

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

Chebská 282, 356 04 Sokolov

**STAVBA****MODERNIZACE MOSTU EV.Č. 209-011B
U NOVÉHO SEDLA PŘES ŽELEZNIČNÍ TRATĚ**

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.

JAROSLAV ZAVADIL, DiS.

ZLATA BRADÁČOVÁ, DiS.

*Zavadil**Zavadil**Z. Bradáčová***INVESTOR****KSUSKK p.o.****ZAKÁZKOVÉ ČÍSLO****2016-047****DATUM****12/2016****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. 209-011b u Nového Sedla přes železniční trať
Místo stavby:	Komunikace II/209 - Nové Sedlo přes trať Cheb – Karlovy Vary v ž.km. 199,344
Kraj:	CZ041 Karlovarský
Obec:	560570 Nové Sedlo (okres Sokolov)
Katastrální území:	706680 Nové Sedlo u Lokte (okres Sokolov) 706663 Loučky u Lokte (okres Sokolov)
Druh stavby:	Dopravní liniová stavba s modernizací 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 101	ÚPRAVY SILNICE II/209	Ing. Filip Kučera
SO 131	PROVIZORNÍ STAVENIŠTNÍ KOMUNIKACE	Ing. Filip Kučera
SO 151	DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ	Ing. Jan Vtelenský
SO 201	MODERNIZACE MOSTU ev.č. 209-011b	Jaroslav Zavadil, DiS.
SO 401	PŘELOŽKA SEE ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ	Ing. Jiří Štolba
SO 451	OCHRANA SSZT	Ing. Jiří Štolba
SO 452	OCHRANA ČD TELEMATIKA	Ing. Jiří Štolba

Související dokumentace:

Prověření inž. sítí – I. Sochorová
Zásady organizace výstavby – Jaroslav Zavadil, DiS.
Plán kontrolních prohlídek – Jaroslav Zavadil, DiS.
Inženýrsko geologické poměry – GEM Mgr. Luděk Žabka
Diagnostický průzkum – Pontex s.r.o.
Geodetické zaměření území – Atlas Group s.r.o.

2. STRUČNÝ POPIS STAVBY A ZDŮVODNĚNÍ NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Stávající stavba je situována v extravilánu obce Nové Sedlo. Jedná se o modernizaci stávajícího mostu na komunikaci II. třídy č. 209 přes trať Cheb – Karlovy Vary v ž.km. 199,344. Most se nachází na spojnici mezi dvěma kruhovými objezdy ve směru Loket a Nové Sedlo.

Stávající most je třípolový šikmý trvalý s betonovou plošně založenou spodní stavbou. Spodní stavbu tvoří dvojice masivních monolitických opěr s železobetonovými úložnými prahy. Křídla mostu jsou monolitická rovnoběžná železobetonová. Vnitřní podpěry jsou členěné, tvořené vždy dvojicí monolitických železobetonových sloupů kruhového průřezu ve vrcholu spojených monolitickým železobetonovým stativem. Nosnou konstrukci mostu tvoří tři prostá pole uložená na ocelolitinových ložiscích. V příčném řezu nosnou konstrukci tvoří 8 ks předpjatých prefabrikovaných nosníků typu I-73 s dobetonovanými spárami mezi nosníky. Pod každým nosníkem je na každé straně uloženo jedno ložisko. Na opěře OP1 jsou uložena ložiska válcová (pohyblivá) a na opěře OP 4 pak pevná. Na vnitřní podpěře P2 jsou ložiska pevná a na podpěře P3 posuvná. Mostní závěry jsou typu GHH nad každou podpěrrou mostu.

Římsy mostu jsou monolitické železobetonové s konstantní výškou. Chodníky na mostě jsou v rozsahu od obruby po římsu s asfaltovým povrchem. Záchytný systém na mostě tvoří ocelové trubkové zábradlí se svislou výplní. Sloupky zábradlí jsou přímo kotvené (zabetonované) do římsy. V předpolí mostu jsou zřízena ocelová silniční svodidla typu NH4.

Vozovka na mostě je živičná se střechovitým spádem. Vozovka byla v minulosti několikanásobně převrstvena. Ve vozovce jsou vyjeté koleje. Na mostě jsou oboustranně zřízeny chodníky. Pochozí povrch je z části tvořen žb. římsou a z části živičným povrchem chodníku. Obruba chodníku je betonová, vlevo zvýšená nad úroveň povrchu chodníku. V chodnících jsou cca ve třetinách délky osazeny šachty inženýrských sítí.

V blízkosti mostu je celá řada stávajících sítí jak nadzemních, tak podzemních detailně popsanych v kapitole 4.2.5 této technické zprávy.

Na tento mostní objekt byl vypracován diagnostický průzkum 08/2015 od společnosti PONTEx s.r.o. V závěru tohoto průzkumu je navržen návrh opatření, který má sloužit jako podklad návrhu technického řešení opravy mostu. V závěru se uvádí, že konstrukce mostu se jeví jako nerekonstruovatelná, značně nákladná s nejistým výsledkem. Je doporučeno nechat most dožít a vypracovat projektovou dokumentaci na most nový.

Celkově je most dle provedené HPM dne 5.5.2012 a MPM dne 23.12.2014 klasifikován takto:

Spodní stavba		Zatížitelnost
Stavební stav:	Koeficient stavebního stavu:	N (Způsob stanovení zatížitelnosti neznámý)
IV – Uspokojivý	$a = 0,8$	$V_n = 22 \text{ t}$
Nosná konstrukce		$V_r = 64 \text{ t}$
Stavební stav:	Koeficient stavebního stavu:	$V_e = 139 \text{ t}$
IV – Uspokojivý	$a = 0,8$	

Celkově je most dle provedené HPM dne 19.8.2015 a MPM dne 23.12.2014 klasifikován takto:

Stavební stav

Spodní stavba

Stavební stav: Koeficient stavebního stavu:
VI - Velmi špatný $a = 0,4$

Zatížitelnost

N (Způsob stanovení zatížitelnosti neznámý)

$V_n = 11 \text{ t}$

Nosná konstrukce

Stavební stav: Koeficient stavebního stavu:
IV - Uspokojivý $a = 0,8$

$V_r = 32 \text{ t}$

$V_e = 69 \text{ t}$

Vzhledem k výše uvedeným závadám, výsledkům diagnostického průzkumu, ekonomickému posouzení variant modernizace mostu a zbytkovou životností předložených variant bylo rozhodnuto o celkovém odstranění třípolového mostu a výstavbu nového jednopolového mostu. Most je navržen na normovou zatížitelnost.

V rámci rekonstrukce mostu je upravena komunikace na mostě a v jeho předpolí v nezbytném rozsahu a také stávající stezka pro pěší na levé straně mostu. Niveleta na mostě je navržena příčně střešovitěho sklonu a v podélném sklonu spádována k opěře O2.

Nový most je navržen jako jednopolový šikmý trvalý s betonovou hlubíně založenou spodní stavbou. Spodní stavbu tvoří dvojice masivních monolitických železobetonových opěr s železobetonovými úložnými prahy, závěrnou zídou a přechodovými deskami. Křídla mostu jsou monolitická rovnoběžná železobetonová samostatně stojící hlubíně založená. Nosnou konstrukci mostu tvoří jedno prosté pole uložené na hrncových ložiscích. V příčném řezu nosnou konstrukci tvoří 7 ks předpjatých prefabrikovaných nosníků výšky 1,6 m s osovými vzdálenostmi 1,7 m, se spřaženou deskou a koncovými příčnicí. Pod každým koncovým příčnicí jsou navržena 3 ložiska. Mostní závěry jsou navrženy povrchové nad každou opěrou mostu.

Římsy mostu a na křídlech mostu jsou monolitické železobetonové s konstantní výškou. Záchytný systém na mostě tvoří ocelové zábradlí se svislou výplní vlevo na pochozí římsy a mostní ocelové svodidlo nad hranou obruby. Na pravé římsy tvoří záchytný systém zábradelní svodidlo. V předpolí mostu jsou navržena ocelová silniční svodidla s napojením na stávající svodidla. Na obou římsách jsou navrženy protidotykové zábrany výšky 2 m v délce 18 m.

Vozovka na mostě je živičná se střešovitým spádem. Vzhledem k dodržení normové podjezdné výšky s ohledem na průjezdný průřez se vozovka proti stávajícímu stavu musí nadvýšit přibližně o 900 mm. Stávající stezka pro pěší na levé straně mostu bude po modernizaci uvedena do stávajícího stavu ve stejném provedení jako před modernizací mostu. Na levé straně mostu za římsami je navržena betonová dlažba s rampami ve sklonu 6,33 %.

Vody z povrchu vozovky na mostě jsou odváděny příčným spádem k římsám na mostě k odvodňovačům a v přechodových oblastech k uličním vpustem nebo k odláždění za římsou se skluzy. Na pravé straně před a za římsou je navrženo odláždění lomovým kamenem do betonu lemovaným betonovými obrubníky. Na levé straně mostu jsou navržena revizní schodiště podél křídel. V rámci modernizace mostu bude nutné kompletně odstranit stávající most a pro vybudování nového provést záporové pažení u obou kolejí. V rozsahu stavby jsou poměrně rozsáhlé zemní práce jak v předpolí mostu, tak související s úpravou svahových kuželů u mostu a svahů komunikace z důvodu zvýšení nivelety.

Příkopy podél kolejí jsou navrženy nové z betonových tvarovek. Součástí modernizace je obnovení všech odvodňujících příkopů kolem mostu. V rámci modernizace mostu bude nutné provést ochranu dvou stávajících sítí podél trati ve správě SŽDC s.o. a ČD-Telematika a.s. Je také navržena přeložka kabelu SEE zabezpečovacího zařízení ve správě SŽDC s.o. (SO 401).

Postup demolice mostu a výstavby mostu nového je součástí projektové dokumentace. Při demolici mostu a výstavbě nového bude nutné zajistit výluky traťové koleje č.1 a č.2, trakce nad těmito kolejemi a pomalé jízdy. Jednotlivé výluky jsou součástí TZ a příloh demolice mostu a postupu výstavby nového mostu.

Před zahájením prací musí být osazeno dočasné dopravní značení a vytyčeny 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.

Je navrženo kácení stávajících stromů a velkého množství náletů - viz. výkres Návrh kácení zeleně. Veškeré stromy a nálety budou odstraněny včetně pařezů.

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 místní komunikaci bude po dobu rekonstrukce mostního objektu vyloučen s navrženou objízdou trasou dle SO 151. Přejech pro pěší bude zajištěn po okolních komunikacích Karlovarská a U Porcelánky.

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

SO 101 – Úpravy silnice II/209

Stavební objekt se zabývá výškovou úpravou silnice před a za rekonstruovaným mostem v požadovaném rozsahu. Výšková úprava silnice II/209 je navržena z důvodu dodržení průjezdného průřezu na železniční trati pod mostním objektem.

Příčný sklon komunikace je střechovitý se sklonem 2,50 % s výjimkou napojení na stávající konstrukci, kde je sklon na ZÚ 0,75 % a na KÚ 0,72 %. Šířka komunikace se pohybuje od 8,53 m (KÚ) do 9,33 m (ZÚ). Jízdní pruh je vyznačen pomocí vodorovného dopravního značení z plastu v šířce 3,50 m.

Celková délka rekonstruovaného úseku silnice vč. mostního objektu je 202,29 m.

V rámci stavby dojde k výměně stávajících ocelových svodidel za nové, které se napojí na stávající svodidla a na zábradelní svodidla v rámci SO 201.

Kapacitní údaje

Vozovka	1578,00 m ²
Vozovka na mostě (zahrnuto v SO 201)	307,00 m ²
Nezpevněná krajnice	262,00 m ²
Ocelové svodidlo – úroveň zadržení N2	255,50 m

Výškové řešení silnice II/209 je upraveno s ohledem na rekonstrukci mostního objektu. Na začátku úseku se niveleta komunikace ve výšce 444,98 m napojuje na stávající vozovku. Dále niveleta klesá sklonem 0,75 % v délce 8,18 m, poté stoupá sklonem 1,35 % až do km 0,046 16.

Potom komunikace klesá sklonem 1,00 % v délce 88,54 m a poté opět klesá sklonem 7,00 % v délce 51,94 do staničení 0,186 63 km odkud sklonem 4,75 % klesá do v km 0,202 29, kde se napojuje s kótou 440,17 na stávající komunikaci.

Na rekonstruovaném úseku jsou navrženy dva vypuklé a dva vyduté výškové oblouky.

Vydaté oblouky jsou navrženy s poloměrem R=700 m.

Vypuklé oblouky jsou navrženy s poloměrem R=1000 m.

Komunikace je navržena dle návrhové kategorie S 9,5/50.

- Jízdní pruh 2x 3,50 m
- Vodičí proužek 2x 0,125 m
- Zpevněná krajnice 2x 1,125 m
- Kategorijní šířka komunikace 9,5 m

Základní šířka nezpevněné krajnice je 0,5 m (vlevo ve směru staničení) a 1,5 m (vpravo ve směru staničení) se sklonem 8,0 % směrem od koruny komunikace.

Konstrukce zpevněných ploch je navržena dle dodatku 1 TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací.

Konstrukce vozovky, dle TP 170, katalogový list D1-N-1, TDZ III:

Asfaltový beton pro ohrubné vrstvy ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik kation. asf. emulzí	PS-E	0,30 kg/m ² ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvy ACL 16+	60 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik kation. asf. emulzí	PS-E	0,30 kg/m ² ČSN 73 6129

Asfaltový beton pro podkladní vrstvu	ACP 16+	50 mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřik kation. asf. emulzí	PI-E	0,80 kg/m ²	ČSN 73 6129
Mechanicky zpevněné kamenivo MZK	170 mm	ČSN EN 13 285, ČSN 73 6126-1	
Štěrkodrt', fr. 0-32	ŠD _{A0/32}	250 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Konstrukce celkem		570 mm	

V rozsahu stavby bude na silnici II/209 odstraněn stávající kryt vozovky v tl. 0,15 m. Od ZÚ do km 0,030 00 a od km 0,167 50 do KÚ nebude provedená plná konstrukce vozovky, ale pouze kryt vozovky a horní podkladní vrstva z mechanicky zpevněného kameniva v proměnné tloušťce pro výškové vyrovnání.

Před pokládkou konstrukčních vrstev vozovky dojde k prověření požadovaného modulu přetvárnosti na zemní pláni (45 MPa), na spodní podkladní vrstvě (90 MPa) a na horní podkladní vrstvě (140 MPa).

Napojení na stávající kryt vozovky se ošetří dle vzorových listů VL211.07. Spára se prořízne na šířku 12 mm, hloubku min. 20 mm a zalije se modifikovanou asfaltovou zálivkou (zálivka za horka dle ČSN 14188-1 pro podélné spoje a spáry, „typ N2“).

Pro vyrovnání plochy pod konstrukcí vozovky dojde k dosypání materiálu ze štěrkodrti fr. 0-63 v proměnné tloušťce. Štěrkodrt' bude hutněna po vrstvách (max. 0,30 m) na $I_d=0,9$.

SO 131 – Provizorní staveništní komunikace

Objekt SO 131 řeší dvě provizorní komunikace jako přístupy pod krajní pole mostu ze směru od Nového Sedla (komunikace č. 1) a ze směru od Lokte (komunikace č.2). Provizorní komunikace č.1 je navržena ze silnice III/2098 po účelové nezpevněné komunikaci kolem zahrádkářské kolonie a dále po pozemku 383/2 v k.ú. Loučky u Lokte a pozemku 1367/1 v k.ú. Nové sedlo u Lokte.

Provizorní komunikace č.2 je navržena ze silnice III/2098 u kruhového objezdu po polní cestě vedoucí na pozemku 1371/1, 1372, 1360/1 a 1369 v k.ú. Nové sedlo u Lokte.

Celková šířka provizorní komunikace z železobetonových panelů je navržena 4 m. Komunikaci tvoří silniční železobetonové panely o rozměru 3 m x 1,5 m x 0,15 m s krajnicemi šířky 0,5 m. Pod panely je navržena vrstva ze štěrkodrti na separační geotextilii šířky 4m o plošné hmotnosti 200 g/m².

Ornice se v místě navrhované trasy ponechá a konstrukce provizorní komunikace bude uložena na separační a filtrační geotextilii. Po dokončení stavby se celá konstrukce panelové části komunikace odstraní a provede se osetí travním osivem. Účelová komunikace a polní cesta budou uvedeny do původního stavu.

Délka provizorní komunikace č. 1 z panelů je 180 m. Délka provizorní komunikace č. 2 z panelů je 97,5 m.

U provizorní komunikace č. 2 je navržena výhybna v délce 10 m + 20 m + 10 m šířky 3 m. Celková šířka komunikace v místě výhybny je tedy 6 m + 2 x 0,5 m krajnice.

Konstrukce je navržena dle katalogu polních cest:

Katalogový list PD 6-2, třída dopravního zatížení VI, návrhová úroveň porušení D2

Silniční panely	CD	150 mm
Lože ze ŠD	ŠD 4-8	50 mm
Štěrkodrt'	ŠD _B 0-63	200 mm
Celkem		400 mm

Na vrstvě ze ŠD je nutné naměřit 60 MPa.

Provizorní komunikace překračují stávající příkopy v patě svahu komunikace II/209 a proto je nutné pod konstrukci vozovky osadit korugované potrubí DN 400 SN 8 z PP v délce 8,5 m u komunikace č.1 a DN 600 SN 8 z PP v délce 16,5 m u komunikace č.2.

Při odstranění provizorních komunikací po dokončení stavby budou i tato potrubí z těchto příkopů odstraněna.

Situace provizorních komunikací č.1 a č.2 jsou součástí přílohy ZOV.

SO 151 – Dopravně inženýrská opatření

Objekt SO 151 řeší dopravně inženýrská opatření během stavby „Modernizace mostu ev. č. 209-011b u Nového Sedla přes železniční trať“. Modernizace mostu bude probíhat za úplné uzavírky komunikace II. třídy č. 209. 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.

Dne 20.04.2017 předběžně projednal zpracovatel dopravně inženýrských opatření, 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. 209-11b

Stávající stavba je situována v extravilánu obce Nové Sedlo. Jedná se o modernizaci stávajícího mostu na komunikaci II. třídy č. 209 přes trať Cheb – Karlovy Vary v ž.km. 199,344. Most se nachází na spojnici mezi dvěma kruhovými objezdy ve směru Loket a Nové Sedlo.

Stávající most je třípolový šikmý trvalý s betonovou plošně založenou spodní stavbou. Spodní stavbu tvoří dvojice masivních monolitických opěr s železobetonovými úložnými prahy. Křídla mostu jsou monolitická rovnoběžná železobetonová. Vnitřní podpěry jsou členěné, tvořené vždy dvojicí monolitických železobetonových sloupů kruhového průřezu ve vrcholu spojených monolitickým železobetonovým stativem. Nosnou konstrukci mostu tvoří tři prostá pole uložená na ocelolitinových ložiscích. V příčném řezu nosnou konstrukci tvoří 8 ks předpjatých prefabrikovaných nosníků typu I-73 s dobetonovanými spárami mezi nosníky. Pod každým nosníkem je je na každé straně uloženo jedno ložisko. Na opěře OP1 jsou uložena ložiska válcová (pohyblivá) a na opěře OP 4 pak pevná. Na vnitřní podpěře P2 jsou ložiska pevná a na podpěře P3 posuvná. Mostní závěry jsou typu GHH nad každou podpěrou mostu.

Římsy mostu jsou monolitické železobetonové s konstantní výškou. Chodníky na mostě jsou v rozsahu od obruby po římsu s asfaltovým povrchem. Záchytný systém na mostě tvoří ocelové trubkové zábradlí se svislou výplní. Sloupky zábradlí jsou přímo kotvené (zabetonované) do římsy. V předpolí mostu jsou zřízena ocelová silniční svodidla typu NH4.

Vozovka na mostě je živičná se střežovitým spádem. Vozovka byla v minulosti několikanásobně převrstvena. Ve vozovce jsou vyjeté koleje. Na mostě jsou oboustranně zřízeny chodníky. Pochozí povrch je z části tvořen žb. římsou a z části živičným povrchem chodníku. Obruba chodníku je betonová, vlevo zvýšená nad úroveň povrchu chodníku. V chodnících jsou cca ve třetinách délky osazeny šachty inženýrských sítí.

V rámci rekonstrukce mostu je upravena komunikace na mostě a v jeho předpolí v nezbytném rozsahu a také stávající stezka pro pěší na levé straně mostu. Niveleta na mostě je navržena příčně střežovitěho sklonu a v podélném sklonu spádována k opěře O2.

Nový most je navržen jako jednopolevý šikmý trvalý s betonovou hlubinně založenou spodní stavbou. Spodní stavbu tvoří dvojice masivních monolitických železobetonových opěr s železobetonovými úložnými prahy, závěrnou zídou a přechodovými deskami. Křídla mostu jsou monolitická rovnoběžná železobetonová samostatně stojící hlubinně založená. Nosnou konstrukci mostu tvoří jedno prosté pole uložené na hrncových ložiscích. V příčném řezu nosnou konstrukci tvoří 7 ks předpjatých prefabrikovaných nosníků výšky 1,6 m s osovými vzdálenostmi 1,7 m, se spřaženou deskou a koncovými příčnicí. Pod každým koncovým příčnicí jsou navržena 3 ložiska. Mostní závěry jsou navrženy povrchové nad každou opěrou mostu.

Římsy mostu a na křídlech mostu jsou monolitické železobetonové s konstantní výškou. Záchytný systém na mostě tvoří ocelové zábradlí se svislou výplní vlevo na pochozí římsu a mostní ocelové svodidlo nad hranou obruby. Na pravé římsu tvoří záchytný systém zábradelní svodidlo. V předpolí mostu jsou navržena ocelová silniční svodidla s napojením na stávající svodidla. Na obou římsách jsou navrženy protidotykové zábrany výšky 2 m v délce 18 m.

Vozovka na mostě je živičná se střežovitým spádem. Vzhledem k dodržení normové podjezdové výšky s ohledem na průjezdný průřez se vozovka proti stávajícímu stavu musí nadvýšit

přibližně o 900 mm. Stávající stezka pro pěší na levé straně mostu bude po modernizaci uvedena do stávajícího stavu ve stejném provedení jako před modernizací mostu. Na levé straně mostu za římsami je navržena betonová dlažba s rampami ve sklonu 6,33 %.

Vody z povrchu vozovky na mostě jsou odváděny příčným spádem k římsám na mostě k odvodňovačům a v přechodových oblastech k uličním vpustem nebo k odláždění za římsou se skluzu. Na pravé straně před a za římsou je navrženo odláždění lomovým kamenem do betonu lemovaným betonovými obrubníky. Na levé straně mostu jsou navržena revizní schodiště podél křídel. V rámci modernizace mostu bude nutné kompletně odstranit stávající most a pro vybudování nového provést záporové pažení u obou kolejí. V rozsahu stavby jsou poměrně rozsáhlé zemní práce jak v předpolí mostu, tak související s úpravou svahových kuželů u mostu a svahů komunikace z důvodu zvýšení nivelety.

Příkopy podél kolejí jsou navrženy nové z betonových tvarovek. Součástí modernizace je obnovení všech odvodňujících příkopů kolem mostu. V rámci modernizace mostu bude nutné provést ochranu dvou stávajících sítí podél trati ve správě SŽDC s.o. a ČD-Telematika a.s. Je také navržena přeložka kabelu SEE zabezpečovacího zařízení ve správě SŽDC s.o. (SO 401).

Postup demolice mostu a výstavby mostu nového je součástí projektové dokumentace. Při demolici mostu a výstavbě nového bude nutné zajistit výluky traťové koleje č.1 a č.2, trakce nad těmito kolejemi a pomalé jízdy. Jednotlivé výluky jsou součástí TZ a příloh demolice mostu a postupu výstavby nového mostu.

Před zahájením prací musí být osazeno dočasné dopravní značení a vytyčeny 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.

Je navrženo kácení stávajících stromů a velkého množství náletů - viz. výkres Návrh kácení zeleně. Veškeré stromy a nálety budou odstraněny včetně pařezů.

Založení mostu

Inženýrsko geologický průzkum byl proveden 10/2016 – GEM Mgr. Luďkem Žabkou. Vzhledem k zastiženým geologickým poměrům bylo navrženo hlubinné založení spodní stavby mostu pomocí velkopřůměrových pilot ϕ 1200 mm délky 12 m. Pod základovými pasy je v příčném řezu navržena vždy dvojice pilot za sebou v min. osové vzdálenosti 1,8 m. Posouzení piloty bylo provedeno v programu GEO 5, modulem pilota. Rozmístění, počet a délka pilot pod jednotlivými podporami jsou dané statickým výpočtem. Piloty budou vrtány z úrovně upravené pro vrtání – hluché vrtání. Po vybetonování pilot do této úrovně se odtěží zemina do úrovně základové spáry. Po odtěžení zeminy se hluchý beton odbourá do úrovně horní části podkladního betonu. Po odbourání se zhotoví podkladní beton C25/30–XF3 tl. 200 mm. Vrtání pilot bude prováděno pod ochranou ocelové výpažnice. Vrstvy horniny a hloubky vrtání s výpažnicí určí odborný geologický dozor stavby.

Piloty budou provedeny z betonu **C25/30–XA2** a vyztuženy armokoši z betonářské výztuže **B500B**. U výztuže pilot bude nutné provést opatření proti účinkům bludných proudů dle TP 124.

Poloha pilot je určena geodetickými souřadnicemi.

V případě, že skutečné geologické poměry budou odlišné od předpokládaných a mohli by ovlivnit únosnost základů, zhotovitel tuto skutečnost oznámí projektantovi, který navrhne potřebná opatření.

Opěry mostu

Základové pasy opěr

Základové pasy opěr jsou založeny hlubinně na velkopřůměrových vrtaných pilotách. Pod základovými pasy je navržen podkladní beton **C12/15-X0** tl. 200 mm. Výška základových pasů je navržena jednotná 1500 mm. Kolmá šířka základových pasů v příčném řezu je 3600 mm. Délka opěr je 19,68 m.

Základové pasy mají navrženy v rubu i líci základový odstupek 1000 mm v kolmém směru. Základové pasy jsou navrženy z betonu **C30/37–XA2**. Výztuž základových pasů je navržena z betonářské oceli třídy **B500B**.

Základové pasy křídel

Základové pasy opěr jsou založeny hlubinně na velkopřůměrových vrtaných pilotách. Pod základovými pasy je navržen podkladní beton **C12/15-X0** tl. 200 mm. Výška základových pasů je navržena jednotná 1500 mm. Kolmá šířka základových pasů v příčném řezu je 3600 mm. Délka opěr je 19,68 m.

Základové pasy mají navržen v rubu i líci základový odstupek 1000 mm v kolmém směru. Základové pasy jsou navrženy z betonu **C30/37-XA2**. Výztuž základových pasů je navržena z betonářské oceli třídy **B500B**.

Dřívky opěr

Opěry mostu jsou navrženy jako masivní železobetonové z betonu **C30/37-XF3, XC4** s tloušťkou dřívku opěry 1,5 m. Pod úložným prahem se tloušťka dřívku zvětšuje na 2 m. Úložný práh je navržen z železobetonu **C30/37-XF4, XD3, XC4**. Horní hrana úložného prahu je spádována k závěrné zídce ve sklonu 4 %. Odvodňující žlábek je na kraji opěry opatřen kameninovou tvarovkou dle VL 4 204.03. Závěrná zídka je navržena tloušťky 500 mm s ozubem šířky 250 mm pro uložení přechodové desky. Výška opěry O1 je navržena 9,05 m a O2 8,8 m. Délka obou opěr je jednotná 18,185 m. Ložiskové bloky jsou navrženy rozměru 760 x 760 mm z betonu **C30/37-XF4, XD3, XC4**. Na dřívku opěry navazují rovnoběžná křídla délky 8 m. Skrz dřívku opěry je vyústěna drenáž v polovině délky opěry. V opěře O2 jsou navrženy dvě niky 400 x 300 mm pro osazení svislého svodného potrubí ležatého odvodnění. Opěry jsou vyztuženy betonářskou ocelí třídy **B500B**.

Křídla mostu

Křídla mostu jsou navržena jako samostatně stojící masivní železobetonová z betonu **C30/37-XF3, XC4** s rubem dřívku zdi ve sklonu 5:1 až do úrovně pracovní spáry. Od pracovní spáry dřívku je tloušťka konstantní 500 mm. Tloušťka dřívku křídel v patě je navržena 2,2 m. Pohledový líc křídel je navržen svislý. Horní hrana křídel je navržena ve sklonu 4 % k ose mostu. Poslední dilatační celek každého křídla je navrženo jako samostatně stojící se zavěšeným koncem dřívku. Jednotlivé celky jsou odděleny dilatačními spárami tl. 20 mm. Přesné tvary a rozměry křídel jsou v příloze č. 13 a č. 14 – Výkres tvaru opěr. Křídla jsou vyztužena betonářskou ocelí třídy **B500B**.

Nosná konstrukce

Nosná konstrukce je navržena s kolmým rozpětím 20 m a je tvořena sedmi předpjatými nosníky v osově vzdálenosti 1,7 m z betonu **C35/45-XF2, XD1, XC4** výšky 1,6 m a délky 30 m. Předpjaté nosníky jsou spřažené železobetonovou deskou min. tl 220 mm z betonu **C30/37-XF2, XD1, XC4**. Horní hrana spřažené desky je v příčném řezu střechovitě spádována ve sklonu 2,5 % k úžlabí, které je navrženo 250 mm od hrany římsy. Od úžlabí je pod římsou navržena protispád 2 % pod pochozí římsou a 6 % pod nepochozí. Podélný spád nosné konstrukce je 1% k opěře O2. Šířka nosné konstrukce je 12,2 m. Konce nosníků jsou zabetonovány do příčníků z betonu **C30/37-XF2, XD1, XC4**. Příčníky jsou navrženy kolmé šířky 1,4 m. Nosná konstrukce je přes příčníky uložena na trojici hrncových ložisek na úložné prahy opěr. Předpínací výztuž je navržena z lan Ø15,7 mm, ocel Y1770S7. Betonářská výztuž je navržena třídy **B500B**. mezi křídélka nosníků jsou vloženy cementotřískové desky před armováním a betonáží spřažené desky.

Odvodnění izolace je navrženo v úžlabí spřažené desky nosné konstrukce pomocí drenážního polymerbetonu šířky 150 mm na výšku vrstvy ochrany izolace z litého asfaltu 35 mm.

Odvodnění izolace drenážním polymerbetonem (TKP 18) bude provedeno dle VL 4 406.12 a 406.12a. Odvodnění izolace je navrženo pomocí trubiček z korozivzdorné oceli dle TKP 19A DN 50 mm – VL 4 406.11. Trubičky jsou zaústěny do svodného ležatého potrubí dle VL 4 505.05.

Mostní závěry jsou navrženy jako povrchové. Nad opěrou O1 bude navržen mostní závěr pro celkový pohyb 80 mm, který bude nutné přednastavit.

Nosná konstrukce je přes koncové příčníky uložena na každé opěře pomocí tří hrncových ložisek se svislým zatížením do 5 MN. Rozmístění ložisek je ve schématu statického výpočtu a výkresové dokumentace.

Přechodová oblast

Odvodnění za rubem opěr a křídel bude provedeno drenážní potrubím z poloděrované trubky HDPE DN 150, která je uložena na podkladním betonu **C12/15-X0** šířky 300 mm a bude obetonována drenážním betonem dle VL 4 204.01a. Drenáž za rubem opěr konstrukce je spádována dostředně ve sklonu 4 % k vyústění drenáže z plného potrubí HD-PE DN 180 ve sklonu 5 % s přesahem min. 150 mm přes líc dřívku opěr. Vyústění drenáže je navrženo v polovině délky opěr. Pro osazení vyústění drenáže je nutné provést vložení potrubí HDPE DN 200 mm do bednění dle VL 4 204.01. Za rubem křídel je potrubí uloženo ve sklonu 5 % směrem k opěrám.

Za rubem opěr je směrem k drenáži navržena ve spádu 5 % PE fólie tl. 2 mm pro odvedení vody z přechodové oblasti. Fólie je oboustranně ochráněna geotextilií s plošnou hmotností 200 g/m² a ochranným obsypem tl. 150 mm fr. 0-16 mm.

Přechodové oblasti za opěrami opěr budou provedeny z propustného nenamrzavého materiálu GW,GP,SW,SP zhuštěných na $I_d = 1,0$, $D = 100\%$ po vrstvách max. 300 mm v souladu s normou ČSN 73 6244.

Hutnění přechodových oblastí mostu je nutné věnovat velkou pozornost, protože na kvalitě jeho provedení závisí použitelnost mostní konstrukce. Při stavbě budou použity nakupované materiály.

Kompletně jsou zásypy přechodových oblastí popsány v kapitole 5.2.5 – Zemní práce, zásyp stavebních jam.

Přechodová oblast u obou opěr je navržena jako přechodová oblast s přechodovou deskou. Přechodová deska je navržena z betonu **C25/30-XF1**. Tloušťka desky je 350 mm a délka 6 m. Deska je navržena v podélném sklonu min. 5 %. Přechodová deska je navržena s osazením na kotevní trn ϕ 25 mm dl. 500 mm viz VL 4 302.01. Přechod mostní izolace na přechodovou desku je navržen min. 1 m se zdvojenou izolací nad dilatační spárou mezi přechodovou deskou a závěrnou zídou dle VL 4 302.01.

Římsy

Na levé straně mostu je navržena pochozí železobetonová monolitická římsa celkové šířky 2,5 m (0,25 + 1,75 m + 0,5 m). Celková délka římsy na mostě i na křídlech mostu je navržena 69,30 m. Na pravé straně mostu je navržena nepochozí římsa šířky 800 mm a celkové délky 69,85 m.

Přesah říms přes líc konstrukce je navržen 300 mm. Pohledová plocha obou říms má výšku 700 mm. Příčný sklon pochozí římsy je 2% na levé straně mostu a 4% na pravé straně mostu směrem k vozovce. Na pochozí římsy je navržena striáž v rozsahu šířky 1,75 m. Římsa je k nosné konstrukci a křídel mostu kotvena pomocí talířových kotev do vývrtu dle VL4 det. 404.02. Kotvy jsou navrženy po vzdálenosti 1,0 m. Vlepení je navrženo do vyvrtaných otvorů pomocí směsi pro vysokopevnostní kotvení na bázi epoxidových pryskyřic.

Římsy jsou navrženy z betonu **C30/37-XF4, XD3, XC4** a vyztuženy ocelí třídy **B500B**. V nepochozí římsy na pravé straně mostu jsou navrženy dvě rezervní PVC chránička \varnothing 110 mm. V pochozí římsy je navrženo šest rezervních chráničků PVC \varnothing 110 mm. Povrchy říms budou opatřeny hydrofobním nátěrem s odolností proti solím povlakem kategorie S2. Svislá obrušnicková část římsy a horní povrch římsy do vzdálenosti 150 mm od okraje obrušnickové části římsy bude opatřen nátěrem typu S4. Mezi vozovkou a římsou je navržena asfaltová modifikovaná zálivka šířky 20 mm na výšku obrušné vrstvy s předtěsněním. Pro provádění říms platí TKP kap. 18. Příslušná VL 4 jsou součástí detailů SO 201 této PD.

Pod pochozí římsou v místě křídel je navržen podkladní beton šířky 1,7 m z betonu **C25/30-XF3** min. výšky 400 mm s horní hranou ve sklonu 4 % do vozovky. Římsy budou kotvené do tohoto betonu pomocí talířových kotev do vývrtu dle VL4 det. 404.02. Kotvy jsou navrženy po vzdálenosti 1,0 m. Vlepení je navrženo do vyvrtaných otvorů pomocí směsi pro vysokopevnostní kotvení na bázi epoxidových pryskyřic. Podkladní beton bude dilatován stejně jako dilatační spáry dřívků křídel.

Záchytná zařízení a vybavení mostu

Zábradlí

Na mostě je navrženo na pochozí římse (levá strana) ocelové zábradlí se svislou výplní, výška horní hrany madla 1,10 m. Zábradlí bude kotveno přes kotevní desky do římsy dodatečně pomocí lepených kotev M12 do vrtů \varnothing 14 mm, hloubka vrtu min. 115 mm. Pro všechny konstrukční části zábradlí bude použita ocel třídy **S 235**. Přibližně uprostřed délky zábradlí na mostě je připevněna protidotyková zábrana v délce 18 m o výšce 2 m s výplní z plexiskla. Zábradlí před a za římsou je zabetonováno do dvojice betonových patek rozměru 400 x 400 x 800 mm z betonu **C25/30-XF3**. Z důvodu bludných proudů bude zábradlí ukolejněno (vodivě spojeno s vývodem na příčníku nosné konstrukce nebo dřík opěr či křídel). Zábradlí bude navrženo se vzduchovými mezerami mezi jednotlivými dílci. V dalším stupni projektové dokumentace bude vypracována VTD zhotovitelem a předložena projektantovi k odsouhlasení.

Mostní svodidlo

Na pochozí římse mostu je navrženo typové certifikované mostní svodidlo s úrovní zadržení H3. Na římse je svodidlo součástí SO 201 a navazující silniční svodidlo je součástí SO 101. Stávající ocelové silniční svodidlo před a za mostem je nutné odstranit v navržené délce a je navrženo svodidlo nové s napojením na mostní svodidlo nebo na zábradelní svodidlo. Mostní svodidlo na pochozí římse je dodatečně kotvené přes kotevní desky.

Zábradelní svodidlo

Na nepochozí římse mostu je navrženo typové certifikované zábradelní svodidlo min. výšky 1,1 m horního madla s úrovní zadržení H3. Na římse je zábradelní svodidlo součástí SO 201 a navazující silniční svodidlo je součástí SO 101. Stávající ocelové silniční svodidlo před a za mostem je nutné odstranit v navržené délce a je navrženo svodidlo nové s napojením na zábradelní svodidlo. Zábradelní svodidlo na pochozí římse je dodatečně kotvené přes kotevní desky. Jako výplň svodidla je navržena ze sítí (např. z tahokovu) z důvodu odlétávajícího materiálu.

Protidotykové zábrany

Protidotykové zábrany jsou navrženy v délce 18 m na každé římse. Na levé římse budou připevněny na zábradlí a na pravé římse na sloupky zábradelního svodidla. Výška protidotykových zábran je navržena 2 m s rámy délky 1 m. Výplň rámu je navržena průhledná z plexiskla s nalepenými piktogramy dravého ptactva 1 ks na 2 m². Protidotykové zábrany budou ukolejněny stejným způsobem jako zábradlí na pochozí římse. Pro všechny konstrukční části zábradlí bude použita ocel třídy **S 235**. Konstrukce navržených protidotykových zábran musí splňovat podmínky ČSN 73 6223 včetně změny Z1 11/2011. V dalším stupni projektové dokumentace bude vypracována VTD zhotovitelem a předložena projektantovi k odsouhlasení.

Úpravy kolem mostu

Před započítáním prací bude nutné provést kácení v rozsahu výkopových prací mostu dle výkresové dokumentace VL 4 – Návrh kácení :

Zádlážba za nepochozí římsou je navrženo na začátku a konci římsy. Na začátku římsy je to v délce 2 m a na konci v délce 5 m dle VL 4 206.22. Za římsou na konci je navržena nálevka pro odvedení vody do dlážděného skluzy. Zádlážba u levé pochozí římsy (u služebních schodišť) je navržena v délce 3,5 m dle VL 206.22.

Zádlážba bude lemována silničním obrubníkem rozměru 150 x 250 mm směrem do komunikace pro prostředí **XF4** do betonu **C12/15-X0**. Zbylé lemování dle umístění je navrženo z obrubníků rozměru 100 x 250 mm pro prostředí **XF4** do betonu **C12/15-X0**.

Odláždění bude provedeno lomovým kamenem tl. 200 mm do betonu **C25/30-XF3** tl. 150 mm. Spárování bude provedeno MC s agresivitou prostředí **XF4**. Jednotlivé kameny budou ukládány se spárami průměrné šířky 30 mm, přičemž tyto spáry budou následně vyplněny MC s agresivitou prostředí **XF4**. Spárování viz. VL 4 206.02 (hloubkové spárování).

Podél křídel na levé straně mostu je navrženo v rozsahu půdorysného průmětu římsy odláždění lomovým kamenem do betonu včetně lemujeících betonových obrub dle VL 4 206.02.

Skluzy pro odvodnění jsou pospány v kap. 8.2 – Odvodnění komunikace.

Svahové kužely u mostu a v rozsahu zemních prací budou opatřeny ornici tl. 100 mm s travním osivem.

Úpravy pod mostem

Před opěrami je navrženo odláždění lomovým kamenem tl. 200 mm do betonu C25/30-XF3 tl. 100 mm. Podkladem betonu je štěrkopískový podsyp ze ŠP podsypu tl. 100 mm. Před opěrami je navržena dlažba ve sklonu 5% v šířce 600 mm. Sklon svahu před opěrou O1 je navržen v kolmém směru 1:1,5. Sklon svahu před opěrou O2 je navržen v kolmém směru 1:1,25. Opevnění svahu z lomového kamene je navrženo dle VL 4 206.02.

Svah ke koleji č.1 je upraven do sklonu 1:1,5 bez další povrchové úpravy.

Revizní schodiště

Podél levého křídla opěry O1 a O2 je navrženo revizní služební schodiště šířky 750 mm z betonových prefabrikovaných stupňů lemovaných betonovými obrubami do betonu. Schodnice jsou navrženy výšky 170 mm a šířky 270 mm z betonu **C30/37-XF4** do betonu **C20/25n-XF3**. Schodiště jsou navržena dle VL4 206.21. Mezi betonovou obrubou a lícem křídla mostu je navrženo odláždění lomovým kamenem do betonu.

Úpravy vozovky a chodníků

Vzhledem k normovému návrhu mostní konstrukce nad trakčním vedením elektrifikované železniční tratě dle normy ČSN 73 6201 je nutné stávající niveletu komunikace místy zvýšit až o 1 m. V rámci SO 101 byla navržena nová niveleta komunikace, která si vyžádá rozsáhlejší úpravy vozovky včetně asfaltového chodníku (stezky) pro pěší na levé straně mostu.

Vozovka v rozsahu mezi mostními závěry na římse je součástí SO 201. Od mostního závěru na rozhraní úprav je součástí SO 101.

V rámci úpravy vozovky nejdříve odstraněny živичné vrstvy v tl. 150 mm. Následně bude v rozsahu odstraněna zbylá konstrukce vozovky po podkladní štěrkové vrstvy. Na tyto vrstvy bude v rámci SO 101 uložena vyrovnávací zhutněná vrstva ze ŠD fr. 0-63 proměnné tloušťky. Skladba asfaltové stezky pro pěší se odstraní kompletně. Vozovka je na mostě navržena šířky 9,5 m mezi obrubami, příčně ve střechovitém spádu 2,5 % a podélně ve sklonu 1 % k opěře O2.

Skladba komunikace před a za mostem je součástí SO 101.

Skladba komunikace na mostě je navržena takto:

Konstrukce vozovky, dle TP 170, katalogový list D1-N-1, TDZ III:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik kation. asf. emulzí	PS-E	0,30 kg/m ²	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACP 16+	50 mm	ČSN EN 13108-1
Litý asfalt – ochrana izolace	MA8 IV	35 mm	
Pásová celoplošně natavitelná izolace	NAIP	5 mm	
Konstrukce celkem		130 mm	

Mezi vozovkou a dlažbou je navržena asfaltová modifikovaná zálivka šířky 20 mm na výšku obrusné vrstvy s předtěsněním.

Dosypání krajnic je navrženo z R-Materiálu v tloušťce 150 mm, dle SO 101.

Obnova stávajícího chodníku (stezky) pro pěší

Stávající stezka je šířky 1,25 – 1,5 m. Vrchní vrstva asfaltové stezky pro pěší bude vybourána v rozsahu úpravy komunikace SO 101. Podkladní vrstvy budou kompletně odstraněny a odvezeny na skládku. Po dokončení rozšíření svahu za mostem vlevo dle výkresu 7.2 (Nový stav – příčné řezy) bude nutné do původního stavu uvést tuto stezku pro pěší v šířce 1,5 m.

Konstrukce stezky, dle TP 170, katalogový list D2-N-3, TDZ CH:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 8CH	40 mm	ČSN EN 13108-1
Recyklát	RA 0/8	60 mm	
Štěrkodrt'	ŠD _B	min. 200 mm	
Konstrukce celkem		min. 300 mm	

Před pokládkou konstrukčních vrstev vozovky dojde k prověření požadovaného modulu přetvárnosti na zemní pláni (30 MPa), na spodní podkladní vrstvě (45 MPa). Napojení na stávající kryt chodníku se ošetří dle vzorových listů VL211.07. Spára se prořízne na šířku 12 mm, hloubku min. 20 mm a zalije se modifikovanou asfaltovou zálivkou (zálivka za horka dle ČSN 14188-1 pro podélné spoje a spáry, „typ N2“).

Dlážděný chodník před a za pochozí římsou

Dlážděný chodník je navržen v délce 5,5 m, celkové šířky 2,5 m. Průchozí prostor je stejný jako na římse most 1,75 m. Chodník je v délce 3,5 m navržen s nášlapem silniční obruby 150 mm se sklonem do vozovky 2 % a ve zbylé části je navržena rampa ve sklonu 6,33 % s nášlapem 20 mm na konci rampy. Dlažba je navržena betonová tl. 60 mm. Chodník je do silnice lemován silniční obrubou a ve zbylé části je lemován betonovou obrubou 100 x 250 mm.

Konstrukce chodníku dle TP170, katalogový list D2 – D – 1 – CH

Betonová dlažba - šedá	DL	60 mm	ČSN EN 13285
Ložná vrstva z drceného kameniva, 4/8	L	30 mm	
Štěrkodrt', 0/32	ŠDB	150 mm	ČSN EN 13285
Min. tloušťka nových vrstev celkem		240 mm	

Před pokládkou konstrukčních vrstev vozovky dojde k prověření požadovaného modulu přetvárnosti na zemní pláni (30 MPa), na spodní podkladní vrstvě (45 MPa).

SO 401 – Přeložka SEE zabezpečovacího zařízení

Projekt tohoto stavebního objektu řeší přeložku vysokonapěťového průběžného kabelu 6kV ve správě SŽDC SEE Karlovy Vary, který je v kolizi s modernizovaným mostem ev.č. 209-011b u Nového Sedla.

Modernizace mostu ve finálním stavu způsobí zasypání míst náspem, kde v současné době kabel 6 kV vede. Z důvodu možné údržby kabelu je nutné kabel přeložit do nové kabelové trasy. Nová kabelová trasa bude situována mezi betonovou zídskou a nosníkem na pravé straně ve směru staničení. Stávající kabel typu AYKCY 3 x 25 bude odkopán na vhodných místech, přerušen a naspojován na kabel nový, vedoucí již v nové kabelové trase. Kabel bude vložen kabelové chráničky a bude uložen ve výkopu hloubky 0,9 m.

Zhotovitel u správce kabelu SEE požádá o výluky a vypnutí kabelu z provozu. Kabel bude odkryt v překládaném rozsahu a naspojován na kabel nový, uložený v kabelové chráničce. Bude položen do nové kabelové trasy, v místech stavby nové mostní podpěry bude kabel provizorně položen do míst mezi záporu a pod stávající žlabovku. Poté bude kabel možné opět zapnout do provozu. Po dokončení prací na mostní podpěře bude kabel finálně přemístěn vedle nové podpěry a uložen s předepsaným krytím.

SO 451 – Ochrana SSZT

Projekt tohoto stavebního objektu řeší ochranu kabelu pro zabezpečovací zařízení ve správě SŽDC SSZT Karlovy Vary, který je v kolizi s modernizovaným mostem ev.č. 209-011b u Nového Sedla.

Modernizace mostu ve finálním stavu způsobí zasypání míst náspem, kde v současné době kabel SSZT vede. Vzhledem k zamítnutí přeložky kabelu ČD-Telematika a požadavku na jeho ochranu bylo se správcem kabelu SSZT domluveno, že ochrana kabelu 16P bude provedena stejným způsobem. Kabel bude procházet jedním základovým pásem mostu. Bude vykopán a vložen do ocelové půlené chráničky, která bude zabetonována v základovém pásu. Po ukončení stavebních prací na mostu bude celé místo uložení kabelů zasypáno.

Správcem a provozovatelem těchto zařízení je SŽDC SSZT Karlovy Vary. Vybraný zhotovitel musí se správcí dotčených zařízení SŽDC projednat postup prací a rozhodující vlastní speciální technologické postupy při jejich provádění a v nutném rozsahu si smluvně zajistit jejich případnou spolupráci (odborný dohled, vstupy do vyhrazených prostor, identifikace jednotlivých kabelů a zařízení, měření a nastavování, provozní výluky atd.).

SO 452 – Ochrana ČD TELEMATIKA

Projekt tohoto stavebního objektu řeší ochranu dálkového kabelu ve správě ČD Telematika, který je v kolizi s modernizovaným mostem ev.č. 209-011b u Nového Sedla.

Modernizace mostu ve finálním stavu způsobí zasypání míst náspem, kde v současné době kabel ČD Telematika vede. Vzhledem k zamítnutí přeložky kabelu bude kabel ochráněn. Kabel bude procházet jedním základovým pásem mostu. Bude vykopán a vložen do ocelové půlené chráničky, která bude zabetonovaná v základovém pásu. Po ukončení stavebních prací na mostu bude celé místo uložení kabelů zasypáno. Se správcem kabelu SSZT bylo projednáno, že ochrana kabelu 16P bude provedena stejným způsobem.

Správcem a provozovatelem těchto zařízení je ČD Telematika. Vybraný zhotovitel musí se správcí dotčených zařízení projednat postup prací a rozhodující vlastní speciální technologické postupy při jejich provádění a v nutném rozsahu si smluvně zajistit jejich případnou spolupráci (odborný dohled, vstupy do vyhrazených prostor, identifikace jednotlivých kabelů a zařízení, měření a nastavování, provozní výluky atd.).

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 dieslovými agregáty stejně tak jako staveniště. Konkrétní umístění a detailní technické řešení je záležitostí zhotovitele stavby. Doporučujeme využít prostor komunikace II/209 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. 209 v extravilánu obce Nové Sedlo a zejména od provozu na železniční trati, kterou most překrývá. Most bude modernizován jako celek při úplném vyloučení provozu na komunikaci II. třídy č. 209 a za výluk traťových kolejí, trase a pomalých jízd v provozovaných kolejích.

Stavba bude realizována v jedné etapě v šesti základních fázích bourání stávajícího třípolového mostu a v pěti základních fázích výstavby nového mostu, rozdělených dle charakteru prováděných prací a odpovídající věcné a časové návaznosti stavebních objektů.

Veškeré stavební práce budou prováděny za úplné uzavírky, dokončovací práce mohou být prováděny za částečného omezení a tím zkrácena doba úplné uzavírky komunikace II/209.

Bourání stávajícího mostu:

1. fáze:

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- PŘEDÁNÍ STAVENIŠTĚ
- DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ OPATŘENÍ
- KÁCENÍ STROMŮ, ODSTRANĚNÍ NÁLETŮ A KŘOVIN
- PROVIZORNÍ PŘÍSTUPOVÉ CESTY NA STAVENIŠTĚ (SO 131)
- VYSTAVĚNÍ STOJEK PÍŽMO VČETNĚ KOTVENÍ K PILÍŘŮM
- ODSTRANĚNÍ PŘÍSLUŠENSTVÍ SILNICE (DEMONTÁŽ SVODIDEL)
- FRÉZOVÁNÍ A BOURÁNÍ VOZOVKOVÝCH VRSTEV
- VÝLUKA KOLEJE Č.2 A TV NAD KOLEJÍ - OCHRANA TV PROTI POŠKOZENÍ
- ODSTRANĚNÍ PŘÍSLUŠENSTVÍ A SPŘAŽENÉ DESKY NA NK - 1/2 MOSTU (ZÁBRADLÍ, PROTIDOTYKOVÉ ZÁBRANY, CHODNÍKY, ŘÍMSY)

- VYBOURÁNÍ BETONU MEZI NOSNÍKY - ROZDĚLENÍ NOSNÍKŮ (ALTERNATIVNĚ PODÉLNÉ ŘEZÁNÍ DIAMANTOVOU STRUNOU)

Přehled objektů, začleněných do 1. fáze:

SO 101	ÚPRAVY SILNICE II/209	Ing. Filip Kučera
SO 131	PROVIZORNÍ STAVENIŠTNÍ KOMUNIKACE	Ing. Filip Kučera
SO 151	DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ	Ing. Jan Vtelenský
SO 201	MODERNIZACE MOSTU ev.č. 209-011b	Jaroslav Zavadil, DiS.

2. fáze:

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- VÝLUKA KOLEJE Č.1 A TV NAD KOLEJÍ - OCHRANA TV PROTI POŠKOZENÍ
- ODSTRANĚNÍ PŘÍSLUŠENSTVÍ A SPŘAŽENÉ DESKY NA NK - 2/2 MOSTU (ZÁBRADLÍ, PROTIDOTYKOVÉ ZÁBRANY, CHODNÍKY, ŘÍMSY)

Přehled objektů, začleněných do 2. fáze:

SO 151	DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ	Ing. Jan Vtelenský
SO 201	MODERNIZACE MOSTU ev.č. 209-011b	Jaroslav Zavadil, DiS

3. fáze:

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- NOČNÍ VÝLUKA KOLEJE Č.1 + Č.2 A TV NAD KOLEJEMI - OCHRANA TV PROTI POŠKOZENÍ
- ODSTRANĚNÍ NOSNÍKŮ POLE Č.2 POMOCÍ JEŘÁBŮ Z PŘEDPOLÍ MOSTU

Přehled objektů, začleněných do 3. fáze:

SO 151	DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ	Ing. Jan Vtelenský
SO 201	MODERNIZACE MOSTU ev.č. 209-011b	Jaroslav Zavadil, DiS

4. fáze:

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- POMALÉ JÍZDY V KOLEJI Č.2
- ODSTRANĚNÍ STOJEK PIŽMO
- ODSTRANĚNÍ NOSNÍKŮ KRAJNÍHO POLE Č.1 A Č.2 POMOCÍ JEŘÁBŮ Z PŘEDPOLÍ

Přehled objektů, začleněných do 4. fáze:

SO 151	DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ	Ing. Jan Vtelenský
SO 201	MODERNIZACE MOSTU ev.č. 209-011b	Jaroslav Zavadil, DiS

5. fáze:

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- ODSTRANĚNÍ OPĚR MOSTU
- NOČNÍ VÝLUKA KOLEJE Č.1 + Č.2
- ODSTRANĚNÍ STATIV A SLOUPŮ PILÍŘŮ PO ÚROVEŇ TERÉNU
- VÝLUKA KOLEJE Č.1
- ZŘÍZENÍ ZÁPOROVÉHO PAŽENÍ U P2

- VÝLUKA KOLEJE Č.2
- ZŘÍZENÍ ZÁPOROVÉHO PAŽENÍ U P3

Přehled objektů, začleněných do 5. fáze:

SO 151	DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ
SO 201	MODERNIZACE MOSTU ev.č. 209-011b

Ing. Jan Vtelenský
Jaroslav Zavadil, DiS

6. fáze:

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- VÝLUKA KOLEJE Č.1
- VÝKOPOVÉ PRÁCE
- ODSTRANĚNÍ ZÁKLADOVÉHO PASU PILÍŘE P2
- KOTVENÍ ZÁPOROVÉHO PAŽENÍ U P2 POMOCÍ ZEMNÍCH KOTEV
- VÝLUKA KOLEJE Č.2
- PROVIZORNÍ PŘELOŽKA SO 401
- VÝKOPOVÉ PRÁCE
- ODSTRANĚNÍ ZÁKLADOVÉHO PASU PILÍŘE P3
- KOTVENÍ ZÁPOROVÉHO PAŽENÍ U P2 POMOCÍ ZEMNÍCH KOTEV
- OCHRANA VEDENÍ ČD- TELMATIKA A SSZT KARLOVY VARY

Přehled objektů, začleněných do 6. fáze:

SO 151	DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ
SO 201	MODERNIZACE MOSTU ev.č. 209-011b
SO 401	PŘELOŽKA SEE ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ
SO 451	OCHRANA SSZT
SO 452	OCHRANA ČD TELEMATIKA

Ing. Jan Vtelenský
Jaroslav Zavadil, DiS
Ing. Jiří Štolba
Ing. Jiří Štolba
Ing. Jiří Štolba

Výstavba nového mostu:

1. fáze:

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- ZÁSYP VÝKOPOVÝCH JAM ŠTĚRKODRTÍ VČETNĚ ZHUTNĚNÍ
- ZAKRYTÍ KABELOVÉ TRASY SILNIČNÍMI PANELY
- PROVEDENÍ PILOTOVÉHO ZALOŽENÍ - HLUCHÉ VRTÁNÍ

Přehled objektů, začleněných do 1. fáze:

SO 151	DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ
SO 201	MODERNIZACE MOSTU ev.č. 209-011b

Ing. Jan Vtelenský
Jaroslav Zavadil, DiS

2. fáze:

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- VÝKOP PRO PODKLADNÍ BETONY
- UBOURÁNÍ HLAV PILOT
- BETONÁŽ PODKLADNÍCH BETONŮ A ZÁKLADOVÝCH PASŮ

- POMALÉ JÍZDY V KOLEJI Č. 1 A Č.2
- BETONÁŽ DŘÍKŮ OPĚR A ÚLOŽNÝCH PRAHŮ, OSAZENÍ LOŽISEK
- BETONÁŽ ZÁVĚRNÝCH ZÍDEK A DŘÍKŮ KŘÍDEL
- PODKLADNÍ BETONY POD DRENÁŽE ZA OPĚRAMI A KŘÍDLY
- DEFINITIVNÍ PŘELOŽKA SO 401
- HUTNĚNÉ ZÁSYPY PŘED ZÁKLADOVÝMI PASY SPODNÍ STAVBY
- ZŘÍZENÍ MONTÁŽNÍCH STOJEK PŘED OPĚRAMI

Přehled objektů, začleněných do 2. fáze:

SO 151	DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ	Ing. Jan Vtelenský
SO 201	MODERNIZACE MOSTU ev.č. 209-011b	Jaroslav Zavadil, DiS
SO 401	PŘELOŽKA SEE ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ	Ing. Jiří Štolba

3. fáze:

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- NOČNÍ VÝLUKA KOLEJE Č.1 A Č.2
- OSAZENÍ PŘEDPJATÝCH NOSNÍKŮ
- BETONÁŽ PŘÍČNÍKŮ A SPŘAŽENÉ DESKY NA NOSNÍCÍCH
- ODVODNĚNÍ A ZÁSYPY PŘECHODOVÝCH OBLASTÍ MOSTU
- BETONÁŽ PŘECHODOVÝCH DESEK
- BETONÁŽ ZÁVĚRNÝCH ZÍDEK A DŘÍKŮ KŘÍDEL
- PODKLADNÍ BETONY POD POCHOZÍ ŘÍMSU
- PODKLADNÍ VOZOVKOVÉ VRSTVY SO 101 A CHODNÍKU SO 201.2

Přehled objektů, začleněných do 3. fáze:

SO 151	DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ	Ing. Jan Vtelenský
SO 201	MODERNIZACE MOSTU ev.č. 209-011b	Jaroslav Zavadil, DiS

4. fáze:

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- ODSTRANĚNÍ STOJEK PIŽMO U OPĚR
- PROVEDENÍ HYDROIZOLACE NA MOSTOVCE
- OSAZENÍ MOSTNÍCH ZÁVĚRŮ
- BETONÁŽ ŘÍMS
- HUTNĚNÉ OBSYPY PŘE OPĚRAMI A KOLEM MOSTU
- REVIZNÍ SCHODIŠTĚ A ODLÁŽDĚNÍ ZA ŘÍMSAMI
- OSAZENÍ ULIČNÍCH VPUSTÍ A DLÁŽDĚNÉ SKLUZY
- MONTÁŽ LEŽATÉHO ODVODNĚNÍ - VÝLUKA KOLEJE Č.1
- MONTÁŽ LEŽATÉHO ODVODNĚNÍ - VÝLUKA KOLEJE Č.2
- OSAZENÍ ŽLABOVEK PODÉL KOLEJÍ

Přehled objektů, začleněných do 4. fáze:

SO 151	DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ	Ing. Jan Vtelenský
SO 201	MODERNIZACE MOSTU ev.č. 209-011b	Jaroslav Zavadil, DiS

5. fáze:

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- ZHOTOVENÍ VOZOVKOVÝCH VRSTEV A KRAJNIC
- ZHOTOVENÍ CHODNÍKOVÝCH VRSTEV
- OSAZENÍ ZÁCHYTNÝCH ZAŘÍZENÍ NA MOSTĚ I KOMUNIKACI
- DOKONČUJÍCÍ PRÁCE KOLEM MOSTU A POD MOSTEM
- ODSTRANĚNÍ PROVIZORNÍCH KOMUNIKACÍ (SO 131) VČETNĚ OSETÍ PLOCH PO TÉTO KOMUNIKACI
- PROVEDENÍ 1.HPM

Přehled objektů, začleněných do 5. fáze:

SO 101	ÚPRAVY SILNICE II/209	Ing. Filip Kučera
SO 131	PROVIZORNÍ STAVENIŠTNÍ KOMUNIKACE	Ing. Filip Kučera
SO 151	DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ	Ing. Jan Vtelenský
SO 201	MODERNIZACE MOSTU ev.č. 209-011b	Jaroslav Zavadil, DiS

Objekt SO 131 řeší dvě provizorní staveništní komunikace jako přístupy pod krajní pole mostu ze směru od Nového Sedla (komunikace č. 1) a ze směru od Lokte (komunikace č.2).

Objekt SO 151 řeší dopravně inženýrská opatření během stavby „Modernizace mostu ev. č. 209-11b“. Modernizace bude probíhat za úplné uzavírky komunikace II. třídy č. 209. 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.

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

5. Napojení na zdroje energie

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

6. Nakládání s odpady z výstavby

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

7. Přístupy na staveniště

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

Přehled využívaných komunikací:

Jedná se o silnici II. třídy č. 209 přes trať Cheb – Karlovy Vary v ž.km. 199,344. Most se nachází na spojnici mezi dvěma kruhovými objezdy ve směru Loket a Nové Sedlo.

Přechod pro pěší bude zajištěn po okolních komunikacích Karlovarská a U Porcelánky.

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 SO 131 jsou navrženy dvě provizorní staveništní komunikace pro přístup pod krajní pole mostu (viz. výše).

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 v ochranném pásmu dráhy a proto je nutné dbát velké opatrnosti při navržených postupech bourání stávajícího a výstavby nového mostu. Musí být dodržovány veškeré bezpečnostní předpisy pro pohyb osob v ochranném pásmu dráhy, v provozované koleji a v blízkosti živých částí trakčního vedení.

Stavba je klasifikována jako složitá a bude realizována za úplné uzavírky komunikace II. třídy č. 209 přes železniční trať Cheb – Karlovy Vary. Objízdná trasa je navržena v SO 151 – Dopravně inženýrské opatření. Přístupové provizorní staveništní komunikace pod obě krajní pole jsou navržena v rámci SO 131 a popsány v této příloze.

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. Přechodné dopravní značení musí být nejméně jednou denně kontrolováno. Poškozené, zničené a odcizené dopravní značky a dopravní zařízení musí být nahrazeny. Posunuté prvky musí být uvedeny do souladu s projektem. Pokud je pro napájení výstražných světel použito akumulátorů, musí být zajištěno jejich pravidelné dobíjení. Za správné provádění uvedených činností odpovídá zhotovitel přechodného značení, pokud prokazatelně nedohodne údržbu s jinou organizací. Zhotovitel musí sdělit správci komunikace (Krajská správa a údržba silnic 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 extravilánu obce Nové Sedlo na komunikaci II. třídy č. 209 přes železniční dvoukolejnou elektrifikovanou trať Cheb – Karlovy Vary. v ž.km. 199,344. Stavba bude realizována v jedné etapě rozdělena do 6 fází bourání stávajícího mostu a 5 fází výstavby nového mostu za úplného omezení komunikace II/209.

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

Přístup na staveniště je možný po stávajících komunikacích z obou kruhových objezdů a také navrženými provizorními staveništními komunikacemi v rámci stavebního objektu SO 131.

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

Přílohy:

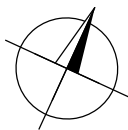
Příloha č.1 – Situace provizorních komunikací (M 1 :1000)

V Ústí nad Labem, 12/2016



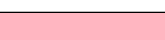
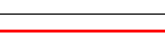
Vypracovala: Jaroslav Zavadil, DiS.

Příloha č.1 – Situace provizorních komunikací (M 1 :1000)

PROVIZORNÍ KOMUNIKACE 1
M 1:1000

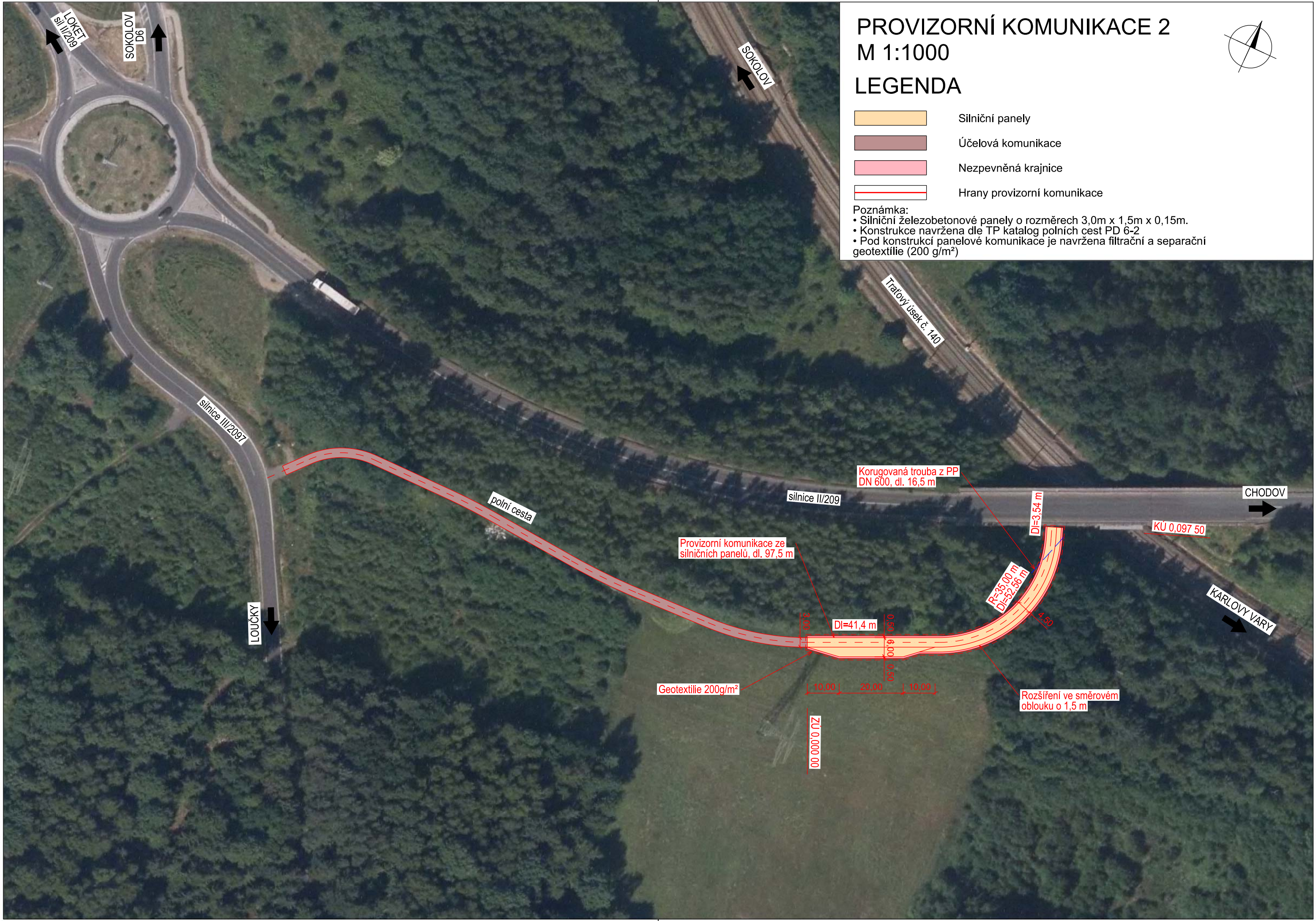


LEGENDA

-  Silniční panely
-  Účelová komunikace
-  Nezpevněná krajnice
-  Hrany provizorní komunikace

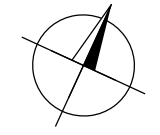
Poznámka:
• Silniční železobetonové panely o rozměrech 3,0m x 1,5m x 0,15m.
• Konstrukce navržena dle TP katalog polních cest PD 6-2
• Pod konstrukcí panelové komunikace je navržena filtrační a separační geotextilie (200 g/m²)






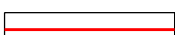


PROVIZORNÍ KOMUNIKACE 2

M 1:1000



LEGENDA

-  Silniční panely
-  Účelová komunikace
-  Nezpevněná krajnice
-  Hrany provizorní komunikace

Poznámka:
• Silniční železobetonové panely o rozměrech 3,0m x 1,5m x 0,15m.
• Konstrukce navržena dle TP katalog polních cest PD 6-2
• Pod konstrukcí panelové komunikace je navržena filtrační a separační geotextílie (200 g/m²)

LOKET
sil. II/209
SOKOLOV
D6
SOKOLOV
Traťový úsek č. 140
silnice II/2097
polní cesta
LOUČKY
silnice II/209
Korugovaná trouba z PP
DN 600, dl. 16,5 m
CHODOV
KARLOVY VARY
KU 0,097 50
DI=3,54 m
R=35,00 m
DI=52,56 m
4,50
DI=41,4 m
0,50
6,00
0,50
10,00
20,00
10,00
ZU 0,000 00
Geotextilie 200g/m²
Provizorní komunikace ze
silničních panelů, dl. 97,5 m
Rozšíření ve směrovém
oblouku o 1,5 m