

INVESTOR

KRAJSKÁ SPRÁVA A ÚDRŽBA SILNIC VYSOČINY
příspěvková organizace

Kosovská 1122/16, 586 01 Jihlava

**Krajská správa a údržba
silnic Vysočiny**
příspěvková organizace

STAVBA

III/3814 MÍROVKA - MOST EV. Č. 03814-1



S.A.W. CONSULTING s.r.o.

Prašná 2324, 407 47 Varnsdorf

středisko UL: Masarykova 633/318, 400 01 Ústí n. L.

web: www.sawconsulting.cz

e-mail: info@sawconsulting.cz

VYPRACOVAL

ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT

TECHNICKÁ KONTROLA

INVESTOR

KSUSV

IVETA SOCHOROVÁ

JAROSLAV ZAVADIL, DiS.

JAROSLAV ZAVADIL, DiS.

ZAKÁZKOVÉ ČÍSLO

2016-004

DATUM

10/2017

STUPEŇ

DSP/PDPS

MĚŘÍTKO

PŘÍLOHA

ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Č. PŘÍLOHY

E

PARÉ

Zásady organizace výstavby

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Stavba

Název stavby:	III/3814 Mírovka – most ev.č. 03814-1
Místo stavby:	komunikace III/3814, intravilán obce Mírovka
Kraj:	CZ063 kraj Vysočina
Obec:	568 414 Mírovka (okres Havlíčkův Brod)
Katastrální území:	695769 Mírovka (okres Havlíčkův Brod)
Druh stavby:	Rekonstrukce mostního objektu
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro stavební povolení a provádění stavby – DSP/PDPS

Objednatel dokumentace DSP/PDPS

Zadavatel:	Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, příspěvková organizace
	Kosovská 1122/16
	586 01 Jihlava

Zhotovitel DSP/PDPS

Projektant:	S.A.W. Consulting s. r. o.
	Středisko Ústí nad Labem
	Masarykova 633/318
	400 01 Ústí nad Labem
	tel. 607 930 191
	IČO: 287 188 36, DIČ: CZ28718836

Stavební objekty:

SO 002	DEMOLICE MOSTU	Jaroslav Zavadil, DiS.
SO 201	REKONSTRUKCE MOSTU EV. Č. 03814-1	Jaroslav Zavadil, DiS.
SO 900	DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ	Ing. Filip Kučera

Související dokumentace:

Prověření inž. sítí – I. Sochorová
Zásady organizace výstavby – Jaroslav Zavadil, DiS.
Plán kontrolních prohlídek – Jaroslav Zavadil, DiS.

2. STRUČNÝ POPIS STAVBY A ZDŮVODNĚNÍ NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Stávající stavba je situována v intravilánu obce Mírovka – Havlíčkův Brod. Jedná se o rekonstrukci stávajícího mostu na komunikaci III. třídy č. 3814 směřující z obce Mírovka na Herlífy přes řeku Šlapanka.

Stávající most je jednopolevý trvalý s železobetonovou spodní stavbou tvořící dvě opěry. Na jednotlivých částech opěr jsou sítě trhlin v omítce. V místě odpadlé omítky je patrný degradovaný beton. Hluboká degradace a částečný rozpad na levé straně díky a úložného prahu opěry O2 u ložiska je na pravé straně šikmá trhlina po celé výšce úložného prahu a díky opěry O2. U opěry O1 je levá hrana závěrné zídky poškozena. Nosnou konstrukci tvoří železobetonové parapetní nosníky po výšce proměnného průřezu šířky 0,65 m propojené 11 železobetonovými příčníky spojených železobetonovou deskou. V omítce nosné konstrukce jsou sítě nepravidelných trhlin, na dolním líci jsou patrné lokální průsaky s výluhy, nejvíce u opěry1, v místě uložení pravého nosníku na ložisko opěry O1 je odpadlá krycí vrstva, obnažená výztuž koroduje. V dolní části nosníků jsou v úrovni vedení dolní výztuže trhliny, lokálně odpadlá krycí vrstva betonu, výztuž koroduje a bobtná. Nosná konstrukce je uložena na ložiscích, vždy dvě ložiska na jedné opěře. Ložiska u opěry O1 jsou pevná a u opěry O2 jsou pohyblivá. Most je pravděpodobně plošně založený. Římsy mostu tvoří parapetní nosníky. Podél říms jsou v úrovni vozovky betonové pruhy šířky 0,2 m. Komunikace na mostě je vydlážděna z žulových kostek 100 x 100 mm. Na návodní straně jsou rovnoběžná betonová křídla. Na povodní straně u opěry O1 se nachází rozpadlá kamenná zeď a u opěry O2 se nachází kamenná zeď s vyústěním betonového potrubí DN 350. V blízkosti mostu na levém i pravém břehu na návodní straně se nachází vyústění betonového potrubí DN 700. V rámci stavby budou vyústění zachována, budou pouze délkově upravena. Na povodní straně je zavěšená ocelová chránička na parapetní nosník. Za mostem je kanalizační šachta. U opěry O2 na povodní straně se nachází sloup veřejného osvětlení. Ostatní inženýrské sítě nebudou stavbou dotčeny. Dno vodoteče pod mostem tvoří přírodní koryto řeky Šlapanky.

V blízkosti mostu se nacházejí inženýrské sítě, které jsou popsány v Technické zprávě. Dno vodoteče pod mostem je přírodní. Pod i v okolí mostu se předpokládají naplaveniny.

Vzhledem ke stavebnímu stavu a provedeném přepočtu zatížitelnosti mostu, bylo rozhodnuto o odstranění stávajícího mostního objektu a navržení nové mostní konstrukce s normovou zatížitelností včetně nového založení mostní konstrukce.

V rámci rekonstrukce mostu je v nezbytném rozsahu upravena komunikace na mostě a v přilehlém úseku z důvodu plynulé návaznosti na stávající vozovku.

Nová mostní konstrukce je navržena jako nová trvalá jednopolevá kolmá rámová železobetonová předpjatá mostní konstrukce rozpětí 19 m založená hlubinně na mikropilotách.

Do nově navržených opěr jsou na návodní straně vetknuta zavěšená železobetonová křídla. Kolmá křídla na povodní straně mostu jsou založena plošně na základových pasech.

Nosná konstrukce je navržena jako polorámová železobetonová předpjatá min. tloušťky příčně 600 mm příčně ve střežovitém sklonu 2,5% (líc konstrukce je vodorovný) a v podélném směru ve spádu 0,5 % k opěře O2.

Na návodní i povodní straně mostu jsou navrženy železobetonové římsy. Na návodní straně mostu je navržena pochozí římsa šířky 1800 mm. Na povodní straně mostu je navržena nepochozí římsa šířky 800 mm. Do říms je dodatečně kotvené ocelové zábradlí výšky 1,1 m s svislou výplní.

Na křídlech i vyústních objektech je navrženo ocelové dodatečně kotvené trubkové trojmadlové zábradlí.

Vody z povrchu vozovky na mostě jsou odváděny podélným spádem k opěře O2 a příčným střežovitým spádem k římsám. Před lícem opěry jsou navrženy na každé straně u říms mostní odvodňovače. Pochozí římsa na křídlech je na návodní straně mostu snížena do úrovně vozovky s plynulým náběhem z důvodu zajištění bezbariérového užívání a také z důvodu stísněných poměrů. Na žb. římsy na povodní straně navazuje odláždění za římsami. Koryto vodoteče zůstane přírodní jako je stávající stav z důvodu výskytu chráněných druhů živočichů.

V rámci rekonstrukce není potřeba provést kácení stromů ani mycení křovin.

Celková předpokládaná doba realizace stavby a tedy i uzavírky je 6 měsíců (úplná uzavírka). Před zahájením prací musí být osazeno dočasné dopravní značení.

SO 002 – Demolice mostu

Bude provedeno kompletní odstranění mostu včetně spodní stavby a základových konstrukcí opěr. Stejně tak budou odstraněny stávající křídla mostu.

Před započítáním prací bude nutné provést demontáž stávajícího stožáru veřejného osvětlení. Samotná demolice mostu proběhne těžkou technikou. Předpokládá se postupné ubourávání nosné konstrukce. Odvoz vybourané sutě se předpokládá po silnici směrem na Herlify. Pro demolici mostu je nutné vstoupit technikou do koryta řeky Šlapanky. Odhadovaná doba demolice je 10 dní. Tato doba zahrnuje veškeré demoliční práce, vyčištění koryta, odvoz sutě apod.

Navržený postup demolice:

- 1) Předpokládá se postupná demolice nosné konstrukce tak, aby byl stále zajištěn průtok na řece Šlapanka.
- 2) V první etapě demolice bude odstraněno mostní příslušenství a mostní svršek
- 3) V druhé etapě demolice se ubourá opěra a příčník nosné konstrukce ve směru na Herlify. Tímto směrem se předpokládá odvoz vybouraného materiálu. Vybourání proběhne tak, aby se nosná konstrukce jedním koncem sesunula do koryta.
- 4) Ve třetí etapě demolice bude postupně odbourávána nosná konstrukce ležící v korytě a vybouraný materiál bude průběžně odvážen

Ve čtvrté etapě demolice se provede vybourání opěr a základů a dočištění koryta.

SO 201 – Rekonstrukce mostu ev. č. 03814-1

Stávající most je jednopolový trvalý s železobetonovou spodní stavbou tvořící dvě opěry. Na jednotlivých částech opěr jsou sítě trhlin v omítce. V místě odpadlé omítky je patrný degradovaný beton. Hluboká degradace a částečný rozpad na levé straně dříku a úložného prahu opěry O2 u ložiska je na pravé straně šikmá trhlina po celé výšce úložného prahu a dříku opěry O2. U opěry O1 je levá hrana závěrné zídky poškozena. Nosnou konstrukci tvoří železobetonové parapetní nosníky po výšce proměnného průřezu šířky 0,65 m propojené 11 železobetonovými příčníky spojených železobetonovou deskou. V omítce nosné konstrukce jsou sítě nepravidelných trhlin, na dolním lici jsou patrné lokální průsaky s výluhy, nejvíce u opěry O1, v místě uložení pravého nosníku na ložisko opěry O1 je odpadlá krycí vrstva, obnažená výztuž koroduje. V dolní části nosníků jsou v úrovni vedení dolní výztuže trhliny, lokálně odpadlá krycí vrstva betonu, výztuž koroduje a bobtná. Nosná konstrukce je uložena na ložiscích, vždy dvě ložiska na jedné opěře. Ložiska u opěry O1 jsou pevná a u opěry O2 jsou pohyblivá. Most je pravděpodobně plošně založený. Římsy mostu tvoří parapetní nosníky. Podél říms jsou v úrovni vozovky betonové pruhy šířky 0,2 m. Komunikace na mostě je vydlážděna z žulových kostek 100 x 100 mm. Na návodní straně jsou rovnoběžná betonová křídla. Na povodní straně u opěry O1 se nachází rozpadlá kamenná zeď a u opěry O2 se nachází kamenná zeď s vyústěním betonového potrubí DN 350. V blízkosti mostu na levém i pravém břehu na návodní straně se nachází vyústění betonového potrubí DN 700. V rámci stavby budou vyústění zachována, budou pouze délkově upravena. Na povodní straně je zavěšená ocelová chránička na parapetní nosník. Za mostem je kanalizační šachta. U opěry O2 na povodní straně se nachází sloup veřejného osvětlení. Ostatní inženýrské sítě nebudou stavbou dotčeny. Dno vodoteče pod mostem tvoří přírodní koryto řeky Šlapanky.

V blízkosti mostu se nacházejí inženýrské sítě, které jsou popsány v Technické zprávě. Dno vodoteče pod mostem je přírodní. Pod i v okolí mostu se předpokládají naplaveniny.

Vzhledem ke stavebnímu stavu a provedeném přepočtu zatížitelnosti mostu, bylo rozhodnuto o odstranění stávajícího mostního objektu a navržení nové mostní konstrukce s normovou zatížitelností včetně nového založení mostní konstrukce.

V rámci rekonstrukce mostu je v nezbytném rozsahu upravena komunikace na mostě a v přilehlém úseku z důvodu plynulé návaznosti na stávající vozovku.

Nová mostní konstrukce je navržena jako nová trvalá jednopolová kolmá rámová železobetonová předpjatá mostní konstrukce rozpětí 19 m založená hlubinně na mikropilotách.

Do nově navržených opěr jsou na návodní straně vetknuta zavěšená železobetonová křídla. Kolmá křídla na povodní straně mostu jsou založena plošně na základových pasech.

Nosná konstrukce je navržena jako polorámová železobetonová předpjatá min. tloušťky příčle 600 mm příčně ve střešovitém sklonu 2,5% (líc konstrukce je vodorovný) a v podélném směru ve spádu 0,5 % k opěře O2.

Na návodní i povodní straně mostu jsou navrženy železobetonové římsy. Na návodní straně mostu je navržena pochozí římsa šířky 1800 mm. Na povodní straně mostu je navržena nepochozí římsa šířky 800 mm. Do říms je dodatečně kotvené ocelové zábradlí výšky 1,1 m s svislou výplní.

Na křídlech i vyústních objektech je navrženo ocelové dodatečně kotvené trubkové trojmadlové zábradlí.

Vody z povrchu vozovky na mostě jsou odváděny podélným spádem k opěře O2 a příčným střešovitým spádem k římsám. Před lícem opěry jsou navrženy na každé straně u říms mostní odvodňovače. Pochozí římsa na křídlech je na návodní straně mostu snížena do úrovně vozovky s plynulým náběhem z důvodu zajištění bezbariérového užívání a také z důvodu stísněných poměrů. Na žb. římsy na povodní straně navazuje odláždění za římsami. Koryto vodoteče zůstane přírodní jako je stávající stav z důvodu výskytu chráněných druhů živočichů.

SO 900 – Dopravně inženýrská opatření

Objekt SO 900 řeší dopravně inženýrská opatření během stavby „III/3814 Mírovka - most ev. č. 03814-1“. Rekonstrukce mostu bude probíhat za úplné uzavírky komunikace III. třídy č. 3814. Úplná uzavírka komunikace bude prováděna při bouracích pracích SO 002 a stavebních pracích SO 201. V rámci stavebního objektu SO 900, je z důvodu úplné uzavírky, navržena objízdná trasa a vedle mostu je navrženo provizorního přemostění lávkou pro pěší. Vyznačení uzavírky bude vyznačeno dle TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích. Zpracovatel dopravně inženýrských opatření předběžně projednal navrhovanou přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích s dotčenými orgány, tedy s:

- příslušným orgánem Policie (Policie České republiky – KŘP kraje Vysočina),
- Celková předpokládaná doba realizace stavby a tedy i uzavírky je 6 měsíců (úplná uzavírka).

3. Zařízení staveniště

Jako vhodná místa pro zařízení staveniště budou vybrána území v blízkosti samotného objektu a zabezpečeného příjezdu z obou stran mostu. Vzhledem k lokalitě bude nutné vybavit zařízení staveniště dieselovými agregáty stejně tak jako staveniště. Konkrétní umístění a detailní technické řešení je záležitostí zhotovitele stavby. Doporučujeme využít prostor komunikace III/3814 před a za mostem.

4. Návrh postupu a provádění stavby:

Postup výstavby a provádění stavebních prací je odvislý od podmínky omezení veřejného provozu na komunikaci III. třídy č. 3814, požadavku na provizorní komunikaci pro pěší vedle stávajícího mostu a technologických postupů v intravilánu obce Mírovka – Havlíčkův Brod. Most bude rekonstruován jako celek při úplném vyloučení provozu na komunikaci III. třídy č. 3814.

Stavební práce budou prováděny za úplné uzavírky.

Stavba bude realizována ve dvou etapách, které jsou rozděleny na jednotlivé fáze, odpovídající věcné a časové návaznosti stavebních objektů. První etapou je demolice mostu a druhou je výstavba nového mostu.

1. ETAPA – DEMOLICE MOSTU

PŘEDPOKLÁDÁ SE POSTUPNÁ DEMOLICE NOSNÉ KONSTRUKCE TAK, ABY BYL ZAJIŠTĚN PRŮTOK NA ŘECE ŠLAPANKA.

1. fáze:

- PŘEDÁNÍ STAVENIŠTĚ A ZŘÍZENÍ ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ
- VYTÝČENÍ VŠECH PODZEMNÍCH INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ V OKOLÍ MOSTU
- PŘÍJEZDOVÉ A PŘÍSTUPOVÉ KOMUNIKACE
- ZŘÍZENÍ PROVIZORNÍ LÁVKY NA PANELOVÉ ROVNANINĚ A PŘÍSTUPOVÉ CHODNÍKY

- DEMONTÁŽ SLOUPU VO A ROZHLASU
- FRÉZOVÁNÍ VOZOVKY V PŘEDPOLÍ MOSTU A ODSTRANĚNÍ PODKLADNÍCH VOZOVKOVÝCH VRSTEV
- PŘÍPRAVNÉ PRÁCE PRO BOURÁNÍ MOSTU (ODBORNÝ TRANSFER ŽIVOČICHŮ A ZÁCHYTNÉ SÍTĚ)
- BUDE ODSTRANĚNO MOSTNÍ PŘÍSLUŠENSTVÍ A MOSTNÍ SVRŠEK.

2. fáze:

DEMOLICE SE UBOURÁ OPĚRA A PŘÍČNÍK NOSNÉ KONSTRUKCE SMĚR HERLIFY. TÍMTO SMĚREM SE PŘEDPOKLÁDÁ ODVOZ VYBOURANÉHO MATERIÁLU. VYBOURÁNÍ PROBĚHNE TAK ABY SE NOSNÁ KONSTRUKCE JEDNÍM KONCEM SESUNULA DO KORYTA.

3. fáze:

DEMOLICE BUDE POSTUPNĚ ODBOURÁVANÁ NOSNÁ KONSTRUKCE LEŽÍCÍ V KORYTĚ A VYBOURANÝ MATERIÁL BUDE PRŮBĚŽNĚ ODVÁŽEN.

4. fáze:

VE ČTVRTÉ ETAPĚ DEMOLICE SE PROVEDE VYBOURÁNÍ OPĚR A ZÁKLADŮ A DOČIŠTĚNÍ KORYTA

Přehled objektů, začleněných do 1. etapy:

SO 002 – Demolice mostu – Jaroslav Zavadil, DiS.

SO 900 – Dopravně inženýrská opatření – Ing. Filip Kučera

2. ETAPA – VÝSTAVBA NOVÉHO MOSTU

1. fáze:

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- ZŘÍZENÍ ŠTĚTOVÝCH STĚN
- VÝKOPOVÉ PRÁCE PŘEDPOLÍ MOSTU
- VYTÝČENÍ MIKROPILOT A ZÁKLADOVÝCH PASŮ SPODNÍ STAVBY
- PROVEDENÍ MIKROPILOT, PODKLADNÍ BETONY
- BEDNĚNÍ, VÝZTUŽ A BETONÁŽ ZÁKLADOVÝCH PASŮ OPĚR A KŘÍDEL

Přehled objektů, začleněných do 1. fáze:

SO 002 – Demolice mostu – Jaroslav Zavadil, DiS.

SO 201 – Rekonstrukce mostu ev. č. 03814-1 – Jaroslav Zavadil, DiS.

2. fáze:

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- BEDNĚNÍ, VÝZTUŽ A BETONÁŽ DŘÍKŮ OPĚR A KŘÍDEL
- IZOLACE SPODNÍ STAVBY PROTI ZEMNÍ VLHKOSTI
- VYTAŽENÍ ŠTĚTOVNIC, ULOŽENÍ PANELŮ NA DNO VODOTEČE, PODSKRUŽENÍ MOSTOVKY
- BEDNĚNÍ, VÝZTUŽ A BETONÁŽ NOSNÉ KONSTRUKCE MOSTU
- PŘEDPÍNÁNÍ NOSNÉ KONSTRUKCE RÁMU
- IZOLACE, ODVODNĚNÍ ZA RUBEM KONSTRUKCÍ A ZÁSYPY PŘECHODOVÝCH OBLASTÍ

3. fáze:

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- KOTVENÍ, BEDNĚNÍ, VÝZTUŽ A BETONÁŽ ŘÍMS
- ÚPRAVY ZEMNÍHO TĚLESA KOMUNIKACE V PŘEDPOLÍ MOSTU A NA MOSTĚ
- OSAZENÍ ZÁCHYTNÉHO ZAŘÍZENÍ NA ŘÍMSÁCH
- OBSYPOVÉ KUŽELY MOSTU A ÚPRAVY SVAHU SILNIČNÍHO TĚLESA
- VRCHNÍ ASFALTOVÉ VOZOVKOVÉ VRSTVY NA MOSTĚ A V PŘEDPOLÍ MOSTU
- OSAZENÍ ZÁCHYTNÉHO ZAŘÍZENÍ NA KŘÍDLECH

4. fáze:

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- ÚPRAVY KOLEM MOSTU (ODLÁŽDĚNÍ ZA ŘÍMSAMI, KAMENNÁ ROVNANINA, PŘÍKOPY, OHUMUSOVÁNÍ A OSETÍ)
- ODMONTÁŽ PROVIZORNÍ LÁVKY PRO PĚŠÍ
- ZÁVĚREČNÉ STAVEBNÍ PRÁCE PRO ZPROVOZNĚNÍ OBJEKTU
- HLAVNÍ MOSTNÍ PROHLÍDKA
- PŘEDÁNÍ STAVEBNÍHO OBJEKTU A UVEDENÍ DO PROVOZU

Přehled objektů, začleněných do 4. fáze:

SO 002 – Demolice mostu – Jaroslav Zavadil, DiS.

SO 201 – Rekonstrukce mostu ev. č. 03814-1 – Jaroslav Zavadil, DiS.

SO 900 – Dopravně inženýrská opatření – Ing. Filip Kučera

Objekt SO 900 řeší dopravně inženýrská opatření během stavby „III/3814 Mírovka - most ev. č. 03814-1“. Rekonstrukce bude probíhat za úplné uzavírky komunikace III. třídy č. 3814. Úplná uzavírka komunikace bude prováděna při demoličních pracích SO 002 a stavebních pracích SO 201. V rámci stavebního objektu SO 900, je z důvodu úplné uzavírky, navržena provizorní objízdná komunikace pro všechny druhy dopravy. Vyznačení uzavírky bude vyznačeno dle TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

Uvolnění prostoru staveniště a vyznačení provizorního dopravního značení pro objízdnou trasu bude vyznačeno po celou dobu stavebních prací na demolici stávajícího mostu a vybudování nového mostu.

5. Napojení na zdroje energie

V rámci výběru zařízení staveniště budou vytipovány optimální lokality z hlediska dostupnosti napojení na inženýrské sítě a zabezpečeného příjezdu.

6. Nakládání s odpady z výstavby

Nakládání s odpady, vzniklými v průběhu výstavby, bude řešeno původcem odpadu v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb.

7. Přístupy na staveniště

Jako přepravní a přístupové trasy slouží komunikace stávajícího dopravního systému, který je v předmětné oblasti dostatečně hustý.

Přehled využívaných komunikací:

Jedná se o silnici III. třídy č. 3814 přes řeku Šlapanka. Most se nachází v intravilánu obce Mírovka – Havlíčkův Brod.

Přechod pro pěší bude zajištěn po provizorní lávce umístěné souběžně s mostem na povodní straně mostu ve vzdálenosti přibližně 7,5 m od hrany nové římsy. Lávka bude uložena na panelové rovině a přístupová stezka na lávku bude z nestmeleného ztuhlého materiálu. Světla šířka lávky je navržena 1,5 m jako obousměrná.

Doba využití komunikací:

Pouze po dobu nezbytně nutnou v průběhu budování stavby (předpoklad 4 měsíce).

Nutné úpravy na stávajících komunikacích:

Před zahájením stavby je třeba provést pasportizaci nejen stávajících komunikací, ale i případných dalších okolních objektů za přítomnosti zadavatele, správce a zhotovitele. Po skončení stavby budou poškozené povrchy komunikací obnoveny.

Provizorní staveništní komunikace:

V rámci této stavby není nutné zřizovat provizorní staveništní komunikace.

Doporučené zemníky:

Do doby realizace stavby může dojít k úpravám v množství nabízených zemin, příp. jiných materiálů vhodných do násypů a zásypů, v cenách i v přístupu dodavatelů k prodeji. Dodavatel si musí prověřit aktuální stav v době podání nabídky a přizpůsobit dovozdové vzdálenosti a ceny za nákup od případných zdrojů.

Zhotovitel je rovněž povinen ve své nabídce zohlednit další případné opravy komunikací zničených provozem stavby nebo zřízením případných objízdných tras se zvýšenou dopravní zátěží.

8. Zabezpečení ochrany staveniště

Zabezpečení ochrany staveniště je povinností zhotovitele stavby. Zabezpečení staveniště bude nutné provést dle NV č. 136/2016 Sb. a dle pokynu Koordinátora BOZP.

9. Zvláštní podmínky pro provádění stavby

Stavba bude realizována na stávající komunikaci a trvalé užívání stavby nebude mít negativní dopad na okolí.

10. Podmínky pro umístění značek

Dopravně inženýrská opatření jsou zpracována podle zásad TP 66 („Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“) a na platnost vyhlášky č. 30/2001 Ministerstva dopravy, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, souvisejících technických norem a technických podmínek Ministerstva dopravy.

Veškeré užití dopravní značení pro označení pracovního místa musí odpovídat zásadám TP 65 s odchylkami stanovenými těmito zásadami, vyhlášky č. 30/2001 Sb., ČSN EN 12899-1, TP 143, VL 6.1, VL 6.2.

Všechny svislé značky k označení pracovních míst budou provedeny na silnici v základní velikosti v retroreflexní úpravě třídy min. R1 dle ČSN EN 12899-1.

Provizorní vodorovné dopravní značení bude provedeno fólií. Technologii provádění vodorovného značení z fólií musí být věnována zvýšená pozornost. Po skončení dopravního opatření bude provizorní VDZ odstraněno.

Příčné uzávěry pro uzavření či zúžení jízdního pruhu budou provedeny příčnou uzávěrou s vybavenými sadami výstražných světél. Podélné uzávěry budou provedeny pomocí směrovacích desek Z4 s odstupem max. 10 metrů.

Sloupky u přenosných dopravních značek budou červenobílé, délka jednotlivých barevných polí budou 10 cm. Spodní okraj nejspodnější značky bude nejméně 60 cm nad vozovkou, u zábran (Z2a) min. 90 cm nad vozovkou.

Provizorní dopravní značky a dopravní zařízení související s pracovním místem se musí umisťovat až bezprostředně před začátkem prací s ohledem na dobu potřebnou k jejich instalaci. Nemá-li to možné, musí být jejich platnost dočasně zrušena zakrytím, tak aby DZ nebyly viditelné z žádného jízdního směru. Všechny značky, světelné signály a dopravní zařízení musí být udržovány během provozu ve funkčním stavu, v čistotě a správně umístěny. Přechodné dopravní značení musí být nejméně jednou denně kontrolováno. Poškozené, zničené a odcizené dopravní značky a dopravní zařízení musí být nahrazeny. Posunuté prvky musí být uvedeny do souladu s projektem. Pokud je pro napájení výstražných světel použito akumulátorů, musí být zajištěno jejich pravidelné dobíjení. Za správné provádění uvedených činností odpovídá zhotovitel přechodného značení, pokud prokazatelně nedohodne údržbu s jinou organizací. Zhotovitel musí sdělit správci komunikace (Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, příspěvková organizace) kontakt na pracovníka odpovědného za kontrolu a údržbu značení. Napájení výstražných světel bude přednostně řešeno ze stabilních zdrojů.

11. Závěr

Omezení dopravy vyplývá z postupu výstavby a je řešeno ve dvou etapách. Celá stavba je realizována v intravilánu Mírovka – Havlíčkův Brod na komunikaci III. třídy č. 3814 přes řeku Šlapanka. Stavba bude realizována ve dvou etapách rozdělena do několika fází (bourání stávající mostní konstrukce a výstavby nové konstrukce mostu) za úplného omezení komunikace III/3814 v místě mostu.

Prostorově se dá umístění staveniště hodnotit jako složité. Doporučujeme využít prostor stávající komunikace pro umístění zařízení staveniště a skladování materiálu. Je nutné stanovit, z pracovníků dodavatele, odpovědnou osobu na dozor pro případy ztráty dopravních značek a jejich rychlého doplnění nebo řešení dalších možných situací v souvislosti s bezpečností silničního provozu. Každé změně v režimu dopravy musí přecházet místní šetření za účasti DI Policie ČR ke kontrole správnosti osazení dopravních značek. Je nutné stanovit, z pracovníků dodavatele, odpovědnou osobu na dozor pro případy ztráty dopravních značek a jejich rychlého doplnění nebo řešení dalších možných situací v souvislosti s bezpečností silničního provozu.

Přístup na staveniště je možný po stávající komunikaci III/3814.

Zhotovitel dopravního opatření je povinen nahlásit jeho zahájení a ukončení na PČR a správci komunikace.

V Ústí nad Labem, 10/2017

Vypracoval: Jaroslav Zavadil, DiS.