

INVESTOR**KRAJSKÁ SPRÁVA A ÚDRŽBA SILNIC
KARLOVARSKÉHO KRAJE**

Chebská 282, 356 04 Sokolov

**STAVBA****MODERNIZACE MOSTU EV. Č. 212 22-1
MILHOSTOV**

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**

ING. EVA DRAGOUNOVÁ

ING. EVA DRAGOUNOVÁ

JAROSLAV ZAVADIL, DiS.

INVESTOR**KSÚS KK****ZAKÁZKOVÉ ČÍSLO****2018-054****DATUM****11/2018****STUPEŇ****DSP/PDPS****MĚŘÍTKO****PŘÍLOHA****ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY****Č. PŘÍLOHY****E****PARÉ**

Zásady organizace výstavby

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Stavba

Název stavby:	Modernizace mostu ev. č. 212 22-1 Milhostov
Místo stavby:	komunikace III/212 22, intravilán obce Milhostov
Kraj:	CZ041 Karlovarský
Obec:	554651 Milhostov (okres Cheb)
Katastrální území:	694819 Milhostov (okres Cheb)
Druh stavby:	Modernizace mostního objektu
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro stavební povolení a provádění stavby – DSP/PDPS

Objednatel dokumentace DSP/PDPS

Zadavatel:	Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, příspěvková organizace
	Chebská 282
	356 04 Sokolov

Zhotovitel DSP/PDPS

Projektant:	S.A.W. Consulting s. r. o.
	Středisko Ústí nad Labem
	Božtěšická 216/34
	400 01 Ústí nad Labem
	tel. 607 930 191
	IČO: 287 188 36, DIČ: CZ28718836

Stavební objekty:

SO 151	DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ	Ing. Jan Vtelenský
SO 201	MODERNIZACE MOSTU EV. Č. 212 22-1	Ing. Eva Dragounová

Související dokumentace:

Prověření inž. sítí – I. Sochorová
Zásady organizace výstavby – Ing. Eva Dragounová
Plán kontrolních prohlídek – Ing. Eva Dragounová

2. STRUČNÝ POPIS STAVBY A ZDŮVODNĚNÍ NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Stávající stavba je situována v intravilánu obce Milhostov. Jedná se o modernizaci stávajícího mostu na komunikaci III. třídy č. 212 22.

Stávající mostní objekt je dvoupolový kolmý s přemostěním délky 18,6 m. Světlost mostu je 8,375 + 8,325 m a celková šířka mostu 8,22 m.

Spodní stavba mostu je tvořena krajními podpěrami, masivními kamennými zděnými opěrami s železobetonovými úložnými prahy a horními částmi křídel, střední pilíř je masivní kamenný zděný se železobetonovým monolitickým prahem. Nosnou konstrukci mostu tvoří železobetonový monolitický spojitý trémový rošt o 5-ti nosnících.

Nosná konstrukce má lokální trhliny, odpadá krycí vrstva betonu, na krajním trámu je odhalená i hlavní výztuž, do nosné konstrukce zatéká, izolace je poškozená. Římsy mají v celé ploše povrchové degradace, odpadají omítky. Vozovka je silně přebalená. Obě opěry mají ve výši vodní hladiny vyplavené spárování, na úložných prazích je patrná degradace betonu, místy je obnažená ocelová výztuž. Zábradlí je železobetonové s horním madlem a sloupky, výplň z ocelových profilů je silně zkorodovaná.

Na základě špatné technického stavu mostu ev.č. 212 22 – 1 (stavební stav IV – uspokojivý) a dle závěrů poslední hlavní mostní prohlídky ze dne 23. 06. 2016 je navržena modernizace mostu spočívající v kompletní výměně nosné konstrukce a mostního svršku včetně izolace.

V blízkosti mostu se nachází celá řada podzemních i nadzemních sítí. Dno vodoteče pod mostem je přírodní s mírnými nánosy sedimentu.

Vzhledem k požadavku na zvýšení zatížitelnosti mostu pro třídu zatížitelnosti A, která již u tohoto typu nosné konstrukce není možná, bylo navrženo odstranění stávající nosné konstrukce a nahrazení nosné konstrukce novou železobetonovou deskou tl. 750 mm uloženou na spodní stavbu pomocí ložisek na opěrách a vrubovém kloubu na středním pilíři. Spodní stavba je navržena k sanaci se zesílením řadou mikropilot a s novými železobetonovými úložnými prahy. Kamenná část opěr bude hloubkově přespárována a v případě potřeby lokálně přezděna.

V rámci modernizace 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. Z důvodu vyrovnaní nivelety bude nutné rozebrat stávající chodníky v předpolí mostu v rozsahu úprav komunikace.

Nová mostní konstrukce je navržena jako nová trvalá dvoupolová kolmá desková železobetonová mostní konstrukce kolmého rozpětí 9,26 m uložená na spodní stavbu pomocí elastomerových ložisek na opěrách a pomocí vrubového kloubu na středním pilíři. Tloušťka nosné konstrukce je v ose mostu 750 mm a příčně je ve střežovitém sklonu 2,5 %. V podélném směru je proměnný spád s vrcholovým zakružovacím obloukem R=315 m k oběma opěrám. (spodní hrana nosné konstrukce je příčně vodorovná).

Na návodní straně mostu je navržena železobetonová římsa šířky 800 mm a na povodní straně pochozí římsa šířky 1800 mm. Obě římsy jsou opatřeny dodatečně kotveným zábradlím se svislou výplní.

Vody z povrchu vozovky na mostě jsou odváděny podélným spádem k oběma opěrám a příčným střežovitým spádem 2,5 % k římsám. Za konci říms jsou navrženy skluzy nebo je voda odvedena k nejbližšímu stávajícímu uličnímu vpustem a jedné nové vpusti navržené v rámci modernizace mostu. Na železobetonové římsy navazuje zádlážba za římsami na návodní straně a na povodní stávající chodník ze zámkové dlažby, který bude v rámci modernizace výškově vyrovnaný a přeskládán. Koryto vodoteče je přírodní a v rámci projektové dokumentace není navržena žádná úprava koryta vodoteče z důvodu ochranného pásma jiného zvlášť chráněného území nebo památkového stromu.

V rámci modernizace je potřeba provést kácení vrby na povodní straně vpravo u opěry O2. Dále je navrženo drobné mycení vegetace kolem mostu. V blízkosti mostu se nachází vrchní vedení několika správců sítí a sítě na návodní i povodní straně mostu. Před i za mostem jsou situovány stávající betonové i dřevěné sloupy.

Před zahájením prací musí být osazeno dočasné dopravní značení a vytýčeny veškeré podzemní sítě v rozsahu staveniště. Vzhledem k blízkosti vrchního vedení souběžně s mostem je nutné při rekonstrukci mostu postupovat se zvýšenou opatrností, aby nedošlo k poškození.

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. 212 22 bude po dobu modernizace mostního objektu vyloučen s navrženou objízdnou trasou dle SO 151. Přechod pro pěší je zajištěn pomocí provizorní modulární lávky na povodní straně mostu šířky 2 m (světlé šířky min. 1,5 m mezi zábradlími) uložené na panelové rovině umístěné souběžně s mostem ve vzdálenosti 1 m od hrany nové římsy s napojením na stávající chodník navazující na mostní objekt. Celková délka lávky je navržena 24 m a je tedy možné použít dvě prostá pole o délce 12 m. Lávka je navržena jako modulární dle TP253. Je uvažováno s pronájmem lávky po dobu 4 měsíců.

Celková modernizace mostu je uvažována 5 měsíců.

SO 151 – Dopravně inženýrská opatření

Objekt SO 151 řeší dopravně inženýrská opatření během stavby „Modernizace mostu ev. č. 212 22-1 Milhostov“. Modernizace bude probíhat za úplné uzavírky komunikace III. třídy č. 212 22. V rámci stavebního objektu SO 151, je z důvodu úplné uzavírky, navržena objízdná trasa. Přechod pro pěší je zajištěn pomocí provizorní modulární lávky na povodní straně mostu šířky 2 m (světlé šířky min. 1,5 m mezi zábradlími) uložené na panelové rovině umístěné souběžně s mostem ve vzdálenosti 1 m od hrany nové římsy s napojením na stávající chodník navazující na mostní objekt. Vyznačení uzavírek a objízdné trasy 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 Karlovarského kraje),
- Celková předpokládaná doba realizace stavby a tedy i uzavírky je 5 měsíců (úplná uzavírka).

SO 201 – Modernizace mostu ev. č. 212 22-1

Stávající stavba je situována v intravilánu obce Milhostov. Jedná se o modernizaci stávajícího mostu na komunikaci III. třídy č. 212 22.

Stávající mostní objekt je dvoupolový kolmý s přemostěním délky 18,6 m. Světlost mostu je 8,375 + 8,325 m a celková šířka mostu 8,22 m.

Spodní stavba mostu je tvořena krajními podpěrami, masivními kamennými zděnými opěrami s železobetonovými úložnými prahy a horními částmi křídel, střední pilíř je masivní kamenný zděný se železobetonovým monolitickým prahem. Nosnou konstrukci mostu tvoří železobetonový monolitický spojitý trémový rošt o 5-ti nosnících.

Nosná konstrukce má lokální trhliny, odpadá krycí vrstva betonu, na krajním trámu je odhalená i hlavní výztuž, do nosné konstrukce zatéká, izolace je poškozená. Římsy mají v celé ploše povrchové degradace, odpadají omítky. Vozovka je silně přebalená. Obě opěry mají ve výši vodní hladiny vyplavené spárování, na úložných prazích je patrná degradace betonu, místy je obnažená ocelová výztuž. Zábradlí je železobetonové s horním madlem a sloupky, výplň z ocelových profilů je silně zkorodovaná.

Na základě špatné technického stavu mostu ev.č. 212 22 – 1 (stavební stav IV – uspokojivý) a dle závěrů poslední hlavní mostní prohlídky ze dne 23. 06. 2016 je navržena modernizace mostu spočívající v kompletní výměně nosné konstrukce a mostního svršku včetně izolace.

V blízkosti mostu se nachází celá řada podzemních i nadzemních sítí. Dno vodoteče pod mostem je přírodní s mírnými nánosy sedimentu.

Vzhledem k požadavku na zvýšení zatížitelnosti mostu pro třídu zatížitelnosti A, která již u tohoto typu nosné konstrukce není možná, bylo navrženo odstranění stávající nosné konstrukce a nahrazení nosné konstrukce novou železobetonovou deskou tl. 750 mm uloženou na spodní stavbu pomocí ložisek na opěrách a vrubovém kloubu na středním pilíři. Spodní stavba je navržena k sanaci se zesílením řadou mikropilot a s novými železobetonovými úložnými prahy. Kamenná část opěr bude hloubkově přespárována a v případě potřeby lokálně přezděna.

V rámci modernizace 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. Z důvodu vyrovnaní nivelety bude nutné rozebrat stávající chodníky v předpolí mostu v rozsahu úprav komunikace.

Nová mostní konstrukce je navržena jako nová trvalá dvoupolová kolmá desková železobetonová mostní konstrukce kolmého rozpětí 9,26 m uložená na spodní stavbu pomocí elastomerových ložisek na opěrách a pomocí vrubového kloubu na středním pilíři. Tloušťka nosné konstrukce je v ose mostu 750 mm a příčně je ve střežovitém sklonu 2,5 %. V podélném směru je proměnný spád s vrcholovým zakružovacím obloukem $R=315$ m k oběma opěrám. (spodní hrana nosné konstrukce je příčně vodorovná).

Na návodní straně mostu je navržena železobetonová římsa šířky 800 mm a na povodní straně pochozí římsa šířky 1800 mm. Obě římsy jsou opatřeny dodatečně kotveným zábradlím se svislou výplní.

Vody z povrchu vozovky na mostě jsou odváděny podélným spádem k oběma opěrám a příčným střežovitým spádem 2,5 % k římsám. Za konci říms jsou navrženy skluzy nebo je voda odvedena k nejbližším stávajícím uličním vpustem a jedné nové vpusti navržené v rámci modernizace mostu. Na železobetonové římsy navazuje zádlaha za římsami na návodní straně a na povodní stávající chodník ze zámkové dlažby, který bude v rámci modernizace výškově vyrovnán a přeskládán. Koryto vodoteče je přírodní a v rámci projektové dokumentace není navržena žádná úprava koryta vodoteče z důvodu ochranného pásma jiného zvlášť chráněného území nebo památkového stromu.

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/212 22 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. 212 22, požadavku na provizorní komunikaci vedle stávajícího mostu a technologických postupů v intravilánu obce Milhostov. Most bude modernizován jako celek při úplném vyloučení provozu na komunikaci III. třídy č. 212 22.

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

Stavební práce budou prováděny za úplné uzavírky.

Stavba modernizace mostu včetně komunikace bude probíhat najednou v jedné etapě, která bude rozdělena na jednotlivé fáze, odpovídající věcné a časové návaznosti stavebních objektů.

1. fáze:

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- PŘEDÁNÍ STAVENIŠTĚ A ZŘÍZENÍ ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ
- VYTÝČENÍ VŠECH PODZEMNÍCH INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ V OKOLÍ MOSTU
- DIO, PŘÍJEZDOVÉ A PŘÍSTUPOVÉ KOMUNIKACE
- KÁCENÍ STROMŮ A MÝCENÍ DROBNÉ VEGETACE KOLEM MOSTU

Přehled objektů, začleněných do 1. fáze:

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

SO 201 – Modernizace mostu ev. č. 212 22-1 – Ing. Eva Dragounová

2. fáze:

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- FRÉZOVÁNÍ VOZOVKY V PŘEDPOLÍ MOSTU A ODSTRANĚNÍ PODKLADNÍCH VOZOVKOVÝCH VRSTEV

- ZÁPOROVÉ PAŽENÍ
- PROVIZORNÍ LÁVKA NA POVODNÍ STRANĚ MOSTU

Realizace výše popsaných prací bude probíhat za úplné uzavírky komunikace.

Přehled objektů, začleněných do 2. fáze:

SO 151 - Dopravně inženýrská opatření – Ing. J. Vtelenský
SO 201 – Modernizace mostu ev. č. 212 22-1 – Ing. Eva Dragounová

3. fáze:

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- ODMANĚNÍ VYBAVENÍ MOSTU, BOURÁNÍ ŘÍMS
- VRTÁNÍ MIKROPILOT SKRZ NOSNOU KONSTRUKCI A DŘÍK STŘEDNÍHO PILÍŘE
- VÝKOPOVÉ PRÁCE, BOURÁNÍ NOSNÉ KONSTRUKCE MOSTU A ČÁSTI SPODNÍ STAVBY
- VRTÁNÍ MIKROPILOT SKRZ STÁVAJÍCÍ DŘÍKY KRAJNÍCH OPĚR
- PROVIZORNÍ PŘEVEDENÍ VODY

Realizace výše popsaných prací bude probíhat za úplné uzavírky komunikace.

Přehled objektů, začleněných do 3. fáze:

SO 151 - Dopravně inženýrská opatření – Ing. J. Vtelenský
SO 201 – Modernizace mostu ev. č. 212 22-1 – Ing. Eva Dragounová

4. fáze:

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- SANACE SPODNÍ STAVBY (KAMENNÉ ČÁSTI PODPĚR)
- BEDNĚNÍ, VÝZTUŽ A BETONÁŽ NOVÝCH ÚLOŽNÝCH PRAHŮ
- ZÁSYPY SPODNÍ ČÁSTI PŘECHODOVÉ OBLASTI MOSTU
- ULOŽENÍ LOŽISEK NA NOVÉ ŽELEZOBETONOVÉ PRAHY
- BEDNĚNÍ, VÝZTUŽ A BETONÁŽ NOSNÉ KONSTRUKCE
- BEDNĚNÍ, VÝZTUŽ A BETONÁŽ ZÁVĚRNÝCH ZÍDEK
- IZOLACE, ODVODNĚNÍ ZA RUBEM KONSTRUKCÍ A ZÁSYPY PŘECHODOVÝCH OBLASTÍ
- KOTVENÍ, BEDNĚNÍ, VÝZTUŽ A BETONÁŽ ŘÍMS
- KONSTRUKČNÍ VRSTVY VOZOVEK
- ODŘEZÁNÍ ZÁPOROVÉHO PAŽENÍ 1 M POD TERÉNEM
- ÚPRAVY ZEMNÍHO TĚLESA KOMUNIKACE V PŘEDPOLÍ MOSTU A KOLEM MOSTU
- OSAZENÍ ZÁCHYTNÉHO ZAŘÍZENÍ NA ŘÍMSÁCH
- VYROVNÁNÍ CHODNÍKŮ A PŘESKLÁDÁNÍ STÁVAJÍCÍ DLAŽBY CHODNÍKŮ
- VOZOKOVÉ VRSTVY NA MOSTĚ I V PŘEDPOLÍ MOSTU

Realizace výše popsaných prací bude probíhat za úplné uzavírky komunikace.

Přehled objektů, začleněných do 4. fáze:

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

SO 201 – Modernizace mostu ev. č. 212 22-1 – Ing. Eva Dragounová

5. fáze:

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- ÚPRAVY POD MOSTEM A KOLEM MOSTU (ODLÁŽDĚNÍ ZA ŘÍMSAMI, PŘÍKOPY, OHUMUSOVÁNÍ A OSETÍ)
- ZÁVĚREČNÉ STAVEBNÍ PRÁCE PRO ZPROVOZNĚNÍ OBJEKTU
- HLAVNÍ MOSTNÍ PROHLÍDKA
- PŘEDÁNÍ STAVEBNÍHO OBJEKTU 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. Vtelenský

SO 201 – Modernizace mostu ev. č. 212 22-1 – Ing. Eva Dragounová

Objekt SO 151 řeší dopravně inženýrská opatření během stavby „Modernizace mostu ev. č. 212 22-1 Milhostov“. Modernizace bude probíhat za úplné uzavírky komunikace III. třídy č. 212 22. V rámci stavebního objektu SO 151, je z důvodu úplné uzavírky, navržena objízdná trasa. Přejíždění pro pěší je zajištěno pomocí provizorní modulární lávky na povodní straně mostu šířky 2 m (světelné šířky min. 1,5 m mezi zábradlími) uložené na panelové rovině umístěné souběžně s mostem ve vzdálenosti 1 m od hrany nové římsy s napojením na stávající chodník navazující na mostní objekt. Vyznačení uzavírek a objízdné trasy 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 Karlovarského kraje),
- Celková předpokládaná doba realizace stavby a tedy i uzavírky je 5 měsíců (úplná uzavírka).

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. 212 22 přes tok Plesná. Most se nachází v intravilánu obce Milhostov. Přejíždění pro pěší je zajištěno pomocí provizorní modulární lávky na povodní straně mostu šířky 2 m (světelné šířky min. 1,5 m mezi zábradlími) uložené na panelové rovině umístěné souběžně s mostem ve vzdálenosti 1 m od hrany nové římsy s napojením na stávající chodník navazující na mostní objekt. Celková délka lávky je navržena 24 m a je tedy možné použít dvě prostá pole o délce

12 m. Lávka je navržena jako modulární dle TP253. Je uvažováno s pronájmem lávky po dobu 4 měsíců.

Doba využití komunikací:

Pouze po dobu nezbytně nutnou v průběhu budování stavby (předpoklad 5 měsíců).

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 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. 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 svíslé 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 umísťovat 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. 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 (Správa a údržba silnic Karlovarského kraje, 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 intravilánu obce Milhostov na komunikaci III. třídy č. 212 22 přes tok Plesná. Stavba bude realizována v jedné etapě rozdělena do 5 fází (bourání stávající nosné konstrukce a výstavby nové nosné konstrukce mostu) za úplného omezení komunikace III/212 22 v místě mostu.

Prostorově se dá umístění staveniště hodnotit jako jednoduché. 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/212 22.

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

V Ústí nad Labem, 11/2018

Vypracovala: Ing. Eva Dragounová