

# PDPS SO 201

Souřadný systém JTSK; výškový systém Bpv

Přehled revizí přílohy

01	11/2019	VHa	Čistopis PDPS	MDr	JLo
Rev.	Datum	Vypr.	Popis obsahu revize	Kontr.	Schv.

Objednatel



Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěv. org.  
Zborovská 11  
150 21 Praha 5  
Česká republika

Projektant



Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.  
Národní 984/15  
110 00 Praha 1  
Česká republika  
T +420 221 412 800  
F +420 221 412 810  
W <http://www.mottmac.com/czech-republic>

Kraj: Středočeský  
Obec: Dobříš  
Katastrální území: Rosovice

Akce

## III/11417 Dobříš most ev.č. 11417-1-PD

Část dokumentace

### D Mostní objekty a zdi

SO/PS

## SO 201

### Oprava mostu ev. č. 11417-1

Projektant	Ing. Vojtěch Hruška	Hlav. inž. proj.	Ing. Vojtěch Hruška
Vypracoval	Ing. Vít Havlíček	Schválil	Ing. Jan Loško, Ph.D.
Kontrola	Ing. Vít Havlíček		

Název přílohy

### Technická zpráva

Měřítko

Č. kopie

Stupeň dok.	Číslo zakázky	Číslo části	Číslo přílohy	Revize
PDPS	384492 BR03	D1.2	D1.2.1	01





# **III/11417 Dobříš most ev.č. 11417-1-PD**

Technická zpráva

Listopad 2019



Mott MacDonald  
Národní 984/15  
110 00  
Praha 1  
Česká republika

T +420 221 412 800  
www.mottmac.com

Ředitelství silnic a dálnic  
ČR  
Na Pankráci 546/56  
CZ-140 00 Praha 4  
Správa Plzeň  
Hřimálého 37  
CZ-301 01 Plzeň

# **III/11417 Dobříš most ev.č. 11417-1-PD**

## **Technická zpráva**

Listopad 2019



# Záznam o vydání a revizi

Revize	Datum	Vypracoval	Kontroloval	Schválil	Popis
01	11/2019	VHa	MDr	JLo	Čistopis PDSP

Číslo dokumentu: 384492-MMC | BR03 | D01

**Třída informací: Standardní**

Tento dokument je vydán pro stranu, která si jej objednala a pouze pro specifické účely spojené s výše uvedeným projektem. Nesmí být využíván jinou stranou ani k jinému účelu.

Nepřijímáme žádnou odpovědnost za důsledky používání tohoto dokumentu jinou stranou nebo jeho používání k jinému účelu. Nepřijímáme žádnou odpovědnost za jakékoli chyby nebo opomenutí způsobená chybami nebo opomenutími v datech, které nám dodaly jiné strany.

Tento dokument obsahuje důvěrné informace a proprietární duševní vlastnictví. Bez našeho svolení a svolení strany, která si jej objednala, nesmí být poskytnut jiným stranám.

# Obsah

1	Identifikační údaje mostu	1
2	Základní údaje o mostu	2
2.1	Stávající stav	2
2.2	Stav po rekonstrukci	2
3	Zdůvodnění mostu a jeho umístění	3
3.1	Návaznost na předchozí stupeň, účel mostu a požadavky na jeho řešení	3
3.2	Účel mostu a požadavky na jeho řešení	3
3.3	Požadavky na řešení mostu	3
3.4	Převáděná komunikace	3
3.5	Územní podmínky	4
3.6	Geotechnické podmínky	4
4	Technické řešení mostu	4
4.1	Popis konstrukce mostu – Stávající stav	4
4.2	Popis konstrukce mostu – nový stav	4
4.2.1	Všeobecně	4
4.2.2	Zakládání a zemní práce	5
4.2.3	Spodní stavba	5
4.2.4	Nosná konstrukce	6
4.2.5	Mostní svršek a odvodnění	6
4.3	Vybavení mostu	8
4.3.1	Svodidla a zábradelní svodidla	8
4.3.2	Zábradlí	8
4.3.3	Schodiště a dlažby	8
4.3.4	Vstupy, poklopy, dveře	8
4.3.5	Elektroinstalace	8
4.3.6	Ochrana proti bludným proudům	8
4.3.7	Převáděné inženýrské sítě	9
4.3.8	Protihlukové clony	9
4.3.9	Stálé zařízení	9
4.3.10	Revizní zařízení	9
4.3.11	Tabule s letopočtem	9
4.3.12	Dopravní značení	9
4.4	Materiály pro stavbu mostu	9
4.4.1	Materiály pro zásypy a obsypy	9
4.4.2	Bednění pro betonáž	9
4.4.3	Betonářská výztuž	10



4.4.4	Beton	10
4.4.5	Materiály pro sanace	10
4.4.6	Dilatační a pracovní spáry	11
4.4.7	Izolační systém	11
4.4.8	Ocelové části vybavení mostu	11
4.4.9	Vozovka a výplňové materiály včetně zálivek	11
4.4.10	Nátěry	11
4.4.11	Kámen pro dlažby	11
4.5	Statické a hydrotechnické posouzení mostu	11
4.6	Cizí zařízení na mostě	12
4.7	Řešení protikoroze ochrany a ochrana proti bludným proudům	12
4.7.1	Korozní aktivita a bludné proudy	12
4.7.2	Protikoroze ochrana	12
4.8	Požadavky na monitoring a měření	12
4.9	Požadované zatěžovací zkoušky	12
<b>5</b>	<b>Výstavba mostu</b>	<b>13</b>
5.1	Vytyčení	13
5.2	Přesnost provádění	13
5.3	Postup a technologie stavby mostu	13
5.3.1	Všeobecně	13
5.3.2	Technologie výstavby	13
5.3.3	Demolice	13
5.3.4	Postup výstavby	14
5.3.5	Uvedení do provozu	14
5.3.6	Pomocné konstrukce pro stavbu mostu	14
5.4	Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby	14
5.5	Související objekty	14
5.6	Vztah k území	14
5.7	Zajištění systému jakosti	14
5.8	Vodohospodářské zájmy	15
5.9	Požadavky na sledování mostu během výstavby a dlouhodobě	15
5.10	Doporučení pro další stupeň PD a realizaci	15
<b>6</b>	<b>Konstatování rozhodujících dimenzí a průřezů</b>	<b>16</b>
6.1	Prostorové uspořádání a geometrie mostu	16
6.2	Statický výpočet základů, spodní stavby, nosné konstrukce	16
6.3	Hydrotechnické výpočty	16
<b>7</b>	<b>Bezpečnost a ochrana zdraví při práci</b>	<b>16</b>
<b>8</b>	<b>Závěr</b>	<b>17</b>

[Click here to enter text.](#)

# 1 Identifikační údaje mostu

<b>Stavba a objekt číslo</b>	<b>III/11417 Dobříš most ev.č. 11417-1-PD</b>
<b>Objekt číslo</b>	SO 201 – Most ev. č. 11417-1
<b>Druh stavby</b>	Rekonstrukce
<b>Místo</b>	Extravilán
<b>Katastrální obec</b>	Rosovice
<b>Obec</b>	Dobříš
<b>Kraj</b>	Středočeský
<b>Objednatel, investor</b>	<b>Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace</b> Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5 IČ: 708 91 095
<b>Vlastník</b>	<b>Středočeský kraj</b> Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5 IČ: 708 91 095
<b>Uvažovaný správce mostu</b>	<b>Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace</b> Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5 - Smíchov IČ: 000 66 001
<b>Projektant</b>	<b>Mott MacDonald</b> Národní 984/15, CZ-110 00 Praha 1 IČO: 485 88 733
<b>Zodpovědný projektant</b>	Ing. Vojtěch Hruška
<b>Stupeň PD</b>	DSP
<b>Převáděná komunikace</b>	III/11714
<b>Kategorie komunikace</b>	S6.5/90
<b>Přemostňovaná překážka</b>	Jalovčí potok
<b>Staničení:</b>	km 48.140
<b>Úhel křížení</b>	90°
<b>Volná výška</b>	Neomezená

## 2 Základní údaje o mostu

### 2.1 Stávající stav

<b>Charakteristika mostu</b>	Kolmá trvalá kamenná klenba tl. 0.4 m s šikmými křídly. Založení konstrukce je plošné.
<b>Délka přemostění</b>	2.65 m
<b>Délka mostu</b>	6.27 m
<b>Délka nosné konstrukce</b>	3.05 m
<b>Světlost</b>	2.65 m
<b>Šikmost mostu</b>	90° (kolmý)
<b>Volná šířka</b>	6.2 m
<b>Šířka průchozího prostoru</b>	-
<b>Šířka mostu</b>	7.15 m
<b>Výška mostu nad terénem</b>	1.5 m
<b>Stavební výška</b>	1.12 m
<b>Plocha nosné konstrukce mostu</b>	38.8 m <sup>2</sup>
<b>Zatížení mostu</b>	V <sub>n</sub> = 6 t, V <sub>r</sub> = 16 t, V <sub>e</sub> = 39 t (BMS)
<b>Stavební stav mostu</b>	VI - velmi špatný
<b>Použitelnost</b>	IV – omezeně použitelné.

### 2.2 Stav po rekonstrukci

<b>Charakteristika mostu</b>	Trvalý kolmý přesýpaný železobetonový monolitický uzavřený rámový most. Křídla jsou rovnoběžná, částečně zavěšená. Založení mostu a křídel je plošné.
<b>Délka přemostění</b>	4.00 m
<b>Délka mostu</b>	13.94 m
<b>Délka nosné konstrukce</b>	4.90 m
<b>Světlost</b>	4.00 m
<b>Šikmost mostu</b>	90° (kolmý)
<b>Volná šířka</b>	6.5 m
<b>Šířka průchozího prostoru</b>	-
<b>Šířka nosné konstrukce</b>	7.6 m
<b>Celková šířka mostu (včetně říms)</b>	8.1 m
<b>Výška mostu nad terénem</b>	2.29 m
<b>Stavební výška</b>	0.49 m
<b>Plocha nosné konstrukce mostu</b>	39.69 m <sup>2</sup>
<b>Zatížení mostu</b>	ČSN EN 1991-2, skupina pozemních komunikací I (zvláštní vozidlo 1800/200)
<b>Zatížitelnost mostu</b>	Hodnoty zatížitelnosti stanovené v rámci PDPS budou upřesněny na základě skutečného provedení mostu v DSPS.

#### Důležitá upozornění:

- Pro realizaci je třeba zpracovat realizační dokumentaci.
- Před zahájením prací na objektu mostu se předpokládá provedení přeložek a vyznačení inženýrských sítí. Průběh sítí je třeba aktualizovat.
- Při stavebních pracích ve výkopech je třeba počítat s čerpáním vody z výkopu.

## 3 Zdůvodnění mostu a jeho umístění

### 3.1 Návaznost na předchozí stupeň, účel mostu a požadavky na jeho řešení

Tato projektová dokumentace navazuje na požadavky správce mostu, dotčených orgánů státní správy a vlastníků dotčených inženýrských sítí a dalších účastníků technických projednání.

Dokumentace navazuje na dokumentaci pro územní řízení a stavební povolení se zpracováním požadavků a podmínek vzenesených během ÚR.

**Podklady pro vypracování dokumentace: viz průvodní zpráva**

### 3.2 Účel mostu a požadavky na jeho řešení

Most ev.č. 11417-1 převádí silnici III/11417 přes neupravené koryto Jalovčího potoka. Stávající most bude z důvodu nevyhovujícího stavu odstraněn a nahrazen novým.

### 3.3 Požadavky na řešení mostu

Požadavky na technické řešení plynoucí z projednání PD, z výsledků jednání s DOSS a z podmínek ÚR. Požadavky jsou zpracovány do příslušných textových a výkresových částí PD.

Požadavek na dodržení podmínek organizačních, požadavků na provádění stavby a provozních podmínek uvedených ve stejných dokumentech jsou odkazovány v PZ této PD DSP v odstavci „Důležitá upozornění“. Tento odkaz musí být opakován i v PZ PDPS jako podmínka pro dodavatele stavby.

### 3.4 Převáděná komunikace

Most převádí silnici III/11714 přes koryto potoka. Trasa komunikace navazuje směrově, šířkově i výškově na stávající vedení komunikace.

Řešení komunikace navazuje výškově i směrově na stávající stav.

V ose vozovky je zaměřením proložena nová niveleta kopírující v maximální možné míře nový stav. Na ZÚ je v napojení lom ve spádech  $\Delta s = 1.40\% - 0.95\% = 0.45\%$ . Protože pro rekonstrukce je maximální povolená hodnota tohoto lomu 0.60%, navržené řešení vyhovuje. Na KÚ je napojení sklonů spojitě.

Výškové vedení trasy:

	stan. [km]	vrchol [mm]	s1 [%]	s2 [%]	R [m]	t [m]	y [m]
ZÚ	0.000000	405.87	0.95	1.40	-	-	-
	0,081360	404,73	1.40	2.26	1100	20.15	0.18
KÚ	0.095910	405.87	2.26	2.26	-	-	-

Směrově je trasa v přímé v původní ose sinice III/11417.

Šířkové řešení bylo projednáno a schváleno v rámci PD DÚR a vychází ze stávajícího stavu. Šířkové uspořádání v dotčeném úseku je 0.5 + 2.75 + 2.75 + 0.5 m. Vozovka na mostě a na předpolích je tedy dvoupruhová celkové šířky mezi líci svodidel 6.5 m.

Násep v koruně je nutno přisypat, aby bylo zajištěno normové řešení šířky krajnic.

Tam, kde sklon svahu není strmější než 1:1.5, bude přisypání koruny provedeno dle VL2, tedy s výkopem stávajícího přilehlého svahu do laviček pro zajištění dostatečné stability přidávaného materiálu.

Vpravo v km 0.000 – km 0.017 je sklon svahu strmější než 1:1.5 (až 1:1). Proto bude v tomto úseku provedeno vyztužení náspu výztužnou geotextílií.

Napojení vozovky na stávající stav bude provedeno postupným přechodem jednotlivých vrstev tak, aby případný přechod tuhosti podloží na stávající stav byl v maximální míře spojitý.

Příčné klopení je střechovité 2.5% s přechodem na stávající stav na začátku a konci úpravy.

### 3.5 Územní podmínky

Řešené území se nachází v okolí mostu ev. č. 11417-1 na silnici III/11417 ve Středočeském kraji v katastrálním území obce Rosovice, jihozápadně od obce Dobříš.

Niveleta i šířkové uspořádání komunikace navazují na stávající stav.

V okolí stavby mostu se dále nachází následující inženýrské sítě:

- SO 301 kabel CETINu
- SO 401 vodovodní řad

Zatímco SO 301 bude dle stanoviska správce v místě stavby přerušen. SO 401 představuje ochranu vodovodního řadu -(viz Vyjádření správců sítí – viz Dokladová část). Veškerá vedení a objekty těchto sítí nacházejících se v zájmovém území budou řádně vyměřeny a případně ochráněny tak, aby v průběhu provádění stavby nedošlo k jejich poškození.

### 3.6 Geotechnické podmínky

Viz Souhrnná technická zpráva.

Převzetí základové spáry je třeba provádět za přítomnosti geotechnického dozoru investora.

## 4 Technické řešení mostu

### 4.1 Popis konstrukce mostu – Stávající stav

Stávající konstrukce je tvořena kamennou klenbou z lomového zdiva a rovnoběžnými křídly. Vozovka na přesypané NK je živičná. Pod mostem se nachází neupravené koryto Jalovčího potoka. Svahy násypového tělesa a okolí mostu jsou zarostlé náletovými dřevinami a částečně vzrostlými stromy.

Dle BMS je konstrukce mostu ve stavebním stavu VI - velmi špatný. Použitelnost je hodnocena jako IV – omezeně použitelné. Je doporučována kompletní rekonstrukce. Uváděná zatížitelnost stávající konstrukce mostu je:  $V_n = 6.0 \text{ t}$ ,  $V_r = 16.0 \text{ t}$ ,  $V_e = 39.0 \text{ t}$

Stávající vozovka je v místě mostu a na předpolích živičná, bez viditelných poruch, ale bez VDZ.

Silnice je v místě stavby dvoupruhová – jeden pruh v každém směru šířky cca 3.0 m. Těleso silnice vede na předpolích po náspu výšky cca 3 m. Podél komunikace nejsou umístěna svodidla. Na mostních římsách je ocelové zábradlí se svislou výplní.

### 4.2 Popis konstrukce mostu – nový stav

#### 4.2.1 Všeobecně

V rámci rekonstrukce mostu je navržena úplná přestavba mostu. Stávající konstrukce bude kompletně odstraněna na úroveň založení nové konstrukce.

#### 4.2.2 Zakládání a zemní práce

Založení mostu je plošné. Pod základovou deskou je navržena výměna podloží tloušťky 0,5 m. Předpokládá se založení v úrovni hlinitých písků anebo rozloženého granodioritu. Při realizaci výkopových prací se očekává, že práce bude komplikovat hladina podzemní vody. Je nutno předpokládat čerpání.

Výkopové a zemní práce je nutné provádět v klimaticky příhodném období, s minimem srážek, a především mimo období mrazu. Dále je bezpodmínečně nutné zabránit nebo odstranit načechrání základových půd při dotěžování na úroveň založení – základová spára bude přehutněna. Dočasné svahování je navrženo realizovat v poměru 1:1, s přihlédnutím k aktuálnímu stavu kvartérních zemin.

Pro provádění výkopových prací platí TKP, kap. 4 a příslušné ČSN a ČSN EN, na které se TKP odvolávají.

Do zemních prací spadá rovněž dosypání a úprava svahových kuželů ze zeminy „vhodné“ nebo „podmínečně vhodné“ dle ČSN 73 6133 s hutněním na  $I_d=0,8$ , resp.  $D=95\%$  PS po vrstvách max. tl. 300 mm. Dále budou prováděny zásypy základů. Tyto práce a použité materiály se řídí ustanoveními ČSN 73 6244. Plochy, kde není navrženo zpevnění kamennou dlažbou, budou ohumusovány a zatravněny.

Pro všechny zásypy základů opěr a zásypy za křídly se předpokládá použití nakupovaného materiálu. Materiál z výkopů bude odvezen na skládku.

Dočasná deponie vykopaného materiálu se předpokládají na mezideponiích na vhodných plochách určených zhotovitelem stavby a povolených správcem/majitelem pozemku.

#### 4.2.3 Spodní stavba

##### 4.2.3.1 Všeobecně

Spodní stavbu tvoří dolní příčel a stojky rámového mostu.

##### 4.2.3.2 Opěry O1 a O2

Opěry tvoří monolitické železobetonové stojky rámového mostu. Tloušťka stojek je 0,40 m.

Do opěr mostu jsou vetknuta rovnoběžná částečně plošně založená křídla, které jsou částečně zavěšena. Na straně výtoku je v křídle prostup vyústění drenáže rubu. Tloušťka křídel je 0,45 m.

##### 4.2.3.3 Osazení zdvihacích lisů

Není navrženo.

##### 4.2.3.4 Izolace, obklady a ochrana povrchu spodní stavby

Všechny zasypané betonové povrchy budou opatřeny izolací proti zemní vlhkosti za studena ve složení ALP+2xALN.

##### 4.2.3.5 Odvodnění za opěrami

Za rubem opěr je navržena těsnicí vrstva z fólie dle VL4 201.03 a příčná drenáž perforovanou trubkou PE Ø160 mm vyvedenou křídly na výtoku na odlážděný svah zemního tělesa, odkud je voda dále svedena do koryta vodoteče. Příčná drenáž bude v jednostranném sklonu 3%.

Na rubu opěr a křídel je izolace ochráněna vrstvou z geotextilie minimální hmotnosti 600 g/m<sup>2</sup>. Tato geotextilie plní i funkci plošné drenáže.

#### 4.2.3.6 Přechodové oblasti

Přechod na zemní těleso se provede v souladu s článkem 4.3.10 TKP č. 4. Zásyp v přechodové oblasti bude proveden z kvalitního hlinitopísčitého materiálu vhodného podle ČSN 73 6244 a VL4. Zásyp přechodové oblasti bude hutněn ve vrstvách maximální tloušťky 300 mm na hodnotu  $I_D = 0,90$ . Míra zhutnění jednotlivých použitých materiálů bude odpovídat platným normám a předpisům.

Konceptně bude přechodová oblast provedena dle VL4 201.03 – přechodový klín bez přechodových desek

#### 4.2.3.7 Úpravy pod mostem a okolo mostu

Pod mostem bude dle požadavků správce toku vytvarováno koryto zpevněné kamennou dlažbou do betonu sevřenou mezi příčnými betonovými prahy. Prostor před prahy bude navíc opatřen těžkým kamenným záhozem. Kamenná dlažba bude ve smyslu VL4 provedena i podél křídel pod římsami a za konci křídel.

### 4.2.4 Nosná konstrukce

#### 4.2.4.1 Nosná konstrukce

Mostní konstrukce je tvořena kolmým monolitickým ŽB uzavřeným rámem světlosti 4 m. Šířka nosné konstrukce je 7.6 m. Konstrukce je navržena jako přímo pojížděná deska. Tloušťka desky mostovky (horní příčel NK) je příčně proměnná od 375 mm v úžlabí na kraji do 450 mm v podélné ose. Sklon horního povrchu mostovky kopíruje sklon povrchu vozovky. Podélný spád je 1.40%. Na krajích je protispád 6% ve smyslu VL4. Pohled NK je příčně vodorovný.

Viditelné hrany nosné konstrukce mostu budou zkoseny vloženými lištami 20/20 mm.

Pro veškeré betonářské práce a provádění betonářské výztuže platí TKP, kap. 18 a příslušné ČSN a ČSN EN, na které se uvedené TKP odvolávají, zejména ČSN EN 13670. Horní povrch desky mostovky musí svojí kvalitou i rovinatostí odpovídat požadavkům uvedeným v ČSN 73 6242 pro provedení izolace.

#### 4.2.4.2 Ložiska

Nejsou navržena.

#### 4.2.4.3 Mostní závěry

Nejsou navrženy.

### 4.2.5 Mostní svršek a odvodnění

#### 4.2.5.1 Izolace a ochrana povrchu nosné konstrukce

Na mostě je navržena celoplošná izolace z natavovaných asfaltových izolačních pásů na pečetiví vrstvu. Izolace je přetažena na rub NK a to min 300 mm pod úroveň těsnící fólie přechodové oblasti. Ochrana izolace na svislých zasypaných plochách bude provedena ochrannou geotextilií min. 600 g.m<sup>-2</sup>.

Celoplošná izolace i podklad pro izolaci musí splňovat požadavky ČSN 73 6242. Použit smí být pouze schválený typ izolačního systému (seznam schválených typů viz webové stránky [www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)). Povrch betonu musí být před položením izolace 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.

#### 4.2.5.2 Vozovka a zálivky

<b>Skladba vozovky na mostě</b>		<b>ČSN 73 6242</b>	
Obrusná vrstva	ACO 11+	40 mm	
Ložná vrstva	ACP 16+	50 mm	
Ochranná vrstva	MA 11 IV	35 mm	
Izolace NAIP		5 mm	
Pečetíci vrstva			
CELKEM		130 mm	
<b>Skladba vozovky na předpolích</b>		<b>TP170</b>	<b>(D1-N-IV PIII)</b>
Obrusná vrstva	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13108-5, ČSN 73 6121
Spojovací postřik	PS-C	0,3 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Podkladní vrstva	ACP 16+	80 mm	ČSN EN 13108-5, ČSN 73 6121
Infiltrační postřik	PI-C	0,6 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Posyp kamenivem fr.	2/4	3,0 kg/m <sup>2</sup>	
Mech.zpevněné kam.	MZK	150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1 E/def.2= 150 Mpa
Šterkodrt'	Šda	200 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1 E/def.2= 90 Mpa
CELKEM		470 mm	

Mezi vozovkou a obrubníky jsou navrženy těsnící zálivky v provedení dle VL4 (403.41 a 403.42). Těsnící hmota zálivek spár mezi vrstvami vozovky a římsou bude typu N2 dle ČSN EN 14188-1, čl. 4.1.

Vodorovné značení na mostě a předpolích mostu je součástí tohoto objektu (SO 201).

Pro provádění vozovky 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.

Minimální kontrolní modul přetvárnosti na povrchu aktivní zóny pod vozovkou je  $E_{def,2} = 45$  MPa.

Minimální kontrolní modul přetvárnosti  $\bar{S}D_A = 90$  MPa.

Minimální kontrolní modul přetvárnosti  $MZK_{GN} = 150$  MPa.

#### 4.2.5.3 Chodníky

Nejsou.

#### 4.2.5.4 Římsy

Na mostě a na křídlech jsou navrženy železobetonové monolitické římsy šířky 0,8 m s horním povrchem v dostředném sklonu 4%. Výška obrubníku je navržena 150 mm se sklonem vnitřní hrany směrem do vozovky 5:1.

Římsy na nosné konstrukci budou kotveny vrtanými kotvami, na křídlech betonářskou výztuží vytaženou ze stěny křídla.

Pro provádění říms platí TKP, kap. 18. Kategorie povrchové úpravy je ve smyslu uvedených TKP stanovena pro boční povrch C1d nebo Bd. Obrubníková hrana římsy bude do vzdálenosti



150 mm od kraje natřena pružným polymerovým povlakem typu S4 dle TKP, kap. 31. Betonáž říms se provede postupně po betonážních dílech délky cca 3,0 až 6,0 m pro omezení vlivu smrštění betonu. Pracovní, dilatační a smršťovací spáry jsou navrženy jako přiznané, těsněné po celém přístupném vnějším obvodu trvale pružným těsnícím silikonovým tmelem šedé barvy (typ F-25-HM-M1p dle ČSN EN ISO 11600), dle VL 4 (402.21, 402.22 a 402.23). Před betonáží bude odsouhlaseno rozmístění a úprava pracovních spár na pohledových plochách.

Třída přesnosti provádění říms je 9 dle TKP kap. 1, příloha 9.

Veškeré viditelné hrany budou zkoseny 20/20 mm.

#### 4.2.5.5 Mostní odvodňovače a rigoly

Nejsou navrženy.

#### 4.2.5.6 Sběrná potrubí a svody, odtokové žlaby

Nejsou navrženy.

#### 4.2.5.7 Odvodnění povrchu vozovky za opěrami

Odvodnění vozovky na mostě a předpolích je zajištěno podélným a příčným spádem převáděné komunikace. Srážková voda je díky střechovitému sklonu vozovky svedena k obrubníkům a odtud podélným spádem za opěru 2 ke skluzům odvodnění. V patě svahu jsou na skluzech navržena vývařiště, ze kterých je voda příkopovými tvárnicemi odvedena do koryta potoka.

### 4.3 Vybavení mostu

#### 4.3.1 Svodidla a zábradelní svodidla

Na obou římsách jsou navržena ocelová zábradelní svodidla se svislou výplní ve stupni zadržení H2. Na předpolích jsou navržena ocelová silniční svodidla N2.

Zábradelní svodidlo bude provedeno z otevřených profilů s PKO dle TKP 19. Kotveno bude přes patní plechy vrtanými kotvami.

#### 4.3.2 Zábradlí

Není.

#### 4.3.3 Schodiště a dlažby

Podél křídla opěry 1 vlevo je navrženo obslužné betonové schodiště.

Dlažby viz přechozí text.

#### 4.3.4 Vstupy, poklopy, dveře

Vstupy, poklopy a dveře nejsou navrženy.

#### 4.3.5 Elektroinstalace

Na mostě nejsou navrženy elektroinstalace.

#### 4.3.6 Ochrana proti bludným proudům

Vzhledem k umístění stavby se předpokládá stupeň korozní agresivity a ochranná opatření ve stupni 3 podle TP124. Na konstrukci bude provedena primární a sekundární ochrana.

Pro primární ochranu železobetonových konstrukcí platí požadavky ČSN EN 206 (krytí výztuže, druh cementu, druh kameniva ...). Jako sekundární ochrana železobetonových konstrukcí, které přicházejí do styku se zemínou, jsou navrženy asfaltové nátěry za studena na penetraci podle TP124.

#### **4.3.7 Převáděné inženýrské sítě**

Nejsou.

#### **4.3.8 Protihlukové clony**

Nejsou navrženy.

#### **4.3.9 Stálé zařízení**

Rozhodnutím ministra dopravy dne 1.7.2006 pozbyla Směrnice pro budování stálého zařízení k ničení na pozemních komunikacích, č.j. 01015-25-81, platnosti. Stálé zařízení nebude osazeno.

#### **4.3.10 Revizní zařízení**

Nejsou navržena.

#### **4.3.11 Tabule s letopočtem**

Nad vtokem bude na římse vpravo ve směru staničení vyznačen vlysem nebo jiným vhodným způsobem letopočet dokončení rekonstrukce mostu a logo zhotovitele.

#### **4.3.12 Dopravní značení**

Přechodové dopravní značení je součástí samostatného objektu SO 180.

Na mostě bude tabulka s ev.č. mostu a v celém úseku bude provedeny krajní proužky VDZ.

### **4.4 Materiály pro stavbu mostu**

#### **4.4.1 Materiály pro zásypy a obsypy**

Pro zásypy za opěrami a mezi křídly bude užito nenamrzavého materiálu nebo vhodné zeminy podle ČSN 73 6244. Pro zásypy základů, zásypy křídel a obsypy kolem mostu se předpokládá použití vytěženého materiálu z výkopových prací.

#### **4.4.2 Bednění pro betonáž**

##### **4.4.2.1 Spodní stavba**

Neviditelné plochy betonové konstrukce spodní stavby budou provedeny do systémového bednění z tvrzených překližek se šroubovými spoji a výztuhami. Kategorie povrchové úpravy C1a dle TKP, kap. 18.

Viditelné plochy betonové konstrukce spodní stavby budou provedeny do bednění z velkoplošných třívrstevných epoxidem tvrzených drátkovaných desek s vytmelenými spárami spojovanými mosaznými vruty se zapuštěnou hlavou. Kategorie povrchové úpravy Bd dle TKP, kap. 18, případně C2d. Veškeré ostré rohy budou zkoseny 20/20 mm.

#### 4.4.2.2 Nosná konstrukce

Vnější povrchy spřažené desky budou provedeny dle TKP, kap. 18 v kategorii C2d nebo Bd. Horní povrch spřažené desky musí svojí kvalitou i rovinatostí odpovídat požadavkům uvedeným v ČSN 73 6242. Veškeré ostré rohy a hrany budou zkoseny 20/20 mm.

#### 4.4.2.3 Římsy

Kategorie povrchové úpravy je ve smyslu TKP kap. 18 navržena pro boční povrch C1d nebo Bd. Všechny povrchové hrany říms budou zkoseny 20/20 mm.

#### 4.4.3 Betonářská výztuž

Betonářská výztuž nových částí konstrukce je B500B podle ČSN EN 10 080, ČSN EN 1992-1-1 a ČSN 42 0139. Pro případné svařování betonářské výztuže platí TP 193.

#### Tabulka1: Betonářská výztuž

Část konstrukce		
Betonářská výztuž	B500B	Dle ČSN 10 080 a ČSN 42 0139

#### 4.4.4 Beton

Stanovení tříd betonu pro jednotlivé části mostu a konstrukční prvky je provedeno podle TKP kap.18, tabulka 18b, v souladu s ČSN EN 206 a ČSN EN 1992-1-1. Kvalita použitých betonů je uvedena v následující tabulce.

#### Tabulka2: Tabulka betonů (dle TKP 18, ČSN EN 1992-1-1)

Část konstrukce	Třída	SVP
Podkladní beton	C8/10n	X0
Nosná konstrukce, křídla a opěrná stěna	C30/37	XF3, XD1
Římsy	C30/37	XF4, XD3
Skluzy, odvodňovací žlaby	C25/30n	XF3
Vývařiště	C25/30n	XF4
Podkladní beton pod drenáží a dlažbou	C20/25n	XF3
Betonové prahy	C25/30n	XF3
Mezerovitý beton	C8/10n	X0
Záhonové obrubníky	C35/45n	XF4, XD3
Spáry mezi obrubníky a dlažbou	MC25	XF4

Veškeré viditelné hrany betonových konstrukcí budou zkoseny (min. 20/20 mm dle VL4).

Povrchy betonových konstrukcí budou provedeny dle kapitoly 18 TKP. Úprava horního povrchu desky mostovky (podkladu izolace) musí splňovat požadavky pro provedení izolace bez vyrovnávací vrstvy zejména:

- z hlediska projektovaných výšek, příčného a podélného sklonu
- minimální pevnost povrchové vrstvy betonu v tahu 1,5 MPa po 28 dnech – viz TKP

#### 4.4.5 Materiály pro sanace

Sanace nejsou provedeny.

#### 4.4.6 Dilatační a pracovní spáry

Úprava dilatačních a pracovních spár musí odpovídat VL4. Dilatační spáry budou vyplněny extrudovaným polystyrenem a na vzdušném líci uzavřeny trvale elastickou těsnicí hmotou. Na zemním líci budou těsněny podle požadavků VL4. Obdobně budou těsněny všechny pracovní spáry, jejichž rozmístění (pokud není uvedeno ve výkresové dokumentaci) bude předem odsouhlaseno.

#### 4.4.7 Izolační systém

Izolace mostovky je navržena celoplošná z natavovaných asfaltových izolačních pásů na pečetící vrstvu. Izolační systém musí být schválen a proveden v souladu s TKP kap. 21, vč. požadavků na kvalitu povrchu nosné konstrukce pro pokládku izolace.

#### 4.4.8 Ocelové části vybavení mostu

Pro vybavení mostu se předpokládá použití konstrukční ocel S235JR+N. Konkrétní řešení závisí na konkrétním typu konkrétního výrobce.

Ochrana ocelových součástí proti korozi bude provedena v souladu s TKP kapitola 19B.

Barevné řešení poslední vrstvy prováděných nátěrů bude stanoveno investorem.

#### 4.4.9 Vozovka a výplňové materiály včetně zálivek

Provedení vozovky musí být v souladu s TKP kap. 7 a kap. 8.

#### 4.4.10 Nátěry

Ochranné nátěry nových/nově zhotovených částí konstrukce (např. římsy, kraje NK atd) budou provedeny podle požadavků VL4.

Provádění nátěrů betonových konstrukcí a použitý materiál musí být v souladu s požadavky TKP 18, resp. TKP 31.

Případné barevné řešení nátěrů betonových konstrukcí stanoví investor.

#### 4.4.11 Kámen pro dlažby

Kamenné dlažby okolo mostu (podél křídel, apod.) budou provedeny z lomového kamene tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm na štěrkopískovém podsypu tl. 100 mm dle VL4.

Podél vozovky budou provedeny kamenné obrubníky předpokládaných rozměrů š. 0.20 m, v. 0.25 m s úpravou svislé hrany 5:1 dle VL4 ze strany vozovky.

#### Tabulka3: Kámen

##### Část konstrukce

Dlažby – lomový kámen	Třída jakosti I	Dle ČSN 72 1860
Kamenné obrubníky	Třída jakosti I	Dle ČSN 72 1860

### 4.5 Statické a hydrotechnické posouzení mostu

Navržené řešení odpovídá rozměrům obdobných konstrukcí stejného typu.

## 4.6 Cizí zařízení na mostě

Není.

## 4.7 Řešení protikoroze ochrany a ochrana proti bludným proudům

### 4.7.1 Koroze aktivita a bludné proudy

S ohledem na umístění konstrukce v krajině se předpokládá střední stupeň koroze agresivity a ochranná opatření stupně č. 3 podle TP124. Na konstrukci bude provedena primární a sekundární ochrana. Pro primární ochranu železobetonových konstrukcí platí požadavky ČSN EN 206 (krytí výztuže, druh cementu, druh kameniva ...). Jako sekundární ochrana železobetonových konstrukcí, které přicházejí do styku se zeminou, budou použity asfaltové nátěry za studena na penetraci podle TP124.

### 4.7.2 Protikoroze ochrana

Ochrana ocelových součástí vybavení mostu (v tomto případě ocelové prvky vybavení mostu) proti korozi bude provedena v souladu s TKP kapitola 19B, a to kombinovaným ochranným nátěrovým systémem pro prostředí C4 s životností konstrukce 30let a životností ochranného systému 15let. Konstrukce zábradlí je provedena odstranitelně.

PKO – Ochranný povlak III A dle Tab. I. TKP 19B.

**Tabulka4: Ochranný povlak pro silniční záchytné systémy na mostech**

Popis systému PKO	Celková tl. vrstvy
Žárově zinkovaný povrch ponorem – jedna vrstva	85 µm
Dvoukomponentní epoxid – ve dvou vrstvách celkové tl.	160 µm
Alifatický polyuretan – jedna vrstva	60 µm
<b>Celkem</b>	<b>305 µm</b>

Zdroj: TKP 19B, Tab. III, Ochranný povlak III A

## 4.8 Požadavky na monitoring a měření

Monitoring se za provozu nepožaduje. Polohopisné měření viz kap. Sledování mostu.

## 4.9 Požadované zatěžovací zkoušky

S ohledem na rozsah a charakter stavby není zatěžovací zkouška mostu před uvedením do provozu požadována.

## 5 Výstavba mostu

### 5.1 Vytyčení

Souřadnice jsou uvedeny v souřadnicovém systému S-JTSK, nadmořské výšky ve výškovém systému Balt po vyrovnání (Bpv). Prostorové uspořádání objektu se rekonstrukcí nemění, dojde pouze k drobné úpravě šířkového uspořádání.

Přesnost vytyčení a stavební tolerance jednotlivých částí mostu se řídí čl. 10 přílohy 10 TKP, kapitola 18.

Základní požadavky a přesnost vytyčení:

ČSN 73 0420 Přesnost vytyčování stavebních objektů. Základní ustanovení

ČSN 73 0420-1 Přesnost vytyčování staveb - Část 1: Základní požadavky

ČSN 73 0420-2. Přesnost vytyčování staveb - Část 2: Vytyčovací odchylky

### 5.2 Přesnost provádění

Celá konstrukce bude provedena podle platných či doporučených ČSN:

ČSN 73 0202 Geometrická přesnost ve výstavbě. Základní ustanovení

ČSN 73 0205 Geometrická přesnost ve výstavbě. Navrhování geometrické přesnosti

ČSN 73 0210-1 Geometrická přesnost ve výstavbě. Podmínky provádění. Část 1: Přesnost osazení

ČSN EN 13 670 Provádění betonových konstrukcí.

### 5.3 Postup a technologie stavby mostu

#### 5.3.1 Všeobecně

Rekonstrukce mostu bude probíhat za plné uzavírky převáděné komunikace III/11714.

Dopravně-inženýrská opatření jsou součástí SO 180 a jsou projednaná s Policií ČR, odborem dopravy, zástupci střeďočeského kraje a zástupci dalších dotčených orgánů.

#### 5.3.2 Technologie výstavby

Před zahájením stavebních prací budou provedeny přípravné práce. Tato opatření budou po skončení stavby odstraněna.

Výstavba nové nosné konstrukce se uvažuje na pevné skruži při použití systémového bednění. Zhotovitel provede vybetování konstrukce při dodržení technologických přestávek taky aby byly zachovány všechny technické a bezpečnostní předpisy.

Navazovat bude zhotovení dlažeb, vozovky na mostě a na předpolích, zhotovení skluzů, osazení mostního vybavení a trvalého dopravního značení.

#### 5.3.3 Demolice

Před zahájením bouracích prací bude provedeno vytyčení existujících sítí a jejich případné ochránění před poškozením po dobu výstavby. Demoliční práce budou probíhat po částech dle postupu výstavby tak, aby byly minimalizovány požadavky na omezení opravy a zároveň

maximalizována bezpečnost při jejich provádění. Při provádění demoličních prací budou dodrženy platné požadavky na bezpečnost práce, provozu a provádění.

#### 5.3.4 Postup výstavby

Realizace stavby se předpokládá v jedné stavební sezóně v průběhu roku 2020.

S ohledem na projektovou přípravu stavby je v Souhrnné technické zprávě uveden orientační harmonogram výstavby. Konkrétní harmonogram výstavby bude zpracován zhotovitelem stavby na základě možností a použité technologie pro výstavbu.

Konkrétní úpravy, které jsou součástí dopravních opatření pro jednotlivé fáze výstavby viz „SO 180 Dopravně inženýrská opatření“.

#### 5.3.5 Uvedení do provozu

Předpokládá se, že stavební objekt bude uveden do provozu jako jeden dokončený celek.

#### 5.3.6 Pomocné konstrukce pro stavbu mostu

Pomocné konstrukce jsou představovány lešením a běžnou skruží dle potřeb dodavatele. Mostní provizoria a podobně nebudou použita.

Jalovčí potok bude po dobu stavby provizorně zatrubněn. Protože zatrubnění je situováno v rámci dočasných záborů stavby, je možné jeho polohu upravit dle technologických potřeb dodavatele.

### 5.4 Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby

V rámci provádění rekonstrukce mostu je nezbytně nutné vypracovat další stupně dokumentace, především RDS.

Detailní postupy provádění jednotlivých činností (Technologické předpisy pro provádění) a jejich návaznost předloží zhotovitel stavby k odsouhlasení investorovi a TDI před zahájením stavebních prací.

### 5.5 Související objekty

<b>SO 180</b>	Dopravně inženýrská opatření
<b>SO 301</b>	Kabel CETINu
<b>SO 401</b>	Vodovní řad

### 5.6 Vztah k území

Stavba probíhá v místě stávajícího mostu i komunikace. Práce budou probíhat za vyloučeného provozu na převáděné silnici. Přístup k mostu se předpokládá v trase stávající silnice.

### 5.7 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. 22/97 Sb. v platném znění, nařízením vlády č. 163/2002 Sb. v platném znění a nařízením vlády č. 312/2005 Sb. 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 (souvrství). 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 PK a TP. Volba výrobku a návrh technologie závisí na zhotoviteli, který si výrobek nechá projektantem a investorem odsouhlasit.

Dále je nutno důsledně zachovávat technologické postupy pro aplikaci použitých ochranných systémů. 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 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.

## 5.8 Vodohospodářské zájmy

Most překračuje koryto Jalovčího potoka spadajícího do správy Povodí Vltavy.

Splněním podmínek závazného stanoviska Povodí k návrhu opravy mostu budou vodohospodářské zájmy naplněny.

## 5.9 Požadavky na sledování mostu během výstavby a dlouhodobě

Vytyčovací výkresy stavby jsou zpracovány v souřadnicích systému S-JTSK, výškový systém Bpv.

Na konstrukci jsou navrženy trvalé body pro dlouhodobé sledování chování mostu, a to na římsách mostu. Na obou římsách mostu jsou sledovací body (nivelační značky podle VL4 509.01) navrženy v osách uložení na opěrách O1 a O2, (celkem tedy 4 body). Další body budou osazeny v tubusu mostu na opěrách cca 1.0 m nad upraveným terénem a 0.5 m od líce tubusu. Celkem tedy 4 body na spodní stavbě. Body budou osazeny/vyznačeny trvalým způsobem tak, aby byla zajištěna jejich přístupnost a viditelnost.

Měření na povrchu mostovky během stavby, resp. na povrchu jednotlivých vrstev vozovky, bude provedeno v bodech stanovených v RDS, minimálně ale v rozsahu dle požadavků v TKP PK, kap. 18 a TKP PK, kap. 21. Geodetické práce na mostovce, vrstvách IS a mostních vozovek budou prováděny v souladu s ČSN 73 6242 a TKP PK, kap. 21.

Na definitivních sledovacích bodech bude provedeno definitivní měření po dokončení mostu. Jejich následná měření se provedou v intervalech stanovených správcem mostu a podle ČSN 73 6221.

## 5.10 Doporučení pro další stupeň PD a realizaci

Pro realizaci je třeba zpracovat RDS, po dokončení pak DSPS a mostní list (v souladu s ČSN 73 6220). Součástí PDPS a potažmo i mostního listu bude stanovení zatížitelnosti mostu dle skutečného provedení. V rámci zpracování RDS bude vypracován i „Plán údržby“, který stanoví podrobný rozsah údržby mostu během doby životnosti.



## 6 Konstatování rozhodujících dimenzí a průřezů

### 6.1 Prostorové uspořádání a geometrie mostu

Silnice a most jsou navrženy pro kategorii S6.5/90. Šířka silnice na mostě je mezi zvýšenými obrubami  $2 \times 3.750 = 7.500$  m s neomezenou výškou. Vozovka na mostě je konstatním podélním spádem 1.40% a v příčném střechovitém sklonu 2,5 %.

Pod mostem je uspořádání přizpůsobeno přemostované překážce, tj. vodoteči, a požadavků jejího správce.

### 6.2 Statický výpočet základů, spodní stavby, nosné konstrukce

Rozměry stanovené v této dokumentaci odpovídají obdobným návrhům totožného konstrukčního řešení. Bylo rovnou ověřeno rozhodujícího průřezu.

### 6.3 Hydrotechnické výpočty

Byl proveden hydrotechnický výpočet otvoru mostu. Výpočty viz příloha této technické zprávy.

## 7 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.

Při stavbě mohou vznikat nebezpečné odpady, a to v závislosti na použitých materiálech při stavbě mostu. Tyto odpady budou patřičným způsobem likvidovány a při pracích budou dodržovány příslušné hygienické podmínky a ochranná opatření, zajišťující jednak ochranu zdraví pracovníků a jednak ochranu životního prostředí.

**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., 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.**, zákoník práce

**Zákon č. 309/2006 Sb.**, 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.**, o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

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

způsobilosti.

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

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

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

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

**Zákon č. 258/2000 Sb.**, 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 zpracovány v technologických postupech prací. Vzhledem k tomu, že veškeré práce budou probíhat za provozu na dálnici, je třeba zajistit jak bezpečnost účastníků dopravy, tak pracovníků. Zvláštní pozornost je třeba věnovat zejména bezpečnosti práce při výkopových pracích a všech pracích ve výškách.

## 8 Závěr

Pro zhotovení stavby bude zpracována realizační projektová dokumentace stavby. Případné odchylky od této dokumentace je nutno projednat. Projektant doporučuje, aby před zahájením stavby bylo svoláno jednání za účasti investora, vybraného zhotovitele stavby, následného správce, projektanta RDS a AD, na kterém by zhotovitel upřesnil požadavky na vypracování realizační dokumentace stavby mostu, včetně detailů jednotlivých konstrukčních částí.

Ing. Vít Havlíček  
Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.

