

a			
b			
c			
č.	TEXT ZMĚNY - ODŮVODNĚNÍ	DATUM	PODPIS

AKCE

II/150 HAVLÍČKŮV BROD - MOST EV.Č. 150-025

INVESTOR:

KRAJ VYSOČINA

ŽIŽKOVA 57/1882

587 33 JIHLAVA


MĚSTO HAVLÍČKŮV BROD

HAVLÍČKOVO NÁMĚSTÍ 57

580 61 HAVLÍČKŮV BROD 2



ZHOTOVITEL:

 IDS - Inženýrské a dopravní stavby Olomouc, a.s.
 Albertova 21, 779 00 Olomouc


Inženýrské a dopravní stavby Olomouc a.s.

ZHOTOVITEL DOKUMENTACE:

 Hlavní inženýr projektu:
 Ing. Martin Řehulka


PROJEKČNÍ KANCELÁŘ PRIS spol. s r. o.

OSOVÁ 20, 625 00 BRNO

SO 201

DSPS

SOUŘAD. SYSTÉM: S-JTSK

VÝŠKOVÝ SYSTÉM: Bpv

VEDOUCÍ PROJEKTANT	Ing. Martin ŘEHULKA		 PROJEKČNÍ KANCELÁŘ PRIS spol. s r. o. OSOVÁ 20, 625 00 BRNO
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. Adam RUSSNÁK		
VYPRACOVAL	Ing. Adam RUSSNÁK		
KONTROLOVAL	Ing. Jiří ŠRUBAŘ		
KRAJ: VYSOČINA	K.Ú. HAVLÍČKŮV BROD	DATUM	12/2016
NÁZEV OBJEKTU II/150 HAVLÍČKŮV BROD MOST EV.Č. 150-025 SO 201 MOST EV.Č. 150-025		FORMÁT	
		MĚŘÍTKO	
		ÚČEL	DSPS
		ČÍS. ZAKÁZKY	16055
		ARCHIVNÍ ČÍS.	201_01_TEZ
NÁZEV PŘÍLOHY		ČÍS. SOUPRAVY	ČÍS. VÝKRESU
TECHNICKÁ ZPRÁVA			1

DOKUMENTACE
DSPS

SO 201 – Most ev.č. 150-025

TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH:

1	Identifikační údaje mostu.....	4
2	Základní údaje o mostu	4
3	Zdůvodnění mostu a jeho umístění	5
3.1	Charakter překážky a převáděné komunikace.....	5
3.1.1	Převáděná komunikace.....	5
3.1.2	Překážka – potok Žabinec	5
3.2	Územní podmínky	5
3.3	Geotechnické podmínky.....	5
3.4	Stavební stav stávajícího mostu.....	Chyba! Záložka není definována.
4	ZMĚNY STAVBY	5
4.1	Změna dokumentace DSP proti schválené dokumentaci	5
4.2	Změna dokumentace RDS proti předchozí dokumentaci	Chyba! Záložka není definována.
5	Technické řešení mostu.....	6
5.1	Uvolnění staveniště.....	Chyba! Záložka není definována.
5.2	Skrývka ornice.....	Chyba! Záložka není definována.
5.3	Demolice.....	6
5.4	Zemní práce	6
5.4.1	Výkopy.....	Chyba! Záložka není definována.
5.4.2	Zásypy stavebních jam a zásypy za objekty.....	6
5.4.3	Přechodová oblast.....	6
5.5	Založení a spodní stavba mostu	6
5.6	Popis nosné konstrukce mostu	6
5.7	Vybavení mostu	6
5.7.1	Izolace	6
5.7.2	Odvodnění mostu.....	7
5.7.3	Vozovka a chodníky.....	7
5.7.4	Římsy.....	7
5.7.5	Mostní závěry.....	8
5.7.6	Záchytné systémy.....	8
5.7.7	Stálé zařízení	8
5.7.8	Tabule s letopočtem.....	8
5.7.9	Úpravy pod mostem a okolí.....	8
5.7.10	Dopravní značení.....	8
5.8	Statické a hydrotechnické posouzení	8
5.9	Cizí zařízení na mostě	8

5.10	Řešení protikorozi ochrany a bludné proudy.....	8
5.11	Požadované podmínky a měření sedání.....	8
5.12	Požadované zatěžovací zkoušky.....	9
6	Výstavba mostu	9
6.1	Postup a technologie stavby mostu Chyba! Záložka není definována.	
6.2	Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby (přístupy, přívody el. energie, skladovací plochy, montážní a pomocné konstrukce ...) Chyba! Záložka není definována.	
6.3	Související (dotčené) objekty stavby	9
6.4	Vztah k území (inženýrské sítě, ochranná pásma, omezení provozu apod.).....	9
6.5	Požadavky na přesnost provádění	9
7	Řešení přístupů a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	10

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE MOSTU

Stavba a objekt:	II/150 Havlíčkův Brod – most ev.č. 150-025 SO 201 Most ev.č. 150-025
Název:	Most přes potok Žabinec v Havlíčkově Brodě
Katastrální území, obec:	Havlíčkův Brod
Okres:	Havlíčkův Brod
Kraj:	Vysočina
Zhotovitel:	IDS - Inženýrské a dopravní stavby Olomouc, a.s. Albertova 21 779 00 Olomouc
Investor:	Kraj Vysočina Žižkova 57/1882 587 33 Jihlava
Uvažovaný správce mostu:	KSÚS Vysočiny Kosovská 1122/16 586 01 Jihlava
Zhotovitel dokumentace:	Projekční kancelář PRIS spol. s r.o. Osová 20 625 00 Brno
Pozemní komunikace:	II/150
Bod křížení:	Y = 667270,440 X = 1107159,640
Úhel křížení:	100 g (kolmý)
Volná výška:	2,5 m

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU

Charakteristika mostu: Most převádí silnici II/150 přes potok Žabinec. Na obou římsách mostu jsou veřejné chodníky. Most půdorysně navazuje na rozšíření silnice II/150 před křížením se silnicí I/38.

Délka přemostění:	9,96 m
Délka mostu:	20,045 m
Délka nosné konstrukce:	11,76 m
Rozpětí:	10,86 m
Šikmost mostu:	kolmý most
Šířka průchozího prostoru:	2x2,5m
Šířka mostu:	proměnná – v místě křížení 27,52 m
Výška mostu nad terénem:	4,0 m
Stavební výška:	0,95 m
Plocha nosné konstrukce mostu:	27,52x11,76=323,6 m ² (šířka mostu x délka nosné konstrukce)
Zatížení a zatížitelnost mostu:	dle ČSN EN 1991-2, skupina zatížení 1, NAD r. 2010
	Normální zatížitelnost min 32 t
	Výhradní zatížitelnost min 80 t
	Výjimečná zatížitelnost min 180 t
	Zatížitelnost jednou nápravou 12 t

3 ZDŮVODNĚNÍ MOSTU A JEHO UMÍSTĚNÍ

3.1 Charakter překážky a převáděné komunikace

3.1.1 Převáděná komunikace

Po mostě je převáděna silnice II. třídy II/150. Ve stávajícím stavu má komunikace na mostě 3 pruhy. Ve směru na Humpolec (ke křižovatce se silnicí I/38) jsou 2 pruhy, v opačném směru 1 pruh. Po rekonstrukci došlo k rozšíření mostu a zřízení odbočovacího pruhu pro každý směr zvlášť. Dále byl zřízen odbočovací pruh ze silnice I/38 na silnici II/150. Odbočovací a připojovací pruhy jsou detailně řešeny v SO 101 Komunikace I/38 a SO 102 Komunikace II/150. Komunikace na mostě se nachází ve vrcholovém oblouku – viz SO 102 Komunikace II/150.

Na mostě jsou převáděny chodníky na obou stranách silnice II/150. Oba chodníky navazují před mostem na chodníky kolem silnice I/38. Za mostem chodník na pravé straně navazuje na chodník podél potoka, chodník na levé straně pokračuje podél silnice II/150.

3.1.2 Překážka – potok Žabinec

Pod mostem prochází koryto potoka Žabince. Břehy potoka jsou v přírodním stavu. Dno koryta je ve stávajícím stavu zpevněno kamennou rovinou, která je ve špatném stavu. Most se nachází v ochranném pásmu tohoto potoka.

Nově jsou pod potokem vedeny inženýrské sítě a to jak na návodní tak na povodní straně. Pod potokem nově prochází vedení nízkého a vysokého napětí, sdělovací kabely, plynovod a vodovod. Vedení sítí pod korytem potoka – viz objekty ochrany inženýrských sítí řady 300, 400 a 500.

Stávající zpevnění potoka bude odstraněno a nově provedeno. Zpevnění dna koryta bylo provedeno z lomového kamene v tloušťce 0,2m do betonu tloušťky 0,25m. Zpevnění bude zakončeno na návodní i povodní straně příčným prahem z betonu šířky 0,5m. Dále budou pode dnem koryta provedeny podélné prahy hloubky 0,4m. Dno koryta šířky 5,96m bude provedeno v konstantním profilu v celé délce zpevnění.

Na levém břehu na návodní straně a na pravém břehu na povodní straně jsou navržena revizní schodiště.

3.2 Územní podmínky

Stavba se nachází v intravilánu města Havlíčkův Brod na zastavěném území v místě stávajícího mostu, stávajících komunikací a koryta potoka Žabinec. Staveniště se nachází v blízkosti frekventované křižovatky silnic I. a II. třídy.

3.3 Geotechnické podmínky

V místě stavby byla provedena 1 průzkumná vrtaná sonda. Vrtáno bylo jádrovým způsobem nářadím o profilu 137 mm, s dovrtem spirálovým vrtným nástrojem profilu 150 mm. Sonda byla provedena do hloubky 11,0 m, v této úrovni již bylo zachyceno téměř zdravé skalní podloží.

Podzemní voda byla zaznamenána ihned při provádění sondážních prací a to v hloubce 4,5 m. Následně došlo k nastoupení hladiny podzemní vody do hloubky 3,9 m. Ze vzorku vody ze sondy V-1 bylo zjištěno, že z hlediska chemického působení vody na beton podle normy ČSN EN 206-1 vykazuje tato voda slabě agresivní chemické prostředí třídy XA1 dle tab. 2 a to z hlediska zvýšeného obsahu síranů.

Výkopy budou hloubeny převážně v navážkách a nesoudržných sedimentech. Takové výkopy jsou málo stabilní a doporučuji tedy jejich pažení nebo svahování ve sklonu 1:1. Případné hlubší výkopy budou prováděny pod hladinou podzemní vody.

Dle výsledků geotechnického průzkumu bylo navrženo hlubinné založení na mikropilotách.

4 ZMĚNY STAVBY

4.1 Změna dokumentace DSPS

V průběhu stavby došlo ke zkrácení levého křídla u opěry 2 z důvodu blízkosti přeložky plynovodu.

5 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ MOSTU

5.1 Demolice

Stávající nosná konstrukce byla zdemolována včetně spodní stavby a základů. Stávající most byl založen na prefabrikovaných pilotách. Tyto byly v místě kolize s novými mikropilotami vytaženy. Ostatní zůstaly ponechány.

Dále bylo odstraněno zpevnění stávajícího koryta z kamenné dlažby do betonu.

5.2 Zemní práce

5.2.1 Zásypy stavebních jam a zásypy za objekty

Zpětné zásypy byly provedeny z vhodných materiálů z výkopů nebo z nakupovaných materiálů. Zásypy byly provedeny a řádně zhutněny dle platných norem.

5.2.2 Přechodová oblast

Na novém mostě jsou navrženy přechodové desky v délce 3,0m na opěře 1 a 4,0m na opěře 2, uložené kluzně na konzolách na konci nosné konstrukce. Na druhém konci přechodových desek je navržen ozub tloušťky 0,4m a výšky 0,8m. Přechodová deska je navržena z betonu C25/30 – XF2, XC4. Tloušťka přechodové desky je 0,3m, v podélném sklonu 1:10 směrem od nosné konstrukce. Pod přechodovou deskou je navržen podkladní beton C12/15 – X0 v tloušťce 0,1m. Na přechodovou desku je přetažena izolace z nosné konstrukce v délce 1,0m. V této délce je také provedena vrstva ochrany izolace MA 11 IV.

Za nosnou konstrukcí je navržen ochranný obsyp tl. 0,6m dle článku 5.3 normy ČSN 73 6244 v platném znění.

5.3 Založení a spodní stavba mostu

Most je navržen na základech z betonu C25/30 – XF2, XD1, XC4. Základové pasy pod oběma opěrami jsou navrženy o šířce 2,4m a přesahem min. 1,0m za bok opěr. Výška základu je 0,8m a horní povrch je vyspádován od dříku nosné konstrukce ve sklonu cca 6,7%.

Pod oběma základy jsou navrženy 2 řady mikropilot o celkové délce 5,0m s délkou kořene 4,0m. Vnější řada mikropilot je navržena ve sklonu 10:1. Provádění mikropilot se předpokládá z plošiny nad hladinou podzemní vody, předpokládaná délka hluchého vrtání je 1,0m. Pod opěrou 1 je navrženo celkem 54 mikropilot, pod opěrou 2 celkem 35 ks.

Na opěru 1 navazuje na návodní straně zavěšené křídlo o tloušťce 0,6m a délce 7,0m. Na povodní straně navazuje křídlo o tloušťce 0,6m, celkové délce 8,5m, z nějž 3,5m křídla je založeno na vlastním základě. **Křídla byla betonována až po vybetonování příčle.**

Na opěru 2 navazuje na návodní straně zavěšené křídlo, na které navazuje opěrná zeď. Na povodní straně je navrženo zavěšené křídlo. Obě křídla jsou navržena v tloušťce 0,6m.

V křídlech jsou navrženy prostupy pro rubovou drenáž a trubky silničních odvodňovačů, prostupy jsou navrženy Ø200 respektive Ø250 dle průměru trubky.

V blízkosti křídla 1L se nachází přeložky vodovodu a plynovodu.

5.4 Popis nosné konstrukce mostu

Nosná konstrukce je navržena monolitická rámová z betonu C30/37 – XF2, XD1, XC4, výztuž B500B. Na nosné konstrukci jsou navrženy náběhy délky 2,5m a výšky 0,3m. Délka nosné konstrukce je 11,76m, rozpětí nosné konstrukce 10,86m, světlost mostního otvoru 9,96m.

Nosná konstrukce má proměnný tvar, kopírující tvar odbočovacích pruhů na silnici II/150. Horní povrch nosné konstrukce je ve střechovitém sklonu 2,5% směrem k úžlabí a odtud je navržen protispád pod římsami 4,0%. Úžlabí je navrženo ve vzdálenosti 3,06m od okraje nosné konstrukce.

V podélném směru se na začátku nosná konstrukce nachází ve vypuklém zakružovacím oblouku o poloměru 600m s navazujícím klesáním 1,2%.

5.5 Vybavení mostu

5.5.1 Izolace

Před provedením izolace byly na mostovce provedeny veškeré úpravy: byly osazeny odvodňovací trubičky pro odvodnění izolace a spodní díly (talíře) nových odvodňovačů.

Na nosné konstrukci je navržena celoplošná izolace mostovky asfaltovými natavovanými pásy na pečetici vrstvě, která zajistí kvalitu a životnost nosné konstrukce. Všechny ostré hrany pod izolací budou zaobleny minimálním poloměrem 50 mm.

Ochrana izolace v místě vozovky je uvažována litým asfaltem (MA 11 IV) v tl. 35 mm. Ochrana izolace bude provedena v délce 1,0m i na přechodových deskách. V místě říms je pro ochranu izolace použit ochranný izolační pás s výztužnou kovovou vložkou (včetně izolace na horním povrchu křídel)

Izolační práce musí být prováděny ve vhodných klimatických podmínkách. Povrchová vrstva mostovky musí vykazovat pevnost v odtrhu min. 1,2 MPa dle ZTKP. Před pokládkou izolace musí být povrch mostovky řádně očištěn.

Izolace je odvodněna pomocí podélného žebra z drenážního plastbetonu š. 0,15 m, v. 35 mm, které je svedeno k odvodňovacím trubičkám, respektive k odvodňovačům. Na mostě jsou navrženy celkem 4 odvodňovače, které zároveň plní funkci odvodnění izolace a 2 trubičky odvodnění izolace.

Izolace rubu nosné konstrukce (včetně základů a rubu křídel) bude provedena jako NAIP + 2 geotextilie (min 300g/m²). Izolace líc do vzdálenosti 200 mm pod úroveň upraveného terénu bude z Alp + 2 Aln, ochráněno vrstvou geotextilie (min 300g/m²).

5.5.2 Odvodnění mostu

Odvodnění povrchu mostu je zajištěno příčným sklonem komunikace a podélným sklonem odvodňovacích proužků u říms. Šířka odvodňovacích proužků je 0,5m a jsou vyspádovány ve sklonu min. 0,5% směrem k odvodňovačům.

Na mostě jsou navrženy celkem 4 rigolové mostní odvodňovače (2 na každé straně mostu) se svislým svodem, vyústěným přímo pod most do potoka Žabince.

Na mostě jsou navrženy 2 trubičky odvodnění izolace mezi odvodňovači.

Mezi odvodňovači na mostě jsou navrženy odvodňovací proužky v šířce 0,5m. Sклон odvodňovacích proužků a jejich zapuštění vůči vozovce je proměnné, tak aby byl zajištěn minimální sklon pro odvod vody.

5.5.3 Vozovka a chodníky

Nové vozovkové konstrukce jsou navázány na nové vozovkové souvrství na silnici II/150. Vozovkové souvrství před a za mostem – viz SO 102.

Asfaltové směsi a hotové vrstvy musí splňovat vlastnosti a parametry, uvedené v ČSN 73 6221. Postup prací musí být v souladu s TKP. Mezi všemi vrstvami živичných směsí se předepisuje provedení spojovacích postřiků z modifikované kationtaktivní emulze. Zbytkové množství pojiva stanovuje ZTKP v závislosti na velikosti zrna použitého kameniva. Mezi všemi asfaltovými vrstvami musí být dosaženo dostatečné spojení, které je možné prokázat zkouškou stříhem dle TP 109, změna 1. Pracovní spáry mezi asfaltovými vrstvami, betonovými a ocelovými konstrukcemi mostu budou utěsněny páskou nebo zálivkou z modifikované zálivkové hmoty.

Skladba vozovky na mostě:

Asfaltový koberec mastixový	SMA 11S	40 mm
Spojovací postřik emulze 0,4 kg/m ²	EKM	
Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16S	60 mm
Spojovací postřik emulze 0,4 kg/m ²	EKM	
Litý asfalt se zadrčením kameniva	MA 11IV	35 mm
Celoplošná izolace z modifikovaných NAIP		5 mm

Pečetící vrstva

CELKEM **140 mm**

Podél říms je provedeno těsnění spáry mezi vozovkou a římsou dle VL4.

V místě konce nosné konstrukce je provedena dilatační spára v ohrubné vrstvě šířky 40mm a v ložné vrstvě šířky 20mm, vyplněné pružnou asfaltovou zálivkou.

V místě odvodňovacích proužků je ohrubná i ložná vrstva nahrazena litým asfaltem.

Chodník před a za mostem je součástí objektu SO 103.

5.5.4 Římsy

Na obou stranách mostu jsou navrženy monolitické římsy. Beton monolitických říms je navržen C30/37 – XF4, XD3, XC4. Horní povrch říms je navržen ve sklonu 2,0% směrem k vozovce a opatřen příčnou striáží. Výška obrubníku říms je navržena 170mm. Přesah nosu říms přes nosnou konstrukci je navržen 250mm. Líc obrubníku je skloněn 5:1. Kotvení říms do nosné konstrukce i křídel je provedeno pomocí ocelových kotev do betonu.

Pokud není uvedeno jinak, tak zkosení hran se provede 20/20 mm. Zkosení hrany u vozovky se provede 30/30 mm. Betonové povrchy říms budou opatřeny hydrofobním impregnačním nátěrem – systém povrchové

ochrany S2 TKP kap. 31 (dříve OS-A) a dále obrubník a přilehlý pruh horního povrchu systémem povrchové ochrany S4 TKP kap. 31 (dříve OS-C).

Spára mezi obrubníkem římsy a vozovkou je v celé délce těsněná modifikovanou asfaltovou zálivkou s předtěsněním.

Římsy na mostě jsou rozděleny pracovními a dilatačními spárami. V místě pracovních a dilatačních spár je přerušena výztuž.

5.5.5 Mostní závěry

Most nemá mostní závěry.

5.5.6 Záchytné systémy

Na obou římsách je navrženo ocelové trubkové zábradlí se svislou výplní. Zábradlí je kotveno na patní desky do betonu říms. Výška zábradlí je 1,1m. Zábradlí je navrženo po celé délce říms. Na návodní straně u opěry 2 zábradlí na římsách navazuje na zábradlí na opěrné zdi a zábradlí kotvené do terénu.

5.5.7 Stálé zařízení

Na mostě není umístěno stálé zařízení k ničení.

5.5.8 Tabule s letopočtem

Letopočet dokončení nosné konstrukce je vyznačen vlysem do betonu na líci viditelné části římsy mostu.

5.5.9 Úpravy pod mostem a okolí

Nově jsou pod potokem vedeny inženýrské sítě a to jak na návodní tak na povodní straně. Pod potokem nově prochází vedení nízkého a vysokého napětí, sdělovací kabely, plynovod a vodovod. Vedení sítí pod korytem potoka – viz objekty ochrany inženýrských sítí řady 300, 400 a 500.

Stávající zpevnění potoka bude odstraněno a nově provedeno. Zpevnění dna koryta bylo provedeno z lomového kamene v tloušťce 0,2m do betonu tloušťky 0,25m. Zpevnění bude zakončeno na návodní i povodní straně příčným prahem z betonu šířky 0,5m. Dále budou pode dnem koryta provedeny podélné prahy hloubky 0,4m. Dno koryta šířky 5,96m bude provedeno v konstantním profilu v celé délce zpevnění.

Na levém břehu na návodní straně a na pravém břehu na povodní straně jsou navržena revizní schodiště. Revizní schodiště jsou navržena v šířce 0,75m z betonových stupňů. Kolem všech říms je proveden límec z kamene do betonu v šířce 0,5m.

5.5.10 Dopravní značení

Veškeré vodorovné a svislé dopravní značení je součástí objektu SO 101 a SO 102. Dočasné dopravní značení je součástí DIO.

5.6 Statické a hydrotechnické posouzení

Nosná konstrukce mostu byla navržena a posouzena podle platných norem. Bylo provedeno ověření základních dimenzí konstrukcí statickým výpočtem.

Umístění odvodňovačů na mostě bylo posouzeno hydrotechnickým výpočtem.

Rekonstrukcí mostu dojde ke zvýšení spodní hrany nosné konstrukce. Stávající mostní otvor provede dle předchozího stupně dokumentace Q 100 a toto zůstane zachováno. Opravou zpevnění břehů ošlo ke zlepšení odtokových podmínek v místě mostu.

5.7 Cizí zařízení na mostě

Všechny inženýrské sítě jsou nově převedeny pod korytem potoka mimo profil mostu, s výjimkou řídicích a napájecích kabelů SS2 a kabelů VO. Tyto jsou provedeny v chráničkách v římsách mostu. V římsách mostu budou navíc umístěny volné chráničky DN 75.

5.8 Řešení protikoroze ochrany a bludné proudy

Pro most jsou navržena ochranná opatření pro omezení vlivu bludných proudů na konstrukci na úrovni stupně 3 dle TP 124.

5.9 Požadované podmínky a měření sedání

Vzhledem k založení mostu na mikropilotách není požadováno měření sedání.

5.10 Požadované zatěžovací zkoušky

Projektant nepožaduje provedení statické zatěžovací zkoušky.

6 VÝSTAVBA MOSTU

6.1 Související (dotčené) objekty stavby

SO 001 Příprava území
SO 101 Silnice I/38
SO 102 Silnice II/150
SO 103 Chodníky
SO 104 Autobusová zastávka
SO 201 Most ev.č. 150-025
SO 301 Vodovod – VaK
SO 401 Veřejné osvětlení
SO 402 Silové vedení NN
SO 403 Silové vedení VN
SO 404 Světelná signalizace
SO 405 Sdělovací kabel – ČD Telematika
SO 406 Sdělovací kabel – Metropolitní
SO 407 Sdělovací kabel – Telefonica O2
SO 501 Plynovod – RWE
SO 801 Úprava území

6.2 Vztah k území (inženýrské sítě, ochranná pásma, omezení provozu apod.)

Stavba se nachází v ochranném pásmu inženýrských sítí – zejména Vodovodu – Vak HB, NN a VN společnosti ČEZ, Veřejného osvětlení města Havlíčkův Brod, SSZ, Sdělovací kabely – ČD Telematika, Metropolitní, Telefonica O2 a plynovodu RWE. Při práci v ochranném pásmu inženýrských sítí musí být splněny podmínky správců jednotlivých sítí.

Dále se most nachází v ochranném pásmu potoka Žabinec. V korytě potoka a jeho blízkosti nesmí být skladovány žádné nebezpečné látky a nesmí dojít ke znečištění toku. Dále je třeba dbát pokynů a podmínek správce pro práci v toku.

6.3 Požadavky na přesnost provádění

Mostní konstrukce bude provedena dle platných či doporučených norem v platném znění:

ČSN 73 0202/1995 Geometrická přesnost ve výstavbě. Základní ustanovení.
ČSN 73 0210-1/1992 Geometrická přesnost ve výstavbě. Podmínky provádění.
Část 1: Přesnost osazení.
ČSN EN 13670/2010 Provádění betonových konstrukcí
ČSN 73 0212-1/1996 Geometrická přesnost ve výstavbě. Kontrola přesnosti.
Část 1: Základní ustanovení
ČSN 73 0212-3/1997 Geometrická přesnost ve výstavbě. Kontrola přesnosti.
Část 3: Pozemní stavební objekty
ČSN 73 0212-4/1994 Geometrická přesnost ve výstavbě. Kontrola přesnosti.
Část 4: Liniové stavební objekty
ČSN 73 0212-5/1994 Geometrická přesnost ve výstavbě. Kontrola přesnosti.
Část 5: Kontrola přesnosti stavebních dílců
ČSN 73 0212-6/1993 Geometrická přesnost ve výstavbě. Kontrola přesnosti.
Část 6: Statistická analýza a přejímka
ČSN 73 0212-7/1994 Geometrická přesnost ve výstavbě. Kontrola přesnosti.
Část 7: Statistická regulace

ČSN 73 2401/2006	Provádění a kontrola konstrukcí z předpjatého betonu (volitelně)
ČSN EN 1090-2/2012	Provádění ocel. konstr. a hlin. konstr.. Část 2: Tech. požadavky na OK
ČSN 73 2603/2011 a prohlídky	Ocelové mostní konstrukce - Doplnující specifikace pro provádění, kontrolu kvality
ČSN 73 6242/2010	Navrhování a provádění vozovek na mostech pozemních komunikací

7 ŘEŠENÍ PŘÍSTUPŮ A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Na mostě se nachází veřejné chodníky na obou římsách. Tyto chodníky splňují všechny podmínky pro pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Maximální příčný a podélný sklon chodníků na římsách nepřesahuje 2,0%, minimální volná šířka chodníků je 3,0m.

V Brně, prosinec 2016

Ing. Adam Russnák