

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

Chebská 282, 356 04 Sokolov

**STAVBA****MODERNIZACE MOSTU
EV. Č. 212 - 013 NOVÝ KOSTEL**

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**

JAROSLAV ZAVADIL, DiS.

ING. EVA DRAGOUNOVÁ

JAROSLAV ZAVADIL, DiS.

INVESTOR**KSUSKK p.o.****ZAKÁZKOVÉ ČÍSLO****2017-016****DATUM****07/2017****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. 212-013 Nový Kostel
Místo stavby:	komunikace II/212, intravilán obce Nový Kostel
Kraj:	CZ041 Karlovarský
Obec:	554707 Nový Kostel (okres Cheb)
Katastrální území:	707708 Nový Kostel (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
	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. Jan Vtelenský
SO 201	MODERNIZACE MOSTU EV. Č. 212-013	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 Nový Kostel. Jedná se o modernizaci stávajícího mostu na komunikaci II. třídy č. 212 směřující z obce Nový Kostel přes potok Lubinka do obce Luby.

Stávající most je jednoplošný trvalý s kamennou spodní stavbou tvořící dvě opěry z kamenného řádkového zdiva s betonovým úložným prahem. Křídla mostu jsou rovnoběžná z kamenného řádkového zdiva. Nosnou konstrukci mostu tvoří železobetonová železobetonová trámová konstrukce prostě uložená na spodní stavbu. Most je pravděpodobně plošně založený. Římsy mostu jsou železobetonové opatřené ocelovým svodidlovým zábradlím. Komunikace na mostě je asfaltová. Spárování zdiva opěr je v úrovni hladiny potoka vymleté, zdivo je lokálně rozrušené, kameny uvolněné a to zejména u křídel, která jsou značně rozvolněná a vykloněná. Úložné prahy jsou na krajích vlhké s výluhy, dochází k zatékání na opěry, v krajních částech se beton úložného prahu rozpadá. Zdivo křídel má vypadané spárování a je rozvolněné. Na krajních nosnících je patrné silné zatékání a je zde patrná silně korodující hlavní výztuž, na podhledu trámu v polovině rozpětí i s odtrženým betonem. Místy jsou patrné stopy po zatékání a průsacích s vápennými výluhy, zejména u zbytku odvodňovačů u příčníků. Římsy jsou silně degradovány, vykazují odlámané hrany, uchycený mech a vegetaci. Izolační systém je pravděpodobně porušen v oblasti závěrných zídek a říms, dochází k zatékání za opěry a na krajní části NK. Osazené záchytné zařízení nesplňuje požadavky normy, plošně koroduje, je bez dostatečné výplně.

V blízkosti mostu se nacházejí inženýrské sítě, které jsou popsány v Technické zprávě v kapitole 4.2.4. Dno vodoteče pod mostem je přírodní. Pod i za mostem jsou naplaveniny.

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 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.

Nová mostní konstrukce je navržena jako nová trvalá jednoplošná kolmá rámová železobetonová mostní konstrukce rozpětí 7,6 m založená plošně na základových pasech. Světlost mostu je navržena 7 m.

Do nově navržených opěr jsou vetknuta částečně zavěšená železobetonová křídla, která jsou z části plošně založená.

Nosná konstrukce je navržena jako polorámová železobetonová min. tloušťky příčle 525 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 římsy o kolmé šířce 800 mm s dodatečně kotveným zábradelním svodidlem. Na obou předpolích mostu navazuje silniční svodidlo.

Vody z povrchu vozovky na mostě jsou odváděny podélným spádem k opěře O2 a příčným střešovitým spádem k římsám. Na žb. římsy navazuje odláždění svahu lomovým kamenem s dlážděnými skluzy za opěrou O2 (směr Luby). Koryto vodoteče je navrženo jako dlážděné lomovým kamenem do betonu s ukončujícími betonovými prahy a těžkým kamenným záhozem. Na návodní i povodní straně je navrženo pročištění vodoteče v dl. 10 m.

V rámci rekonstrukce je potřeba provést kácení stromů a mýcení křovin.

SO 151 – Dopravně inženýrská opatření

Objekt SO 151 řeší dopravně inženýrská opatření během stavby „Modernizace mostu ev. č. 212-013 Nový Kostel“. Modernizace mostu bude probíhat za úplné uzavírky komunikace II. třídy č. 212. Úplná uzavírka komunikace bude prováděna při stavebních pracích SO 201. V rámci stavebního objektu SO 151, je z důvodu úplné uzavírky, navržena provizorní komunikace vedle mostu včetně provizorního přemostění pro všechny druhy dopravy. 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 Karlovarského kraje),
- Celková předpokládaná doba realizace stavby a tedy i uzavírky je 4 měsíce (úplná uzavírka).

SO 201 – Modernizace mostu ev. č. 212-013

Stávající most je jednopolový trvalý s kamennou spodní stavbou tvořící dvě opěry z kamenného řádkového zdiva s betonovým úložným prahem. Křídla mostu jsou rovnoběžná z kamenného řádkového zdiva. Nosnou konstrukci mostu tvoří železobetonová železobetonová trámová konstrukce prostě uložená na spodní stavbu. Most je pravděpodobně plošně založený. Římsy mostu jsou železobetonové opatřené ocelovým svodidlovým zábradlím. Komunikace na mostě je asfaltová. Spárování zdiva opěr je v úrovni hladiny potoka vymleté, zdivo je lokálně rozrušené, kameny uvolněné a to zejména u křídel, která jsou značně rozvolněná a vykloněná. Úložné prahy jsou na krajích vlhké s výluhy, dochází k zatékání na opěry, v krajních částech se beton úložného prahu rozpadá. Zdivo křídel má vypadané spárování a je rozvolněné. Na krajních nosnících je patrné silné zatékání a je zde patrná silně korodující hlavní výztuž, na podhledu trámu v polovině rozpětí i s odtrženým betonem. Místy jsou patrné stopy po zatékání a průsacích s vápennými výluhy, zejména u zbytku odvodňovačů u příčníků. Římsy jsou silně degradovány, vykazují odlámané hrany, uchycený mech a vegetaci. Izolační systém je pravděpodobně porušen v oblasti závěrných zídek a říms, dochází k zatékání za opěry a na krajní části NK. Osazené záchytné zařízení nesplňuje požadavky normy, plošně koroduje, je bez dostatečné výplně.

Dno vodoteče pod mostem je přírodní. Pod i za mostem jsou naplaveniny.

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 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.

Nová mostní konstrukce je navržena jako nová trvalá jednopolová kolmá rámová železobetonová mostní konstrukce rozpětí 7,6 m založená plošně na základových pasech. Světlost mostu je navržena 7 m.

Do nově navržených opěr jsou vetknuta částečně zavěšená železobetonová křídla, která jsou z části plošně založená.

Nosná konstrukce je navržena jako polorámová železobetonová min. tloušťky příčle 525 mm příčně ve střeovitém 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 římsy o kolmé šířce 800 mm s dodatečně kotveným zábradelním svodidlem. Na obou předpolích mostu navazuje silniční svodidlo.

Vody z povrchu vozovky na mostě jsou odváděny podélným spádem k opěře O2 a příčným střeovitým spádem k římsám. Na žb. římsy navazuje odláždění svahu lomovým kamenem s dlážděnými skluzy za opěrou O2 (směr Luby). Koryto vodoteče je navrženo jako dlážděné lomovým kamenem do betonu s ukončovými betonovými prahy a těžkým kamenným záhozem. Na návodní i povodní straně je navrženo pročištění vodoteče v dl. 10 m.

V rámci rekonstrukce je potřeba provést kácení stromů a mýcení křovin.

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

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
- PŘÍJEZDOVÉ A PŘÍSTUPOVÉ KOMUNIKACE
- KÁCENÍ STROMŮ A MÝCENÍ KŘOVIN
- PROVIZORNÍ PŘEVEDENÍ VODY POTOKA LUBINKA

Přehled objektů, začleněných do 1. fáze:

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

SO 201 – Modernizace mostu ev. č. 210 22-1 – Ing. E. Dragounová

2. fáze:

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- VÝKOPOVÉ PRÁCE PRO OSAZENÍ PANELOVÉ ROVNANINY PRO OSAZENÍ PROVIZORNÍHO PŘEMOSTĚNÍ
- DOSYPÁNÍ PROVIZORNÍ KOMUNIKACE A OBSYPNÝCH KUŽELŮ U PROVIZORNÍCH OPĚR
- OSAZENÍ PROVIZORNÍHO PŘEMOSTĚNÍ VČETNĚ POVRCHU PROVIZORNÍ KOMUNIKACE Z R- MATERIÁLU
- OSAZENÍ BETONOVÝCH SVODIDEL PODÉL PROVIZORNÍ KOMUNIKACE

Realizace výše popsanych 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. 210 22-1 – Ing. E. Dragounová

3. fáze:

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- FRÉZOVÁNÍ VOZOVKY V PŘEDPOLÍ MOSTU A ODSTRANĚNÍ PODKLADNÍCH VOZOVKOVÝCH VRSTEV
- ODSTRANĚNÍ VYBAVENÍ MOSTU
- BOURÁNÍ ŘÍMS A NOSNÉ KONSTRUKCE MOSTU
- VÝKOPOVÉ PRÁCE, BOURÁNÍ OPĚR A KŘÍDEL MOSTU, ODSTRANĚNÍ NAPLAVENIN Z KORYTA VODOTEČE
- BOURÁNÍ ZÁKLADOVÝCH PASŮ SPODNÍ STAVBY MOSTU
- ZHUTNĚNÝ POLŠTÁŘ POD OPĚRAMI

Realizace výše popsanych 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. 210 22-1 – Ing. E. Dragounová

4. fáze:

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- VYTÝČENÍ ZÁKLADOVÝCH PASŮ SPODNÍ STAVBY
- PODKLADNÍ BETONY POD ZÁKLADOVÉ KONSTRUKCE
- BEDNĚNÍ, VÝZTUŽ A BETONÁŽ ZÁKLADOVÝCH PASŮ OPĚR A KŘÍDEL
- BEDNĚNÍ, VÝZTUŽ, BETONÁŽ DŘÍKŮ OPĚR A KŘÍDEL
- IZOLACE SPODNÍ STAVBY PROTI ZEMNÍ VLHKOSTI
- ODLÁŽDĚNÍ DNA VODOTEČE VČETNĚ UKONČUJÍCÍCH PRAHŮ A ZÁHOZU
- BEDNĚNÍ, VÝZTUŽ A BETONÁŽ NOSNÉ KONSTRUKCE
- IZOLACE, ODVODNĚNÍ ZA RUBEM KONSTRUKCÍ A ZÁSYPY PŘECHODOVÝCH OBLASTÍ (VČ. MEZEROVITÉHO BETONU)
- OBSYPOVÉ KUŽELY NA NÁVODNÍ STRANĚ MOSTU
- KOTVENÍ, BEDNĚNÍ, VÝZTUŽ A BETONÁŽ ŘÍMS
- ÚPRAVY ZEMNÍHO TĚLESA KOMUNIKACE V PŘEDPOLÍ MOSTU A NA MOSTĚ
- OSAZENÍ ZÁCHYTNÉHO ZAŘÍZENÍ NA NÁVODNÍ ŘÍMSE, PŘED A ZA MOSTEM

Realizace výše popsanych 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. 210 22-1 – Ing. E. Dragounová

5. fáze:

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- PŘEVEDENÍ DOPRAVY NA PRAVOU STRANU MOSTU (NÁVODNÍ STRANA MOSTU)
- ODSTRANĚNÍ PROVIZORNÍHO PŘEMOSTĚNÍ, BETONOVÝCH SVODIDEL, PANELOVÝCH ROVNANIN A ZEMNÍHO TĚLESA PROVIZORNÍ KOMUNIKACE
- OBSYPOVÉ KUŽELY NA POVODNÍ STRANĚ MOSTU A ÚPRAVY SVAHU SILNIČNÍHO TĚLESA
- VRCHNÍ ASFALTOVÉ VOZOVKOVÉ VRSTVY NA MOSTĚ A V PŘEDPOLÍ MOSTU
- OSAZENÍ ZÁCHYTNÉHO ZAŘÍZENÍ NA POVODNÍ ŘÍMSE, PŘED A ZA MOSTEM
- ÚPRAVY KOLEM MOSTU (ODLÁŽDĚNÍ ZA ŘÍMSAMI, SKLUZY, VÝVAŘIŠTĚ, PŘÍKOPY, OHUMUSOVÁNÍ A OSETÍ)
- ZÁVĚREČNÉ STAVEBNÍ PRÁCE PRO ZPROVOZNĚNÍ OBJEKTU
- HLAVNÍ MOSTNÍ PROHLÍDKA
- PŘEDÁNÍ STAVEBNÍHO OBJEKTU A UVEDENÍ DO PROVOZU

Realizace výše popsanych prací bude probíhat za úplné uzavírky komunikace.

Přehled objektů, začleněných do 5. fáze:

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

SO 201 – Reko mostního objektu ev. č. 118-65 – Ing. E. Dragounová

Objekt SO 151 řeší dopravně inženýrská opatření během stavby „Modernizace mostu ev. č. 212-013 Nový Kostel“. Modernizace bude probíhat za úplné uzavírky komunikace II. třídy č. 212. Úplná uzavírka komunikace bude prováděna při stavebních pracích SO 201. V rámci stavebního objektu SO 151, je z důvodu úplné uzavírky, navržena provizorní objízdná komunikace s provizorním přemostěním 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 nosné konstrukce stávajícího mostu a 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 silnici II. třídy č. 212 přes potok Lubinka. Most se nachází v intravilánu obce Nový Kostel.

Přechod pro pěší bude zajištěn po provizorní komunikaci navržené souběžně s modernizovaným mostem.

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 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 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 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 Ústeckého 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 Nový Kostel na komunikaci II. třídy č. 212 přes potok Lubinka. Stavba bude realizována v jedné etapě rozdělena do 5 fází (bourání stávající nosné konstrukce a výstavby nové nosné konstrukce mostu) za úplného omezení komunikace II/212 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 II/212.

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