostředí

Vliv účinků dopravy na životní prostředí se oproti současnému stavu nezmění.

Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

BOZP je řešeno v části dokumentace B.8 „Zásady organizace výstavby“.

Provádění prací musí být zejména v souladu s vyhláškou Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích, uveřejněnou ve Sbírce zákonů č. 324/1990, částka 51. Vyhláška stanoví požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení při přípravě a provádění stavebních, montážních a udržovacích pracích a při pracích s nimi souvisejících. Základní povinností dodavatele stavebních prací je vést evidenci pracovníků od jejich nástupu do práce až po opuštění pracoviště. Je současně povinen vybavit všechny osoby, které vstupují na staveniště, osobními ochrannými pracovními prostředky odpovídajícími ohrožení, které pro tyto osoby z provádění stavebních prací vyplývá.

Povinností pracovníků při provádění stavebních prací je:

- dodržovat technologické a pracovní postupy, návody, pravidla a pokyny
- obsluhovat stroje a zařízení a používat náradí a pomůcky, které jim byly pro jejich práci určeny
- Neměnit bez souhlasu odpovědného pracovníka nic na provozních, bezpečnostních a požárních zařízeních

Na bezpečnost je nutno dbát především při zdvihání břemen, při svařování a řezání plamenem a při pracích na elektrických strojích a zařízeních. Na jednotlivé práce smějí být nasazováni pouze pracovníci, kteří jsou na ně řádně vyškoleni a jsou poučeni o příslušných bezpečnostních předpisech. Při pracích se stroji a zařízeními musí mít pracovníci oprávnění k jejich obsluze.

Po celou dobu výstavby musí být na okrajích mostu provedeno ochranné bezpečnostní zábradlí.

Zpracování projektové dokumentace

Dokumentace je zpracována jako DÚR a DSP. Dokumentace DSP/PDPS neslouží k realizaci stavby. Před zahájením stavebních prací bude vypracována **realizační dokumentace stavby**, vycházející ze schválené dokumentace pro stavební povolení.

1.6 Závěr:

- vytyčovací údaje: vytyčovací body jsou v souřadnicovém systému S-JTSK, nadmořské výšky v systému Bpv.
- prostorové uspořádání: na mostě vede účelová místní komunikace označení
- statické a hydrotechnické posouzení: most je staticky navržen podle ČSN EN 1991-2 na užité zatížení LM 1, LM 2 a LM 4
- hydrotechnický výpočet: hydrotechnický výpočet nebyl zpracován, průtokové poměry vzhledem k původnímu silničnímu mostu zůstaly stejné