

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

Chebská 282, 356 04 Sokolov

**STAVBA****MODERNIZACE MOSTU EV.Č. 208 2-2
BŘEZOVÁ**

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

Prašná 2324, 407 47 Varnsdorf

středisko UL: Božtěšická 216/34, 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****05/2019****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. 208 2-2 Březová
Místo stavby:	komunikace III/2082, intravilán obce Březová
Kraj:	CZ041 Karlovarský
Obec:	537870 Březová (okres Karlovy Vary)
Katastrální území:	663697 Březová (okres Karlovy Vary)
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. 208 2-2	Ing. Eva Dragounová
SO 202	PROVIZORNÍ LÁVKA	Ing. Eva Dragounová

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 Březová u Karlových Varů na komunikaci III. třídy č. 208 2 ve staničení 8,949 km, přemostňovanou překážkou je řeka Teplá. Stávající mostní objekt byl vystavěn v roce 1979 je jednoplošný, kolmý, se světlostí 15,33 m v ose mostu. Celková šířka mostu 10,23 m.

V rámci modernizace mostu je v nezbytném rozsahu upravena komunikace na mostě a v přilehlém úseku z důvodu plynulé návaznosti na stávající vozovku. Niveleta se upraví pouze v nezbytném rozsahu. Ponechá se směrové i výškové vedení podle stávajícího stavu.

Nová mostní konstrukce je navržena jako trémová mostní konstrukce s předpjatými nosníky a spráhující deskou ze železobetonu. Na návodní straně mostu je navržena železobetonová pochozí římsa šířky 1550 mm a na povodní straně římsa šířky 800 mm.

Vody z povrchu vozovky na mostě jsou odváděny podélným spádem k opěře O1 (směr Březová) a příčným střechovitým spádem 2 % k římsám. Voda je z povrchu vozovky odvedena pomocí mostních odvodňovačů. Na železobetonové římsy navazuje základna za římsami. V místě se nenachází stávající chodník. Koryto vodoteče je přírodní a v rámci projektové dokumentace není navržena žádná úprava koryta vodoteče. Koryto bude po rekonstrukci uvedeno do původního stavu.

Je navrženo mycení vegetace kolem mostu a kácení vzrostlých stromů. V blízkosti mostu se nachází vrchní vedení několika správců sítí a sítě zejména na návodní straně mostu. Před i za mostem jsou situovány stávající betonové sloupy vrchního vedení.

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 nezbytném rozsahu potřebném pro návrh jak dopravního řešení rozšíření komunikace, tak mostu a jeho přilehlého okolí.

Provoz na komunikaci III. třídy č. 208 2 bude po dobu modernizace mostního objektu vyloučen s navrženou objízdou trasou dle SO 151. Přejíždění pro pěší je zajištěno pomocí provizorní modulární lávky na návodní straně mostu volné šířky min. 1,5 m uložené na panelové rovině. Předpokládá se využití modulární lávky dle TP253. Je uvažováno s pronájmem lávky po dobu 5 měsíců.

Celková modernizace mostu je uvažována 6 měsíců.

SO 151 – Dopravně inženýrská opatření

Objekt SO 151 řeší dopravně inženýrská opatření během stavby „Modernizace mostu ev. č. 208 2-2 Březová“. Modernizace bude probíhat za úplné uzavírky komunikace III. třídy č. 208 2. V rámci stavebního objektu SO 151, je z důvodu úplné uzavírky, navržena objízdna trasa. Přejíždění pro pěší je zajištěno pomocí provizorní modulární lávky na návodní straně mostu šířky 2 m (světelné šířky min. 1,5 m mezi zábradlími) uložené na panelové rovině. Vyznačení uzavírek a objízdny 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 6 měsíců (úplná uzavírka).

SO 201 – Modernizace mostu ev. č. 208 2-2

Stávající stavba je situována v intravilánu obce Březová u Karlových Varů na komunikaci III. třídy č. 208 2 ve staničení 8,949 km, přemostňovanou překážkou je řeka Teplá. Stávající mostní objekt byl vystavěn v roce 1979 je jednoplošný, kolmý, se světlostí 15,33 m v ose mostu. Celková šířka mostu 10,23 m.

Základy mostních podpěr a křídel

ML neuvádí, základy objektu nepřístupné, způsob založení nebyl v rámci HPM ověřován. Mostní podpěry a křídla masivní, z kvádového zdiva s železobetonovým vyloženým úložným prahem a kamennými rovnoběžnými zděnými křídly na povodní straně mostu a na vtoku na pravém břehu. Na návodní straně mostu na levém břehu je kamenné zděné šikmé křídlo ve vrchu doplněné betonem.

Nosná konstrukce

Jednopolová, kolmá, spřažená ocelovobetonová. Nosnou konstrukci tvoří 4 dvojice ocelových nosníků výšky 600 mm navzájem spojených příčníky. Jako ztracené bednění je na nosnících uložen ocelový plech na které je pravděpodobně vybetonována železobetonová deska.

Ložiska, klouby NK

Nosníky jsou na úložné prahy uloženy přes ocelové kolejnice.

Mostní svršek

Vozovka na mostě provedena asfaltobetonová vozovka. Římsy jsou železobetonové prefabrikované. Izolační systém mostovky nepřístupný, ML neuvádí, s ohledem na typ mostu zřejmě celoplošný vanový z NAIP.

Vybavení mostu

Zábradlí záchytný systém na mostě tvoří ocelové trubkové zábradlí výšky 1,1 m zabetonované do kapes v římsách. Dopravní značení, označení mostu na obou předmostích osazeny na společném sloupku tabulky s evidenčním číslem mostu a dále značky s vyznačením normální a výhradní zatížitelnosti. Území pod mostem a přístupové cesty koryto vodoteče v mostním otvoru je kamenité / balvanité nepevněné. Přístup pod most možný po svahu obsypu mostního objektu.

Cizí zařízení na mostě

Na vtokové straně v úrovni římsy nezávisle na mostě vedeno stávající ocelové potrubí DN 600, ve kterém je uložena stávající kanalizace v ocelovém potrubí DN 300. Vedle tohoto vedení je stávající izolované potrubí PE 90. Jedná se o nefunkční přípojku vody soukromého správce. V blízkosti objektu na předmostích osazeny betonové sloupky. Na návodní straně sloupky převádí vedení NN ve správě ČEZ Distribuce a.s. Betonový sloup na povodní straně nepřevádí žádná vrchní vedení.

Stav a závady částí mostu:

Spodní stavba

V kamenné zdivu opěr lokálně chybějící výplň spár a uvolněné zdivo. Levobřežní opěra je částečně podemletá. Na bocích úložných prahů je patrné značné zatékání. Mezi závěrnou zídou a nosnou konstrukcí není žádná spára. Na horních krajních oblastech úložných prahů jsou trvalé vlhké nánosy nečistot.

Nosná konstrukce

Patrný průhyb nosné konstrukce. Pokročilá koroze krajních ocelových nosníků. Špatné provedení únavových detailů v místě přichycení příčníků na nosníky. Na vtokovém krajním nosníku patrné projevy zatékání skrz spřahující desku s výluhy pojiva a tvorbou krápníků na spodní pásnici.

Ložiska a klouby

Silně zkorodované úložné kolejnice

Mostní svršek

Oproti předmostí je vozovka nadvýšená s drobnými nerovnostními výtluky a plošnými výspravami. Výrazný pokles na vtokové straně za levou římsou. Patrné trhliny v obou směrech, uchycená vegetace podél obrubníků.

U chodníků narušený živičný povrch, místy pokryt mechem, uchycená vegetace ve spáře podél obrubníků a ve styčné spáře s římsami.

U říms jsou nepřesně osazené prefabrikáty s místy porušeným spárováním na horním povrchu, zcela chybějící ve zkosené části. V místě spár degradace betonu a na lící v horní chodníkové části je viditelná výztuž a mechový porost.

Předpokládá se výrazně nefunkční hydroizolace o čemž vypovídá také projevy inkrustace, mapy a mokrá místa na mostovce.

Stavební stav

Spodní stavba. V - Špatný (koefic. $a=0.6$). Nosná konstrukce. V - Špatný (koefic. $a=0.6$). Na základě špatného technického stavu bylo investorem rozhodnuto o výměně celé nosné konstrukce.

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

V rámci modernizace mostu je v nezbytném rozsahu upravena komunikace na mostě a v přilehlém úseku z důvodu plynulé návaznosti na stávající vozovku. Niveleta se upraví pouze v nezbytném rozsahu. Ponechá se směrové i výškové vedení podle stávajícího stavu.

Nová mostní konstrukce je navržena jako trémová mostní konstrukce z předpjatého betonu s železobetonovou spřahující deskou. Na návodní straně mostu je navržena železobetonová pochozí římsa šířky 1550 mm a na povodní straně římsa šířky 800 mm pro osazení záchytného zařízení.

Vody z povrchu vozovky na mostě jsou odváděny podélným spádem k opěře O1 a příčným střešovitým spádem 2 % k římsám. Voda pak pokračuje podél obruby zdi a je vyústěna výtokem do koryta. Na železobetonové římsy navazuje zádlazba za římsami. V místě mostu se ve stávajícím stavu nenachází chodník. Koryto vodoteče je přírodní a v rámci projektové dokumentace není navržena žádná úprava koryta vodoteče. Koryto bude po rekonstrukci uvedeno do původního stavu.

Je navrženo mýcení 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 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 nezbytném nutném rozsahu potřebném pro návrh jak dopravního řešení rozšíření komunikace, tak mostu a jeho přilehlého okolí.

Provoz na komunikaci III. třídy č. 208 2 bude po dobu modernizace mostního objektu vyloučen s navrženou objízdou trasou dle SO 151. Přejech pro pěší je zajištěn pomocí provizorní modulární lávky dle SO 202 na návodní straně mostu volné šířky min. 1.5 m uložené na panelové rovinanině. Předpokládá se využití modulární lávky dle TP253. Je uvažováno s pronájmem lávky po dobu 5 měsíců.

Celková modernizace mostu je uvažována 6 měsíců.

SO 202 – Provizorní lávka

Pro modernizaci mostu je zapotřebí zajistit průchod pro pěší a cyklisty. Je proto navržena provizorní lávka pro pěší, založená na panelové rovinanině v březích řeky Teplá. Lávka je navržena jako modulární certifikovaná lávka s normovým zatížením, kolmá, celkové šířky 2 m (volné šířky min. 1.5 m). rozpětí lávky je navrženo 18 m. Na opěry z panelové rovinaniny navazují chodníky v délce 10 m na levém břehu a 12 m na pravém břehu. Chodníky jsou navrženy celkové šířky 1,5 m, dosypány vhodnou zhuštěnou zeminou s vrchní hutněnou vrstvou ze štěrku. Předpokládá se využití modulární lávky dle TP253. Je uvažováno s pronájmem lávky po dobu 5 měsíců. Po dokončení modernizace mostu bude lávka odstraněna a bude provedena úprava břehu v místě panelové rovinaniny a chodníků k lávce do původního stavu.

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/208 2 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. 208 2, požadavku na provizorní komunikaci pro pěší vedle stávajícího mostu a technologických postupů v intravilánu obce Březová. Most bude modernizován jako celek při úplném vyloučení provozu na komunikaci III. třídy č. 208 2.

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

Stavební práce budou prováděny za úplné uzavírky.

Stavba bude realizována ve čtyřech základních etapách výstavby, rozdělených dle charakteru prováděných prací.

0. etapa:

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
- OSAZENÍ PROVIZORNÍ MODULÁRNÍ LÁVKY PRO PĚŠÍ VČETNĚ PŘÍSTUPOVÝCH NAVAZUJÍCÍCH CHODNÍKŮ
- FRÉZOVÁNÍ VOZOVKY V PŘEDPOLÍ MOSTU A ODSTRANĚNÍ PODKLADNÍCH VOZOVKOVÝCH VRSTEV
- ODSTRANĚNÍ VYBAVENÍ MOSTU
- DEMOLICE NOSNÉ KONSTRUKCE A ÚLOŽNÝCH PRAHŮ
- PROVEDENÍ MIKROPILOT
- VÝKOPOVÉ PRÁCE

Přehled objektů, začleněných do 0. etapy:

SO 151 - Dopravně inženýrská opatření – Ing. J. Vtelenský
SO 201 – Modernizace mostu ev. č. 208 2-2 – Ing. Eva Dragounová
SO 202 – Provizorní lávka – Ing. Eva Dragounová

1. etapa:

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- SANACE OPĚR A KŘÍDEL
- ZHOTOVENÍ ÚLOŽNÝCH PRAHŮ A KŘÍDEL
- OSAZENÍ LOŽISEK

Realizace výše popsaných prací bude probíhat za úplné uzavírky komunikace.

Přehled objektů, začleněných do 1. etapy:

SO 151 - Dopravně inženýrská opatření – Ing. J. Vtelenský
SO 201 – Modernizace mostu ev. č. 208 2-2 – Ing. Eva Dragounová
SO 202 – Provizorní lávka – Ing. Eva Dragounová

2. etapa:

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- OSAZENÍ ŽELEZOBETONOVÝCH PŘEDPJATÝCH NOSNÍKŮ
- ZHOTOVENÍ SPŘAHUJÍCÍ DESKY

Realizace výše popsaných prací bude probíhat za úplné uzavírky komunikace.

Přehled objektů, začleněných do 2. etapy:

SO 151 - Dopravně inženýrská opatření – Ing. J. Vtelenský
SO 201 – Modernizace mostu ev. č. 208 2-2 – Ing. Eva Dragounová
SO 202 – Provizorní lávka – Ing. Eva Dragounová

3. etapa:

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- IZOLACE, ODVODNĚNÍ ZA RUBEM KONSTRUKCÍ A ZÁSYPY PŘECHODOVÝCH OBLASTÍ
- KOTVENÍ, BEDNĚNÍ, VÝZTUŽ A BETONÁŽ ŘÍMS
- OSAZENÍ ZÁCHYTNÉHO ZAŘÍZENÍ NA ŘÍMSÁCH
- KONSTRUKČNÍ VRSTVY VOZOVEK
- ÚPRAVY ZEMNÍHO TĚLESA KOMUNIKACE V PŘEDPOLÍ MOSTU A KOLEM MOSTU
- VOZOVKOVÉ VRSTVY NA MOSTĚ I V PŘEDPOLÍ MOSTU
- ODMONTÁŽ PROVIZORNÍ LÁVKY MOSTU
- ÚPRAVY POD MOSTEM A KOLEM MOSTU (ODLÁŽDĚNÍ ZA ŘÍMSAMI, KRAJNICE, 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 3. etapy:

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

SO 201 – Modernizace mostu ev. č. 208 2-2 – Ing. Eva Dragounová

SO 202 – Provizorní lávka – Ing. Eva Dragounová

Objekt SO 151 řeší dopravně inženýrská opatření během stavby „Modernizace mostu ev. č. 208 2-2 Březová“. Modernizace bude probíhat za úplné uzavírky komunikace III. třídy č. 208 2. V rámci stavebního objektu SO 151, je z důvodu úplné uzavírky, navržena objízdná trasa. Přechod pro pěší je zajištěn pomocí provizorní modulární lávky na návodní straně mostu šířky 2 m (světlé šířky min. 1,5 m mezi zábradlími) uložené na panelové rovnatině. 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 6 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. 208 2 přes řeku Teplá. Most se nachází v intravilánu obce Březová –

Karlovy Vary.

Přechod pro pěší je zajištěn pomocí provizorní modulární lávky na návodní straně mostu šířky 2 m (světlé šířky min. 1,5 m mezi zábradlími) uložené na panelové rovině. Celková délka lávky je navržena 18,5 m. Lávka je navržena jako modulární dle TP253. Je uvažováno s pronájmem lávky po dobu 5 měsíců.

Doba využití komunikací:

Pouze po dobu nezbytně nutnou v průběhu budování stavby (předpoklad 6 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 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 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. Přejížděné 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 Březová na komunikaci III. třídy č. 208 2 přes řeku Teplá. Stavba bude realizována v jedné etapě rozdělena do 4 etap (bourání části stávajícího mostu a výstavby nového mostu) za úplného omezení komunikace III/208 2 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/208 2.

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

V Ústí nad Labem, 05/2019

Vypracovala: Ing. Eva Dragounová