

Souřadnicový systém: S-JTSK  
Výškový systém: Bpv

Středočeský kraj, Zborovská 11, 150 21 Praha 5, tel: 257 280 111, E-mail: podatelna@kr-s.cz

Investor:

**Středočeský kraj**

Krajský úřad Středočeského kraje

KSÚS Středočeského kraje, p.o, Zborovská 11, 150 21 Praha 5, E-mail: podatelna@ksus.cz

Správce mostu:



Krajská správa a údržba silnic  
Středočeského kraje, příspěvková organizace

Číslo zakázky:

17 050 02

HIP:

Schválil:

Ing. Václav HVÍZDAL

Zodp. projektant:

Ing. Martin HAVLÍK

Tech. kontrola:

Ing. Ondřej DĚDEK

Vypracoval:

Ing. Martin HAVLÍK

ode@pontex.cz

602619782, mha@pontex.cz



Praha 4, Bezová 1658, 147 14  
tel: +420 244062215 fax: +420 244461038  
e-mail: pontex@pontex.cz

Objednatel: KSÚS STŘEDOČESKÉHO KRAJE, p.o.

Obec:

BRANDÝSEK

Kraj:

STŘEDOČESKÝ

Akce:

III/00712 BRANDÝSEK, MOST EV.Č. 00712-4 PŘES D7

Část:

A – SOUHRNNÉ ŘEŠENÍ STAVBY  
PRŮVODNÍ A TECHNICKÁ ZPRÁVA  
POV, DIO, ODPADY

Příloha:

Datum

Stupeň

07/2018

PDSP

Souprava

Č. přílohy

A.1



## Obsah

<b>1. Všeobecné údaje .....</b>	<b>2</b>
1.1. Identifikační údaje stavby .....	2
1.2. Úvod, zdůvodnění stavby .....	2
1.3. Základní údaje .....	3
1.4. Základní údaje o mostu .....	3
1.5. Členění stavby .....	4
1.6. Přehled správců a uživatelů .....	4
<b>2. Geotechnické podmínky .....</b>	<b>4</b>
<b>3. Technické řešení .....</b>	<b>5</b>
3.1. Inženýrské sítě a cizí zařízení .....	5
3.2. Kácení stromů .....	5
3.3. Demolice stávajících konstrukcí (SO 001) .....	5
3.4. Technické řešení nových částí mostu (SO 201) .....	7
3.5. Materiál .....	11
3.6. Statický výpočet .....	14
<b>4. Staveniště a přístupy .....</b>	<b>14</b>
<b>5. Provádění stavby .....</b>	<b>14</b>
5.1. Postup výstavby .....	14
5.2. Bourací práce .....	15
5.3. Harmonogram výstavby .....	15
5.4. Výrobní tolerance .....	16
5.5. Související výstavba, sítě, cizí zařízení .....	16
5.6. Vztah k území .....	16
5.7. Zatěžovací zkouška .....	16
5.8. Opatření pro omezení vlivu hluku a prašnosti .....	16
<b>6. Dopravní opatření po dobu výstavby (SO 141) .....</b>	<b>17</b>
6.1. Objízdná trasa .....	17
<b>7. Odpady .....</b>	<b>17</b>
7.1. Skládky a vybouraný materiál .....	17
7.2. Nakládání s odpady .....	17
7.3. Evidence odpadů .....	18
<b>8. Ochrana zdraví a bezpečnost pracovníků při výstavbě (BOZP) .....</b>	<b>18</b>
<b>9. Plán kontrolních prohlídek stavby .....</b>	<b>19</b>
<b>10. Další stupně dokumentace .....</b>	<b>19</b>
<b>11. Doplnující informace .....</b>	<b>20</b>

# PRŮVODNÍ A TECHNICKÁ ZPRÁVA POV, DIO, ODPADY

## 1. Všeobecné údaje

### 1.1. Identifikační údaje stavby

Název stavby:	<b>III/00712 BRANDÝSEK, MOST EV.Č. 00712-4 PŘES D7</b>
Kraj:	Středočeský
Obec:	Brandýsek
Katastrální území:	k.ú. Brandýsek
Obec s rozšířenou působností:	Kladno
Druh stavby:	rekonstrukce
Stupeň PD:	<b>PDSP</b>
Investor:	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje p.o., Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5 – Smíchov
Objednatel PD:	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje p.o., Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5 – Smíchov
Správce mostu:	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje p.o., Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5 - Smíchov
Projektant	Pontex spol. s.r.o. Bezová 1658/1, 147 54 Praha 4 Zodpovědný projektant: Ing. Martin Havlík Tel.: 602 619 782, e-mail: <a href="mailto:havlik@pontex.cz">havlik@pontex.cz</a>

### 1.2. Úvod, zdůvodnění stavby

Ve stávajícím stavu se jedná o třípolový most přes D7 s rozpětím polí 14,05 + 29,075 + 14,05m. Nosnou konstrukci tvoří tři pole prefabrikovaných předpjatých betonových nosníků I73. Opěry jsou masivní betonové, pilíře členěné betonové prefabrikované. Křídla jsou rovnoběžná s komunikací.

Z dostupných údajů je stavební stav spodní stavby hodnocen stupněm IV – uspokojový (SS poškozena intenzivním zatékáním...), nosná konstrukce stupněm VI – velmi špatný (celoplošné stopy po intenzivním zatékání s narušením hlavního nosného systému...). Vzhledem k intenzivnímu zatékání do nosné konstrukce, které je příčinou rychlé zhoršující se progresu stavebního stavu, bylo rozhodnuto o návrhu nového mostu, a to s šířkovým uspořádáním odpovídajícím kategorii S 7,5 s pravostranným obslužným chodníkem.

Na mostě je osazeno ocelové svodidlo a zábradlí na pravé straně a zábradelní svodidlo na straně levé.

Stav mostu je naprosto nevyhovující, jeho oprava není technicky ani ekonomicky vhodná. Projekt předpokládá vybudování nového mostu s nosnou konstrukcí tvořenou spřaženou ocelobetonovou konstrukcí s tím, že bude využito základů stávajícího mostu.

Rekonstrukce bude prováděna za úplné uzavírky komunikace v předmětném úseku. Doprava bude vedena po objízdné trase. Způsob rekonstrukce je volen tak, aby se minimalizovala omezení provozu na podcházející komunikaci, předpokládá se provedení opěrací neslučitelných s provozem na D7 za úplné krátkodobé uzavírky v nočních hodinách o víkendu, ostatní práce se budou provádět za provozu s tím, že pod mostem bude umístěna ochranná konstrukce bránící pádu předmětů na dálnici.

### 1.3. Základní údaje

Most je situován v extravilánu.

Komunikace na mostě je v přímé. Příčný a podélný sklon je proměnný, ale podle dostupných podkladů byl původně střešovitý 2%.

#### 1.3.1. Převáděná komunikace

Silnice:	silnice III. třídy 00712 Brandýsek - Knovíz
Šířka silnice stávající:	šířka vozovky je cca 7,5m, volná šířka na mostě cca 7,90m
Kategorie silnice po rekonstrukci:	S 7,5
Staničení mostu:	km 5,435 (dle BMS)
Záchytné zařízení stávající:	zábradelní svodidlo, svodidlo, zábradlí
Záchytné zařízení po rekonstrukci:	zábradelní svodidlo, zábradlí, svodidlo

#### 1.3.2. Překážka

Přemostovaná překážka:	D7
Říční km:	nezjištěn
Úhel křížení:	cca 72,98 <sup>gr</sup>

### 1.4. Základní údaje o mostu

Délka přemostění:	stávající:	58.4 m
	po rekonstrukci:	58.2 m
Volná šířka mostu:	stávající:	7.90 m
	po rekonstrukci:	7,50 m
Šířka mezi zvýšenými obrubníky:	stávající:	7,90 m
	po rekonstrukci:	7,50 m
Šířka mostu:	stávající:	10,57 m
	po rekonstrukci	9,80 m

Plocha mostu (po rekonstrukci) <sup>1</sup> :	9,80 x 58,34 =	571,7 m <sup>2</sup>
Světlá výška n.k. nad kom.:	stávající:	5,50 m
	po rekonstrukci:	5,50 m
Délka nosné konstrukce:	stávající:	cca 60,30 m
	po rekonstrukci:	60,58 m
Šířka nosné konstrukce:	stávající:	10,12 m
	po rekonstrukci:	9,30 m
Šikmost:	72,98	gr
Plocha nosné konstrukce:	stávající:	10,12 x 60,3 = 610,24 m <sup>2</sup>
	po rekonstrukci	9,30 x 60,7 = 564,5 m <sup>2</sup>
Charakteristika mostu (po rekonstrukci):	trvalý silniční most o třech polích, spřažená ocelobetonová konstrukce s masivními opěrami a členěnými pilíři	
Zatížitelnost mostu (podle BMS):	stávající:	Vn = 12 t, Vr = 32 t, Ve = 78 t
	Po rekonstrukci:	navržen na zatížení dle ČSN EN 1990 a 1991-2 pro skupinu 1 pozemních komunikací se zatížením zvláštními vozidly pro komunikace III. třídy

<sup>1</sup> volná šířka x délka přemostění

## 1.5. Členění stavby

Stavba je členěna na následující stavební objekty:

- SO 001 Demolice
- SO 140 Dopravně inženýrská opatření
- SO 201 Most

## 1.6. Přehled správců a uživatelů

Silnice III/00712: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje  
p.o.Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5 – Smíchov

Správce D7: ŘSD Praha, Na Pankráci 546/56, 14000 Praha

Správce - kabel 380V OÚ Knovíz (poloha neznámá)

V širším okolí ještě prochází vedení GasNet, ale to nebude stavbou nikterak dotčeno.

## 2. Geotechnické podmínky

V rámci projektu DÚR byl proveden inženýrsko-geologický průzkum. Výsledky jsou uvedeny v samostatné příloze.

### **3. Technické řešení**

#### **3.1. Inženýrské sítě a cizí zařízení**

Zhotovitel je povinen se seznámit se všemi vyjádřeními správců IS, která jsou nedílnou součástí projektu a tato respektovat.

Kabel neznámé polohy bude dle možností před stavbou vytyčen a během stavby ochráněn. Je potřeba se seznámit s vyjádřením obce.

Na mostě jsou umístěny reklamní tabule, ty je potřeba pře zahájením prací vymístit (zajistí správce mostu).

#### **3.2. Kácení stromů**

V rámci stavby se počítá jen s odstraněním náletové zeleně v podobě keřů apod. Stromy se v lokalitě mostu nenachází.

#### **3.3. Demolice stávajících konstrukcí (SO 001)**

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

Stávající most bude kompletně odstraněn, a to kromě základů, které budou využity pro nový most.

Nejprve budou odfrézovány vozovkové vrstvy v předepsaném rozsahu a po zjištění stavu konstrukce navrhne zhotovitel postup demolice.

Předpokládá se, že demolice bude provedena v jedné noční výluce trvající 12 hodin pomocí těžké bourací techniky.

**Při nevhodném postupu bourání mostu je konstrukce nestabilní a může dojít k jejímu neřízenému zřícení.** Dle zvolené technologie může být zhotovitelem navrženo její podepření. Při provádění demolice je třeba postupovat tak, aby byla zajištěna stabilita jednotlivých částí při odstraňování konstrukce.

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

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

##### **3.3.1. Preambule**

V projektu bylo možno vycházet pouze ze zaměření a oměření přístupných částí stávajícího mostu a kusých dalších podkladů.

Všechny kubatury u položek souvisejících s tvarem stávajících konstrukcí jsou v soupisu prací označeny jako odhady, jejich čerpání je možné jen dle skutečnosti zastižené na stavbě a v rozsahu odsouhlaseném TDI.

V rámci demolice nesmí dojít k nadměrnému poškození okolních konstrukcí zejména komunikace pod mostem.

Technologie demolice je plně věcí zhotovitele, vzhledem k předpokladům na minimalizaci zásahů do provozu na D7 se předpokládá, že kompletní demolice části mostu nad touto komunikací a všech částí, pro něž by byla nutná omezení dopravy proběhne v rámci jedné noční výluky.

*Popis stávající konstrukce:*

### **3.3.2. Založení**

Založení je pravděpodobně plošné, přesně jej nebylo možno ověřit. Předpokládá se, že most je založen plošně. Základy původního mostu se nebudou odstraňovat a budou částečně využity pro založení mostu nového.

### **3.3.3. Spodní stavba**

*Opěry a křídla*

Opěry a křídla jsou železobetonová masivní.

*Pilíře*

Jsou členěné železobetonové, každý je tvořen trojicí obdélníkových sloupů a stativem.

*Přechodová oblast*

Provedení nebylo možno ověřit, pravděpodobně vyplněna zeminou, je provedena železobetonová přechodová deska.

### **3.3.4. Nosná konstrukce**

Nosná konstrukce je tvořena třemi poli po 7ks předpjatých PREFA nosníků I-73, dl. 15m, 30m, 15m, spáry jsou monolitické z B330.

Uložení na ocelolitinových ložiskách 42ks, 21ks pohyblivých, 21ks pevných.

### **3.3.5. Příslušenství**

*Izolace*

Neznáme složení, pravděpodobně násobně lepenka IPA.



### *Římsy*

Levá římsa š. 0.80m je monol na š. 0.68m, zbytek tvoří atypický prefabrikát N, skladebná dl. 2.0m, v.0.5m ze ŽB B400. Pravá římsa š. 1.875m PREFAB RSB typ A, zbytek dobetonován-ŽB B400.

### *Odvodnění*

Na mostě jsou odvodňovače s volným vyústěním pod most.

### *Skladba vozovky*

Vozovka s živičným povrchem, skladba nezjištěna. Vozovka je pravděpodobně přebalená. ředpládá se AB 100mm, LA 30mm, izolace, vyrovnávací vrstva AB 60 – 140mm

### *Mostní závěry*

3x dilatační závěr GHH A30 (nad P2, P3, OP4)..

### *Svodidla, zábradlí*

Vpravo svodidlo a mostní zábradlí se svislou výplní, vlevo zábradelní svodidlo

## **3.3.6. Odstranění mostu**

Předpokládá se, že most bude odstraněn klasickými metodami. Během prací bude bráněno poškození podcházející komunikace např. provedením ochranného zásypu. Konstrukce podpěr bude odstraněna kromě základů tak, aby základy bylo možno použít pro založení nového mostu u opěr bude ponechána i část dříku, který bude následně opatřen obetonávkou.

## **3.3.7. Odstranění vozovky**

V rozsahu nutném pro provedení rekonstrukce mostu budou odfrézovány živičné vrstvy vozovky v celé délce úpravy. V místech navázání se provede pouze odfrézování jedné, resp. dvou vrstev živičného krytu. Podkladní vrstvy vozovky budou odstraněny následně v návaznosti na odstranění mostu.

Celková délka úpravy včetně navázání na stávající vozovku je 82,5 m.

## **3.4. Technické řešení nových částí mostu (SO 201)**

V rámci rekonstrukce bude vybudována zcela nová mostní konstrukce. Stávající most bude nahrazen novou konstrukcí tvořenou spřaženou třípolovou konstrukcí.

### **3.4.1. Založení:**

Pro založení mostu se využijí základy stávajícího mostu. Předpokládá se, že bude očištěn horní povrch základů pilířů, do něj bude vlepena výztuž a provedena nadbetonávka základů z níž pak budou vycházet dříky nových pilířů. V maximální míře se pro kotvení nových dříků pilířů využije i výztuž vyčnívající ze základů do stávajících pilířů, ta bude při demolicí co nejvíce ponechána. Tvar nadbetonávky se případně upřesní po odkrytí základů.

Pro minimalizaci zásahu do profilu dálnice bude směrem k dálnici provedeno záporové pažení pro zajištění stavební jámy.

U opěr bude ponechána spodní část vč. základu a na ni bude přikotven nový úložný práh. Bude využit základ původní opěry.

### **3.4.2. Spodní stavba:**

Bude tvořena dvěma opěrami a dvěma pilíři.

Konstrukce spodní stavby bude železobetonová. Pilíře jsou navrženy jako členěné, tvoří je dvě stěny, které jsou v horní části opatřeny bločky pro uložení nosné konstrukce.

Novou část opěr tvoří železobetonové úložné prahy s rovnoběžnými křídly a závěrnými zdmi, pro uložení NK budou opěry opatřeny úložnými bločky pod ložisky.

Původní část opěr bude očištěna a opatřena na líci kotvenou přibetonávkou tl.cca 150mm, která bude vyztužena sítí KARI. Tato může být provedena buď do bednění nebo technologií stříkaného betonu s uhlazením povrchu.

### **3.4.3. Nosná konstrukce:**

Nosnou konstrukci tvoří čtyři ocelové spojitě nosníky o třech polích spřažené se železobetonovou deskou mostovky. Konstrukce bude uložena na spodní stavbu pomocí ložisek.

Konstrukce bude opatřena podporovými i mezilehlými příčnicími resp. ztužidly. Ty jsou k hlavním nosníkům kotvena šroubovými styky. Pro zajištění stability NK při betonáži desky budou v rovině desky mostovky osazeny prvky ztužení proti vybočení horního pasu. V rovině spodní pásnice pak bude dočasné zajištění stability zejména od zatížení vykonzolováním bednění vnější části desky řešeno rozepřením např. jako součást bednění desky mostovky.

Předpokládá se, že střední část NK (střední pole) bude namontována po dvojicích nosníků vč. bednění a to v jedné až dvou nočních výlukách (12 hod. jako pro demolici stávajícího mostu). Následně se demontují a k OK přivaří krajní pole. Proveďte se betonáž desky mostovky a opět v noční výluce D7 se provede demontáž bednění. Pro zajištění bezpečnosti provozu pod mostem se předpokládá provedení ochranné konstrukce, která se bude montovat společně s OK mostu a demontovat společně s bedněním.

Zhotovitel je povinen seznámit se s rozsahem prací a svými technologickými možnostmi a do nabídky zahrnout takový rozsah vyloučení provozu na dálnici, který je nutný pro provedení prací jím zvolenými technologiemi. Proto jsou DIO na dálnici v soupisu prací uváděna kumulovanými položkami.

OK bude opatřena PKO – viz samostatná kapitola, požadavky na materiál – viz samostatná příloha projektu.

### **3.4.4. Přechodová oblast:**

Uspořádání přechodové oblasti za opěrami se řídí ustanoveními ČSN 73 6244.

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

Spodní část přechodové oblasti bude vyplněna hutněným zásypem z vhodné zeminy. Nad touto částí bude položena těsnicí izolační geomembrána ve sklonu min. 3% k rubu opěry. Geomembrána musí být zatažena pod drenážní trubku. Na geomembráně bude uložena ochranná netkaná geotextilie.

Drenážní trubka na rubu opěry bude jednostranně vypádována ve sklonu min. 5 % směrem do středu mostu, kde projde opěru a bude vyústěna plnou troubou na zpevnění před opěrou.

Zbývající část přechodové oblasti bude vyplněna mezerovitým betonem.

### 3.4.5. Příslušenství

#### *Izolace*

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

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

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

#### *Římsy*

Na mostě jsou navrženy železobetonové monolitické římsy. Na levé straně je na vržena římsa šířky 0,80 m s příčným sklonem 4 %, na pravé straně chodníková římsa šířky 1,5m s příčným sklonem 2%, výška nášlapu bude 0,15 m. Vnější plocha římsy bude tvořena lícním prefabrikátem.

Kotvení k nosné konstrukci bude provedeno pomocí ocelových kotev říms do vývrtu v nosné konstrukci. Na křídlech bude kotvící výztuž vytažena z horní plochy křidel. V římsě budou provedeny smršťovací spáry uprostřed rozpětí mostu.

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

Osazení chrániček do říms není požadováno.

#### *Vozovka*

Vozovka v místě mostu bude mít příčný sklon střežovitý 2,5%, podélný sklon cca 0,65%. V místech přechodu na stávající stav na koncích úpravy bude příčný i podélný sklon proměnný.

Skladba vozovky na mostě je následující:

- asfaltový beton střednězrnný (ABS I)ACO 11 + modif. 40 mm

▪ postřik spojovací emulzíPSE modif.	0,30 kg/m <sup>2</sup>
▪ litý asfalt střednězrný MA 11 IV	40 mm
▪ <u>izolační pásy AIP</u>	<u>5 mm</u>
▪ <b>celkem</b>	<b>85 mm</b>

Skladba vozovky na předmostích:

Asfaltový koberec střednězrnýACO 11+ 50/70 modif. ČSN EN 13108-1	40 mm
▪ Postřik spojovací emulzíPS-E 0,3 kg/m <sup>2</sup> (C 60 BP 5) modif. ČSN EN 13808	0,3 kg/m <sup>2</sup>
▪ Asfaltový beton hrubozrnýACL 16+ 50/70 modif. ČSN EN 13108-1	60 mm
▪ Postřik spojovací emulzíPS-E 0,3 kg/m <sup>2</sup> (C 60 BP 5) ČSN EN 13808	0,3 kg/m <sup>2</sup>
▪ Obalované kamenivo hrubozrné ACP 22+ 50/70 ČSN EN 13108-1	80 mm
▪ Postřik infiltračníPI 1,1kg/m <sup>2</sup> (C 60 BP 5)1,1 kg/m <sup>2</sup> ČSN EN 13808	
▪ Původní vozovkové vrstvy	
<hr/>	
▪ Celkem	min. 550 mm

### Odvodnění

Odvodnění je zajištěno příčným a podélným sklonem vozovky. Vzhledem k velmi malým spádům budou na mostě osazeny mostní odvodňovače, které odvedou vodu z vozovky k opěrám, kde bude voda svedena do žlabů a do silničních příkopů. Jinak bude zachováno stávající odvodnění komunikace na předmostích

Odvodnění povrchu izolace bude zajištěno trubičkami a proužkem z drenážního plastbetonu šířky 150mm v obou úžlabích, trubičky se rovněž zaústí do systému odvodnění.

Na mostě budou osazeny odvodňovače v počtu 4ks na každé straně mostu. Voda z odvodňovačů a trubiček odvodnění izolace bude svedena podélným svodem k opěře a odtud do žlábků ve zpevnění opěry a do dálničního příkopu..

### Mostní závěry

Na mostě jsou navrženy lamelové mostní závěry na obou opěrách a to pro celkový pohyb 60mm.

### Záchytné zařízení

Na pravé straně bude osazeno svodidlo se stupněm zadržení H2 a zábradlí se svislou výplní na levé straně bude osazeno zábradelní svodidlo se svislou výplní a stupněm zadržení H2.

Sloupky zábradlí budou kotveny do říms do dodatečně vrtaných otvorů, šrouby budou opatřeny krytkou vyplněnou silikonovým mazivem.

### *Evidenční značky, letopočet výstavby*

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

### *Úpravy pod mostem*

Bude obnoveno zpevnění svahů pod mostem, plochy svahů pod mostem budou nově vydlážděny i se silniční příkopy, dlažba se provede z kamene do betonového lože. Obnoven bude i systém odvodňovacích žlabů v oblasti opěr včetně jejich zaústění do silničních příkopů.

### *Terénní úpravy*

Za římsou směrem na prahu bude proveden přechod do běžné krajnice z kamenné dlažby do betonového lože.

Dlažby z lomového kamene budou mít tl. min. 200 mm a budou kladené do zavlhělého betonu C 16/20n XF1 tl. 150 mm. Spáry budou vyplněny spárovací maltou odpovídající MC25 XF4 maximálně do výše 35 mm pod horní líc kamene. Veškeré dlažby budou olemovány betonovým obrubníkem.

Terén mimo most, který nebude zpevněn, bude ohumusován v tl. 0,15m a oset travou.

Odvodnění rubu opěry drenážní trubkou DN150 (viz přechodová oblast) bude vyvedeno ve středu opěry plnou kameninovou trubkou DN180, je možno provést i vyvedení do skluzů okolo křídel a to dle zastiženého tvaru původní opěry.

## **3.4.6. Dopravní značení**

### *Vodorovné dopravní značení*

V prostoru mostu bude provedeno nové vodorovné značení, vodící proužky šířky 0,25m a střední dělicí čára plná šířky 0,125m.

### *Svislé dopravní značení*

Kromě značek omezujících tonáž vozidel na mostě se v místě stavby SDZ nenachází. Tyto značky budou bez náhrady odstraněny.

Most bude opatřen novými tabulkami s ev.č. mostu.

## **3.5. Materiál**

### **3.5.1. Beton**

Pro výstavbu bude použito betonu kvality podle následující tabulky:

<i>Konstrukční část</i>	<i>Třída betonu</i>	<i>Svp</i>
Podkladní beton	C 12/15	X0
Spodní stavba	C 30/37	XF4

<i>Konstrukční část</i>	<i>Třída betonu</i>	<i>Svp</i>
Deska mostoky	C 30/37	XF2
Římsy	C 30/37	XF4
Betonové prahy	C 25/30	XF1
Betonové lože pro dlažbu	C 16/20n	XF1
Spárovací malta dlažby	MC 25	XF4

### *Úprava povrchů betonových konstrukcí*

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

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

### *Ochranné nátěry*

Plochy spodní stavby, které budou ve styku se zeminou, budou opatřeny nátěrem proti zemní vlhkosti ve složení ALP (300g/m<sup>2</sup>) + 2 x ALN (tl. dle vybraného schváleného systému). Tento nátěr bude chráněn ochrannou geotextilií dle 3.5.4.

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

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

### **3.5.2. Ocelové konstrukce**

Ocelová konstrukce bud provedena z oceli S355 J2+N.

Ocelové prvky kotvení římsy budou z oceli S355 J2+N.

Ocelové konstrukce musí splňovat požadavky TKP 19/2008 s Dodatkem 1/2011.

Požadavky na materiál – viz samostatná příloha dokumentace

### *Protikorozní ochrana ocelových konstrukcí*

PKO OK bude provedena v souladu s TKP, kapitola 19, část B.

PKO svodidel – odstranitelná: řádek 11 tabulky I, životnost ochranného systému je 15 let, stupeň korozní agresivity podle ČSN EN 12944-2: C4 + K8 (speciální), ochranný povlak typu IIIA, IIIB, svodnice a distanční díl IIIE.

Odstín vrchního nátěru bude definitivně určen v RDS investorem.

Použité nátěrové hmoty musí mít následující vlastnosti:

- odolnost vůči mechanickému poškození
- odolnost ve styku s chemikáliemi
- odolnost vůči UV záření
- musí být k dispozici certifikát české státní zkušebny na jednotlivé materiály
- doklad o zdravotní nezávadnosti.
- Způsob přepravy konstrukcí musí zaručovat, že nedojde k poškození PKO.

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

Ocelové konstrukce budou namontovány s povrchovou úpravou, poškozená místa (při dopravě a montáži) budou po dokončení stavebních prací opravena. Každá vrstva PKO bude provedena v jiném barevném odstínu, tak aby byla možná jejich kontrola. Odstín vrchního nátěru – májová zeleň, RAL 6017.

### 3.5.3. Přechodová oblast a zásypy

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

Oblast	Hrubozrnné zeminy	I <sub>D</sub>	Směsné hrubozrnné a jemnozrnné zeminy	D%
zásyp základu	GW, GP, G-F SW, SP, S-F	0,75 0,80	G-F, S-F, GM, GCMG, MS, CG, CS, SM, SC, MLMI, CL, CI	95
ochranný zásyp	ŠD 0-32, ŠP, GW, GP, SW, SP	0,85	-	-
zásyp za opěrou	GW, GP, G-F SW, SP, S-F	0,85 0,90	GW, GP, SW, SP jemnozrnná vhodná a podmínečně vhodná zemina dle ČSN 73 6133: MG, MS, CG, CS, G-F, GM, GC, S-F, SM, SC	100
samostatný přechodový klín			mezerovitý beton MCB	98

### 3.5.4. Ostatní

- Ochranná geotextilie: netkaná, odolnost proti proražení dle ČSN EN ISO 12236 (CBR) min. 3 kN, tloušťka po stlačení (2 kPa) dle ČSN EN ISO 9863-1 min. 3 mm.

- Separační geotextilie: odolnost proti proražení dle ČSN EN ISO 12236 (CBR) min. 2 kN a propustnost kolmo k rovině textilie dle ČSN EN ISO 11058 min. 10 l/m<sup>2</sup>.s.
- Izolační vrstva z geomembrány: pevnost v tahu min. 20 kN/m a protažení min. 20 % v obou směrech.
- Drenážní trubka min. kruhové tuhosti SN 8 kN/m<sup>2</sup>.
- Těsnící trvale pružný silikonový tmel dle ČSN EN ISO 11600 specifikace F-25-HM-M1p v barvě šedé.

### 3.6. Statický výpočet

Statický výpočet prokázal reálnost a proveditelnost navržené konstrukce.

## 4. Staveniště a přístupy

Zařízení staveniště bude zřízeno v uzavřeném prostoru stávající vozovky. Přesná poloha zařízení staveniště je věcí zhotovitele, pokud se tento rozhodne použít pro zařízení staveniště cizí pozemky, je povinen si jejich využití projednat a do ceny za zařízení staveniště zahrnout i náklady na jejich pronájem.

Příjezd na staveniště bude možný po stávající komunikaci III/00712 z obou stran.

Stavba bude provedena v úplné uzavírcce sil. III/00712. Objízdná trasa bude vedena po trase přes Třebušice a Železnice.

V rámci stavby se předpokládá, že pro práce neslučitelné s provozem na D7 bude zavedena cca 4x noční dvanáctihodinová výluka o víkendu, během ní bude doprava vedena po sil. I/61 a II/118. Po dobu stavby bude na D7 omezen provoz tak, že bude uzavřen odstavný pruh a doprava bude vedena v obou směrech podle schématu D/2 dle TP 66.

Zhotovitel je povinen již v rámci zpracování nabídky se seznámit s místními podmínkami a veškeré náklady plynoucí z místních podmínek zahrnout do cen položkových prací.

Během provádění prací je potřeba zajistit zabezpečení staveniště, zábrany proti pádu osob apod. Zhotovitel je povinen zahrnout do ostatních nákladů stavby i náklady na zajištění čistoty a pořádku v prostoru stavby.

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

Náklady na pomocné konstrukce a zpřístupnění konstrukcí zahrne zhotovitel do položek ostatních prací – není to samostatná položka soupisu prací.

## 5. Provádění stavby

### 5.1. Postup výstavby

Nejprve bude provedena demolice stávajícího mostu. Předpokládá se v noční úplné uzavírcce.

Následně bude postupně vybudována standardním způsobem vlastní spodní stavba nosná konstrukce, mostní svršek. Pro provedení NK se předpokládá, že bude OK namontována již s bedněním pro desku mostovky a ochranou konstrukcí pro provádění prací. Montáž OK se



předpokládá v noční úplné uzavírce na D7. Ochranná konstrukce musí umožnit provoz pod mostem bet omezení. Následně bude ochranná konstrukce demontována za úplné noční uzavírky společně s bedněním desky mostovky.

Při budování spodní stavby bude částečně omezen provoz v krajních odstavných pruzích počítá se s uzavírkou odstavného pruhu a případným zúžením jízdních pruhů dle schématu D/2 dle TP 66.

Po celou dobu stavby je naprosto nezbytné zajistit ochranu vedení v silnici pod mostem.

## 5.2. Bourací práce

Nejprve bude zahájena demolice stávajícího mostu. Stávající konstrukce bude odstraňována postupně.

Nejprve bude odstraněn mostní svršek (svodidla, zábradlí, římsy, vozovka). Poté bude demolována nosná konstrukce.

Pro demolici vlastní nosné konstrukce se předpokládá bourání pomocí těžké techniky. Během prací bude ochráněna podcházející komunikace před poškozením vrstvou navezené zeminy. Při provádění demolice je třeba postupovat tak, aby byla zajištěna stabilita jednotlivých částí při odstraňování konstrukce.

Zahájení demoličních prací se musí uskutečnit jen na základě písemného příkazu odpovědného pracovníka dodavatele stavebních prací a po vybavení pracoviště pomocnými konstrukcemi, materiálem a pomůckami určenými v technologickém postupu prací. Demoliční práce mohou provádět pouze kvalifikovaní pracovníci pod stálým dozorem odpovědného pracovníka. Veškeré práce na demolici mostu musí probíhat tak, aby za žádných okolností nemohlo dojít k ohrožení zdraví pracovníků. Materiál z demolovaného objektu se musí odstraňovat tak, aby nedošlo k přetížení pomocných konstrukcí a skladovat tak, aby neomezoval průběh demolice. Bourání nesmí být zahájeno, popř. přerušeno, pokud není zajištěna stabilita bourané konstrukce. Tento požadavek platí i v případě nutného přerušování prací z důvodu náhlého zhoršení povětrnostních podmínek.

Nezbytný podkladem pro provedení demoličních prací je technologický postup bourání, který v sobě zahrne všechny technologické postupy podle možností zhotovitele. Během demoličních prací je potřeba v návaznosti na zvolenou technologii osadit pomocné konstrukce pro zajištění stability mostní konstrukce. Není přípustný pohyb pracovníků pod konstrukcí během demolice.

Během demolice nesmí dojít ke zbytečnému poškození součástí dálnice pod mostem, proto se doporučuje její ochrana zásypem zeminou. Tuto ochranu navrhne zhotovitel dle svých technologických možností a její cenu zahrne do ceny bouracích prací. Je potřeba počítat s tím, že tyto zdi jsou zchátralé a při odbourávání křídel může docházet k jejich rozpadu.

## 5.3. Harmonogram výstavby

Předpokládá se následující postup výstavby:

- |  |       |
|--|-------|
| ▪ vyznačení objízdne trasy, uzavírka v místě mostu | 2 dny |
| ▪ příprava staveniště                              | 2 dny |
| ▪ demolice stávajícího mostu                       | 7 dní |

▪ výstavba spodní stavby	35 dní
▪ nosná konstrukce montáž a betonáž	30 dní
▪ příslušenství	30 dní
▪ dokončení mostu	20 dní
▪ terénní úpravy a dokončovací práce	7 dní

Některé práce mohou probíhat současně, předpokládaná doba výstavby je cca 5 měsíců.

Výše uvedené činnosti jsou pouze rámcovým přehledem. Přesný postup výstavby závisí na možnostech a zkušenostech zhotovitele. Zhotovitel na začátku stavby vypracuje podrobný harmonogram výstavby a ten předloží objednateli ke schválení. Je potřeba počítat i s dobou na výrobu Ok a objednání materiálu, zpracování VTD OK atd. Na tyto činnosti je potřeba počítat s časem min. 1 měsíc nad rámec prací na stavbě

#### **5.4. Výrobní tolerance**

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

#### **5.5. Související výstavba, sítě, cizí zařízení**

Nedílnou součástí PD jsou vyjádření správců sítí a jejich podmínky, které je zhotovitel povinen dodržovat..

#### **5.6. Vztah k území**

Na území stavby se nenachází žádná kulturní památka. Stavba nezasahuje do žádné CHKO.

#### **5.7. Zatěžovací zkouška**

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

#### **5.8. Opatření pro omezení vlivu hluku a prašnosti**

Při stavební činnosti je potřeba přijmout účinná opatření pro omezení hlučnosti a prašnosti při provádění. Bude se jednat zejména o následující opatření:

- Používané stroje a mechanismy musí splňovat hlukové a emisní limity.
- U všech strojů musí být během prací důsledně používáno zakrytování, pokud je jejich součástí.
- Při pracích, kde vzniká větší množství prachu (bourací práce, broušení apod.) bude prováděno důsledně kropení, aby nedocházelo k volnému šíření prachových částic.
- Stavební činnost bude lokalizována do prostoru staveniště.

- Práce působící hluk a prašnost budou minimalizována na nezbytné minimum pro provedení stavebního díla.
- Stroje budou ihned po použití vypínány, aby zbytečně nezatěžovaly okolí hlukem a emisemi.

## **6. Dopravní opatření po dobu výstavby (SO 141)**

Rekonstrukce bude prováděna za úplné uzavírky komunikace v předmětném úseku. Doprava bude vedena po objízdných trasách.

### **6.1. Objízdna trasa**

Objízdna trasa bude vyznačena po silnicích č. III/10142 a 10144 přes obce Třebusice a Želenice.

## **7. Odpady**

### **7.1. Skládky a vybouraný materiál**

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

Veškerý vybouraný materiál je zhotovitel povinen třídit dle nebezpečnosti a zacházet s ním dle platných právních předpisů. Pokud nebude materiál použit zpět na stavbu, bude převezen na skládku dle svého charakteru. U dále využitelného materiálu (prvky zábradlí a svodidel, frézovaná živice apod.) učiní zhotovitel dohodu s investorem o jejich dalším využití – materiál je ve vlastnictví investora.

### **7.2. Nakládání s odpady**

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

- zákon č. 185/2001 Sb., Zákon o odpadech, RESP. JEHO NOVELU č. 169/2013 s platností od 1. 10. 2013
- vyhlášku MŽP č. 93/2016 Sb., Vyhláška o katalogu odpadů

Pro skladování veškerých druhů nebezpečných odpadů, jejichž vznik se předpokládá na místě stavby, bude v rámci prostoru zařízení staveniště zřízen zastřešený prostor, ve kterém budou umístěny shromažďovací prostředky pro ukládání jednotlivých druhů nebezpečných odpadů. Shromažďovací prostředky budou označeny identifikačním listem nebezpečného odpadu, symbolem nebezpečné vlastnosti odpadu a budou svým provedením odpovídat technickým požadavkům uvedeným ve vyhlášce č. 93/2016 Sb, resp. 374/2008. o podrobnostech nakládání s odpady a budou zabezpečeny proti zcizení odpadu a neoprávněné manipulace s ním.

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

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

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

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

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

### **7.3. Evidence odpadů**

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

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

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

## **8. Ochrana zdraví a bezpečnost pracovníků při výstavbě (BOZP)**

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

Podrobněji je problematika BOZP popsána v samostatné příloze PD.

## **9. Plán kontrolních prohlídek stavby**

Pro zajištění kvality díla je třeba dodržet všechna platná ustanovení technických norem a předpisů pro stavby pozemních komunikací, tedy zejména ustanovení ČSN, TKP a ZTKP (pokud jsou pro stavbu zpracovány). Dohled nad dodržováním těchto předpisů a potřebné úkony s tím spojené zajišťuje osoba určená investorem pro technický dozor stavby (TDI).

Základním jednáním je předání staveniště, kdy se upřesní podmínky provádění stavby, termíny apod.

Pro sledování a kontrolu prováděných prací budou průběžně svolávány investorem kontrolní dny v rozhodujících fázích stavby, při kterých budou provedeny kontrolní prohlídky rozhodujících činností. Pro danou stavbu lze za rozhodující fáze pro kontrolní prohlídky stavby považovat:

- po provedení spodní stavby
- po dokončení nosné konstrukce
- po dokončení rekonstrukce celého mostu

Při kontrolních prohlídkách budou kontrolovány i další činnosti zde výslovně nezmíněné.

Před definitivním zprovozněním opraveného mostu musí být provedena 1.mostní hlavní prohlídka.

## **10.Další stupně dokumentace**

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

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

Nedílnou součástí dokumentace jsou i stavební povolení.

Dokumentace a zejména soupis prací jsou zpracovány za předpokladu, že práce budou zahájeny na začátku stavební sezóny a budou probíhat v jedné stavební sezóně.

Pro veškeré technologické operace musí být zhotovitelem zajišťovány technologické postupy, které musí být předány investorovi ke schválení (betonáže, pokládky izolací...). U konstrukcí, kde je to nutné nebo běžné je nutno zajišťovat výrobní výkresy (VTD OK, zábradlí, mostních závěrů...) a přejímky ve výrobě (OK, závěry a apod.). Náklady na VTD a přejímky je zhotovitel povinen zahrnout do ceny položek uvedených konstrukcí.

V dokumentaci nejsou specifikovány dočasné a pomocné konstrukce, jejich provedení je plně věcí zhotovitele a jeho technologických možností. Zhotovitel je povinen do nabídky zahrnout

veškeré náklady na provedení těchto provizorních a dočasných konstrukcí a to včetně nákladů na zpracování jejich dokumentace, dodání, pronájem, demontáž a odvoz, případnou údržbu a servis. Cena bude zahrnuta do položek, jichž se tyto konstrukce týkají.

V soupisu prací se vyskytují položky, jejichž realizace není jistá, vychází z předpokládaného řešení navazujícího na uvažovaný stav stávajících konstrukcí. Nelze vyloučit, že skutečný stav bude s ohledem na určitý nedostatek podkladů o stávajících konstrukcích odlišný a postup prací bude nutno pozměnit. V položkách, kde to lze předpokládat je zavedena rezerva nebo je objem odhadnut s určitou bezpečností a čerpání těchto položek je možné jen v rozsahu dle skutečnosti a objemech odsouhlasených TDI

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

Součástí dodávky stavebních prací je provedení pasportizace stavu částí dálnice pod mostem.

## **11.Doplňující informace**

Jedná se o stavbu, která bude probíhat ve velmi komplikovaných podmínkách dálnice D7 a za zachování provozu na ní. Z toho plyne řada provizorních opatření, která jsou řešena částečně v jednotlivých stavebních objektech. Pokud se rozhodne zhotovitel jakkoli modifikovat postup výstavby nebo provedení jakýchkoli dočasných konstrukcí, je povinen do cenové nabídky zahrnout veškeré práce a náklady s jeho úpravou spojené (to se týká například typů pažení, jejich kotvení apod.)

Dále je zhotovitel povinen již v rámci nabídky se seznámit s místními podmínkami a do cen všech položkových prací zahrnout i ztížené podmínky plynoucí z polohy mostu, provozu na mostě v době výstavby a dalších vlivů.

V položkách DIO jsou řešeny stavy během výstavby v základních etapách, pokud bude potřebovat zhotovitel pro jím zvolenou technologii provádění prací další dočasná dopravní opatření, pak je plně na něm jejich projednání a náklady na tato opatření je povinen zahrnout do cen položkových prací, s nimiž taková opatření souvisí.

Součástí nákladů, které zahrne zhotovitel do položek prací podle soupisu prací je i zajištění bezpečnosti všech pracovišť při souběhu provozu, a to jak z hlediska jeho pracovníků, tak zajištění pracovišť proti vstupu neoprávněných osob. Vzhledem k poloze je potřeba počítat s trvalou ostrahou staveniště.

**Vzhledem k tomu, že se jedná o velmi exponovaný most a některé práce je nutno provádět v časech dopravních sedel apod., je zhotovitel povinen počítat s prováděním stavebních prací i v noci a o sobotách, nedělích a státem uznaných svátcích. Zhotovitel je povinen do cen všech položkových prací zahrnout i zvýšené náklady na provedení prací v uvedeném režimu.**

Ing. Martin Havlík  
Červenec 2018

