







ČÁST B

SO 201

Souřadnicový systém S-JTSK, Výškový systém Bpv

OBJEDNATEL	ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR NA PANKRÁCI 56, 145 05 PRAHA 4 <hr/> STAVBU ZAJIŠŤUJE ZÁVOD PRAHA Na Pankráci 546/56, 145 05 Praha 4	 ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR
------------	---	--

Zhotovitel PD: PRAGOPROJEKT, a.s., K Ryšádce 1668/16, 147 54 Praha 4, IČ: 45272387, www.pragoprojekt.cz, Dat.schránka: 4kfr54 Zpracovatelský útvar: Ateliér Karlovy Vary – Vítězná 2012/26, 360 01 Karlovy Vary, Tel.: 353 303 211, E-mail: mailbox@kv.pragoprojekt.cz			
Navrhl/vypracoval: Ing. Miroslav TRN podpis: 	Zodpovědný projektant: Ing. Miroslav TRN podpis: 	Ředitel ateliéru Karlovy Vary: Ing. Pavel ŠLAPA	
Technická kontrola: Ing. Miroslav SEIDL podpis: 	Hlavní inženýr projektu: Ing. Pavel ŠLAPA podpis: 		

Kraj:	PRAHA, STŘEDOČESKÝ	Číslo zakázky:	16-297-2-000
Katastrální území:	ČERNÝ MOST, HORNÍ POČERNICE, ŠESTAJOVICE U PRAHY, JIRNY	Číslo akce:	99-070
Objednatel:	ŘSD ČR, ZÁVOD PRAHA, NA PANKRÁCI 546/56, 145 05 PRAHA	Datum:	12/2016
Název stavby:	PD D11 KM 0,0 - 8,0 VÝMĚNA VOZOVKOVÝCH VRSTEV VČETNĚ MODERNIZACE SOUVISEJÍCÍCH ZAŘÍZENÍ DÁLNIČE VČETNĚ KŘÍŽOVATKOVÝCH VĚTVÍ S D0 - AKT. DSP/PDPS	Formát:	
Objekt:	SO 201 OPRAVA DÁLNIČNÍHO MOSTU EV.Č. D11-001..3	Měřítko:	
Příloha:	TECHNICKÁ ZPRÁVA	Stupeň:	PDPS Souprava:
		Číslo přílohy:	1

TECHNICKÁ ZPRÁVA

SO 201 – Oprava dálničního mostu D11-001..3

Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

OBSAH TECHNICKÉ ZPRÁVY

1.	Identifikační údaje	2
1.2.	Údaje o stavbě	2
1.3.	Údaje o stavebníkovi	2
1.4.	Údaje o zpracovateli projektové dokumentace	2
2.	Podklady a průzkumy	3
3.	Základní údaje o mostu	4
4.	Stávající stav	4
5.	Návrh opravy	5
5.2.	Zemní práce	5
5.3.	Bourání	6
5.4.	Vnější hydroizolace	6
5.5.	Vnitřní sanace	6
5.6.	Oprava spár rámu	6
5.7.	Oprava říms	7
5.8.	PHS	7
5.9.	Vozovka	7
5.10.	Zábradlí	7
5.11.	Úpravy kolem mostu	8
5.12.	Příprava osvětlení podchodu	8
6.	Požadované podmínky a měření	8
7.	Zajištění systému jakosti	9
8.	Související objekty	9
9.	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na staveništích	9
10.	Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby a údržbu	10

1. Identifikační údaje

1.2. Údaje o stavbě

Název stavby : PD D11 km 0,0 – 8,0 Výměna vozovkových vrstev včetně modernizace souvisejících zařízení dálnice včetně křižovatkových větví s D0 – akt. DSP/PDPS

Místo stavby:

Kraj : Hlavní město Praha, Středočeský kraj

Obec : Praha, Šestajovice, Jirny

Katastrální území : Černý Most [731676], Horní Počernice [643777], Šestajovice u Prahy [762385], Jirny [660922]

Druh stavby : Oprava krytu dálnice D11 v km 0,000 – 7,800

Označení pozemku: Dle záborového elaborátu

Předmět projektové dokumentace: Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

1.3. Údaje o stavebníkovi

Stavebník/objednatel stavby:

Název a adresa: Ředitelství silnic a dálnic ČR,
Čerčanská 2023/12
140 00 Praha 4

Nadřízený orgán: Ministerstvo dopravy ČR

Řídící správa: ŘSD ČR, Závod Praha
Na Pankráci 56,
145 05 Praha 4

IČ: 65993390

1.4. Údaje o zpracovateli projektové dokumentace

Zhotovitel projektové dokumentace:

Název a adresa: PRAGOPROJEKT, a.s.
K Ryšánce 1668/16,
147 54 Praha

IČ: 45272387

Zpracovatelský ateliér: PRAGOPROJEKT, a.s. ateliér K. Vary
Vítězná 2012/26, 360 01 Karlovy Vary

Hlavní inženýr projektu: Ing. Pavel Šlapa, PRAGOPROJEKT, a.s. (ateliér KV)

Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby ČKAIT – 0301400

stavba: PD D11 km 0,0 – 8,0 Výměna vozovkových vrstev včetně modernizace souvisejících zařízení dálnice včetně křižovatkových větví s D0 – akt. DSP/PDPS

stupeň: DSP/PDPS

SO 201 – Oprava dálničního mostu D11-001..3

Silniční objekty:	Ing. Pavel Šlapa, PRAGOPROJEKT,a.s. (ateliér KV)
Mostní objekty a zdi:	Ing. Miroslav Seidl, PRAGOPROJEKT,a.s. (ateliér Praha II)
Vodohospodářské objekty:	Ing. Marcela Doležalová, PRAGOPROJEKT,a.s. (ateliér KV)
Elektro objekty:	Ing. Martin Hanuška, PRAGOPROJEKT, a.s. (ateliér Praha I)
Geodetická dokumentace:	Ing. Pavel Sobotka, PRAGOPROJEKT,a.s. (ateliér Praha I)
Zásady organizace výstavby:	Pavel Znamenáček, PRAGOPROJEKT, a.s. (ateliér Praha I)

2. Podklady a průzkumy

Pro účely zpracování dokumentace byly použity tyto podklady, průzkumy a dokumentace :

- Závěrečná zpráva k dokumentaci drenážního systému a příčných odvodnění dálnice D11 Praha– Hradec Králové v km 0,0 až 7,5 (Videoinspekce kanalizace, 07/2015)
- Závěrečná zpráva k prohlídce odvodňovacího systému dálnice D11 Praha – Hradec Králové v km 0,0 až 7,8 (Videoinspekce kanalizace, 07/2013)
- Geotechnický průzkum pro modernizaci (AZ Consult, 10/2013)
- Zpráva o diagnostickém průzkumu vozovky, Dálnice D11 (QVIA, s.r.o., 09/2013)
- Modernizace D11 v km 0,00 – 8,00, Akustická studie (AKUSTING s.r.o., 12/2013)
- Hlukové posouzení modernizace D11 v km 0,00 – 8,00 (AKUSTING s.r.o., 12/2013)
- geodetické zaměření (PRAGOPROJEKT a.s., 05/2015)
- katastrální mapa
- průzkum stáv. inženýrských sítí (PRAGOPROJEKT a.s., 04/2015)
- rekognoskace terénu
- mapové podklady

3. Základní údaje o mostu

Charakteristika mostu: Trvalý dálniční most o 1 poli přes Svěpravický potok a cestu pro pěší, o dvou úrovních, s horní mostovkou, směrově v oblouku, výškově v mírném stoupání, kolmý, s normovanou zatížitelností, s nosnou konstrukcí ze ŽB prefabrikátů „Bureš“ uložený jako rozpěrák, otevřeně uspořádaný, s neomezenou volnou výškou.

Délka přemostění:	spodní část 3,00 m (most přes potok) horní část 4,00 m (podchod pro pěší)
Délka NK mostu:	4,90 m
Délka mostu:	5,80 m
Šikmost mostu:	100 gr.
Volná šířka mostu:	2 x 15,50 m
Šířka nosné konstrukce:	42,00 m
Šířka mostu:	42,34 m
Stavební výška:	2,09 m
Výška mostu nad terénem:	7,14 m

4. Stávající stav

Most ev. č. D11-001..3 je o jednom poli, ve dvou úrovních, sloužící jednak jako most přes Svěpravický potok (spodní úroveň), jednak jako podchod pro pěší (horní úroveň).

Založení mostu je plošné na základové desce z prostého betonu.

Spodní most má opěry jako dříky z prostého betonu ukončené ŽB úložným prahem. Nosná konstrukce je tvořena 72 ks ŽB prefabrikátů „Bureš“ skladebné šířky 1,00 m a tloušťky 0,45 m, které zároveň tvoří podlahu horního mostu. Spodní most je rozdělen dilatačními spárami na 8 dílů délky 6,00 + 7,00 + 10,00 + 11,00 + 11,00 + 10,00 + 7,00 + 11,00 m, celková délka tubusu je 72,00 m. Křídla spodního mostu jsou krátká, rovnoběžná s osou dálnice.

Opěry horního mostu tvoří ŽB prefabrikáty „Bureš“, 42 ks skladebné šířky 1,00 m a tloušťky 0,45 m, postavené na úložné prahy opěr spodního mostu. Nosná konstrukce je tvořena také 42 ks ŽB prefabrikátů „Bureš“ skladebné šířky 1,00 m a tloušťky 0,45 m. Horní most je rozdělen dilatačními spárami na 4 díly délky 10,00 + 11,00 + 11,00 + 10,00 m, celková délka tubusu je 42,00 m. Křídla horního mostu jsou kolmá na osu dálnice, trojúhelníková monolitická, ŽB, délky 7,00 m, ukončená monolitickou ŽB římsou.

Římsy jsou železobetonové prefabrikované, typu RT 2, uložené na dílce nosné konstrukce. Do krajních říms spodního mostu je zakotveno ocelové zábradlí ZM 1, římsy horního mostu jsou volné.

Izolace spodní nosné konstrukce je celoplošná z natavovaných pásů „Sklobit“ na vyrovnávacím a spádovém betonu, ochrana izolace je z litého asfaltu, který zároveň tvoří pochozí vrstvu podchodu pro pěší.

Izolace horního mostu je na stropě z natavovaných pásů „Sklobit“ na vyrovnávacím a spádovém betonu, na stěnách pouze z natavovaných pásů „Sklobit“. Ochrana izolace je cementovým potěrem s drátěnou vložkou (na stropě), resp. cementovou omítkou s drátěnou vložkou (na stěnách). Izolace stěn horního mostu je přetažena až na úložné prahy spodního mostu.

Původní vozovku na mostě tvoří asfaltobetonový kryt, překryt asfaltovým kalovým zákrytem,, SDP a krajnice jsou nepevněné.

stavba: PD D11 km 0,0 – 8,0 Výměna vozovkových vrstev včetně modernizace souvisejících zařízení dálnice včetně křižovatkových větví s D0 – akt. DSP/PDPS

stupeň: DSP/PDPS

SO 201 – Oprava dálničního mostu D11-001..3

Str. 4

Mostní závěry na obou koncích NK pravděpodobně nejsou.

Po levé straně dálnice na horním mostě je osazena protihluková stěna výšky min. 6,0 m, se vzdáleností sloupků 4,00 m. Sloupky PHS jsou z ocelových válcovaných profilů HEB 200 kotvených nad mostem a v nejbližším okolí do patek. Sloupky jsou v osových vzdálenostech 4,0 m. Soklové panely jsou betonové, výšky 800 mm, v každém panelu jsou dva odvodňovací otvory. Výplňové panely jsou pohltivé, neprůhledné, z recyklovaných plastů, výšky 2x2,00 a 1,50 m.

Odvodnění povrchu vozovky je především podélným a příčným sklonem mimo mostní objekt, podél levé strany pravého jízdního pruhu je veden odvodňovací žlab, který je sveden do středové kanalizace.

Podle závěrů diagnostického průzkumu (PONTEX, 07/2013) je most v dobrém stavu. Na boky a kraje nosné konstrukce zatéká, což způsobuje degradaci betonové krycí vrstvy a korozi betonářské výztuže. Další zatékání bylo zjištěno ve spárách mezi jednotlivými dilatačními díly, zejména u spodní stavby, kde dochází také odpadání krycí vrstvy a korozi betonářské výztuže. Tyto závady mají pouze lokální charakter, ale lze z nich usuzovat, že izolační souvrství je na konci své životnosti.

5. Návrh opravy

V místě mostu se stávající směrové ani výškové vedení D11 nemění, šířkové uspořádání se nemění, upravuje se pouze způsob zpevnění a zádržné systémy v SDP mezi jízdními pásy.

Oprava horního mostu je navržena především jako provedení nové hydroizolační vrstvy po vnějším povrchu rámu, lokální sanace vnitřního povrchu a výměna vozovky D11 za novou, s asfaltobetonovým krytem. Dále bude provedena lokální sanace a utěsnění říms.

U spodního mostu bude pouze vyčištěno koryto potoka, provedena lokální sanace a utěsnění spár říms a obnova PKO zábradlí.

5.2. Zemní práce

Pro zajištění přístupu k izolaci a její ochraně bude obnažen horní most do úrovně cca 0,20 m pod ŽB úložný práh. Ve dně je navržena šířka výkopu cca 3,0 m, sklon svahů se předpokládá pro hluboký výkop pod dálnicí 1:1 a v oblasti nízkých výkopů na koncích křídel 2:1. Na koncích křídel se bude dno výkopu zvedat na úroveň chodníků okolních komunikací, aby se tyto chodníky nepoškodily a nebylo je nutno opravovat.

Na dně výkopu bude stav podloží ověřen penetrační zkouškou, případně bude podloží dodatečně zhuťněno nebo bude proveden hutněný šterkopískový polštář.

Zpětný zásyp se předpokládá podle čl. 5.4 ČSN 73 6244, těsnicí vrstva podle čl. 5.2 téže normy. Vrstvy hutněného násypu budou na okrajích výkopu ukončeny „zazubením“.

Zemní práce budou prováděny ve dvou etapách, samostatně pro každý jízdní pás. Pro zajištění výkopu v SDP se v první etapě použije kotvené záporové pažení ve středním dělicím pásu. Kotvení bude provedeno vrtanými pramencovými kotvami se zainjektovaným kořenem v tělese komunikace. V místě nad podchodem se horní část zapaží ocelovým pažením (např. svodnicemi), opřeným o krajní záporové pažení. V druhé etapě bude pro zajištění výkopu sloužit ve střední části stejná záporová stěna, pramencové kotvy budou provedeny v opačném směru s kotvením do nového zásypu, případně kotvení může být osazeno již při budování nového zásypu. Nad podchodem se opět se horní část zapaží ocelovým pažením, opřeným o krajní záporové pažení.

Pod protihlukovou stěnou na levé straně mostu bude na šířku 3,0 m proveden zásyp z mezerovitého betonu, který bude sloužit pro zakotvení pilot základového bloku pod PHS. Tvar

zásypu z mezerovitého betonu je nutno přizpůsobit pro možnost beranění sloupků vybraného typu silničních svodidel.

Výkop v místě přilehlých stávajících sloupků PHS bude zapažen opět záporovým pažením s kotvením pomocí vrtaných pramencových kotev se zainjektovaným kořenem..

5.3. Bourání

Z odkrytého tubusu horního mostu se odstraní stávající hydroizolace a její ochrana (cementový potěr na stropě nebo omítka na stěnách). Dále se odstraní náběhový klín pod izolací na ŽB úložném prahu dolního mostu.

5.4. Vnější hydroizolace

Po odstranění stávající izolace bude vnější povrch horního tubusu a křídel očištěn vysokotlakým vodním paprskem (tlak cca 300-400 barů). Na strop tubusu bude provedena vrstva vyrovnávacího a spádového betonu vyztužená KARI sítí ($\varnothing 6$ mm, oka 100 x 100 mm) se střešovitým sklonem horního povrchu min. 3%. Na celý vnější povrch tubusu, křídel a na povrch ŽB úložného prahu bude na penetrační nátěr natavena izolace z asfaltových pásů s ochranou dvěma vrstvami geotextilie s drenážní funkcí podle čl. 5.11 a ČSN 73 6244. Ochrana izolace pod základovým pasem PHS se provede z AIP s hliníkovou vložkou.

Nad úrovní těsnicí vrstvy bude provedena drenáž z trubky $\varnothing 150$ mm obetonovaná blokem 300x300 mm z drenážního betonu. Pod těsnicí vrstvou bude proveden základ z prostého betonu C8/10n vyspárovaný střešovitě min. 2%. Chráničky na konci křídel budou napojeny do svislého odtoku z PVC trubky $\varnothing 150$ mm, který bude dále napojen na šikmou trubku osazenou v dodatečně provedeném jádrovém vývrtu skrz stěnu dolního tubusu. Odtok z drenáže tak bude zajištěn odkapem do potoka pod mostem.

5.5. Vnitřní sanace

Vnitřní povrch podchodu bude očištěn VVP (tlak cca 600 barů) a na poškozených místech bude provedena lokální sanace/reprofilace.

- spojovací můstek, zajišťující lepší přilnutí správkové hmoty k původnímu betonu
- reprofilace do původního tvaru
- nanesení sjednocující stěrkové vrstvy (sjednocení struktury povrchu)

Aplikace spojovacího můstku závisí na vlastnostech a požadavcích správkových hmot skutečně použitých při opravě a je možno tuto vrstvu vynechat.

V místech, kde při čištění tlakovou vodou bude odkryta i výztuž, bude uvedená skladba doplněna o pasivační nátěr oceli (protikorozní ochrana výztuže). V těchto místech musí být výztuž očištěna od koroze na stupeň nejméně Sa 2.

Přesná tloušťka sanačních vrstev bude po očištění povrchu podkladu upřesněna podle výsledků zkoušek přídržnosti (min. 1,5 MPa), pro ocenění se předpokládá, že cca 70% plochy římsy bude sanováno v tloušťce do 30 mm, 30% v tloušťce do 50 mm.

Po provedení lokální reprofilace bude celý vnitřní povrch opatřen sjednocujícím nátěrem s inhibitory koroze, který zvýší pasivační vlastnosti betonu a zajistí větší ochranu výztuže před korozi.

5.6. Oprava spár rámu

Spáry mezi prefabrikáty budou vyčištěny do hloubky min. 15 mm a budou vyplněny elastickým tmelem.

Dilatační spáry budou utěsněny podle VL4, obr. 208.01.

Vnitřní povrch spáry bude vyčištěn do hloubky min. 30 mm a povrch bude natřen penetračním nátěrem pro zvýšení přilnavosti tmelu. Do spáry bude vložen profil předtěsnění a z líce bude spára vyplněna těsnícím elastickým tmelem.

Vnější povrch spáry bude na přitavenou izolace celého rámu doplněn separační vložkou šířky 150 mm, přes kterou bude přitaven izolační asfaltový pás šířky 330 mm (přitavený pouze na krajích) a ochranný asfaltový izolační pás šířky 500 mm) uprostřed na šířku 150 mm nepřitaven). Přes tento ochranný pás bude přetažena ochrana izolace geotextilií.

5.7. Oprava říms

Povrch říms bude očištěn VVP (tlak cca 600 barů) a na poškozených místech bude provedena lokální sanace/reprofilace.

- spojovací můstek, zajišťující lepší přilnutí správkové hmoty k původnímu betonu
- reprofilace do původního tvaru
- nanesení sjednocující stěrkové vrstvy (sjednocení struktury povrchu)

Aplikace spojovacího můstku závisí na vlastnostech a požadavcích správkových hmot skutečně použitých při opravě a je možno tuto vrstvu vynechat.

V místech, kde při čištění tlakovou vodou bude odkryta i výztuž, bude uvedená skladba doplněna o pasivační nátěr oceli (protikorozi ochrana výztuže). V těchto místech musí být výztuž očištěna od koroze na stupeň nejméně Sa 2.

Přesná tloušťka sanačních vrstev bude po očištění povrchu podkladu upřesněna podle výsledků zkoušek přídržnosti (min. 1,5 MPa), pro ocenění se předpokládá, že cca 70% plochy římsy bude sanováno v tloušťce do 30 mm, 30% v tloušťce do 50 mm.

Po provedení lokální reprofilace bude povrch říms opatřen barevným sjednocujícím nátěrem.

5.8. PHS

S ohledem na výkop pro opravu izolace bude stávající PHS dočasně přerušena a demontována. Po opravě podchodu bude PHS doplněna do původního stavu.

Demontáž a zpětná montáž se bude týkat 4 polí panelů, které budou vysunuty ze sloupků (pohltivé i soklové panely) a 3 sloupků, které budou odstraněny i se základy.

V rámci zpětné montáže bude vybetonován ŽB práh rozměrů 1000x800 mm délky 13,0 m, který vzhledem k poloze ve svahu násypu má vnější stranu zkosenou 100/100 mm. Pod základovým prahem mimo konstrukci podchodu se provede na bloku z mezerovitého betonu podkladní beton tl. 150 mm z betonu C8/10n. Základ bude založen na ŽB pilotách průměru 600 mm a délky 2,5 m, které budou vybetonované do plastových chráničků DN 600 uložených v bloku z mezerovitého betonu. V základovém pasu budou vynechány konické kapsy horních rozměrů 400 x 400 mm, hloubky 680 mm, do nichž budou osazeny a zabetonovány sloupky HEB 200. Sloupky je možno použít stávající, které budou nastaveny na patřičnou délku a opatřeny novou PKO. Do sloupků pak budou zasunuty nové soklové a pohltivé panely.

5.9. Vozovka

Vzhledem k velikosti objektu 201 a malému rozsahu prací na vozovce je odebrání vozovky a její zpětné položení součástí SO 101.

5.10. Zábradlí

Na římsách a na křídlech bude použito silniční kompozitní zábradlí s lany.

5.11. Úpravy kolem mostu

Kolem říms a křídel bude vytvořen žlábek z betonových tvarovek šířky 500 mm.

5.12. Příprava osvětlení podchodu

Pro možnost zřízení osvětlení podchodu budou osazeny za rubem stěn chráničky kabelů elektrického osvětlení. Na obou stranách bude vybetonován železobetonový blok 400 x 250 mm s osazenými elektroinstalačními hadicemi \varnothing 32/24 mm z betonu C30/37-XF4. Ve stěnách v horním rohu budou po 6 m vyvrtány jádrovým vrtem otvory \varnothing 40mm, do každého otvoru pak bude zatažena samostatná elektroinstalační hadice dle schématu ve výkresové příloze č. 5. V zásypu nad pravým blokem (směr Hradec Králové) pak bude osazena dvojice kabelových chrániček HDPE \varnothing 110/94 mm. Všechny chráničky budou vyvedeny do svahu podél křídel (mimo oblast odvodňovacích žlabovek) a zde v zemině opatřeny koncovým zaslepením. V každé chráničce a hadici bude osazeno lanko pro dodatečné zavlečení kabelů.

6. Požadované podmínky a měření

Veškerá zaměření na jednotlivých vrstvách vozovky a vytyčení míst poruch budou provedena v souřadnicích systému S-JTSK a výškovém systému B.p.v. Během provádění opravy na vozovkových vrstvách budou prováděna tato geodetická měření a práce:

1. Zaměření povrchu vozovky v síti polohově určených bodů v příčných profilech po 2,5 m, min. 5 bodů v příčném profilu každé poloviny dálnice vč. měření výšek na nivelačních značkách osazených v římsách jako vztažné výškové body, v následujících etapách:

- na povrchu ohrubné vrstvy vozovky před zahájením opravy;
- na povrchu po odfrézování stávající vozovky;
- na povrchu ložné vrstvy vozovky po opravě
- na povrchu ohrubné vrstvy vozovky po opravě

2. V rámci měření na povrchu vozovkových vrstev (viz výše) bude současně provedeno vyhodnocení tloušťek nově položených vrstev vozovky.

3. Zaměření polohy a podrobná pasportizace všech poškozených míst v úrovni ochranné vrstvy izolace (poloha, rozměr, tloušťka ochranné vrstvy, oprava izolace a úprava povrchu, plocha opravovaného místa), vč. fotodokumentace pro každé místo před a po pokládce nové ochranné vrstvy izolace.

Veškerá výše uvedená měření budou doplněna o záznam o povětrnostních podmínkách a měření teploty vzduchu a NK v době měření. Přesnost měření je stanovena směrodatnou odchylkou ± 20 mm v určení polohy, resp. ± 5 mm v určení výšky. Výstupy z měření včetně grafického vyhodnocení budou začleněny do DSPS pro mostní archiv majetkového správce. Další měření se provedou v intervalech stanovených správcem mostu již mimo rozsah činností specifikovaných touto dokumentací.

Měření výšek všech asfaltových vrstev se provádí v síti polohově určených bodů tak, aby měřené body ve všech vrstvách byly nad sebou. Měření se provádí odděleně pro ložnou a ohrubnou vrstvu. Zaměření se vyhodnocuje pro každou vrstvu. Geodetické práce budou prováděny v souladu s ČSN 73 6242 a TKP PK, kap. 21.

7. Zajištění systému jakosti

Všechny hmoty navržené zhotovitelem musí mít prohlášení o shodě a smí být použity pouze ve schváleném systému (souvrvství). To se týká zejména sanačních systémů a PKO ocelových konstrukcí, kde jednotlivé vrstvy musí být navzájem kompatibilní.

Dále je nutno důsledně zachovávat technologické postupy pro aplikaci sanačních a ochranných systémů. Tyto technologické postupy musí zhotovitel stavby předložit ke schválení investorovi akce před započítáním prací, investor si může smluvně vyžádat provedení referenčních ploch pro konečné posouzení finální povrchové úpravy nebo barevnosti ochranných systémů.

Navržené materiály i postupy prací musí respektovat požadavky TKP PK, zejména:

kap. 1 – Všeobecně

kap. 4 – Zemní práce

kap. 18 – Beton pro konstrukce

kap. 19 - Ocelové mosty a konstrukce

kap. 21 – Izolace proti vodě

kap. 31 – Opravy betonových konstrukcí.

8. Související objekty

ŘADA 000 Objekty přípravy staveniště

SO 021 Příprava území - levá strana

SO 022 Příprava území - pravá strana

ŘADA 100 Objekty pozemních komunikací

SO 101 Oprava vozovky D1 – levá strana

SO 102 Oprava vozovky D1 – pravá strana

SO 180.1 Přejídné dopravní značení - levá strana

SO 180.2 Přejídné dopravní značení - pravá strana

SO 190 Dopravní značení ve správě ŘSD

SO 190.1 Svislé a vodorovné dopravní značení

ŘADA 200 Mostní objekty a zdi

SO 204 Oprava mostu D1-014 - pravá strana

ŘADA 800 Objekty úpravy území

SO 801 Vegetační úpravy - levá strana

SO 802 Vegetační úpravy - pravá strana

9. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na staveništích

BOZP je řešeno v části A.5 – Zásady organizace výstavby.

stavba: PD D11 km 0,0 – 8,0 Výměna vozovkových vrstev včetně modernizace souvisejících zařízení dálnice včetně křižovatkových větví s D0 – akt. DSP/PDPS

stupeň: DSP/PDPS

SO 201 – Oprava dálničního mostu D11-001..3

10. Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby a údržbu

Jsou řešeny v části ZOV, žádné zvláštní podmínky se nestanovují.

11/2016

Ing. Miroslav Trn