

INVESTOR

KRAJ VYSOČINA

Žižkova 57, 587 33 Jihlava



STAVBA

III/11262 DOUPĚ - MOST EV. Č. 11262-1



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

KRAJ VYSOČINA

ING. EVA DRAGOUNOVÁ

ING. EVA DRAGOUNOVÁ

JAROSLAV ZAVADIL, DiS.

ZAKÁZKOVÉ ČÍSLO

2016-005

*Dragounová**Dragounová**Zavadil*

DATUM

12/2016

STUPEŇ

PDPS

MĚŘÍTKO

PŘÍLOHA

ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Č. PŘÍLOHY

E

PARÉ

Zásady organizace výstavby

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Stavba

Název stavby:	III/11262 Doupě – most ev. č. 11262-1
Místo stavby:	Doupě, Třeštice
Kraj:	CZ063 Vysočina
Obec:	588041 Třeštice (okres Jihlava) 587079 Doupě (okres Jihlava)
Katastrální území:	770779 Třeštice (okres Jihlava) 631451 Doupě (okres Jihlava)
Druh stavby:	Dokumentace pro provádění stavby – PDPS

Objednatel dokumentace PDPS

Zadavatel:	Kraj Vysočina Žižkova 57 587 33 Jihlava
-------------------	--

Zhotovitel 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 151 - Dopravně inženýrská opatření – Ing. Jiří Henych
SO 201 – Rekonstrukce mostu ev. č. 11262-1 –Ing. Eva Dragounová

2. Stručný technický popis stavby a zdůvodnění navrženého řešení:

Stávající stavba je situována v extravilánu mezi obcemi Doupě a Třeštice. Jedná se o rekonstrukci stávajícího mostu na komunikaci III. třídy č. 11262 směřující z obce Doupě přes Třeštský potok do obce Třeštice.

Stávající most je jednoplošný trvalý s kamennou spodní stavbou tvořící dvě opěry z kamenného rádkového zdiva s betonovým úložným prahem, na okrajích opěr jsou opracované nárožní kvádry. Opěry jsou součástí nábrežních zdí vodoteče. Křídla mostu jsou rovnoběžná z kamenného rádkového zdiva. Nosnou konstrukci mostu tvoří železobetonová desková konstrukce. Most je pravděpodobně plošně založený. Římsy mostu jsou železobetonové opatřené ocelovým zábradlím. Komunikace na mostě je asfaltová. Spárování zdiva opěr je v úrovni hladiny potoka vymleté, zdivo je rozrušené, kameny uvolněné. Spárování opěry je místy uvolněné. Úložné prahy jsou vlhké s výluhy, dochází k zatékání na opěry, v krajních částech se beton úložného prahu rozpadá. Zdivo křídel má vypadané spárování. Na povodní straně je uražená hrana nosné konstrukce, je patrná silně korodující hlavní výztuž, na podhledu nosné konstrukce u okrajů je odprýsknutá svrchní vrstva betonu, odhalená korodující hlavní výztuž. Místy jsou patrné stopy po zatékání a průsacích s vápennými výluhy. Římsy jsou silně degradovány, vykazují odlámané hrany, uchycený mech a vegetaci. Římsy jsou pod úrovní vozovky. Izolační systém je pravděpodobně porušen v oblasti závěrných zídek a říms, dochází k zatékání za opěry a na krajní části NK. Osazené zábradlí nesplňuje požadavky normy, je nízké, plošně koroduje, je bez dostatečné výplně. V rámci rekonstrukce není zapotřebí kácení vegetace. V blízkosti mostu se nenacházejí inženýrské sítě. Telekomunikační vedení ve správě CETIN a.s. vede na povodní straně ve vzdálenosti cca 12,5 m od líce římsy. Toto vedení nebude stavbou dotčeno. Dno vodoteče pod mostem je přírodní.

Vzhledem k výše uvedeným závadám bylo rozhodnuto o odstranění stávající mostní konstrukce vč. opěr 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. Niveleta na mostě je v rámci modernizace navržena jednotného podélného a příčného sklonu.

Nová mostní konstrukce je navržena jako nová trvalá jednoplošná kolmá rámová železobetonová mostní konstrukce rozpětí 7,60 m založená plošně na základových pasech. Světlost mostu je navržena 7,00 m.

Na nově navržené opěry mostu navazují na návodní straně žb. zavěšená křídla a opěrné úhlové zdi plošně založené z důvodu výkopových prací pro mostní objekt, na povodní straně jsou navržena žb. zavěšená křídla.

Nosná konstrukce je navržena jako polorámová železobetonová min. tloušťky příčle 500 mm příčně ve střešovitém sklonu 2,5% (líc konstrukce je vodorovný) a v podélném směru ve spádu 0,8 % k opěře O1.

Na návodní i povodní straně mostu jsou navrženy římsy o kolmé šířce 0,80 m s dodatečně kotveným zábradelním svodidlem. Na obou předpolích mostu navazuje silniční svodidlo.

Vody z povrchu vozovky na mostě jsou odváděny podélným spádem k opěře O1 a příčným střešovitým spádem k římsám. Na žb. římsy navazuje odláždění svahu lomovým kamenem s dlážděnými skluzy. Koryto vodoteče je přírodní, podél opěr s kamennou rovinou s vyklínováním, s ukončujícími betonovými prahy a těžkým kamenným záhozem. Na návodní straně bude pročištěno dno v dl. 10,0 m, na povodní straně v dl. 20,0 m.

V rámci rekonstrukce není zapotřebí kácení vegetace. V blízkosti mostu se nenacházejí inženýrské sítě. Telekomunikační vedení ve správě CETIN a.s. vede na povodní straně ve vzdálenosti cca 12,5 m od líce římsy. Tato inženýrská síť nebude stavbou dotčena, v její blízkosti je nutné při stavebních pracích postupovat se zvýšenou opatrností, aby nedošlo k jejímu poškození.

Před zahájením prací musí být osazeno dočasné dopravní značení a vytýčeny veškeré podzemní sítě v rozsahu staveniště. Vzhledem k blízkosti a četnosti inženýrských sítí je nutné při rekonstrukci mostu postupovat se zvýšenou opatrností, aby nedošlo k poškození jednotlivých inž. sítí.

Pro projektovou dokumentaci bylo provedeno zaměření úseku místní komunikace v nezbytném nutném rozsahu potřebném pro návrh jak dopravního řešení rozšíření komunikace, tak mostu a jeho přilehlého okolí.

Provoz na komunikaci III. třídy č. 11262 bude po dobu rekonstrukce mostního objektu vyloučen s navrženou objízdou trasou dle SO 151.

Pro provizorní převedení vody je navrženo potrubí 2 x PVC nebo HDPE DN 1000. V korytě řeky budou na vtoku i výtoku zřízeny hrázky z nepropustných materiálů. V případě průsaků skrz hrázku bude na lícovou stranu hrázky vložena PE fólie tl. 2 mm s přísypem proti posunutí.

Celková předpokládaná doba realizace stavby a tedy i uzavírky je 4 měsíce (3 měsíce úplná uzavírka, 1 měsíc částečné omezení). Před zahájením prací musí být osazeno dočasné dopravní značení.

SO 151 – Dopravně inženýrská opatření

Objekt SO 151 řeší dopravně inženýrská opatření během stavby „III/11262 Doupě – most ev. č. 11262-1“. Rekonstrukce bude probíhat za úplné uzavírky komunikace III. třídy č. 11262. Úplná uzavírka komunikace bude prováděna při stavebních pracích SO 201. V rámci stavebního objektu SO 151, je z důvodu úplné uzavírky, navržena objízdná trasa pro všechny druhy dopravy. Vyznačení uzavírek a objízdné trasy bude vyznačeno dle TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

V době provádění dokončovacích prací na SO 201, bude stavba probíhat za částečného omezení a to zúžení komunikace na 1 jízdní pruh a řízení dopravy pomocí dopravního značení (TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích, Schéma C/4, Standardní pracovní místo. Zúžení vozovky na jeden jízdní pruh. V případě místní úpravy přednosti v jízdě dopravními značkami). Na mostě bude zachován průjezd šířky minimálně 3,00 m.

Stavební práce lze rozdělit do následujících fází:

První fáze – přípravná, dojde k vytyčení inženýrských sítí, odfrézování vozovky a zřízení provizorního dopravního značení dle TP 66 Schématu B/15), předpoklad **cca 1 týden**

Druhá fáze – budou prováděny hlavní stavební práce za úplné uzavírky komunikace v místě stavby (TP 66, Schéma B/15), předpoklad **cca 10 týdnů**

Třetí fáze – budou prováděny dokončovací práce na mostním objektu, které zároveň umožní průjezd vozidel kyvadlovým provozem, tyto práce budou probíhat za částečného dopravního omezení komunikace v místě stavby (TP 66, Schéma B/8), předpoklad trvání **cca 4 týdny**

Čtvrtá fáze – bude proveden asfaltový kryt vozovky za úplné uzavírky komunikace (TP 66, Schéma B/15), předpoklad **cca 1 týden**

Celková předpokládaná doba realizace stavby a tedy i uzavírky je **4 měsíce** (3 měsíce úplná uzavírka, 1 měsíc částečná uzavírka).

SO 201 – Rekonstrukce mostu ev. č. 11262-1

Stávající stavba je situována v extravilánu mezi obcemi Doupě a Třeštice. Jedná se o rekonstrukci stávajícího mostu na komunikaci III. třídy č. 11262 směřující z obce Doupě přes Třeštský potok do obce Třeštice.

Stávající most je jednoplošný trvalý s kamennou spodní stavbou tvořící dvě opěry z kamenného řádkového zdiva s betonovým úložným prahem, na okrajích opěr jsou opracované nárožní kvádry. Opěry jsou součástí nábožných zdí vodoteče. Křídla mostu jsou rovnoběžná z kamenného řádkového zdiva. Nosnou konstrukci mostu tvoří železobetonová desková konstrukce. Most je pravděpodobně plošně založený. Římsy mostu jsou železobetonové opatřené ocelovým zábradlím. Komunikace na mostě je asfaltová. Spárování zdiva opěr je v úrovni hladiny potoka vymleté, zdivo je rozrušené, kameny uvolněné. Spárování opěry je místy uvolněné. Úložné prahy jsou vlhké s výluhy, dochází k zatékání na opěry, v krajních částech se beton úložného prahu rozpadá. Zdivo křídel má vypadané spárování. Na povodní straně je uražená hrana nosné konstrukce, je patrná silně korodující hlavní výztuž, na podhledu nosné konstrukce u okrajů je odprýsknutá svrchní vrstva betonu, odhalená korodující hlavní výztuž. Místy jsou patrné stopy po zatékání a průsacích s vápennými výluhy. Římsy jsou silně degradovány, vykazují odlámané hrany, uchycený mech a vegetaci. Římsy jsou pod úrovní vozovky. Izolační systém je pravděpodobně porušen v oblasti závěrných zídek a říms, dochází k zatékání za opěry a na krajní části NK. Osazené zábradlí nesplňuje požadavky normy, je nízké, plošně koroduje, je bez dostatečné výplně. V rámci rekonstrukce není zapotřebí kácení vegetace. V blízkosti mostu se nenacházejí inženýrské sítě. Telekomunikační vedení ve správě CETIN a.s. vede na povodní straně ve vzdálenosti cca 12,5 m od líce římsy. Toto vedení nebude stavbou dotčeno. Dno vodoteče pod mostem je přírodní.

Vzhledem k výše uvedeným závadám bylo rozhodnuto o odstranění stávající mostní konstrukce vč. opěr 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. Niveleta na mostě je v rámci modernizace navržena jednotného podélného a příčného sklonu.

Nová mostní konstrukce je navržena jako nová trvalá jednoplošná kolmá rámová železobetonová mostní konstrukce rozpětí 7,60 m založená plošně na základových pasech. Světlost mostu je navržena 7,00 m.

Na nově navržené opěry mostu navazují na návodní straně žb. zavěšená křídla a opěrné úhlové zdi plošně založené z důvodu výkopových prací pro mostní objekt, na povodní straně jsou navržena žb. zavěšená křídla.

Nosná konstrukce je navržena jako polorámová železobetonová min. tloušťky příčle 500 mm příčně ve střeovitém sklonu 2,5% (líc konstrukce je vodorovný) a v podélném směru ve spádu 0,8 % k opěře O1.

Na návodní i povodní straně mostu jsou navrženy římsy o kolmé šířce 0,80 m s dodatečně kotveným zábradelním svodidlem. Na obou předpolích mostu navazuje silniční svodidlo.

Vody z povrchu vozovky na mostě jsou odváděny podélným spádem k opěře O1 a příčným střeovitým spádem k římsám. Na žb. římsy navazuje odláždění svahu lomovým kamenem s dlážděnými skluzy. Koryto vodoteče je přírodní, podél opěr s kamennou rovinou s vyklínováním, s ukončujícím betonovými prahy a těžkým kamenným záhozem. Na návodní straně bude pročištěno dno v dl. 10,0 m, na povodní straně v dl. 20,0 m.

V rámci rekonstrukce není zapotřebí kácení vegetace. V blízkosti mostu se nenacházejí inženýrské sítě. Telekomunikační vedení ve správě CETIN a.s. vede na povodní straně ve vzdálenosti cca 12,5 m od líc římsy. Tato inženýrská síť nebude stavbou dotčena, v její blízkosti je nutné při stavebních pracích postupovat se zvýšenou opatrností, aby nedošlo k jejímu poškození.

Před zahájením prací musí být osazeno dočasné dopravní značení a vytýčeny veškeré podzemní sítě v rozsahu staveniště. Vzhledem k blízkosti a četnosti inženýrských sítí je nutné při rekonstrukci mostu postupovat se zvýšenou opatrností, aby nedošlo k poškození jednotlivých inž. sítí.

Pro projektovou dokumentaci bylo provedeno zaměření úseku místní komunikace v nezbytně nutném rozsahu potřebném pro návrh jak dopravního řešení rozšíření komunikace, tak mostu a jeho přilehlého okolí.

Provoz na komunikaci III. třídy č. 11262 bude po dobu rekonstrukce mostního objektu vyloučen s navrženou objízdou trasou dle SO 151.

Pro provizorní převedení vody je navrženo potrubí 2 x PVC nebo HDPE DN 1000. V korytě řeky budou na vtok i výtok zřízeny hrázky z nepropustných materiálů. V případě průsaků skrz hrázku bude na lícovou stranu hrázky ložena PE fólie tl. 2 mm s přísypem proti posunutí.

Celková předpokládaná doba realizace stavby a tedy i uzavírky je 4 měsíce (3 měsíce úplná uzavírka, 1 měsíc částečné omezení). Před zahájením prací musí být osazeno dočasné dopravní značení.

3. Zařízení staveniště

Jako vhodná místa pro zařízení staveniště budou vybrána území v blízkosti samotného objektu a zabezpečeného příjezdu. 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 a sjezdů na pole na předpolí mostu.

4. Návrh postupu a provádění stavby:

Postup výstavby a provádění stavebních prací je odvislý od podmínky omezení veřejného provozu na komunikaci III. třídy č. 11262 směřující z obce Doupě přes Třeštský potok do obce Třeštice. Most bude rekonstruován jako celek při úplném vyloučení provozu na komunikaci III. třídy č. 11262 směřující z obce Doupě přes Třeštský potok do obce Třeštice.

Stavba bude realizována v pěti základních fázích výstavby, rozdělených dle charakteru prováděných prací.

Většina stavebních prací bude prováděna za úplné uzavírky, dokončovací práce budou prováděny za částečného omezení.

V první fázi, která bude přípravná, dojde k vytýčení inženýrských sítí, zřízení zařízení staveniště, provizorního dopravního značení dle TP66 dle schématu C/4 a odfrézování vozovky. První fáze bude probíhat za úplné uzavírky, předpokládaná doba 1 týden.

Ve druhé fázi dojde k odstranění vybavení mostu, bourání mostní konstrukce a zřízení provizorního převedení vody. Druhá fáze bude probíhat za úplné uzavírky.

Ve třetí fázi bude probíhat výstavba nového mostního objektu za úplné uzavírky.

Předpokládaná doba trvání druhé a třetí fáze je 10 týdnů.

Ve čtvrté fázi, která bude probíhat za částečného omezení dle TP66 dle schématu C/4 (zúžení na jeden pruh), budou zhotoveny nové římsy, ostatní náležitosti (např. vybavení mostu) a dokončovací práce při realizaci mostu. Předpokládaná doba jsou 4 týdny.

V páté fázi výstavby, po dokončení konstrukce mostu bude proveden asfaltový kryt komunikace a stavební práce nutné pro zprovoznění stavby. Pátá fáze bude probíhat za trvalé uzavírky.

Předpokládaná doba realizace mostu a tedy i uzavírky je **4 měsíce** (3 měsíce úplná uzavírka, 1 měsíc částečné omezení).

1. fáze:

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- vytýčení inženýrských sítí
- předání staveniště a zřízení zařízení staveniště
- příjezdové a přístupové komunikace
- dopravně inženýrské opatření
- řezání vozovky
- odfrézování vozovky a odstranění konstrukčních vrstev

Přehled objektů, začleněných do 1. fáze:

SO 151 - Dopravně inženýrská opatření – Ing. J. Henych

SO 201 – Rekonstrukce mostu ev. č. 11262-1 – Ing. E. Dragounová

2. fáze:

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- odstranění vybavení mostu
- bourání příslušenství mostu, nosné konstrukce a spodní stavby
- výkopové práce
- bourání základových pasů spodní stavby mostu
- zřízení provizorního převedení vody

Realizace výše popsaných prací bude probíhat za úplné uzavírky komunikace.

Přehled objektů, začleněných do 2. fáze:

SO 151 - Dopravně inženýrská opatření – Ing. J. Henych

SO 201 – Rekonstrukce mostu ev. č. 11262-1 – Ing. E. Dragounová

3. fáze:

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- hutněný polštář ze štěrkodrti s dvouosou geomříží pod základové pasy
- vytýčení základových pasů spodní stavby
- podkladní betony
- bednění, výztuž, betonáž základových konstrukcí mostu
- izolace základových konstrukcí proti zemní vlhkosti
- bednění, výztuž, betonáž dříků opěr mostu
- izolace spodní stavby proti zemní vlhkosti

- bednění, výztuž, betonáž křídel mostu a opěrných zdí
- izolace křídel a opěrných zdí proti zemní vlhkosti
- bednění, výztuž a betonáž nosné konstrukce
- izolace, odvodnění za rubem konstrukcí
- přechodový klín z mezerovitého betonu, zásypy přechodových oblastí
- nové konstrukční vrstvy vozovky

Realizace výše popsaných prací bude probíhat za úplné uzavírky komunikace.

Přehled objektů, začleněných do 3. fáze:

SO 151 - Dopravně inženýrská opatření – Ing. J. Henych

SO 201 – Rekonstrukce mostu ev. č. 11262-1 – Ing. E. Dragounová

4. fáze:

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- úprava dna vodoteče včetně ukončujících prahů
- odstranění provizorního převedení vod
- kotvení, bednění, výztuž a betonáž říms
- osazení zábradelního svodidla na mostě
- terénní úpravy – odláždění svahu vč. ohumusování

Realizace výše popsaných prací bude probíhat za částečného omezení komunikace.

Přehled objektů, začleněných do 4. fáze:

SO 151 - Dopravně inženýrská opatření – Ing. J. Henych

SO 201 – Rekonstrukce mostu ev. č. 11262-1 – Ing. E. Dragounová

5. fáze:

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- provedení vrstev z asfaltového betonu včetně zálivek
- provedení nepevněné krajnice + ohumusování
- osazení silničního svodidla
- vodorovné dopravní značení
- úpravy kolem mostu a stavební práce pro zprovoznění objektu
- 1. hlavní mostní prohlídka
- předání stavebních objektů a uvedení do provozu

Realizace výše popsaných prací bude probíhat za úplné uzavírky komunikace.

Přehled objektů, začleněných do 5. fáze:

SO 151 - Dopravně inženýrská opatření – Ing. J. Henych

SO 201 - Rekonstrukce mostu ev. č. 11262-1 – Ing. E. Dragounová

Objekt SO 151 řeší dopravně inženýrská opatření během stavby „III/11262 Doupě – most ev. č. 11262-1“. Rekonstrukce bude probíhat za úplné uzavírky komunikace III. třídy č. 11262. Úplná uzavírka komunikace bude prováděna při stavebních pracích SO 201. V rámci stavebního objektu SO 151, je z důvodu úplné uzavírky, navržena objízdná trasa pro všechny druhy dopravy. Vyznačení uzavírek a objízdné trasy bude vyznačeno dle TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

V době provádění dokončovacích prací na SO 201, bude stavba probíhat za částečného omezení a to zúžení komunikace na 1 jízdní pruh a řízení dopravy pomocí dopravního značení (TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích, Schéma C/4, Standardní pracovní místo. Zúžení vozovky na jeden jízdní pruh. V případě místní úpravy přednosti v jízdě dopravními značkami). Na mostě bude zachován průjezd šířky minimálně 3,00 m.

Uvolnění prostoru staveniště a vyznačení provizorního dopravního značení pro objízdnou trasu bude vyznačeno po celou dobu stavebních prací na vybudování nové nosné konstrukce 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 stávající místní komunikaci směřující z Rokytnice nad Jizerou přes přítok Černého potoka do obce Hrušov a ke Ski areálu Rokytnice nad Jizerou Horní Domky.

Doba využití komunikací:

Pouze po dobu nezbytně nutnou v průběhu budování stavby.

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.

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 dovozové 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.

9. Zvláštní podmínky pro provádění stavby

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

V blízkosti mostu se nenacházejí inženýrské sítě. Telekomunikační vedení ve správě CETIN a.s. vede na povodní straně ve vzdálenosti cca 12,5 m od líce římsy. Toto vedení nebude stavbou dotčeno. V případě, že by se v prostoru staveniště nacházely nějaké další stávající inženýrské sítě je nutné je před zahájením prací vytýčit a vhodně a dostatečně je ochránit proti poškození. Zjištění inženýrských sítí zajistí zhotovitel prováděných prací.

Stavba bude realizována za úplné uzavírky a částečného omezení komunikaci III. třídy č. 11262 směřující z obce Doupě přes Třeštský potok do obce Třeštice. Objízdná trasa je navržena v SO 151 – Dopravně inženýrské opatření.

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 světel. 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. Není-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. Přejíždě 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 v jedné etapě. Celá stavba je realizována v zástavbě na komunikaci III. třídy č. 11262 směřující z obce Doupě přes Třeštský potok do obce Třeštice. Stavba bude realizována v jedné etapě rozdělena do 5 fází - 4 fáze za úplné uzavírky, 1 fáze za částečného omezení.

Prostorově se dá umístění staveniště hodnotit jako jednoduché. Celá stavba je realizována v extravilánu na komunikaci III. třídy č. 11262 směřující z obce Doupě přes Třeštský potok do obce Třeštice. Doporučujeme využít prostor stávající komunikace a sjezdů na pole na předpolí mostu. 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. 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 bude možný ze stávajících komunikací.

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

V Ústí nad Labem, 12/2016

Vypracovala: Ing. E. Dragounová