

DOKUMENTACE
PDPS

III/35012 POŘEŽÍN – MOST EV. Č. 35012-3 – DOKONČENÍ STAVBY

TECHNICKÉ SPECIFIKACE

OBSAH:

1	Identifikační údaje stavby	4
2	Základní údaje o mostu	4
3	Zdůvodnění mostu a jeho umístění	4
3.1	Návaznost projektu mostního objektu na předchozí dokumentaci, účel mostu a požadavky na jeho řešení 4	
3.2	Charakter překážky a převáděné komunikace	5
3.2.1	Převáděná komunikace	5
3.2.2	Překážka – potok Losenička	5
3.3	Územní podmínky	5
3.4	Geotechnické podmínky	6
3.5	Stavební stav stávajícího mostu	6
4	Technické řešení mostu	6
4.1	Uvolnění staveniště	6
4.2	Skrývka ornice	6
4.3	Demolice	6
4.4	Zemní práce	6
4.4.1	Výkopy	6
4.4.2	Zásypy stavebních jam a zásypy za objekty	6
4.4.3	Přechodová oblast	6
4.5	Založení a spodní stavba mostu	6
4.6	Popis nosné konstrukce mostu	7
4.7	Navazující gabionové zdi	7
4.8	Vybavení mostu	7
4.8.1	Odvodnění mostu	7
4.8.2	Vozovka a chodníky	7
4.8.3	Záchytné systémy	7
4.8.4	Stálé zařízení	8
4.8.5	Tabule s letopočtem	8
4.8.6	Úpravy pod mostem a okolí	8
4.8.7	Dopravní značení	8
4.8.8	Hnízda pro konipase	8
4.9	Statické a hydrotechnické posouzení	8
4.10	Cizí zařízení na mostě	8
4.11	Řešení protikoroze ochrany a bludné proudy	8
4.12	Požadované podmínky a měření sedání	8

4.13	Požadované zatěžovací zkoušky.....	8
5	DOKONČENÍ STAVBY	8
5.1	Provedené práce	8
5.2	Dokončení stavby.....	9
5.2.1	Práce částečně dokončené.....	9
5.2.2	Práce k dokončení	9
5.3	Vícepráce	9
6	Výstavba mostu	9
6.1	Postup a technologie stavby mostu	9
6.2	Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby (přístupy, přívody el.energie, skladovací plochy, montážní a pomocné konstrukce ...)	10
6.3	Související (dotčené) objekty stavby	10
6.4	Vztah k území (inženýrské sítě, ochranná pásma, omezení provozu apod.).....	10
6.5	Požadavky na přesnost provádění	10
7	Řešení přístupů a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	10

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Stavba:	III/35012 Pořežín – most ev.č. 35012-3 – DOKONČENÍ STAVBY
Objednatel dokumentace:	Krajská správa a údržba silnic Vysočiny Kosovská 1122/57 586 01 Jihlava
Zhotovitel dokumentace:	Projekční kancelář PRIS spol. s r.o. Osová 20 625 00 Brno zodp. projektant - Ing. Jiří Šrubař vedoucí projektant - Ing. Jiří Šrubař AI: 1000884
Okres:	Žďár nad Sázavou
Kraj:	Vysočina
Místo stavby:	V extravilánu na silnici III/35012 mezi obcemi Pořežín a Ronov nad Sázavou KÚ Hřiště (649121), Pořežín (778567)
Souřadný systém:	S-JTSK, B.p.v.

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU

Charakteristika mostu:	Most převádí silnici III/35012 v extravilánu mezi obcemi Pořežín a Ronov nad Sázavou přes potok Losenička.
Délka přemostění:	6,165 m
Délka mostu:	6,445 m
Délka nosné konstrukce:	6,445 m
Rozpětí:	6,305 m
Šikmost mostu:	kolmý
Šířka průchozího prostoru:	na mostě není navržen chodník
Šířka mostu:	8,6 m
Výška mostu nad terénem:	2,4 m
Stavební výška:	0,81 m
Plocha nosné konstrukce mostu:	$8,6 \times 6,445 = 55,43 \text{ m}^2$ (šířka mostu x délka nosné konstrukce)
Zatížení a zatížitelnost mostu:	Most je navržen dle ČSN EN 1991-2

3 ZDŮVODNĚNÍ MOSTU A JEHO UMÍSTĚNÍ

3.1 Návaznost projektu mostního objektu na předchozí dokumentaci, účel mostu a požadavky na jeho řešení

Stavba se nachází v extravilánu na silnici III/35012 mezi obcemi Pořežín a Ronov nad Sázavou. Most převádí silnici 3. třídy přes potok Loseničku, kde dále navazuje na místní komunikaci ve vlastnictví obce Velká Losenice.

Po mostě je vedena komunikace III/35012 mezi obcemi Ronov nad Sázavou a Pořežín. Dle dostupných podkladů byl most postaven v roce 1909. Na masivní betonové spodní stavbě, opěrách se šikmými křídly, byla vybudována nosná konstrukce o délce přemostění 6,00m, z 3ks prefabrikovaných příhradových nosníků typu Visintini 0,50/0,60m. Na nosnících byla provedena ŽB deska mostovky.

Po roce 1962, dle typu konstrukce, byl most po obou stranách rozšířen prefabrikovanými nosníky ŽMP 0,50/0,50m s nabetonovanými ŽB římsami.

Působením zatékající vody a mrazu dochází zejména u spodní stavby, ale i u nosné konstrukce k rozpadu betonu. Spodní stavba i nosná konstrukce byly při hlavní mostní prohlídce zařazeny do stavebního stavu VI – velmi špatný, s požadavkem na rekonstrukci mostního objektu.

Rovněž vozovka na mostě je ve velmi špatném stavu, izolace se jeví jako zcela nefunkční a zádržný systém neodpovídá dnešním normovým požadavkům.

Vzhledem k předchozímu rozhodl investor, že most ev.č. 35012-3 bude rekonstruován ve stávající poloze, při zachování stávajícího šířkového uspořádání.

S ohledem na navazující příkré svahy tělesa komunikace bude toto od prostoru nového mostu odděleno pažením, které umožní výstavbu navržených navazujících křídel z gabionů. Toto řešení bylo zvoleno z důvodu vlastnických vztahů v území dotčeném záměrem a minimalizaci záborů pozemků v okolí komunikace. Gabionová křídla umožní instalaci zádržného systému a současně nebude nutno trvale zasahovat do okolních pozemků.

Realizací předmětné stavby dojde k odstranění vážné technické a bezpečnostní závady na komunikaci a most ev.č. 35012-3 přes potok Losenička bude rekonstruován tak, aby odpovídal potřebám bezpečného provozu na převáděné komunikaci.

Tato dokumentace navazuje na předchozí dokumentaci pro územní rozhodnutí a dokumentaci pro stavební povolení.

3.2 Charakter překážky a převáděné komunikace

3.2.1 Převáděná komunikace

Po mostě je převáděna silnice III/35012. Směrové ani výškové řešení komunikace nebude měněno. Směrově se komunikace na mostě nachází v přímé. Výškově se komunikace nachází v údolnicovém oblouku o poloměru $R=400\text{m}$, s navazujícími přímými ve sklonu $-0,9\%$ a $9,34\%$. Nová niveleta naváže na stávající průběh a bude plynule napojena na stávající stav. Příčný sklon komunikace je navržen střechovitý $2,5\%$. Volná šířka komunikace v místě mostu je $4,0\text{m}$, mezi svodidly s úrovní zadrženi H2. Vyhybání vozidel se předpokládá v místě sjezdu na lesní cestu cca 25m za mostem, kde dojde k rozšíření zpevnění na levé straně a zpevnění sjezdu na lesní cestu. Místo pro vyhybání vozidel je navrženo v celkové délce $21,0\text{m}$ a celkové šířce $3,0\text{m} + 1,5\text{m} + \text{zpevněná část sjezdu}$.

3.2.2 Překážka – potok Losenička

Pod mostem prochází koryto potoka Losenička. Koryto bude v rámci stavby pročištěno a zpevněno kamenným záhozem aby nadále nedocházelo k podmílání základů mostu.

Rekonstrukcí dojde ke zvýšení spodní hrany mostního otvoru. Ve spodní části opěr dojde, vybudováním rozšíření nového základu ke zmenšení volné šířky pod mostem, celkově se však průtočný profil nemění a mostní otvor převede s rezervou stoletou vodu.

3.3 Územní podmínky

Stavba se nachází v extravilánu na silnici III/35012 mezi obcemi Pořežín a Ronov nad Sázavou. Most převádí silnici 3. třídy přes potok Loseničku.

Dotčené pozemky se nachází v katastrálních územích Hřiště (649121) a Pořežín (778567).

Pro výstavbu je nutný trvalý i dočasný zábor pozemků určených k plnění funkce lesa. Vzhledem k tomu, že většina pozemků, kolem rekonstruovaného mostu mimo silnice, jsou pozemky PUPFL, je do dočasného záboru zahrnout i přístup pod most v rámci rekonstrukce z levého břehu na povodní straně. Plocha dočasného záboru bude sloužit jako vlastní staveniště a jako přístup ke staveništi a k uložení lehčího materiálu.

V rámci stavby dochází k trvalému záboru. Jedná se o pozemky, které jsou v KN historicky evidovány jinak, než je jejich skutečné využití. Převážně se jedná o pozemky PUPFL.

Na ostatních, dočasně dotčených pozemcích, stavba proběhne beze změny jejich využití. Po dokončení stavby budou pozemky dotčené dočasným zábořem uvedeny do původního stavu a navráceny k původnímu využití.

3.4 Geotechnické podmínky

V místě mostu byl proveden IG a HG průzkum – BALUN geo s.r.o. V rámci průzkumu byla provedena jedna vrtaná sonda a jedna sonda těžké dynamické penetrace.

Inženýrsko-geologickým průzkumem byla potvrzena vhodnost mikropilotážní clony pro stabilizaci stávajících základů a zamezení podemletí těchto základů proudící vodou potoka Losenička.

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 vůči stavebním materiálům, charakterizované stupněm XA1, a to z hlediska obsahu CO₂.

Hladina podzemní vody pravděpodobně koresponduje s úrovní hladiny potoka Losenička.

3.5 Stavební stav stávajícího mostu

Hlavní prohlídka mostu byla provedena 4.10.2013 – Ing. Vít Rybák.

Při této prohlídce byl stavební stav stávajícího mostu stanoven jako VI – Velmi špatný. Na základě tohoto průzkumu bylo rozhodnuto o kompletní rekonstrukci mostu.

4 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ MOSTU

4.1 Uvolnění staveniště

Rekonstrukce mostu bude probíhat za uzavřeného provozu na silnici III/35012. Zařízení staveniště bude umístěno v místě dočasného záboru, který je navržen tak aby byla umožněna rekonstrukce, včetně přístupu pod most.

4.2 Skrývka ornice

V místě dotčeném záměrem bude provedena skrývka kulturních vrstev, které budou užity ke zpětnému ohumusování svahů zemního tělesa.

4.3 Demolice

Asfaltové vrstvy vozovky na mostě a v předpolích budou odstraněny. Stávající nosná konstrukce bude zdemolována, dále budou provedeny výkopy pro odbourání spodní stavby včetně betonových křídel do předepsané úrovně.

Více viz SO 001 – Demolice.

4.4 Zemní práce

4.4.1 Výkopy

S ohledem na navazující příkré svahy tělesa komunikace bude toto od prostoru nového mostu odděleno pažením, které umožní výstavbu navržených navazujících křídel z gabionů. Pažení je navrženo z pažnic LARSEN délky 4,5m.

Výkopy budou prováděny pod ochranou pažnic, případně v otevřených stavebních jámách se sklonem svahů 1:1.

4.4.2 Zásypy stavebních jam a zásypy za objekty

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

4.4.3 Přechodová oblast

Zemní těleso za opěrami a přesypávka nosné konstrukce bude provedeno z velmi vhodného materiálu dle ČSN 73 6244.

4.5 Založení a spodní stavba mostu

Most byl navržen na stávajících základech. Před stávajícími základy měla být provedena mikropilotážní clona. Celkem 7 mikropilot na každý základ ve vzájemné vzdálenosti 1,4m. Délka kořene mikropilot 1,0m. Mikropilotáž provedena z předepsané úrovně s přesypáním kořene min 1,8m. Délka hluchého vrtání cca 1,0m.

Na odbouraný stávající základ měl být vybetonován nový železobetonový základ, včetně předstupku před stávající základ 0,5m. Beton základu C25/30 – XF2, XD1, XC4, XA1. Šířka základu byla navržena, včetně 0,5m přestupku 2,0m, délka 9,0m. Výška předstupku 1,25m, výška ve zbylé části 0,5m. Mimo základy stávajícího mostu měl být základ vysoký 1,25m, o šířce 2,0m. Základ bude na styku se zásypem opatřen nátěrem 2xNp + 1Na.

V rámci bourání stávajících konstrukcí bylo zjištěno jejich mělké založení, proto byly vybourány v celém rozsahu. Nový základ na pilotové cloně bude proto zhotoven v celém rozsahu v plném průřezu. Mikropilototy byly provedeny, v současnosti bez tlakových hlav.

Pod základem byla navržena a provedena vrstva podkladního betonu C12/15 – XA1 v tloušťce 0,15m. Současně byla pod základem opěry 1 provedena výměna podloží v tl. 0,25m, které bylo nahrazeno ŠD 0/63. Pro vázání výztuže a betonáž základu je třeba uvažovat s čerpáním vody.

4.6 Popis nosné konstrukce mostu

Nosná konstrukce je tvořena ocelovou troubou z vlnitého plechu typu TUBOSIDER. Rozpětí nosné konstrukce 6,305m, velikost vlny 0,14m, tl.pl 7mm. Staticky prověřen typ Šířka nosné konstrukce je 8,6m. Na krajích nosné konstrukce bude proveden betonový límec tloušťky 0,2m. Po montáži bude pata NK na základu obetonována.

Osa vlnitého plechu nosné konstrukce je navržena z 1 přímé a dvou obloukových částí. Nosná konstrukce je symetrická.

Na nosné konstrukci budou navařeny trny pro kotvení betonového límce, bloku pro kotvení sloupků zábrany proti pádu, svodidel a budek pro konipase.

4.7 Navazující gabionové zdi

Za nosnou konstrukcí jsou navrženy gabionové zdi v délce 9,0m. Horní část gabionové zdi je navržena v šířce 1,0m, spodní v šířce 1,5m. Výška jednotlivých částí je proměnná. Gabionové zdi jsou uloženy na vrstvě podkladního betonu C12/15 – XA1 v tloušťce 150mm.

V místě nosné konstrukce bude vnitřní část gabionové zdi délky 4m tvořena ŽB blokem z betonu C25/30 – XF2, XD1, XC4, v proměnné výšce. Gabion bude tvořit pouze pohledový obklad tl.10cm, na povrchu v šířce 1,0m.

V gabionech a kotevním bloku zábrany proti pádu, budou umístěny plastové trouby DN 300 (DN200), délky 0,8m (0,3m), do kterých bude kotvena zábrana proti pádu osob. V místě průchodu přes NK bude zábrana kotvena přes patní plech. Zasypané části gabionů, rub a částečně zasypaný líc a horní povrch, budou opatřeny geotextilií 1200g/m².

4.8 Vybavení mostu

4.8.1 Odvodnění mostu

Jedná se o přesýpaný most. Odvodnění je zajištěno podélným a příčným spádem komunikace a voda stéká po svazích zemního tělesa na terén.

4.8.2 Vozovka a chodníky

Na mostě a předmostích bude provedena nová vozovka ve skladbě D2-N-V-PIII.

Skladba vozovky.

Asfaltový beton pro ohrubnou vrstvu	ACO 16	60 mm
Spojovací postřik emulze 0,2 kg/m ²	EKM	
Recyklovaný materiál	R-MAT	60 mm
Infiltrační postřik emulze 0,4 kg/m ²	EKM	
Podkladní vrstva ze štěrku	ŠDa	min 250 mm
CELKEM		min 370 mm

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován Edef,2 = 30 MPa, na vrstvě ze ŠD min. Edef,2 = 70 MPa.

4.8.3 Záchytné systémy

Na mostě přechází silniční svodidlo s úrovní zadržení H2 v celkové délce 53,6m včetně náběhů. Sloupky v místě nosné konstrukce budou kotveny do železobetonových bloků C25/30 – XF2, XD1, XC4. Volná šířka mezi svodidly je 4,0m.

V celé délce gabionů budou instalovány zábrany proti pádu osob, kotvené do betonových patek C25/30 – XF2, XD1, XC4 v gabionech, nad NK v betonových blocích C25/30 – XF2, XD1, XC4. Výška patek je navržena 0,8m, průměr 300mm. Délka betonových bloků 4,0m v proměnné výšce (v místě nosné konstrukce). Zábrana proti pádu je navržena z trubkových profilů 60,3/2,9 s výškou 1,1m nad horní hranou gabionu. Na koncích gabionových zdí bude zábrana proti pádu púdorysně uzavřena.

Kotvení svodidel a zábran proti pádu je třeba v RDS detailně řešit v návaznosti na dílenskou dokumentaci ocelové konstrukce.

4.8.4 Stálé zařízení

Na mostě není navrženo stálé zařízení k ničení.

4.8.5 Tabule s letopočtem

Na gabionových křídlech na obou stranách komunikace bude umístěna cedule s letopočtem rekonstrukce mostu. Cedule bude z nekorodujícího materiálu.

4.8.6 Úpravy pod mostem a okolí

V rámci stavby bude pročištěno a zpevněno kamenným záhozem koryto potoka.

Po odstranění dočasného pažení svahů tělesa komunikace bude v tomto místě provedeno zpevnění svahů kamenným záhozem (rovnaninou), s urovnaným lícem a vyklínováním.

4.8.7 Dopravní značení

Na mostě budou umístěny nové cedule s evidenčním číslem mostu. Před mostem (ve směru na Pořežín) bude osazena značka P8 – Přednost před protijedoucími vozidly. Před místem pro vyhýbání vozidel (ve směru na Ronov) bude osazena značka P7 – Přednost protijedoucích vozidel. Viz příloha č.10 – Dopravní značení.

Stávající dopravní značení omezující zatížitelnost mostu bude odstraněno.

4.8.8 Hnízda pro konipase

Dle požadavku OŽP MěÚ Žďáru nad Sázavou a AOPK ČR budou na nosné konstrukci umístěny 4 ocelové trouby pro umožnění hnízdění konipase horského. Trouby jsou navrženy z plechu tl. 5mm o vnitřním profilu 200x200x500mm. Trouby budou zavěšeny ze spodu na nosné konstrukci ve výšce min. 2,0m nade dnem vodního toku.

4.9 Statické a hydrotechnické posouzení

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

Hydrotechnickým výpočtem bylo ověřeno, že most převede stoletou vodu.

4.10 Cizí zařízení na mostě

Na mostě se dle vyjádření správců sítí nenachází žádné cizí inženýrské sítě.

4.11 Řešení protikoroze ochrany a bludné proudy

Předpokládá se, že se nenachází v oblasti s výskytem bludných proudů. Pro most nejsou navržena ochranná opatření.

4.12 Požadované podmínky a měření sedání

Nejsou.

4.13 Požadované zatěžovací zkoušky

Projektant nepožaduje provedení statické zatěžovací zkoušky.

5 DOKONČENÍ STAVBY

5.1 Provedené práce

Ze stavby byly realizovány pouze některé práce, viz příloha rozdílový soupis prací. Jedná se o práce od zahájení stavby do 27.7.2018. Od přípravných prací po podkladní beton, včetně. Některé s prací jsou provedeny pouze částečně, viz dále a rozdílový soupis prací.

5.2 Dokončení stavby

5.2.1 Práce částečně dokončené

Z částečně provedených prací se jedná o práce spojené s organizací výstavby jako DIO (zrušení dočasných inženýrských opatření), zatrubnění toku, podkladní betony, část výkopů apod.

5.2.2 Práce k dokončení

Dokončit je potřeba zejména výztuž a betonáž základů, montáž nosné konstrukce, ŽB límce nosné konstrukce, výstavbu gabionových zdí, včetně doplněných geotextilií, kotevní bloky svodidel a zábran proti pádu, zásypy konstrukcí, odtěžení nestmelených vrstev stávající komunikace a zřízení nové konstrukce silnice.

5.3 Vícepráce

Z víceprací se jedná o:

- geodetické zaměření situace aktuálního stavu pro stanovení výsledných kubatur odtěžovaných konstrukcí.

Kubatury k odtěžení jsou stanoveny orientačně odhadem.

Zaměřením je nutno zejména ověřit výšky na úrovni podkladních betonů a aktuální tvar tělesa komunikace a násypů.

- odtěžení pracovních násypů pro uvedení dotčených pozemků do původního stavu

6 VÝSTAVBA MOSTU

6.1 Postup a technologie stavby mostu

Výstavba bude probíhat v jedné etapě s návazností jednotlivých stavebních činností, které se mohou vzájemně překrývat pro urychlení doby výstavby. Výstavba bude probíhat za uzavřeného provozu na mostě.

Postupně bylo provedeno:

- příprava staveniště, dočasné usměrnění toku potoka
- kácení stromů v místě stavby, odstranění vozovkových vrstev
- demolice nosné konstrukce
- provedení výkopů a demolice spodní stavby do předepsané úrovně
- provedení mikropilotážní clony
- betonáž podkladních betonů pod základy

Postupně bude provedeno:

- zaměření situace stavby před jejím dokončením
- armování a betonáž základů, pažení svahů zemního tělesa, dokončení výkopů
- montáž nosné konstrukce, provedení ŽB límce, stavba gabionových zdí
- armování a betonáž límců NK, kotevních bloků zádržného systému
- odtěžení nestmelených vozovkových vrstev
- zásyp gabionových zdí a nosné konstrukce
- odstranění pažení
- provedení nových vozovkových vrstev
- montáž zádržného systému
- odstranění DIO
- uvedení staveniště do původního stavu

6.2 Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby (přístupy, přívody el.energie, skladovací plochy, montážní a pomocné konstrukce ...)

Přístup na staveniště je možný z obou stran silnice III/35012. Přístup pod most je možný ze sjezdu na lesní cestu cca 20m za mostem. Demolice ani stavba nového mostu nevyžadují speciální technologie.

Pro stavbu se předpokládá použití mobilních zdrojů vody a elektrické energie. Případný odběr z pevných zdrojů, včetně projednání této možnosti je věcí zhotovitele.

6.3 Související (dotčené) objekty stavby

SO 001 - Demolice

SO 182 - Dopravně inženýrská opatření

SO 201 - Most ev.č. 35012-3

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

V místě stavby se dle vyjádření správců nenachází žádné inženýrské sítě.

Stavba se nachází v blízkosti PUPFL a je tedy nutno dodržet požadavky dotčených orgánů na ochranu lesa.

6.5 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 Ocelové mostní konstrukce - Doplňující specifikace pro provádění, kontrolu kvality a prohlídky

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 nepředpokládá pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace, neboť na něm není veden veřejný chodník.

V Brně, srpen 2018

Ing. Jiří Šrubař