


- SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: JTSK

- VÝŠKOVÝ SYSTÉM: B. p. v.

Investor:	 Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje příspěvková organizace kraje Žerotínovo náměstí 449/3, 602 00 Brno
-----------	---

Odpovědný projektant	Vypracoval	Kontroloval	 KAP atelier	KAP ATELIER s.r.o. Prusikova 2577/16, 155 00 Praha 5 tel.: +420 241 400 056 website: www.kapatelier.cz	
Ing. Ondřej Svoboda	Ing. Ondřej Svoboda	Ing. Ondřej Svoboda			
<div>stavba:</div> <div>II/379 Kotvrdovice - Senetářov - Podomí</div> <div>most ev. č. 379-037</div> <div>část PD: SO 201 MOST EV. Č. 379-037</div> <div>obsah:</div> <div>TECHNICKÁ ZPRÁVA</div>			formát	A4	
			číslo zakázky	18103_1	
			stupeň dokumentace	DSP / PDPS	
			datum	04 / 2019	
			měřítko		
číslo výkresu:		výtisk číslo:			
SO 201 01					
název dig.souboru:	datum revize:	číslo revize:			

1. Identifikační údaje

Název stavby: **II/379 Kotvrdovice – Senetářov – Podomí, most ev. č. 379-037**

Místo stavby: Stávající mostní objekt ev. č. 379-037 u obce Podomí.

Katastrální území: Senetářov [747432], okres Blansko
Podomí [673196], okres Vyškov

Stavební objekt: **SO 201 MOST EV. Č. 379-037**

Stupeň PD: Dokumentace pro stavební povolení + pro provedení stavby (DSP + DPS)

Investor: **SPRÁVA A ÚDRŽBA SILNIC JIHOMORAVSKÉHO KRAJE**
příspěvková organizace
Žerotínovo náměstí 449/3, 602 00
IČ: 70932581, DIČ: CZ70932581
ID DS: k3nk8e7

Datum: duben 2019

Projektant: Generální projektant stavby:
KAP ATELIER s.r.o.
Prusíkova 2577/16, 155 00 Praha
IČ: 27338614, DIČ: CZ27338614
ID DS: qn9e24g

Zodpovědná osoba:
Ing. Ondřej Svoboda
Benešov u Semil 7 Benešov u Semil 51206
Obor: IM00; č. autorizace: 0501087

Vypracoval:
Ing. Ondřej Svoboda

2. Základní údaje

Hlavním požadavkem je vybourání stávajícího mostu, který je v nevyhovujícím stavu, včetně železobetonových opěr a stavby mostu nového. Jedná se o rámovou železobetonovou konstrukci založenou na mikropilotách.

Délka mostu:	5,75 m
Délka přemostění:	2,90 m
Délka nosné konstrukce :	4,07 m
Rozpětí:	šikmé 3,54 m, kolmé 3,40 m
Šikmost mostu:	pravá
Úhel křížení:	81,51 °
Volná šířka mostu:	8,90 m
Šířka mezi obrubami:	7,90 m
Šířka říms:	levá 0,85 m; pravá 0,80 m
Šířka mostu:	9,50 m
Volná výška pod mostem:	1,44 m
Stavební výška:	0,45 m (uprostřed rozpětí a v ose)
Plocha nosné konstrukce mostu:	36,70 m ²
Kategorie silnice:	S 7,5

Zatížitelnost mostu

Zatížitelnost je určena podle toho času platné normy ČSN 73 6222 z července 2013. Výpočet zatížitelnosti je proveden na základě zatížení podle EN 1991-2.

Normální zatížitelnost

V_n = 61 tun

Výhradní zatížitelnost

V_r = 107 tun

Výjimečná zatížitelnost

V_e = 214 tun

3. Zdůvodnění stavby a jeho umístění

Návaznosti

Základním předmětem akce je rekonstrukce mostu ev. č. 379-037 na silnici č. II/379 na rozhraní extravilánu a intravilánu obce Podomí.

Most leží v levotočivém oblouku silnice II/379, nachází se na začátku obce Podomí, překračuje Podomský potok. Součástí rekonstrukce mostu je rekonstrukce silnice II/379 před a za mostem v celkové délce 39,0 m. Průměrná šířka silnice II/379 v tomto úseku je 7,80 m, s jednostranným sklonem.

Pasportní staničení začátku úseku je km 54,627 a konce úseku km 54,666. Pasportní staničení mostu je km 54,646.

Nedílnou součástí tohoto projektu jsou:

Technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací (TKP) v platném znění.

Pro vlastní projekční zpracování DSP byly projektantem použity následující podklady:

- Investiční záměr II/373, 379 Jedovnice – Kotvrdovice – Senetářov – Podomí, Dosting 2014
- Diagnostika vozovky, IMOS 2013
- Geodetické zaměření území, AZ Geo 2014
- Geodetické doměření území – Silniční projekt spol. s r.o. 2013
- Inženýrsko-geologický průzkum – Geostar spol. s r.o. 12/2013

Tyto podklady byly doplněny Hlukovou a emisní studií a elaborátem BOZP.

Mapové podklady byly vyhotoveny v měřítku 1: 1000 v souřadnicovém systému JTSK, výškový systém Bpv a použity pro zpracování v digitálním formátu. Pozemková mapa byla digitalizována a

převedena do stejného měřítka jako mapový podklad. Zákres inženýrských sítí byl ověřen u jednotlivých správců.

V současné době se nepředpokládá nutnost provádění dalších průzkumů.

Charakter stavby

Hlavní trasa

Stávající konstrukce mostu je kombinovaná, rozšiřovaná. Pravou část tvoří desková konstrukce z betonových příhradových prefabrikátů Visintini, levou, rozšiřovanou část tvoří ocelové trubky. Most má vlivem dřívějších oprav vozovky zesílené konstrukční vrstvy vozovky, stavební výška na výtoku je 1,0 m. Na mostě je osazeno nenormové zábradlí. Volná šířka na mostě je 7,80 m, světlost mostu je 2,35 m, výška podhledu nad dnem je 0,90 m.

Dle hlavní prohlídky z 07/2011 je stav mostu špatný (spodní stavba) až velmi špatný (nosná konstrukce). Betony nosné konstrukce a římsy jsou degradované. Stávající most není schopen řádně plnit svou funkci. Provést požadovaný průtok Q_{100} v hodnotě $8,3 \text{ m}^3/\text{s}$ je ve stávajícím profilu absolutně nemožné. Plocha stávajícího profilu je $1,84 \text{ m}^2$, plocha nového profilu bude $3,50 \text{ m}^2$. Rezerva nad hladinou $Q_{100}=522,028 \text{ m n.m.}$ bude $0,45 \text{ m}$, dojde ale ke zvětšení plochy otvoru mostu o 90%.

Konstrukce je rozumně neopravitelná. Zatížitelnost mostu je omezená (vyznačená DZ).

Vzhledem ke stavebnímu stavu se předpokládá úplná rekonstrukce.

V rámci stavby budou provedeny tyto práce:

- demolice stávajícího mostu
- výstavba nové mostní konstrukce (monolitická železobetonová rámová konstrukce, hlubinné založení)

Silnice II/379 je regionální spojnici mezi Blanskem a Vyškovem. Provádění stavby předpokládá úplnou uzavěru silnice II/379. Doprava bude vedena po objízdě trase. Uvažovaná objízdě trasa je vedená přes Krásensko (silnice II/378, III/3786 a III/37924).

V rámci stavby bude na dotčeném úseku průtahu doplněno svislé i vodorovné dopravní značení.

Překračovaná překážka

Překračovaná překážka je Podomský potok. Hloubka povrchové vody je 10-20 cm.

Územní podmínky

Staveniště se nachází na rozhraní extravilánu a intravilánu obce Podomí.

Staveniště se nachází výhradně v prostoru stávajících konstrukcí, tedy na ploše stávajících pozemních komunikací.

Stavba bude povinná umožnit přístup ke všem nemovitostem nacházejícím se v realizovaném úseku, včas upozorňovat dotčené majitele nemovitostí na postup prací a zajistit řádnou informovanost o stavu a možnostech dopravní obslužnosti.

Geotechnické podmínky

IG zjistil ve vrtech V1 a V2 navážky do hloubky 1,3 m (GT 0) tvořené ve vrchní části konstrukčními vrstvami vozovky – štěrkodrtí a ve spodní části jílovitými a jílovito-písčitými zeminami. Od hloubky 1,3 m do hloubek 4,4 m a 4,7 m bylo uloženo fluvialní souvrství nepravidelně se střídajících jílu (GT 1.1 a GT 1.2), písčitých jílu (GT 1.3) a jílovitých písků (GT 1.4), přičemž konzistence těchto zemin byla zjištěna v rozpětí od měkké po pevnou. Ve vrtu V2 byla ještě v hloubce 3,6 m až 4,3 m zastížena vrstva štěrku písčito-jílovitého (GT 1.5). Od hloubek 4,4 a 4,7 m až na báze obou vrtů v hloubce 6 m byly uloženy již nepřerušované vrstvy fluvialních štěrků s písčito-jílovitou výplní, které byly cca od 5,0 m ulehle (GT 1.5). Podzemní voda je s povrchovou vodou v přímé hydraulické spojitosti. Z hlediska chemického působení podzemní vody na beton se jedná o neagresivní chemické prostředí podle normy ČSN EN 206-1, tabulky 2.

Pro založení mostu jsou vhodné zeminy geotechnického podtypu GT 1.5, vyskytující se od hloubky 4,4 m v místě vrtu V1 a od hloubky 4,7 m v místě vrtu V2. Vzhledem k nepravidelnému

průběhu zastižených vrstev zemin doporučujeme přebírku základové spáry inženýrským geologem nebo geotechnikem. Při realizaci stavby bude nutné počítat s čerpáním vody z dočasných stavebních jam.

Diagnostika vozovky v předmětném úseku vykazala následující výsledky:

Zjištěná únosnost je v průměru na celém posuzovaném úseku dobrá s průměrnou zbytkovou životností 23 let a průměrným požadovaným zesílením 6 mm.

V předmětném úseku mezi obcemi Kotvrdovice - Senetářov je prakticky ve všech měřených místech výborná únosnost se zbytkovou životností 25 let a bez požadovaného zesílení.

4. Technické řešení

Popis

Zaměření stávající komunikace a okolí je zpracováno v souřadném systému S-JTSK a ve výškovém systému Bpv.

Bylo zvoleno místní staničení na silnici II/379 se začátkem úseku v Km 0,000 a koncem úseku v konci úpravy. Směr staničení je stejný jako směr pasportního staničení silnice II/379, tzn. ve směru Senetářov - Podomí.

Uvolnění staveniště

Výstavba bude provedena za úplné uzávěry silnice II/379.

Doprava bude vedena po objízdě trase. Uvažovaná objízdě trasa je vedena přes Krásensko (silnice II/378, III/3786 a III/37924).

Stavba bude povinná umožnit přístup ke všem nemovitostem nacházejících se v realizovaném úseku, včas upozorňovat dotčené majitele nemovitostí na postup prací a zajistit řádnou informovanost o stavu a možnostech dopravní obslužnosti.

Z hlediska dopravního napojení stavby na infrastrukturu lze konstatovat, že vzhledem k faktu, že se veškerá stavební činnost odehrává v blízkosti stávající komunikace, je napojení bezproblémové.

Zemní práce

Skrývka ornice

Na dotčených plochách dojde k sejmutí ornice v tl. 100 mm, ta bude uložena na meziskládku v prostoru stavby, následně bude použita na zpětné ohumusování. Přebytek ornice bude uložen na skládku do 20 km.

Výkopy

Výkopy budou provedeny v místech nových základů, opěr a křídel. Sklony svahů výkopů jsou uvažovány 1,5:1. U pravého křídla opěry II. bude nutno provést pažení stavební jámy záporovým pažením z HEB profilů č. 160, délky 8,0 m do vrtů průměru 300 mm, paty zápor budou zalité betonem C 25/30. Mezi HEB profily bude vložena výdřeva.

Mezi levým křídlem a distribuční trafostanicí VN/NN bude provedena řada mikropilot k omezení velikosti výkopu křídla. Mikropilotová stěna bude z 6 ks trubky 70/12, délky 6,0m, kořen prům. 180 mm délky 4,5 m nebo záporové pažení, alternativně štětovnicová stěna.

Zásypy

Zásypy budou prováděny v místě základů, opěr a křídel z hutněné šterkodrti. Hutnit se bude po vrstvách tloušťky max. 300 mm.

Skladba vozovky

Skladba vozovky na mostě:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy s asfaltovým pojivem 50/70	ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
Spojovací postřik z asfalt. emulze v množství zbytkového asfaltu 0,30 kg/m ²	PS		ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvu s asfaltovým pojivem 50/70	ACL 16+	60 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
Litý asfalt	MA 11	35 mm	ČSN EN 13108-6
Celoplošná izolace mod. asf. pásy + pečetící vrstva		5 mm	
Celkem		140 mm	

Plná konstrukce silnice II/379

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy s asfaltovým pojivem 50/70	ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
Spojovací postřik z asfalt. emulze v množství zbytkového asfaltu 0,30 kg/m ²	PS		ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvu s asfaltovým pojivem 50/70	ACL 16+	60 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
Spojovací postřik z asfalt. emulze v množství zbytkového asfaltu 0,40 kg/m ²	PS		ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvu s asfaltovým pojivem 50/70	ACP 16+	50 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
Spojovací asfaltový infiltrační postřik v množství zbytkového asfaltu 0,80 kg/m ²	PI		ČSN 73 6129
Štěrkodrt' frakce 0/32 E _{def,2} 100 MPa	ŠD_A	150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt' frakce 0/63 E _{def,2} 70 MPa	ŠD_B	150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Celkem		450 mm	
Hutněná zemní pláň			E _{def,2} min. 45 MPa (doporučeno 60 MPa)
Aktivní zóna			tl. 500 mm, materiál dle ČSN 73 6133 (nenamrzavý, nesoudrzný, hrubozrnný)

Celková skladba odpovídá katalogu vozovek TP 170: D1 – N – 2 – IV – P III

Z uvedených skladeb vyplývá, že v celém úseku nedojde na navýšení nivelety.

Vozovka bude v celé délce opatřena oboustrannými nezpevněnými krajnicemi ze štěrkodrti v šířce 0,50 m.

V úseku km 0,029 310 až po konec úseku vlevo bude proveden silniční obrubník výšky 120 mm. Obrubník bude začínat přechodovým obrubníkem.

Výškové řešení silnice II/379 vzhledem k charakteru rekonstrukce plně respektuje stávající výškové řešení, s tím, že jsou vyrovnány zásadní výškové nerovnosti – podélný profil je „vyhlazen“. V začátku a konci úseku se niveleta napojuje na stávající konstrukce.

Polohové a výškové řešení

Polohové řešení

ZÚ Km 0,000 000
přímá 4,240 m
ZO₁ Km 0,004 240
R₁ = 45,000 m
 $\alpha_{s1} = 49,177^\circ$
 $\rho_1 = 34,760$ m
KO₁= KÚ Km 0,039 000

Výškové řešení

ZÚ Km 0,000 000
klesá 1,02 %, délka 35,680 m
VZ₁ Km 0,035 680
R₁ = 700 m
t₁ = 10,800 m
 $y_{\max,1} = 0,080$ m
stoupá 2,06 %, délka 3,320 m
KÚ Km 0,039 000

Odvodnění

Odvodnění komunikace zůstává jako stávající, gravitační. V úžlabí nosné konstrukce bude pruh drenážního plastbetonu šířky 0,4 m. Povrch komunikace bude odvodněn podélným a příčným spádem do vydlážděných žlábků šířky 500 mm podél křídel vlevo.

5. Výstavba

Postup a technologie stavby mostu

Dojde k vybourání mostního svršku, zábradlí, nosné konstrukce mostu, přechodové oblasti za opěrami, betonových opěr a základů. Také budou vybourána monolitická křídla.

Voda z Podomského potoka bude provizorně převedena dvěma troubami PE DN 500 mm délky 25,0 m. Na vtoku bude zřízena těsněná hrázka např. z pytlovaného písku a jílového těsnění.

Nová nosná konstrukce navrhovaného mostu je tvořena železobetonovým rámem z betonu XC4, XF2, XD2 C30/37 o jednom poli se zkosením v rámovém rohu. Horní povrch je v podélném směru rovnoběžný s niveletou komunikace a v příčném směru je v levostranném spádu k úžlabí (ve vzdálenosti 3,73 m od osy) odkud je vytvořen protispád v hodnotě 4,00 %, jehož odvodňovací funkce je posílena odvodňovacím ozubem výšky 50 mm v krajní hraně. Příčle je propojena rámovým rohem s krajními stěnami – opěrami. Příčle je tlustá u stěn 0,55 m a uprostřed rozpětí 0,35 m. Opěry jsou šířky 0,50 m a jsou vetknuty do monolitického základového prahu šířky 0,80 m. Do rubu stěn jsou vetknuta šikmá zavěšená křídla šířky 0,500 m. Železobetonový základový práh z betonu XF3, XC2, XD2, XA1 C30/37 působí jako svazovací práh mikropilotové skupiny. Mikropiloty jsou vrtány ve dvou řadách po 1,0 m, délky 7,5 m, s kořenem průměru 180 mm délky 5,5 m, vrtané šikmo se sklonem 5 stupňů od svislice.

Přechodová oblast za rubem je tvořena přechodovým klínem se sklonem horního povrchu 10% z drenážního betonu C20/25. Rub opěr je odvodněn podélnou drenáží, trubkou DN 160 mm obalenou geotextilií a obetonovaná drenážním betonem C20/25 a vyvedena skrz opěry. V opěrách je osazena HDPE trubka DN 200 mm ve sklonu 5%. V rubové oblasti je vytvořena těsnicí betonová deska z prostého betonu XC2 C20/25, tloušťky 150 mm ve sklonu 3% k opěrám. Na ní je položena těsnicí folie chráněná geotextilií min. 700g/m² z obou stran.

Všechny zasypané plochy základový pasů, opěr a křídel budou opatřeny izolačním asfaltovým nátěrem 1 x Np + 2 x Na. Provede se celoplošná mostní izolace včetně zaizolování rubu opěr. Izolace bude zatažena až po těsnicí betonovou desku.

Po dobetonování křídel budou realizovány římsy. Římsy jsou plně monolitické, z betonu XF4, XC4, XD3, C30/37 jejich šířka je 0,85 m vlevo a 0,80 m vpravo, výška okapního nosu 0,50 m. Všechny hrany budou zkoseny 15/15 mm. Římsy budou opatřeny impregnací proti CHRL. Pod římsami bude osazen asfaltový izolační pás s metalickou vložkou. Římsy budou k nosné konstrukci kotveny kotvami říms po 1,0 m. Spára mezi římsou a asfaltovými vrstvami bude těsněna modifikovanou asfaltovou zálivkou.

Na obě římsy je osazeno ocelové mostní zábradlí se svislou výplní výšky 1,1 m. Na něj navazuje za mostem stávající ocelové silniční svodidlo.

Bude provedena vozovka na mostě i předpolích. Nad konci nosné konstrukce bude ve vozovce prořízlá spára 20/50 mm a zalita zálivkou z modifikovaného asfaltu. Zaříznutá a těsněná spára modifikovaným asfaltem bude také v návaznosti nové vozovky na stávající stav. Povrch komunikace bude odvodněn podélným a příčným spádem do vydlážděných žlábků šířky 500 mm podél křídel vlevo.

Dno a břehy koryta včetně opevnění křídel budou vydlážděna kamennou dlažbou tloušťky 200 mm do betonu C25/30 tloušťky 200 mm. Spáry budou vyspárovány hmotou se zaručenou odolností XF2. Začátek a konec opevnění koryta bude zpevněn zakončovacím prahem 0,3x1,0 m z betonu XC2 C25/30. Na vtoku bude provedeno opevnění koryta kamennou rovnatinou kameny o hmotnosti 200 kg/ks.

Podél pravého křídla opěry I. bude provedeno obslužné schodiště šířky 600 mm z kamenné dlažby tl. 200 mm do betonu C25/30, tl. 200 mm olemované sadovými obrubníky.

Pod mostem je skrz opěru II vyvedena stávající obecní kanalizace. Zůstane zachována, na lící nové opěry bude seříznuta s přesahem 150 mm. V případně nutnosti bude jeden kus koncové kanalizační trouby vyměněn. Na rubu opěry bude izolace přetažena přes troubu 500 mm a natavena. Okraje izolace budou zastěrkovány.

Postup a technologie stavby komunikace

Rekonstrukce se bude provádět za úplného uzavření silnice.

(Dopravní opatření a přechodné dopravní značení na objízdné trase jsou řešeny v části E Zásady organizace výstavby + DIO).

Související (dotčené) objekty:

Nejsou.

Ochranná pásma

V oblasti stavby se nacházejí následující ochranná pásma:

- ochranná pásma inženýrských sítí
- ochranná pásma pozemních komunikací.

Chráněná území se v prostoru stavby nenacházejí.

Ochranná pásma pozemních komunikací

silnice I. třídy:	50 m od osy jízdního pásu na obě strany
silnice II. třídy:	15 m od osy jízdního pásu na obě strany
silnice III. třídy:	15 m od osy jízdního pásu na obě strany
místní komunikace	15 m od osy jízdního pásu na obě strany

Ochranná pásma inženýrských sítí

Ochranné pásmo vodovodních řadů a přípojek:	1,5 m na každou stranu
Ochranné pásmo kanalizačních stok a přípojek:	1,5 m na každou stranu
Ochranné pásmo plynovodního potrubí	
nad průměr 500 mm:	12 m
od průměru 200 mm do 500 mm:	8 m
do průměru 200 mm včetně:	4 m v obci 1,0 m na každou stranu
Ochranné pásmo sdělovacích kabelů:	1,5 m od krajního kabelu
Ochranné pásmo podzemních kabelů NN a VN do 110 kV:	1,0 m od krajního kabelu
Ochranné pásmo nadzemního vedení do 35 kV:	7,0 m od krajního vodiče
Ochranné pásmo nadzemního vedení od 35 kV do 110 kV:	12,0 m od krajního vodiče
Ochranné pásmo nadzemního vedení od 110 kV do 220 kV:	15,0 m od krajního vodiče
Ochranné pásmo nadzemního vedení od 220 kV do 440 kV:	20,0 m od krajního vodiče
Ochranné pásmo nadzemního vedení nad 440 kV:	30,0 m od krajního vodiče

Zákres všech inženýrských sítí je pouze informativní. Skutečnou polohu je nutno vytyčit ve spolupráci se správcí inženýrských sítí. Vytýčené sítě nutno řádně označit, případně ochránit.

Možnosti připojení na napájecí a odpadní vedení a sítě

Bude řešeno dodavatelem v rámci přípravy stavby.

6. BOZP

Stavba ani provoz na ní nemá negativní vliv na životní prostředí (posuzováno z hlediska hluku, emisí z dopravy, vlivu odpadních vod na vodní toky a vodní zdroje). Veškeré odpady ze stavby budou ukládány na řízenou skládku.

Při provádění všech prací je nutné dodržovat bezpečnost práce dle platných předpisů a vyhlášek:

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

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

Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů

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. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí

Vyhláška č. 77/1965 Sb., o výcviku, způsobilosti a registraci obsluh stavebních strojů

Nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky

Nařízení vlády č. 494/2001 Sb., kterým se stanoví způsob evidence, hlášení a zasílání záznamu o úrazu, vzor záznamu o úrazu a okruh orgánů a institucí, kterým se ohlašuje pracovní úraz a zasílá záznam o úrazu

Nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čisticích a dezinfekčních prostředků

Zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci práce, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci), ve znění pozdějších předpisů.

Zhotovitel rozpracuje uvedené předpisy vzhledem pro podmínky dané stavby se zvláštním přihlédnutím k práci v ochranných pásmech podzemních a nadzemních sítí.

Všichni pracovníci zhotovitele budou s předpisy prokazatelně seznámeni.

Vzhledem k překračování imisního limitu prašných částic v dané oblasti a vysoké škodlivosti těchto částic dodavatel stavby zajistí po celou dobu stavby opatření vedoucí k minimalizaci prašnosti:

- při bourání konstrukcí dojde ke skrápění vodou z důvodu omezení prašnosti
- vozidla stavby budou při odjezdu ze stavby očištěna, aby nedocházelo k roznášení nečistot do okolí mostu

uložené sypké materiály budou přikryty, aby za větrného počasí nedocházelo k víření prachu

V Praze 04/2019

vypracoval: Ing Ondřej Svoboda,
doplnil Josef Gabrhel