

# SO 101

AKCE

**II/336 Starý Samechov, mosty ev.č. 336-006, 336-007 - PDPS**

INVESTOR

**KRAJSKÁ SPRÁVA A ÚDRŽBA SILNIC STŘEDOČESKÉHO KRAJE**

Zborovská 11, 150 21 Praha 5






Zakázku zajišťuje:

Správa Kutná Hora

Klejnarská 894, 280 00 Kolín



SOUŘAD. SYSTÉM: S-JTSK  
VÝŠKOVÝ SYSTÉM: Bpv

VEDOUCÍ PROJEKTANT	ING. PAVEL SLIWKA		 <div>Stráský, Hustý a partneři s.r.o. Bohunická 50 619 00 Brno</div>	
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	ING. VOJTĚCH KOSTKA			
VYPRACOVAL	ING. PAVEL SLIWKA			
KONTROLOVAL	ING. PAVEL SVOBODA, Ph.D.			
KRAJ: STŘEDOČESKÝ	K.Ú.: Kněž u Čestína, Čenovice, Řendějov		DATUM	03/2018
NÁZEV OBJEKTU  SO 101 - NAPOJENÍ NA STÁVAJÍCÍ SILNICI			FORMÁT	1xA4
			MĚŘITKO	-
			ÚČEL	PDPS
			ČÍS. ZAKÁZKY	16032
			ARCHIVNÍ ČÍS.	
NÁZEV PŘÍLOHY  TECHNICKÁ ZPRÁVA			ČÍS. SOUPRAVY	ČÍS. VÝKRESU
				101.01

<b>1. Identifikační údaje stavby.....</b>	<b>3</b>
1.1. Označení stavby a objektu .....	3
1.2. Objednatel stavby, vlastník a správce objektu .....	3
1.3. Zhotovitel projektu, zhotovitel SO .....	3
1.4. Stupeň PD .....	3
1.5. Identifikační údaje silnice.....	3
<b>2. Zdůvodnění stavby a jejího umístění.....</b>	<b>4</b>
2.1. Návaznost projektu na předchozí dokumentaci .....	4
2.2. Popis technického řešení .....	4
2.2.1. Údaje o převáděné komunikaci - silnice II/336 v návrhovém stavu .....	4
2.3. Územní podmínky .....	4
2.4. Geotechnické podmínky .....	4
2.4.1. Průzkumné práce.....	4
2.4.2. Geologická charakteristika.....	5
2.4.3. Promrzání podloží, vodní režim.....	5
2.5. Podklady .....	6
<b>3. Technické řešení napojení .....</b>	<b>6</b>
3.1. Zemní práce .....	6
3.2. Vozovka.....	7
3.3. Svodidla.....	8
3.4. Dopravní značení .....	8
<b>4. Výstavba .....</b>	<b>9</b>
4.1. Postup a technologie výstavby mostů a jejich napojení.....	9
4.1.1. Postup výstavby: .....	9
4.2. Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby .....	10
4.2.1. Zpevněné plochy, příjezd na staveniště .....	10
4.2.2. Vytyčení .....	10
4.2.3. Přesnost provádění .....	10
4.3. Související objekty.....	10
4.4. Vztah k území .....	10
<b>5. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci.....</b>	<b>11</b>
<b>6. Závěr .....</b>	<b>12</b>

## **1. Identifikační údaje stavby**

### **1.1. Označení stavby a objektu**

Stavba	II/336, Starý Samechov, mosty ev.č. 336-006, 336-007
Objekt č.	101
Název objektu	Napojení na stávající silnici
Katastrální území	Kněž u Čestína, Čenovice, Řendějov
Kraj	Středočeský

### **1.2. Objednatel stavby, vlastník a správce objektu**

Objednatel stavby	KSÚS Středočeského kraje Zborovská 11, 150 21 Praha 5 Správa Kutná Hora Klejnarská 894, 280 00 Kolín
Nadřízený orgán investora	Středočeský kraj
Uvažovaný správce mostu	KSÚS Středočeského kraje Zborovská 11, 150 21 Praha 5 Správa Kutná Hora Klejnarská 894, 280 00 Kolín

### **1.3. Zhotovitel projektu, zhotovitel SO**

Zhotovitel projektu	Stráský, Hustý a partneři s.r.o. Bohunická 50 619 00 Brno IČO 18 827 527
Zodpovědný projektant objektu	Ing. Pavel Sliwka

### **1.4. Stupeň PD**

Stupeň PD	PDPS
-----------	------

### **1.5. Identifikační údaje silnice**

Druh komunikace	Silnice II.třídy II/336
Kategorie komunikace na mostě	S 6,5 / 60
Provozní staničení SO 201	km 14,957 000
Provozní staničení SO 202	km 15,145 000

## **2. Zdůvodnění stavby a jejího umístění**

### **2.1. Návaznost projektu na předchozí dokumentaci**

Stavební objekt odpovídá schválené dokumentaci pro stavební povolení (DSP).

### **2.2. Popis technického řešení**

Jedná se o napojení stávající komunikace II/336 na vozovku před a za nově budovanými (rekonstrukce) objekty SO 201 a SO 202. Skladba vrstev vozovky na mostě a v těsné blízkosti mostu je uvedena ve výkresové dokumentaci a dále v textu. Vedení trasy na mostech a v těsné blízkosti mostů byla zachována.

#### SO 201:

Převáděná silnice II/336 leží na mostě částečně v přímé a částečně ve směrovém oblouku o poloměru  $R = 50$  m. Niveleta komunikace nebude upravována. Niveleta vozovky klesá směr Starý Samechov v proměnném sklonu od 4,25% po 1,50%. Příčný sklon je proměnný, klopený vpravo jednostranně 2,5 % ze střechovitého sklonu 2,5%. Klopení se realizuje kolem osy silnice. Začátek i konec úpravy se napojí šířkově i výškově na stávající vozovku.

#### SO 202:

Převáděná silnice II/336 leží na mostě částečně v přímé a částečně ve směrovém oblouku o poloměru  $R = 50$  m. Niveleta komunikace nebude upravována, stoupá směr Starý Samechov v proměnném sklonu od 5,50% po 7,50%. Příčný sklon je proměnný, klopený vlevo jednostranně 2,5 % ze střechovitého sklonu 2,5%. Klopení se realizuje kolem osy silnice. Začátek i konec úpravy se napojí šířkově i výškově na stávající vozovku.

#### **2.2.1. Údaje o převáděné komunikaci - silnice II/336 v návrhovém stavu**

Kategorie silnice byla zvolena s ohledem na výhledovou úpravu jako S6,5/60. Vzhledem k nedostupným projektovým podkladům původního stavu bylo napojení na stávající silnici provedeno z geodetického zaměření vozovky před a za zamýšlenou úpravou.

### **2.3. Územní podmínky**

Lokalita stavby se nachází v extravilánu mezi obcemi Starý Samechov a Čestín. Správcem silnice II/336 v daném úseku je KSÚS Středočeského kraje.

Z hlediska ochrany přírody se nejedná o lokalitu ÚSES, stavba se nenachází v ochranném pásmu kolem vodních zdrojů. Po dokončení stavby budou pozemky dotčené dočasným zábořem uvedeny do původního stavu. V těsné blízkosti nejsou v současnosti vedeny podzemní inženýrské sítě. Před zahájením prací je však nutno přítomnost inženýrských sítí ověřit.

### **2.4. Geotechnické podmínky**

#### **2.4.1. Průzkumné práce**

Pro účely rekonstrukce mostů 336-006 a 336-007 byl v roce 2017 proveden firmou INGES podrobný inženýrsko-geologický průzkum. Pro účely průzkumu byly provedeny:

**SO 101 – Napojení na stávající silnici**

- 1 jádrový vrt SS 006 a 3 pedologické sondy do hloubky 0,4 m označené PS 007/1 až PS 007/3
- 1 jádrový vrt označený jako SS 007

Níže uvedený popis cituje údaje ze závěrečné zprávy inženýrsko-geologického průzkumu.

**2.4.2. Geologická charakteristika**

Skalní podloží v zájmovém území tvoří pararuly krystalinika Českého masivu proterozoického až paleozoického stáří.

Průzkumným vrtem SS 006 byly zastiženy zvětralé pararuly (poloha \*3\*) v hloubce od 3,8 m (tj. v úrovni 385,3 m n.m.). Pararuly jsou šedočerného a šedohnědého zbarvení, slídnaté, tence deskovitě odlučné s hustotou ploch diskontinuity 2-4 cm.

Úlomky horniny jsou rukou drtitelné. Pararuly jsou překryty fluviálními a fluvio-deluviálními sedimenty následujícího charakteru:

- hlína písčitá (poloha \*2\*) světle šedého zbarvení, měkké konzistence, slídnatá. Písčitá frakce je jemně zrnitá. Poloha byla zastižena v hloubce od 2,6 m do 3,8 m.
- Písek hlinitý (poloha \*1\*) rezavě hnědého zbarvení, pevné a tuhé konzistence. Písek je jemně zrnitý, slídnatý, s občasnými neopracovanými úlomky hornin. Poloha byla zastižena od povrchu terénu do hloubky 2,6 m.

Hladina podzemní vody byla naražena v hloubce 3,4 m pod terénem (tj. 385,7 m n.m.). Po cca 30 minutách po odvrtání nastoupala hladina podzemní vody na úroveň 3,31 m pod terénem (385,79 m n.m.).

Na základě hodnocení pedologických sond provedených na parcele č. 791/1, katastrální území 623415 Kněž u Čestína, lze konstatovat, že na pozemku není vyvinut humózní horizont. Sondami byly již od povrchu terénu zastiženy hlinité písky rezavě hnědého zbarvení.

Na základě hodnocení pedologických sond provedených na parcele č. 676/2, katastrální území 623415 Kněž u Čestína, lze na pozemku odhadovat mocnost hlín s humózní příměsí na cca 0,2 m. Obsah humózní příměši je však dle vizuálního hodnocení velmi nízký.

**2.4.3. Promrzání podloží, vodní režim**

Základní hodnoty indexu mrazu ( $I_m$ ) dle ČSN 73 6114 (Vozovky pozemních komunikací, základní ustanovení pro navrhování) pro výškové pásmo 300 - 400 m n.m. jsou následující :

$I_m = 297$  (pro střední dobu návratu 4 roky)

$I_m = 380$  (pro střední dobu návratu 7 roků)

$I_m = 424$  (pro střední dobu návratu 10 roků).

Hloubku promrzání vozovky ( $d_{pr}$ ) lze pro zájmové území přibližně stanovit dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací takto :

$d_{pr} = 5 \sqrt{I_m}$  pro netuhé vozovky

Hloubka promrzání ( $d_{pr}$ ) se tedy pro zájmové území (při uvažované hodnotě indexu mrazu  $I_m = 424$  pro střední dobu návratu 10 roků) bude pohybovat kolem 1,03 - 1,20 m. Pro stanovení vodního režimu podloží komunikace je zásadní kapilární vztlínatost zemin v podloží zemní pláň a hloubka hladiny podzemní vody od nivelety vozovky.

**SO 101 – Napojení na stávající silnici**

Hladina podzemní vody byla u SO 201 naražena v hloubce 3,4 m pod terénem (tj. 385,7 m n.m.). U mostu SO 202 byla podzemní voda naražena v hloubce 3,3 m pod terénem (tj. 382,35 m n.m.).

Nadmořská výška povrchu vozovky v prostoru mostu je cca 389,0 m n.m. u SO 201, resp. 387,0 m n.m. u SO 202. Tedy. cca 3,3 m, resp. 5,0 m nad úrovní naražené hladiny.

Komunikace je v okolí obou mostů vedena na násypu. Kapilární vztlínivost zeminy v násypu tělesa silnice a hlinitých písků lze předpokládat nepatrnou (0 m).

Vzhledem k úrovni hladiny podzemní vody a kapilární vztlínivosti zemin v podloží zemní pláň lze, dle ČSN 73 6114 přílohy D, hodnotit vodní režim podloží jako příznivý (difúzní).

## **2.5. Podklady**

- Projekt DSP – SHP Brno, 2017
- Stavební povolení na stavbu „II/336, Starý Samechov, mosty ev.č. 336-006, 336-007“, vydal Městský úřad Kutná Hora, odbor dopravy a silničního hospodářství, pod č.j. MKH/004448/2018
- Podrobný GTP (INGES, 03/2017)
- TKP staveb pozemních komunikací (MD ČR, odbor pozemních komunikací)
- TKP-D staveb pozemních komunikací (MD ČR, odbor pozemních komunikací)
- Vzorové listy VL1 – vozovky a krajnice (MD ČR, odbor pozemních komunikací)
- Vzorové listy VL2 – silniční těleso (MD ČR, odbor pozemních komunikací)
- Příslušné TP, ČSN, ČSN EN a další normy, předpisy a vyhlášky

## **3. Technické řešení napojení**

### **3.1. Zemní práce**

Zemní práce se omezují s ohledem na rozšíření stávající silnice na odstranění svrchní humózní a ochranné přísypové vrstvy náspu a jeho paty. Těleso silnice II/336 bude v rozsahu prací zbaveno svrchního krytu až na úroveň pláň nově navržené vozovky.

Asfaltové vrstvy budou podrobeny zkouškám na výluhy (zjištění přítomnosti **dehtu** v asfaltu). V případě, že bude prokázán výskyt dehtu ve vozovkových vrstvách, budou tyto jako nebezpečný odpad odvezeny na skládku bez možnosti následné recyklace.

K odstranění podkladních vrstev vozovek a zpevněných ploch se použijí takové postupy, aby se mohl vyzískaný materiál dále následně použít jako stavební materiál za podmínek stanovených v příslušných ČSN, TKP, TP a MP a/nebo dle požadavků objednatele/správce stavby.

Technologické předpisy demoličních prací vypracuje zhotovitel s ohledem na platné zásady bezpečnosti práce a odsouhlasí s objednatelem/správce stavby.

Z úrovně zemní pláň budou odebrány vzorky pro zařazení zemin podloží a stanovení poměru únosnosti CBR,opt dle TP 170 pro difúzní vodní režim.

Podle ČSN 73 6133 se v návrhové úrovni D1 pro třídu dopravního zatížení VI a pro návrhovou úroveň porušení D2 při návrhové hodnotě poměru únosnosti CBR < 10 % doporučuje

provést zlepšení podloží. Zlepšení celé aktivní zóny nebo její horní části může být mechanické (přimísením vhodného materiálu pro úpravu zrnitosti) nebo příměsí pojiva, nebo výměnou podloží vhodnou zeminou. Toto lze aplikovat i pro tuto stavbu, zařazenou do D1 a TDZ V.

Na úrovni zemní pláně budou po jejím odkrytí provedeny zkoušky deskou pro zjištění modulu přetvárnosti  $E_{def}$ . Minimální hodnota  $E_{def}$  před pokládkou nových vrstev vozovky by měla dosáhnout 90 MPa jako průměr ze tří zkoušek (pro každý most, celkem tedy 6 zkoušek pro 2 mosty) provedených na různých místech vzdálených od sebe minimálně 5,0 m.

Přísyp tělesa silničního náspu bude zhotoven ze zeminy velmi vhodné do násypů se zhutněním. S ohledem na omezené možnosti hutnění je požadováno pouze dosažení modulu přetvárnosti na úrovni zemní pláně – viz výše.

Těleso silničního náspu bude rozšířeno adekvátně účelu rozšíření vozovky. Šířka koruny tělesa silnice bude 8,50 m, s plynulým rozšířením hrany koruny směrem ke svahovým kuželům mostů tak, aby bylo možno provést zpevnění svahů podle VL4.

### **3.2. Vozovka**

V rámci rekonstrukce je navržena vozovka D1-N-1 pro návrhovou kategorii porušení D1 a třídu dopravního zatížení V ve složení:

Skladba vrstev vozovky mimo mosty:

Asfaltový beton ohrusný	ACO 11	tl. 40 mm
ČSN EN 13108-5, ČSN 73 6242, ČSN 73 6121		
Spojovací postřik – modif. kationaktivní asfalt. emulze	PS- EP	(0,35 kg/m <sup>2</sup> )
ČSN EN 13808, ČSN 73 6129		
Asfaltový beton podkladní	ACP 16+	tl. 60 mm
ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6242, ČSN 73 6121		
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	tl. 150 mm
Štěrkožrť	ŠDB	tl. 250 mm
<b>CELKEM</b>		<b>tl.500 mm</b>

Tloušťka podkladní vrstvy štěrkožrti byla s ohledem na nejistotu samotného tělesa náspu zvětšena oproti TP170 na 250 mm.

V TDZ IV až VI lze SD nebo MZ nahradit recyklovatelným asfaltovým materiálem (RAM 1 a R-materiálem podle TP 111) o stejné tloušťce. Modul přetvárnosti vrstvy se měří při teplotě povrchu nižší než 20 °C.

Rozhodnutí o definitivním použití recyklátu bude provedeno na základě zjištěných vlastností materiálů stávající vozovky.

Skladba vrstev vozovky na mostech:

Asfaltový beton ohrusný	ACO 11+	tl. 40 mm
ČSN EN 13108-5, ČSN 73 6242, ČSN 73 6121		
Spojovací postřik – modif. kationaktivní asfalt. emulze	PS- EP	(0,35 kg/m <sup>2</sup> )



ČSN EN 13808, ČSN 73 6129

Litý asfalt střednězrný

MA 16

tl. 45 mm

ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6242, ČSN 73 6121

Izolace

tl. 5 mm

**CELKEM**

**tl.90 mm**

**Obrusná vrstva jmenovité tloušťky 40 mm bude provedena v jednom záběru na mostě i mimo most, ložné a podkladní vrstvy budou kladeny zvlášť.**

Při provádění asfaltových vrstev je nutné pracovní spáry proříznout a zalít modifikovaným asfaltem. Týká se především ložných vrstev rozhraní mezi původní a novou vozovkou na začátku a konci úseku.

Pro provádění vozovky včetně tolerancí platí TKP, kap. 7, TKP, kap. 8, TKP, kap. 21 a příslušné normy, na které se TKP odvolávají, zejména ČSN 73 6121, ČSN 73 6122 a ČSN 73 6242 a TP zhotovitele pro provádění izolace a asfaltových vrstev.

### 3.3. Svodidla

Podél vozovky jsou na mostech navržena ocelová zábradelní svodidla se svislou výplní pro úroveň zadržení H2 dle TP 114. Výška svodnice nad povrchem vozovky je min. 0,75 m.

Před a za mostem svodidla pokračují jako nízká s úrovní zadržení N2 ve smyslu výhledového šířkového uspořádání na délku 12,0 m, kde jsou svodidla ukončena dlouhým náběhem.

Povrchová ochrana svodidel se provede dle TKP, kap. 19B pro stupeň korozní agresivity prostředí C4+K8 (speciální) s požadovanou životností konstrukce min. 30 let a životností ochranného systému min. 15 let (VV). Ochranný povlak je typu III A nebo III B, tj. kombinovaný povlak z žárové metalizace ponorem + nátěry. **Svrchní odstín nátěru určí budoucí správce v průběhu realizace.** Na částech svodidla, které se nenatírají (svodnice a distanční díl), se provede ochranný povlak typu III E, tj. žárové zinkování ponorem. U spojovacího materiálu se ochranný povlak provede dle požadavků v tab. 15 v TKP, kap. 19A. Kotevní šrouby včetně matic a podložek budou z nerezové oceli vhodné do prostředí s chloridy (A4, resp. A5).

Na svodidlech budou umístěny nástavce v barvě bílé/oranžové a mostní modré. Nástavce nesmí být nahrazeny odrazkami. Na mostech budou navíc na svodidla osazena evidenční čísla mostů.

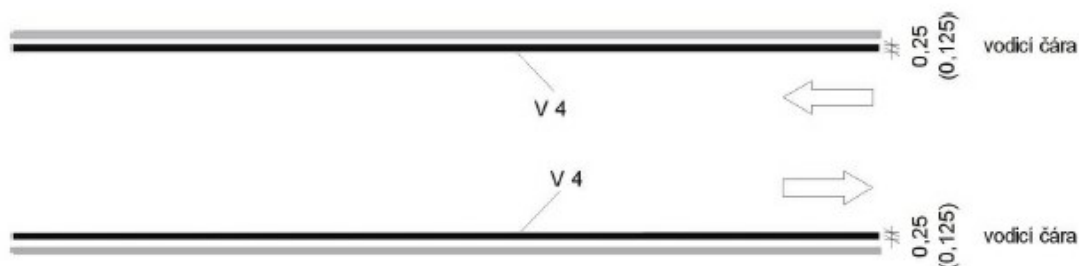
Materiál svodidel a technologie jejich montáže musí splňovat všechna ustanovení TKP „Kapitola 11. Svodidla a zábradlí“.

### 3.4. Dopravní značení

Vozovka bude opatřena vodorovnými vodícími proužky v souladu s TP 133. Kategorie silnice II/336 je navržena jako S6,5/60.

Na pozemní komunikaci s vozovkou o šířce menší než 6 m se vyznačuje pouze okraj vozovky podle obrázku níže. Dělicí čára oddělující jízdní pruhy se nevyznačuje.





V rámci mostního objektu budou na obou koncích mostu osazeny svislé dopravní značky s evidenčním číslem mostu.

Provedení a kvalita bude odpovídat TKP kap. 14 – “Dopravní značky a dopravní značení”.

## **4. Výstavba**

### **4.1. Postup a technologie výstavby mostů a jejich napojení**

#### **4.1.1. Postup výstavby:**

Níže je uvedený předpokládaný postup, který lze dle možností technologie zhotovitele upravit pro urychlení výstavby.

- příprava území – demolice stávajících mostů, separace, odvoz suti
- frézování vozovkových vrstev, zkouška na výluhy, recyklace / odvoz nebezpečného odpadu
- odkop humózních vrstev náspu
- vyhloubení výkopů pro založení mostu a pro dočasnou přeložku vodoteče
- přeložení potoka do dočasné polohy
- výkopové práce na založení – výměna podloží, úprava základových spár
- betonáž spodní desky,
- betonáž stěn nosné konstrukce, nátěr + geotextilie, zpětný zásyp se zhutněním,
- betonáž horní desky rámu
- provedení finálního koryta v prostoru mostu a před a za mostem v nutném rozsahu
- přeložení potoka do finálního koryta
- betonáž křídel
- zhotovení části přechodové oblasti do výšky drenáže, odvodnění rubu, provedení drenáže
- izolace, plošná drenáž, dosypání a zhutnění prostoru za rubem opěr
- betonáž přechodových desek
- provedení izolace nosné konstrukce a přechodových desek
- betonáž říms, osazení svodidel a zábradlí
- provedení vozovek, zálivka spár,
- provedení vodorovného značení,
- dokončovací práce, úprava terénu, ohumusování, osetí travním semenem atd.

## **4.2. Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby**

V rámci provádění je nezbytně nutné vypracovat RDS (realizační dokumentaci) se specifikací výrobků použitých při realizaci.

Pro výstavbu se nepředpokládá použití žádné zvláštní technologie. Z toho tedy neplynou žádné specifické požadavky ani na přístupy, ani na přívody elektrické energie a ani na skladovací, montážní a pomocné plochy a konstrukce.

Detailní postupy provádění jednotlivých činností (Technologické předpisy pro provádění) a jejich návaznost předloží zhotovitel stavby k odsouhlasení investorovi před zahájením stavebních prací. V rámci TePř se předpokládá, že veškeré pomocné podpůrné konstrukce a práce pro konkrétní činnosti vyspecifikovanými podrobnými prováděcími technologickými předpisy budou v rámci soupisu prací rozpuštěny v jednotkových cenách hlavních položek.

### **4.2.1. Zpevněné plochy, příjezd na staveniště**

Příjezd na staveniště je možný po stávající místní komunikaci II/336 od obce Čestín a od obce Starý Samechov.

### **4.2.2. Vytyčení**

Prostorové umístění objektu ve stupni PDPS se oproti předcházejícímu stupni DSP nemění.

Přesnost vytyčení bude v souladu s platnými ČSN a TKP a souvisejícími předpisy. Pro přesnost vytyčení platí příloha 9 kap. 1 TKP.

Pro vytyčení jsou stanoveny maximální vytyčovací odchylky takto:

- Pro hlavní body (HB) podle ČSN 73 0420-2, tab. 22
- Pro hlavní výškové body (HVB) podle ČSN 73 0420-2, tab. 22
- Pro podrobné body podle ČSN 73 0420-2, tab. 23 pro návrhovou rychlost 60 km/h

### **4.2.3. Přesnost provádění**

Vozovka bude provedena podle platných či doporučených norem ČSN, TKP a souvisejících předpisů. Pro hutněné asfaltové vrstvy krytu platí ČSN 73 6121 a kap. 7 TKP:

- 1. skupina Pozemní komunikace s návrhovou rychlostí 70 km/hod a větší – třída 9

## **4.3. Související objekty**

Níže jsou uvedeny stavební objekty mostů, ke kterým je objekt SO 101 přímo vázán.

Seznam souvisejících objektů:

201	Most 336-006 přes Čenovický potok
202	Most 336-007 přes Krasoňovický potok

## **4.4. Vztah k území**

V prostoru se nenacházejí žádné stávající podzemní inženýrské sítě, v prostoru mostu 336-007 se vyskytuje existující vzdušné vedení VN do 35 kV a stavba mostu zasahuje do jeho ochranného pásma.

Před zahájením stavebních prací je nutné aktualizovat informace o umístění inženýrských sítí a vytyčit všechny stávající inženýrské sítě v rozsahu celé stavby objektu a provést koordinaci ostatních objektů, komunikací a sítí.

Omezení provozu: během výstavby bude zcela vyloučen provoz na stávající silnici II/336. Organizace dopravy během výstavby viz samostatná příloha projektu „Dopravně inženýrská opatření“ v dokumentaci pro stavební povolení.

## **5. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci**

Při provádění prací na staveništích je třeba dodržovat právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ustanovení technických norem (ČSN), bezpečnostních a hygienických předpisů platných v době provádění stavby.

**Právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci** (vymezení pojmu je uvedeno v ustanovení § 349 odst. 1 zákona č. 262/2006 Sb. v platném znění, zákoníku práce) jsou předpisy na ochranu života a zdraví, předpisy hygienické a protiepidemické, technické předpisy, technické dokumenty a technické normy, stavební předpisy, dopravní předpisy, předpisy o požární ochraně a předpisy o zacházení s hořlavinami, výbušninami, zbraněmi, radioaktivními látkami, chemickými látkami a chemickými přípravky a jinými látkami škodlivými zdraví, pokud upravují otázky týkající se ochrany života a zdraví. Pokud při stavební činnosti dochází ke střetu se silniční, železniční, pěší nebo vodní dopravou, je nutné identifikovat tato rizika a přijmout potřebná opatření k zabránění ohrožení veřejnosti. Při stavebních a udržovacích pracích na dálnicích a silnicích za provozu je nutné přijmout potřebná preventivní opatření k zabránění ohrožení osob pohybujících se na staveništi (pracovišti) veřejnou dopravou.

### **Některé základní právní předpisy:**

**Zákon 262/2006 Sb.** v platném znění, zákoník práce

**Zákon č. 309/2006 Sb.** v platném znění, kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci)

**Nařízení vlády č. 591/2006Sb.** v platném znění, o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

**Nařízení vlády č. 592/2006 Sb.** v platném znění, o podmínkách akreditace a provádění zkoušek z odborné způsobilosti.

**Nařízení vlády č. 362/2005 Sb.** v platném znění, o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.

**Nařízení vlády č. 101/2005 Sb.** v platném znění, o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí.

**Nařízení vlády č. 11/2002 Sb.** v platném znění, kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a zavedení signálů.

**Zákon č. 251/2005 Sb.** v platném znění, o inspekci práce.

**Zákon č. 258/2000 Sb.** v platném znění, o ochraně veřejného zdraví.

**Některé vybrané vnitřní předpisy ŘSD ČR:**

**Metodika zpracování plánu BOZP** na staveništi při přípravě a realizaci stavby (leden 2011)

**Základní bezpečnostní standardy závazné na stavbách ŘSD ČR** (bezpečnostní standardy pro dopravní stavby, listopad 2009, 1. vydání)

Veškeré práce spojené se stavbou mostu budou prováděny ve smyslu a při splnění výše uvedených předpisů. Ve smyslu výše uvedené legislativy musí být bezpečnostní předpisy zapracovány v technologických postupech prací.

## **6. Závěr**

Předložená dokumentace slouží jako podklad pro ocenění stavby zhotovitelem a v žádném případě nenahrazuje realizační dokumentaci stavby. Projektant doporučuje, aby před zahájením stavby bylo svoláno jednání za účasti investora, vybraného zhotovitele stavby, následného správce a projektanta, na kterém by zhotovitel upřesnil požadavky na vypracování realizační dokumentace stavby mostu podle konkrétních výrobků a podzhotovitelů.

V Brně 24.01.2018

Ing. Pavel Sliwka  
Stráský, Hustý a partneři s.r.o.