

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ KVALITATIVNÍ PODMÍNKY

k projektu PDPS

PŘELOŽKA SILNICE II/303 BĚLOVES – VELKÉ POŘÍČÍ

Tyto zvláštní technické kvalitativní podmínky doplňují Technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací schválené MSD-OPK v Praze

1 Úvod

1.1 Specifikace (TKP)

Specifikacemi pro tuto zakázku se rozumí nejnovější platné vydání „Technických a kvalitativních podmínek staveb pozemních komunikací“ (TKP), vydaných Ministerstvem dopravy a spojů ČR v roce 1993 a změněné v letech 1994 – 2021 s datem platnosti do 28 dnů před ukončením výběrového řízení, pokud nebude ve smlouvě stanoveno jinak.

poznámka: Seznam jednotlivých kapitol je uveden na dalších stranách

1.2 Zvláštní specifikace (ZTKP)

ZTKP obsahují:

- Dodatečné články ZTKP formulují nové celé články, které tvoří dodatky ke znění Specifikací (TKP). Číslování dodatečných článků vychází z členění oddílů a odstavců TKP přičemž článkům jsou přidělena nová čísla, navazující na stávající čísla článků v kapitolách TKP
- Nahrazující články, nahrazují znění původních článků TKP. Číslování nahrazených článků zůstává zachováno dle TKP.
- Zrušené články jsou články TKP, které byly odstraněny ze specifikací
- Pozměňující a doplňující ustanovení jednotlivých článků mění a doplňují obsah článků, obsažených ve Specifikacích (TKP). Číslování těchto článků ZTKP zůstává zachováno podle TKP
- Číslované dodatky jednotlivých kapitol TKP rozšiřují informace obsažené v TKP a obsahují podrobné specifikace pro vybrané konstrukce stavby.

V případech, kdy znění dodatečných, nahrazujících nebo pozměněných článků je v rozporu s některým z ustanovení Specifikací (TKP), znění dodatečných, nahrazujících nebo pozměněných článků ZTKP jsou rozhodující. Zrušené články TKP pro tuto zakázku neplatí.

1.3 Kvalitativní požadavky na materiály

Všechny použité materiály musí být schválené pro použití ve stavebnictví. Dodavatel těchto materiálů musí předložit potvrzené osvědčení od autorizované zkušební laboratoře nebo certifikát stejné váhy platnosti.

Pracovní procesy podléhají ustanovením závazných norem, právních předpisů a nařízení ČR týkajících se provádění stavebních prací, platných v aktuálním období, to znamená v době stavby.

Všechny odkazy a normy a ostatní uvedené předpisy (ČSN, TP, TKP) uvedené v projektové dokumentaci týkající se materiálů, prací a jejich zkoušek musí zhotovitel respektovat podle jejich poslední verze, pokud není jinak ve smlouvě uvedeno.

1.4 Použité normy, předpisy, zákony a vyhlášky

Při provádění stavebních prací a montáže konstrukcí je nutné postupovat v souladu s předpisy a normami, platnými v České republice, jedná se o české technické normy označené zkratkou ČSN a šestimístným číselným označením, nebo zkratkou ČSN EN a pětímístným označením. Při stavbě bude aplikováno nejnovější vydání ČSN, TP a TKP, vydaných s datem účinnosti až do termínu 28 dní před uzavěrkou výběrového řízení, není-li stanoveno jinak.

1. Základní rezortní předpisy MD

- Technické kvalitativní podmínky pro zhotovení staveb PK (TKP)

1. Všeobecně	účinnost od 1. 5. 2021
3. Odvodnění a chráničky pro inženýr. sítě	účinnost od 1. 4. 2017
4. Zemní práce	účinnost od 7. 8. 2017
5. Podkladní vrstvy	účinnost od 1. 2. 2015
6. Cementobetonový kryt	účinnost od 1. 2. 2015
7. Hutněné asfaltové vrstvy	účinnost od 1. 4. 2023
8. Litý asfalt pro vozovky a zpevněné plochy	účinnost od 1. 5. 2008
9. Kryty z dlažeb a dílců	účinnost od 1. 9. 2010
10. Obrubníky, chodníky a dopravní plochy	účinnost od 1. 9. 2010
11. Svodidla a zábradlí	účinnost od 1. 4. 2018
12. Trvalé oplocení	účinnost od 1. 4. 2021
13. Vegetační úpravy	účinnost od 1. 9. 2006
14. Dopravní značení a dopravní zařízení	účinnost od 1. 4. 2015
15. Osvětlení pozemních komunikací	účinnost od 15.2.2015
16. Piloty a podzemní stěny	účinnost od 1. 5. 2020
18. Betonové konstrukce a mosty (Oprava 1)	účinnost od 15.1.2016 (15.7. 2020)
19. Ocelové mosty a konstrukce	účinnost od 23.4. 2015
20. Pylony a mostní závěsy	účinnost od 1. 5. 2008
21. Izolace proti vodě	účinnost od 1. 5. 2020
22. Mostní ložiska	účinnost od 1. 6. 2018
23. Mostní závěry	účinnost od 1. 9. 2007
24. Tunely	účinnost od 1. 5. 2007
25. Protihlukové clony	účinnost od 1. 4. 2009
26. Postřiky a nátěry vozovek	účinnost od 1. 9. 2022
27. Emulzní kalové vrstvy	účinnost od 1. 8. 2023
29. Zvláštní zakládání	účinnost od 1. 1. 2011
30. Speciální zemní konstrukce	účinnost od 1. 8. 2020
31. Opravy betonových konstrukcí	účinnost od 1. 3. 2021

2. Technické podmínky MD

- TP 37 Provádění prefa a monolitických čel silničních propustků, 1990
- TP 42 Opravy a obnovy a přestavby ocelových nosných konstrukcí, 2021
- TP 53 Protierozní opatření na svazích PK, 2003
- TP 54 Železobetonové desky spřažené s prefabrikovanými nosníky mostů PK, 2014
- TP 57 Speciální bezpečnostní zařízení na PK – únikové zóny, 2008
- TP 58 Směrové sloupky a odrazky, 2016
- TP 62 Katalog poruch vozovek s cementobetonovým krytem, 2010
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na PK, 2013
- TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na PK, 2015
- TP 70 Zásady pro provádění a zkoušení vodorovného dopravní značení na PK, 2013
- TP 72 Diagnostický průzkum mostů PK, 2009
- TP 73,74 Zesilování betonových mostů externí lepenou výztuží a/nebo spřaženou železobetonovou deskou. Pokyny pro výpočet, Technické podmínky, 1996
- TP 75 Uložení nosných konstrukcí mostů PK, 2006
- TP 76 Geotechnický průzkum pro stavby PK, 2009
- TP 79 Navrhování spřažených ocelobetonových nosných konstrukcí mostů PK, 2015

- TP 80 Elastický mostní závěr, 2013
- TP 81 Navrhování SSZ pro řízení silničního provozu, 2018
- TP 82 Katalog poruch netuhých vozovek, 2010
- TP 83 Odvodnění PK, 2014
- TP 85 Zpomalovací prahy, 2022
- TP 86 Mostní závěry, 2019
- TP 87 Navrhování údržby a oprav netuhých vozovek, 2010
- TP 88 Oprava trhlin v betonových konstrukcích, 2023
- TP 90 Používání provizorních mostů z MS v civilním sektoru, 1997,2010
- TP 91 Rekonstrukce vozovek s CB krytem, 1997
- TP 92 Navrhování údržby a oprav vozovek s cementobetonovým krytem, 2011
- TP 93 Návrh a provádění staveb PK s využitím popílků a popelů, 2011
- TP 94 Úprava zemin, 2013
- TP 96 Vysprávkování vozovek tryskovou metodou, 2020
- TP 97 Geosyntetika v zemním tělese PK, 2021
- TP 98 Technologické vybavení tunelů PK, 2003, 2010
- TP 99 Vysazování a ošetřování silniční vegetace, 1998, 2005
- TP 100 Zásady pro orientační dopravní značení na PK, 2017
- TP 101 Výpočet svodidel, 1998
- TP 103 Navrhování obytných zón, 2008
- TP 104 Protihlukové clony PK, 2016
- TP 105 Nakládání s odpady vznikajícími při výstavbě, opravách a údržbě PK, 2011
- TP 107 Odvodnění mostů PK, 2023
- TP 110 Používání provizorních mostů systému Mabey Univerzal, 1998
- TP 112 Studené pěnoasfaltové vrstvy, 2007
- TP 113 Značky a symboly pro výkresy PK, 1999
- TP 114 Svodidla na PK, 2015,2018, 2020
- TP 115 Opravy trhlin na vozovkách s asfaltovým krytem, 2009
- TP 116 Chemické rozmrazovací a posypové materiály, nakládání s biologickým odpadem ze silničních pozemků, 2015
- TP 119 Odrazová zrcadla, 2013
- TP 120 Údržba, opravy a rekonstrukce betonových mostů PK, 2010
- TP 123 Zjišťování kapacity pozemních komunikací a návrhy na odstranění kongescí, 1999
- TP 124 Základní ochranná opatření pro omezení vlivu bludných proudů na mostní objekty a ostatní betonové konstrukce PK, 2009
- TP 127 Přezkoušení dávkování sypačů chemických materiálů s automatikou dávkování, 2015
- TP 130 zařízení odrazující zvěř od vstupu na PK, 2013
- TP 131 Zásady pro úpravy silnic včetně průtahů obcemi, 2000
- TP 132 Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích, 2000
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na PK, 2013
- TP 135 Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích, 2017
- TP 136 Povlakovaná výztuž do betonu, 2000
- TP 137 Vyloučení alkalické reakce kameniva v betonu na stavbách PK, 2016
- TP 138 Užití struskového kameniva do PK, 2011
- TP 139 Betonové svodidlo, 2015
- TP 141 Zásady pro systémy proměnného dopravního značení a zařízení pro proměnné informace na PK, 2001
- TP 142 Parkovací zařízení, 2013
- TP 143 Systém hodnocení přenosných svislých dopravních značek, 2013
- TP 144 Doporučení pro navrhování nových a posuzování stávajících betonových mostů PK, 2010
- TP 145 Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi, 2001
- TP 146 Provádění výkopů a jejich zásypů ve stávajících PK, 2020
- TP 147 Užití asfaltových membrán a geosyntetik v konstrukci vozovky, 2010
- TP 148 Hutnění asfaltové vrstvy s asfaltem modifikovaným pryžovým granulátem z pneumatik, 2009
- TP 150 Údržba a opravy vozovek PK obsahujících dehtová pojiva, 2011

- TP 151 Asfaltové směsi s VMT, 2010
- TP 152 Štěrbínové žlaby na PK, 2002
- TP 153 Zpevněná travnatá parkoviště, 2002
- TP 154 Provoz, správa a údržba tunelů PK, 2009
- TP 156 Vodicí stěny a ukazatele směru, 2015
- TP 157 Mostní objekty PK s použitím ocelových trub z vlnitého plechu, 2004
- TP 158 Tlumiče nárazu (stanovení úrovně zadržení, prostorové uspořádání), 2014,2016
- TP 159 Dočasná svodidla, 2015
- TP 161 Mostní souprava MMT-používání provizorních mostů MMT-100, 2003
- TP 164 Izolační systémy mostů PK (polyuretany), 2014
- TP 169 Zásady pro označování dopravních situací na PK, 2005,
- TP 170 Navrhování vozovek PK (všeobecná část, katalog, návrhová metoda), 2004, 2010
- TP 171 Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků PK, 2005
- TP 172 Dopravní informační centra – požadavky na výměnu, zpracování a distribuci dat a informací, SDT, 2005
- TP 174 Zásady používání dopravních majáčků, 2013, 2016
- TP 175 Stanovení životnosti betonových konstrukcí objektů pozemních komunikací, 2006,2009
- TP 176 Hlušinová sypanina v tělesech pozemních komunikací, 2011
- TP 177 Mostní objekty pozemních komunikací s použitím korugovaných trub, 2006
- TP 178 Izolační systémy mostů PK – polymetylmetakryláty, 2014
- TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty, 2017
- TP 180 Migrační objekty pro zajištění průchodnosti dálnic a silnic pro volně žijící živočichy,2006
- TP 181 Hodnocení průchodnosti území pro liniové stavby, 2006
- TP 182 Dopravní telematika na pozemních komunikacích, 2006
- TP 183 Diagnostický průzkum mostů pozemních komunikací, 2007
- TP 184 Systém hospodaření s pozemními komunikacemi, 2007
- TP 186 Zábradlí na pozemních komunikacích, 2007
- TP 187 Samozhutnitelný beton pro mostní objekty pozemních komunikací, 2008
- TP 188 Posuzování kapacity neřízených úrovnňových křižovatek, 2018
- TP 189 Stanovení intenzity dopravy na pozemních komunikacích, 2018
- TP 192 Dlažby pro konstrukce PK, 2008
- TP 193 Svařování betonářské výztuže a jiné typy spojů, 2008
- TP 194 Kompozitní materiály pro vybavení objektů PK, 2008
- TP 197 Mosty a konstrukce z patinující oceli, 2008
- TP 198 Vylehčené násypy PK, 2008
- TP 199 Zatížitelnost zděných klenbových mostů, 2023
- TP 200 Stanovení zatížitelnosti mostů PK navržených podle norem a předpisů platných před účinností EN, 2009
- TP 201 Měření a dlouhodobé sledování trhlin v betonových konstrukcích PK , 2008
- TP 202 Monitorování srážkoodtokových poměrů dálnic a rychlostních komunikací, 2008
- TP 203 Ocelová svodidla (svodnicového typu), 2015
- TP 204 Hydrotechnické posouzení mostních objektů na vodních tocích, 2009
- TP 205 Zásady pro proměnné dopravní značení na PK, 2009
- TP 207 Zařízení pro měření povrchových vlastností a dalších parametrů vozovek PK, 2023
- TP 208 Recyklace konstrukčních vrstev netuhých vozovek za studena. 2009
- TP 209 Recyklace asfaltových vrstev netuhých vozovek na místě za horka, 2009
- TP 210 Užití recyklovaných stavebních demoličních materiálů do PK, 2011
- TP 211 Izolační systémy mostů PK, 2010
- TP 212 Vozovky s cementobetonovým krytem na mostech PK, 2017
- TP 213 Bezpečnostní protismykové úpravy povrchů vozovek, 2009
- TP 215 Využití modální analýzy pro návrh, posouzení, opravy, kontrolu a monitorování Mostů PK, 2010
- TP 216 Navrhování, provádění, prohlídka, údržba, opravy a rekonstrukce ocelových A ocelobetonových mostů PK, 2010
- TP 217 Zvýrazňující optické prvky na PK, 2017
- TP 218 Navrhování zón 30, 2010
- TP 219 Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní

Prostředí, 2019

- TP 220 Těžká mostová souprava – používání provizorních mostů TMS, 2010
- TP 221 Montovaný most silniční – používání provizorních mostů MMS, 2010
- TP 222 Mostní provizorium z plnostěnných nosníků, 2011
- TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy, 2018
- TP 226 Vysokohodnotné betony pro mosty PK, 2010
- TP 229 Bezpečnost v tunelech PK, 2010, 2016
- TP 231 Ošetřování betonu, 2011
- TP 232 Propustky a mosty malých rozpětí, 2012
- TP 233 Georadarová metoda konstrukci PK, 2011
- TP 237 Geotechnický monitoring tunelů PK, 2011
- TP 238 Nízkoteplotní asfaltové směsi (NTAS), 2012
- TP 253 Modulární lávka ML 18, 2014
- TP 254 Modulární lávka ML 36, 2014
- TP 258 Mostní zábradlí, 2015
- TP 259 Asfaltové směsi pro ohrubné vrstvy se sníženou hlučností, 2017
- TP 260 Přímo pojížděné mosty PK, 2017
- TP 261 Integrované mosty, 2017
- TP 262 Ložiska mostů PK, 2018

Zvláštní technické kvalitativní podmínky

Přeložka sil.II/303 Běloves – Velké Poříčí

Tyto ZTKP upravují a doplňují závazné technické kvalitativní podmínky schválené MD ČR ve znění kapitol uvedených na straně 3.

Úvod:

Vzhledem k tomu, že území stavby se v území pásma hygienické ochrany vodního zdroje 2. a 3. stupně předepisuje objednatel stavby dodržení požadavků na stavební materiály, výrobky, technologické postupy provádění prací, opatření při zřizování a provozu zařízení staveníště, specifikovaných v následujících ustanoveních, která vyplývají z územního rozhodnutí č.2235/2007-1 vydaného odborem výstavby a územního plánování MěÚ Náchod.

V tomto území pásma hygienické ochrany nelze skladovat ropné produkty a nebezpečné látky. Je nutné používat stavební stroje, které jsou v dobrém technickém stavu, aby nedocházelo k úkapům pohonných hmot a olejů. Je zakázáno přecherpávání pohonných hmot a opravy strojů. Veškeré úniky nebezpečných látek bezpodmínečně hlásit.

Veškeré stavební práce a pomocné práce budou prováděny v souladu s požadavky na SJ podle ČSN EN ISO 9001 a 14001. Zhotovitel doloží svou způsobilost stavbu provádět příslušným certifikátem systému jakosti (SJ).

Stavební práce se mohou provádět pouze v rámci dočasných a trvalých záborů a v souladu s platným územním rozhodnutím a stavebním povolením. Využití území mimo určené zábory a vytyčené zařízení staveníště je pro umístění pomocných konstrukcí nebo manipulace při stavební činnosti vyloučeno.

Zadavatelem VOS a objednatelem stavby jsou proto v DZS předepsaná následující konstrukční a organizační opatření při výstavbě, která budou dokumentována v realizační dokumentaci jednotlivých stavebních objektů stavby, resp. ve výrobně-technické dokumentaci objektů zařízení staveníště a pomocných konstrukcí a prací pro hlavní zhotovovací práce, jmenovitě pro přístupové komunikace nebo dráhy, manipulační plošiny a zpevněné plochy pro provádění plošných a hlubinných základů mostu.

Jedná se zejména o následující :

- Zhotovitel zřídí dočasná zařízení (rýhy, hrázky, jímky) a zajistí čištění vodotečí, ná-

drží a ploch. Po skončení stavby budou dočasná zařízení odstraněna. Náklady na tyto práce a dodávky konstrukcí uvedených v následujících odstavcích zahrne do cen u jednotlivých stavebních objektů.

- Dodání, resp. výstavba, konstrukcí a prací bude prováděna způsobem zabraňujícím v maximální možné míře erozím a odplavování půdy, únikům olejů, mazadel, pohonných hmot, stavebních odpadků a nečistot do povrchového toku, resp. hmotám ohrožujícím podzemní vody ze všech manipulačních a odstavných ploch, technologických zařízení a pomocných konstrukcí.
- Trvalé i krátkodobé skládky a meziskládky stavebních materiálů, které mohou ohrozit podzemní vody, nejsou v prostoru zařízení staveniště včetně zhotovitelem dočasně zajištěných ploch a záborů přípustné.
- Záchody na jednotlivých pracovištích musí být instalovány zásadně jako přenosné s těsněnými nádobami na fekálie. Fekálie se prokazatelně musí pravidelně odvážet do sběrné čistíčky odpadních vod.

KAPITOLA 1: Všeobecně

čl. 1.3.1 se doplňuje:

Dodavatel musí respektovat vydaná stavební povolení, vyjádření správců inž. sítí a další vyjádření a rozhodnutí, jež jsou přiložena v zadávací dokumentaci.

čl. 1.4.4 druhý odstavec:

Zhotovitel stavby a všichni jeho jmenovití podzhotovitelé (stavebních objektů a technologií) musí prokázat objednateli ve své nabídce a dále vždy před zahájením prací na vymezených úsecích stavby svoji odbornou způsobilost, praktické zvládnutí, odborné vedení a zkoušení použitých technologií vč. předání dokladů o praktickém ověření technologických postupů, použitého strojního vybavení a dosažení požadovaných nebo deklarovaných technických uživatelských parametrů.

Stanovené výrobky musí vyhovět požadavkům zákona 22/1997 Sb. – Zákon o technických požadavcích na výrobky ve znění pozdějších předpisů.

Jedná se zejména o:

1. výrobu mostních hrncových a vyztužených elastomerových ložisek dle nařízení vlády č. 163/2002 a provádění jejich dlouhodobě účinné PKO (dle ČSN EN 1337-9 Ochrana ložisek a TKP19 MD) a jejich nastavení, montáž a osazování
2. výrobu, nastavení, montáž a kompletaci mostních závěrů včetně provádění jejich dlouhodobě účinné PKO formou kombinovaných povlaků (složených z žárového pokovení a vícevrstvých organických nátěrů) s deklarovanou provozní trvanlivostí podle TKP 19 MD doloženou protokolem o certifikaci systému řízení výroby
3. provádění nosných ocelových konstrukcí, přesuvných mostních skruží a inventárních podpěr a pilířů podle TKP19 MD
4. dodávky ucelených předpínacích systémů, předpínání konstrukcí kabely se soudržností
5. výrobu a montáž ocelových konstrukcí záchytných zařízení mostů dle ČSN EN 1317 a ENV (1994-1-1, 1994-1-2, 1994-2), včetně provádění jejich dlouhodobě účinné PKO formou kombinovaných povlaků (složených z žárového pokovení a vícevrstvých organických nátěrů) s deklarovanou provozní trvanlivostí podle TKP 19 MD a jejich montáže a kotvení
6. provádění hydroizolačních souvrství mostovek
7. provádění nepropustných obsypů, filtračních vrstev a hutněných zásypů z velmi vhodných zemín v přechodových oblastech za mostními objekty
8. hlubinné zakládání inženýrských staveb vrtanými železobetonovými pilotami ve smyslu ČSN EN 1536 Provádění speciálních geodetických prací – Vrtané piloty

- paženými ocelovými výpažnicemi a ve smyslu TKP 16 MD
9. montáž odvodňovacích a kanalizačních systémů na mostech včetně závěsných a revizních konstrukcí a jejich PKO s deklarovanou provozní životností 50 let (např. korozivzdorná ocel, tvárná litina),

čl. 1.8.1 se doplňuje:

Přístup na staveniště ze stávajících komunikací, jejichž stav bude zdokumentován za přítomnosti jejich vlastníka nebo správce před zahájením stavebních prací. Plochy zařízení staveniště nebudou zhotoviteli předány. Tyto plochy si dle potřeby zřídí a zajistí zhotovitel sám. Překročení trvalého záboru je možné jen z vážných technologických nebo technických důvodů po předchozím odsouhlasení zadavatelem. Veškeré škody způsobené dodavatelem, mimo obvod trvalého záboru stavby, hradí dodavatel.

čl. 1.8.4 se doplňuje:

Pro vytyčení mostů a geodetické sledování během výstavby bude zřízena vytyčovací mikrosít v rámci vytyčovací sítě stavby. Zhotovitel stavby zajistí neporušení této sítě po dobu celé výstavby. Pro vytyčení, kontrolu a sledování mostu budou zřízeny 2 body s nucenou centrací, náklady na zřízení zahrne zhotovitel do nákladů stavby

čl. 1.8.10 se doplňuje:

Komunikace a veřejné plochy, používané při stavbě musí být dodavatelem neustále čištěny a udržovány ve stavu odpovídajícím příslušným předpisům.

čl. 1.10.2 se doplňuje:

Zhotovitel vyhotoví v rámci stavby havarijní plán pro případ ropné havárie na staveništi.

KAPITOLA 2: Příprava staveniště

čl. 2.1.7 A se doplňuje:

V rámci stavby se odstraňují především sloupy a kůly el. vedení, pařezy a zbytky stromů, mostních objektů, stávajících propustků a jiných drobných staveb, živičné kryty, podkladní vrstvy vozovky, úlomky betonu, lokálně znečištěná zemina, zemina nevhodná do tělesa komunikace a další. Zhotovitel si musí prověřit možnosti a aktuální stav skládek v době podávání nabídky a zohlednit v nabídce rozvoznou vzdálenost a ceny za skládkovné. Přístupové trasy musí projednat se správcem komunikací. Do cen je potřeba kalkulovat i případné mezisklárky zeminy. Odfrézovaný živičný kryt rekultivované vozovky, příp. živičné kry budou nabídnuty přednostně správci příslušné komunikace a následně, v případě jeho nezájmu, obalovně nebo stavební firmě k recyklaci.

KAPITOLA 3: Odvodnění a chráničky pro inženýrské sítě

čl. 3.2 Popis a kvalita stavebních materiálů se doplňuje na konec článku 3.2.1 věta:

Pro odvodnění mostů není možno používat potrubí z materiálů, které jsou hořlavé nebo snadno hořlavé.

čl. 3.3.8 se doplňuje:

Vodu z rigolů, vozovky a ostatních nepropustných ploch je nutno usměrnit do místa vtoku nebo do skluzu. Skluzu je nutno provést tak, aby byl snížen dynamický účinek stékajícího vodního proudu vhodně zvolenými dílci pro zhotovení skluzu nebo retardéry.

KAPITOLA 4: Zemní práce

čl. 4.2. 6 odstavec se doplňuje:

V projektové dokumentaci není určen zdroj násypového materiálu. Dodavatel zajistí zdroj materiálu, který bude odsouhlasen objednavatelem.

čl. 4.3.4.4 se doplňuje:

Při provádění výkopu na základovou spáru, při jejím odsouhlasení a i po něm, zajišťuje zhotovitel odvodnění výkopové jámy resp. snížení hladiny podzemní vody pod úroveň základové spáry.

KAPITOLA 7: Hutněné asfaltové vrstvy

čl. 7.3.6 Pokládka se doplňuje:

j) Příčné i podélné spoje mezi jednotlivými pracovními úseky musí být zaříznuty. Směs musí být odstraněna, svislá hrana opatřena spojovacím nátěrem. Spára musí být utěsněna zálivkou. Příčné spáry nesmí být umístěny na mostním objektu.

čl. 7.6.2 Rovnost a příčný sklon se doplňuje:

Nerovnosti měřené 4 m latí nesmí být větší než 6 mm.

čl. 7.6.3 Tloušťka vrstev se doplňuje:

Minimální tloušťka ochranné vrstvy na mostě je 30 mm, ložné vrstvy na mostě je 50 mm, obrusné vrstvy na mostě je 35 mm.

čl. 7.6.4. Dodržení výšek stanovených dokumentací se doplňuje:

Maximální odchylka od projektované výšky na mostě může být maximálně ± 5 mm pro jednotlivá měření.

KAPITOLA 10: Obrubníky, krajníky a zpevněné plochy

čl. 10.1.3 Doplnuje se o následující text:

Přechody říms na mostech na krajnici jsou zpevněny dlažbou do betonu celkové tl. min 350mm. Svahy kuželů pod mosty, zpevnění kolem pilířů na ploše 4,0 x 5,0 m a pásy svahů š.500 mm podél opěr musí být navrženy a provedeny zásadně jako zpevněné plochy z kamene z místních zdrojů tl.min.150 mm kladenými do zavlhlého betonu C 20/25 XF3. Spáry mezi lomovým kamenem se vyplňují cementovou maltou C 25/30 XF2 maximálně do výše 35 mm pod horní líc kamene a působí jako „přírodní plochy“ (tzv.Naturstein). Zpevnění bude v patě zajištěno betonovým prahem.

Jinak pod mostem zůstane přírodní terén bez úprav.

Svahy a patky koryta Metuje pod mostem a na délku vyznačenou v dokumentaci budou zpevněny těžkým kamenným záhozem – 200kg. Kámen bude místního původu.

Pro revizní schodiště jsou použity obrubníky do betonového lože a betonové prefabrikované stupně z betonu odolného pro prostředí XF4 dle ČSN EN 1338 resp. 1339..

KAPITOLA 11: Svodidla a zábradlí

čl. 11. 2. 2 se doplňuje:

Na všech mostech se zřizují ocelová svodidla pro úroveň zadržení H2 ČSN EN 13107-2 dle výkresové dokumentace. Kotvení není specifikováno, závisí na typu svodidla, požaduje se jen kotvení beznapětovým dodatečným kotevním systémem, certifikovaným pro použití do betonu s trhlinami, přednostně však kotvení pomocí kotevních přípravků (stoliček) předem před betonáží osazených, viz VL-4. Zábradlí na vnějších konzolách s plnou výplní a madlem dle výkresové dokumentace s kotvením rovněž do vrtů, přednostně do kotevních přípravků podle VL-4. Výplň svodidel a zábradlí je specifikována v dokumentaci.

KAPITOLA 13: Vegetační úpravy

čl. 13.A.1 se doplňuje:

Svahové kužely budou ohumusovány v tloušťce 150 mm a osety travním semenem.

KAPITOLA 16: Piloty a podzemní stěny

čl.16.1.2 bod 1 se upravuje :

.....v souladu s ČSN EN 1536 Provádění speciálních geotechnických prací – Vrtané piloty.

zavádí se nový čl. 16.1.7: Požadavky na realizační dokumentaci:

Není předepisován závazný způsob posouzení únosnosti osamělé piloty. Předpokládá se statický výpočet na základě analytických a empirických metod. Způsob návrhu, vyhodnocování a přejímky musí být zapracován v příslušných technologických předpisech a v dokumentaci kontroly a musí splňovat požadavky na provádění a kontrolu dle těchto ZTKP. Pro návrh platí normy citované v normě pro provádění vrtaných pilot ČSN EN 1536.

U každé piloty (skupiny shodných pilot) se v RDS stanoví výškové koty :

- úroveň vrtání (povrch pracovní plošiny, šablony),
- úroveň dna vrtu (počvy , paty piloty),
- úroveň betonáže (hlavy piloty),
- úroveň čistého betonu

RDS obsahuje :

- vytýčení středů každé piloty,
- výškové koty piloty,
- geometrii a plán piloty, úpravu hlavy piloty včetně výztuže,
- návrh opatření pro kontrolní zkoušky dle těchto ZTKP,
- pokyny pro provádění (těžení zeminy ve výkopu v případě rozdílu mezi úrovní vrtání a čistého betonu, omezení vlivu stavební činnosti na čerstvý beton),
- geologii prostředí piloty (včetně údajů o naražené a ustálené hladině spodní vody), podle které bylo pilotové založení navrženo.

RDS předepíše přípustné tolerance provádění :

- polohy středu piloty,
- svislosti piloty,
- koty čistého betonu,
- výškového umístění armokoše ve vrtu,
- polohy výztuže v armokoši.

čl. 16.3.6.1 se doplňuje:

Návrh zkoušek bude součástí Projektu sledování a kontroly mostu jako součást RDS. Protokol o prohlídce vrtu pro piloty musí být proveden odborným pracovníkem – geotechnikem, přitom je nutno u vrtaných velkopřůměrových pilot zapažených odsouhlasovat dno vrtu po kontrole objektivně vyhodnotitelným audiovizuálním způsobem . Tuto kontrolu dna piloty musí provádět, vyhodnotit a odsouhlasit odborně způsobilý pracovník (odborný geotechnický dohled), s odpovída-

jící kvalifikací v oboru. Kontrolu vrtu v počtu 2 ks pro každý základ zahrne zhotovitel do ceny prací v nabídce. Pokud skutečné geotechnické podmínky zjištěné ve vrtu nejsou v souladu s výsledky podrobného nebo doplňkového IGP, odebírá zhotovitel ze dna vrtu vzorky dle pokynu správce stavby a geotechnického dohledu. Náklady na kontrolu dna pilot, odběr vzorku a dokumentaci dna jsou zahrnuty do nákladu na zakládání. Odsouhlasení vrtu pro piloty provede správce stavby písemně na základě protokolu, zápisu a vlastních kontrol.

čl. 16.3.6.2.1 -2. odstavec, 1. věta se mění takto:

Výpažnice musí dosahovat do hloubky dna (paty) pilot.

čl. 16.3.6.4 – 2. odstavec se doplňuje:

Příčná výztuž musí těsně obalovat podélnou výztuž a být s podélnou výztuží spojena nebo na podélnou výztuž napojena jiným způsobem (viz čl. 8.2.4.1 a 8.2.4.2 ČSN EN 1536).

čl. 16.3.6.6 se doplňuje:

Zpracovatelnost betonu musí být dostatečná, aby byla umožněna bezproblémová betonáž piloty. Během celé betonáže piloty musí být k dispozici dostatečná zásoba betonu, aby byla umožněna plynulá betonáž. Pro každou novou dávku betonu smí být použit pouze beton s dokonalou zpracovatelností (čl. 8.3.1.8 až 8.3.1.10 ČSN EN 1536). Vibrování betonu ponornými vibrátory za účelem jeho zhutnění není dovoleno (čl. 8.3.1.12 ČSN EN 1536). Do směsi v automíchači (tj. mixu) je zakázáno přidávat dodatečně vodu. Do betonovacích kolon (rour) je nutno při betonáži pod vodu vkládat gumový balon pro oddělení vrstvy betonu od vrstvy vody v koloně. Vytahování průběžných pažnic smí být zahájeno jen tehdy, je-li dostatečný sloupec betonu v pažnicích a je-li dostatečný přetlak betonu v pažnicích, aby se zabránilo vniknutí vody nebo zeminy do vrtu nad patou pažnic, a aby nedošlo k povytažení armokoše. Pažnice se musí vytáhnout, pokud má beton ještě dobrou zpracovatelnost. Během vytahování pažnic musí v nich být dostatečné množství a výška betonu, aby byla zachována rovnováha vzhledem k tlaku okolní zeminy a aby mezikruží vzniklé při vytahování pažnic mohlo být průběžně vyplněno betonem (čl. 8.3.4.1 až 8.3.4.3 ČSN EN 1536). Dodávky betonu a rychlost vytahování pažnic musí být voleny tak, aby do čerstvého betonu nevnikala zemina ani voda, a to ani v případě zapažnicových kaveren, kdy při jejich plnění betonem může dojít k náhlému poklesu hladiny betonu. Také se zaznamená hloubka pažení a délka sypákové roury (čl. 8.3.4.4 a 8.3.4.5 ČSN EN 1536). Sypákové roury pro betonáž budou použity vždy, jejich spoje jsou opatřeny vodotěsným pryžovým těsněním. Hlavy pilot se přebetonují o 500 mm nad návrhovou úroveň hlavy. Odstraňování znehodnoceného betonu pouze odebíráním ČB z hlavy piloty se nepřipouští. Odbourávání hlav pilot smí být provedeno, až když je beton dostatečně zatvrdlý, musí zajistit úplné odstranění znečištěného nebo nekvalitního betonu z hlavy piloty a musí se provést do takové hloubky, až je v celé ploše průřezu piloty kvalitní beton (čl. 8.3.1.24 ČSN EN 1536). Směr vedení nástroje pro odbourávání je zásadně vodorovný ($\pm 15^\circ$), povrch očištěného betonu po odbourání hlav nesmí obsahovat trhliny jako následek neodborného způsobu odbourávání betonu. Během betonáže se musí sledovat spotřebované množství betonu a měřit výšku jeho hladiny a výsledky zaznamenávat do příslušného protokolu (čl. 8.3.1.15 ČSN EN 1536). Nepřipouští se použití samozhutnitelných betonů pro betonáž pod vodu.

čl. 16.5.3.1 se doplňuje

Zkouška pevnosti betonu v tlaku se provádí na každé vrtané pilotě na nejméně jednom zkušebním tělese.

čl. 16.5.3.8 se doplňuje:

U pilot s výraznými vadami integrity (nebo při oprávněných pochybnostech o jakosti, např. po kavernování, po přerušení betonáže, po chybách betonáže, po chybné manipulaci s výpažnicí nebo betonážní rourou a.t.d.) provede zhotovitel na své náklady kontrolní jádrový vývrt průměru 58 až 120 mm s hladkým povrchem k ověření vady, vrt i jádro bude na zhotoviteli nezávislou zkušebnou převzato v době a na místě vrtání, protokolárně zdokumentováno, zkoušeno a měře-

no, a vyhodnoceno na náklady zhotovitele (na základě zkoušky objem. hmotnosti, pevnosti v tlaku, nasákavosti a dalších vlastností dle požadavku na beton a ev. průsaku tlakové vody) za účasti SD. Při těchto vrtných pracích nesmí být poškozena výztuž vyčnívající z hlavy piloty (odřezání, ohýbání za studena nebo za tepla), předpokládá se umístění vrtné soupravy pro odběr vzorku na pracovní plošině nad horním koncem výztuží.

Zařazuje se nový článek 16.5.3.9. Charakteristika a rozsah kontrolního testování pilot:

Předepisuje se testování celistvosti (integrity) provedených pilot. Testování integrity se provede:

- u všech pilot metodou časově-frekvenční analýzy odezvy poklepu na hlavě piloty

PIT

- u jedné ze skupiny pilot každého základu ultrazvukovým signálem metodou CHA (Cross Hole Analyser). Počet takto testovaných pilot je uveden v dokumentaci příslušného objektu.

Zkoušky integrity budou prováděny před ukládáním betonářské výztuže základových konstrukcí. Pro měření CHA je pilota vybavena předem zabetonovanými ocelovými trubkami se zafixovanou měřicí základnou, uzavřenými vodotěsnými svary všech spojů vč. dolního víčka, závitovými šroubovacími víčky na horním vstupním otvoru. Vodotěsnost kompletních měřicích trubek se zkouší vodou nebo vzduchem. Trubky budou osazeny dolním koncem na dno vrtu – patu piloty, bez distanční podložky na dně. V protokolu o měření CHA se uvádí m.j. parametr relativního prodloužení času příchodu UZ impulsu (FAT v %), a to v každém měřeném profilu jeho max. hodnota, v místech s FAT větším než 20% i rychlost průchodu impulsu betonem a útlum energie impulsu v dB. Vyhodnocení se provede ve zprávě obvykle pro skupinu pilot.

Zařazuje se nový článek 16.5.3.10 -Povinnosti smluvních stran a dalších účastníků:

Provedení ultrazvukového testování určených pilot předepisuje objednatel stavby těmito ZTKP. Příprava, provedení a vyhodnocení měření při ultrazvukových kontrolních zkouškách vrtných pilot akreditovanou zkušebnou musí být zahrnuty a oceněny v nabídce zhotovitele. Zkoušky integrity provádí a vyhodnocuje laboratoř nezávislá na zhotoviteli hlubinného zakládání.

Zařazuje se nový článek 16.5.3.11. -Postup ultrazvukového testování pilot:

Podzhotovitel předá před zahájením zkoušky polní laboratoři a akreditované laboratoři protokoly o zhotovení a o betonáži piloty, s uvedením množství spotřebovaného betonu, stratigrafií vrstev hornin zjištěnou při hloubení vrtu, zprávy o geologických průzkumech vč. IGP, včetně výkresu výztuže a vystrojení pilot trubkami pro CHA.

Osazení trubek pro CHA v armokoši před jeho osazením a zabetonováním podrobně zaměří (zejména měřicí základny pro UZ impuls a polohy spojek trubek) polní laboratoř, údaje uvede v příloze ke zprávě. Vstupní otvory do trubek jsou opatřeny závity a před osazením musí být zkontrolována jejich průchodnost a našroubovány zaslepovací zátky. Spojky trubek nesmí obsahovat vzduchové dutiny nebo způsobovat změny rychlosti UZ impulsu. Dolní konce trubek jsou také vodotěsně zaslepeny navařenými zátkami. Dolní konce trubek zasahují až na dno vrtu piloty a nebo na dno stěny. Po skončení všech měření a po jejich vyhodnocení budou tyto trubky zainjektovány cementovou maltou tak, že voda z nich bude odspoda maltou vytlačena.

KAPITOLA 18: Betonové konstrukce a mosty

čl. P9.9. se doplňuje:

RDS předepíše polohy injektážních, odvodňovacích a odvzdušňovacích trubiček kanálků systému předpětí. Odvzdušňovací a odvodňovací trubičky jsou vždy na nejnižším místě kabelu a odvzdušňovací ve vrcholech. U kanálků pro předpětí profilu 80 mm a větším se připouští injektáž maltou s přísadou na zvětšování objemu dle ČSN EN 934-4, avšak pouze je-li přísada doložena

zprávou o výsledku průkazní zkoušky vč. vyhovujícího výsledku zkoušky korozního působení přísad na předpínací výztuž a certifikátu podle zák. 22/1997. Expanzní systém přísady na bázi krystalizace nebo vývoje vodíku je zakázán.

čl. P9.12. se doplňuje:

Injektuje se jednotlivě kabel po kabelu, zásadně z nejnižšího místa vedení kabelů. Injektáž se provede bezprostředně po napnutí všech kabelů příslušného betonážního dílu. Zhotovitel předloží TePř injektáže kabelových kanálků.

čl. P10.5.4 se doplňuje:

U nosné konstrukce mostu se pracovní spáry nepředpokládají. V případě jejich nutnosti bude jejich poloha odsouhlasena objednatelem/správcem stavby, projektantem a budou provedeny jako pohledové.

Příloha P10.5.6 se doplňuje:

Distanční podložky a rozpěrky pro zajištění tloušťky krycí vrstvy betonu u konstrukcí v prostředí XC3, XF4 podle ČSN EN 206-1 nesmí být vyrobeny z plastických hmot nebo kovu (včetně čepiček na koncích opřených výztužných vložek) a musí být vyrobeny z materiálů na bázi silikátů s ev. pryskyřičným pojivem. Pevnost, odolnost, trvanlivost, soudržnost, nepropustnost a nasákavost materiálu podložek musí odpovídat prostředí konstrukce. Tvar podložek musí splňovat požadavky na jmenovité krytí výztuže, pohledové vlastnosti povrchu betonu a nesmí bránit dokonalemu probetonování krycí vrstvy. Jejich kontakt s bedněním by měl být bodový, nesmí však dojít k jejich zaboření do bednění. Materiál podložek nesmí být nasákavý pro odformovací látky, dále nesmí způsobovat korozi výztuže v betonu a nesmí odebírat vodu čerstvému betonu (nesmí vznikat smršťovací trhliny kolem podložek). Počet podložek, není-li stanoveno v RDS jinak, je min. 4 ks na 1 m² plochy bednění.

čl. P10.6.2 se doplňuje:

Veškerá výztuž vystupující z pracovních spár, která nebude zabetonována do 8 týdnů, se ochrání po zabetonování v celé vystupující délce protikorozním nátěrem (výztuž pilot, výztuž pilířů ze základu, výztuž závěrných zídek a dil. závěrů). Vybraná výztuž procházející pracovní spárou je opatřena na délku min. 50 mm na obě strany od spáry ochranným protikorozním povlakem podle TP 136 MD. Výztuž vystupující z pracovních spár musí být před prováděním další části řádně očištěna tak, aby byla zajištěna předepsaná soudržnost vložek s betonem.

čl. P10.7.2.3 se doplňuje:

Předpínací systém je navržen dle ČSN 73 6207/Z1 – příloha G a EN1993-1-1 a – 4 a EN10138-3. V podélním směru je konstrukce předepnuta a to systémem dodatečného předpětí se soudržností. Statickým výpočtem předpokládaný typ pramenců a počet pramenců v kabelu je uveden v PDPS.

Lana nezainjektovaná více než 14 dní musí být opatřena ochranným protikorozním nátěrem snižujícím soudržnost oceli a betonu max. o 2%. Průchodky, kanálky a injektážní vstupy budou vodotěsné, s utěsněním na horním vstupu a jednou za 21 dní bude do nich vháněn inhibitor koroze. Všechny kabely, u kterých lze předpokládat, že budou nezainjektovány v zimním období, musí být opatřeny na nejnižším místě odvodňovacím otvorem a dále opatřeny proti zatékání vody v kotevních čelech nebo při výstupu kabelu vodorovnou, šikmou nebo svislou pracovní spárou.

v čl. P10.8.8 se text doplňuje takto:

Betonové části mostních konstrukcí mohou být na povrchu opatřeny pouze těmito možnými systémy nátěrů nebo povrchových úprav

a) nátěry v rozsahu a druhu předepsanými ve vzorových listech VL-4 a TKP (ZTKP), náklady

jsou zahrnuty v jednotlivých položkách soupisu prací, konkrétní systém musí být předem odsouhlasen objednatelem na základě provedených průkazních zkoušek systému, náklady hradí objednatel stavby, systém nesmí zhoršovat vlastnosti konstrukce (např. prostup vodní páry atd.)

b) nátěry nebo systémy jako ochranu betonu v případě nedodržení vlastností betonu předepsaných zadáním stavby nebo technickými normami a předpisy, konkrétní systém musí být předem odsouhlasen objednatelem na základě provedených průkazních zkoušek systému, náklady hradí zhotovitel stavby

c) systémy (např. nátěry nebo jiné dodatečné povrchové úpravy) pro dosažení jednotného pohledového vzhledu tj. např. barevného odstínu v případě nedodržení jednotných vlastností betonu, konkrétní systém musí být předem odsouhlasen objednatelem na základě provedených průkazních zkoušek systému, náklady hradí zhotovitel stavby

Jakostní požadavky na výše uvedené systémy nátěrů včetně zkušebních postupů jsou požadovány podle TKP, kapitola 31 – Opravy betonových konstrukcí a doplňkově též podle ČSN EN 1504 – 1 až 10.

Příloha P10 se doplňuje: doplněk D1 Deformace mostu a návrh vyrovnání nepřesností povrchu mostu

Výšková poloha nosné konstrukce je v dokumentaci vztahována k teoretické niveletě. Návrh RDS musí vzít v potaz:

- deformace mostu od zatížení a účinků dotvarování a smršťování betonu
- deformace podpěr (sedání)
- výrobní nepřesnosti při provádění nosné konstrukce a konstrukce vozovky.

RDS bude obsahovat návrh nadvýšení na základě výpočtu deformací v průběhu výstavby, a to tak, aby konstrukce v návrhovém čase nekonečno zaujala polohu odpovídající teoretické niveletě.

Návrh přípustných opatření pro vyrovnání nepřesností povrchu mostovky může uvažovat

- broušení,
- vyrovnávací vrstvy na povrchu (pouze v rámci ustanovení ČSN 73 6242),
- vyrovnání nepřesností povrchu betonu nosné konstrukce a to pouze v rozsahu normových tolerancí tloušťek konstrukčních vrstev vozovky dle PDPS,
- úpravu nivelety v rozsahu, který nemění uživatelské parametry silnice.

Dokumentace vyrovnání nepřesností povrchu nosné konstrukce se zhotovuje na základě zaměření skutečného provedení po dokončení nosné konstrukce. Návrh vyrovnání předloží zhotovitel objednateli k odsouhlasení. Práce spojené se zaměřením povrchu, jeho vyhodnocením resp. vícenásobné srovnání s vyrovnáním nepřesností a s dosažením nivelety hradí zhotovitel. Pro podpěrné skruže vypracuje zhotovitel VTD včetně vyčíslení deformace skruže (průhyb a sedání) od čerstvého betonu v stejných řezech, ve kterých je v RDS uvedena výšková poloha nosné konstrukce. VTD bude předložena projektantovi RDS ke schválení. Na základě VTD a deformací v ní uvedených vydá projektant RDS tabulku výšek bednění nosné konstrukce.

Příloha P10 se doplňuje: doplněk D2

Dokumentace kontroly mostů během výstavby a provozu bude obsahovat (součást RDS), rozsah měření viz technická specifikace objektu.

příloha P10 se doplňuje: doplněk D3

Povrchové mostní dilatační závěry na vnějších a vnitřních římsách musí být vždy ukončeny na lici říms tak, že závěr pokračuje stejnou konstrukční úpravou (jako ve vozovce) po vnější svislé ploše vnější a vnitřní římsy až na dolní okapní hranu římsy. Úprava musí být spolehlivě zabezpečena proti zatékání vody kamkoliv na konstrukci. Elastomerový těsnící profil lamel bude prodloužen ještě o 50 mm dále za dolní konec lamely.

příloha P10 se doplňuje: doplněk D4

Zatěžovací zkouška mostu se provede statická na dokončeném mostě, tzn. bude osazeno min. 95% zatížení stálého. Umístění zatížení stanovuje RDS. Měření budou deformace nad podpěrami a v polovině měřených a sousedních polí, vždy dva body v řezu (na římsách nebo na podhledu NK).

příloha P10 se doplňuje: doplněk D5

V RDS bude upřesněna technologie výstavby mostu. Návrh v DSP předpokládá výstavbu monolitické nosné konstrukce z předpjatého betonu na těžké pevné skruži, založené na základech vnitřních pilířů popř. s další podporou na levém břehu (řečiště bude dotčeno jen okrajově u břehů). Případné změny proti tomuto projektovému předpokladu výstavby je nutné s dostatečným předstihem projednat s Povodím Labe včetně nezbytných protipovodňových opatření a způsobu dočasného zpevnění koryta pod mostem.

KAPITOLA 22: Mostní ložiska

čl. 22.1.6 se doplňuje:

Pro ložiska mostních objektů platí zásady stanovené závazně EN 1337-11 Stavební ložiska. Zhotovitel stavby je povinen předat objednateli od nominovaného výrobce Technický prováděcí předpis výroby (TPP) s výrobně-technickou dokumentací všech navržených hrncových ložisek a následně zpracovat v rámci své předvýrobní přípravy Technologické postupy při dodávce, manipulaci, nastavení a kompletaci ložisek (TEP) včetně protokolu o výrobě, montáži a osazení mostních ložisek. Všechny uvedené organizační normy řízení a zabezpečování jakosti výrobce a zhotovitele mostních ložisek musí být v předstihu před zahájením prací předány objednateli k odsouhlasení.

Všechna hrncová ložiska budou vyrobena, dodána a osazena zásadně s oběma zdvojenými úložnými (kotevními deskami) umožňujícími snadnou rektifikaci a výměnu jejich konstrukčních částí s minimálními provozními výlukami.

KAPITOLA 23: Mostní závěry

čl. 23.1 se doplňuje:

Mostní závěry je nutno osazovat po zhutnění přechodové oblasti, kdy je zřejmé, že nedošlo (např. při hutnění přechodové oblasti) k event. přiblížení závěrné zdi k nosné konstrukci a omezení funkce mostního závěru (viz. kap. 4 Zemní práce – Přechodová oblast mostu). Jakýkoliv zásah do konstrukce mostních závěrů je nepřípustný.

čl. 23.4.1 se doplňuje:

Před zahájením výroby mostních závěrů předá zhotovitel stavby (podzhotovitel stavebního objektu) objednateli výrobně technickou dokumentaci závěrů vypracovanou a potvrzenou nominovaným výrobcem (výrobci), tj. TPP pro výrobu konstrukčních částí mostních závěrů, jejich předmontáž a kompletaci, TEP dodávky, dopravy, manipulaci a kompletace závěrů a Kontrolní a zkušební plán výroby, předmontáže, montáže, dodávky, nastavení, osazení a kompletace závěrů. V případě, že bude třeba provádět svary děleného závěru na stavbě, předloží zhotovitel podrobný TEP svařování včetně dokumentace a specifikaci materiálů PKO pro ochranu svaru a jeho okolí.