

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

Chebská 282, 356 04 Sokolov, pošta Dolní Rychnov

**STAVBA****MODERNIZACE MOSTU EV. Č. 211 4 - 4
VALY**

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.cze-mail: info@sawconsulting.cz**VYPRACOVAL****ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT****TECHNICKÁ KONTROLA****INVESTOR****KSUSKK p.o.**

JAROSLAV ZAVADIL, DiS.

JAROSLAV ZAVADIL, DiS.

ZLATA BRADÁČOVÁ, DiS.

ZAKÁZKOVÉ ČÍSLO**2015-013***Zavadil**Zavadil**Z. Bradáčová***DATUM****09/2015****STUPEŇ****DSP/PDPS****PŘÍLOHA****ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY****Č. PŘÍLOHY****E****PARÉ**

Zásady organizace výstavby

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Stavba

Název stavby: **Modernizace mostu ev. č. 211 4 – 4 Valy**

Místo stavby:

Kraj: CZ 041 Karlovarský

Obec: 539481 Valy (okres Cheb)

539279 Velká Hleďsebe (okres Cheb)

Katastrální území: 776751 Valy u Mariánských Lázní (okres Cheb)

778311 Klimentov (okres Cheb)

Druh stavby: Modernizace mostního objektu

Objednatel dokumentace DSP/PDPS

Zadavatel: **KRAJSKÁ SPRÁVA A ÚDRŽBA SILNIC KARLOVARSKÉHO KRAJE**

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. P. Urban

SO 201 – Rekonstrukce mostu ev. č. 211 4 – 4 – J. Zavadil, DiS.

SO 501 – Přeložka plynu – T. Dvořák

2. Stručný technický popis stavby a zdůvodnění navrženého řešení:

Jedná se o modernizaci stávajícího jednopolevého šikmého mostu na komunikaci III/211 4, který je situován v intravilánu obce Valy v okrese Cheb, Karlovarském kraji, v katastrálním území Valy u Mariánských Lázní a Klimentov a překlenuje vodoteč Kosový potok. Dle požadavku správce by modernizace měla respektovat rozšíření šířkového uspořádání komunikace v místě mostu 6,5 m mezi římsami. V rámci této akce je v nezbytném rozsahu upravena i komunikace z důvodu výškového vyrovnání, navrženého jednotného podélného sklonu komunikace a příčného sklonu komunikace.

Stávající most je trvalý kamenný klenbový masivní, rozšířený na návodní straně rámovou železobetonovou konstrukcí. Most je pravděpodobně plošně založený. Římsy mostu jsou železobetonové opatřené záchytným zařízením. Na návodní straně je osazeno ocelové zábradlí s vodorovnou výplní a na straně povodní jsou na římsě železobetonové sloupky s vodorovnými ocelovými madly. Komunikace na mostě je asfaltová stejně jako před i za mostem. Na most navazují kamenné nábrežní zídky. Na povodní straně u mostu je lávka pro pěší ve vzdálenosti přibližně 2,40 m. Při pravé straně komunikace před mostem vede nový chodník pro pěší ze zámkové dlažby, který je od komunikace oddělen zeleným pásem. Chodník je napojen na lávku pro pěší. Před mostem na pravé straně je situována zpevněná živičná plocha využívaná jako parkoviště. Za mostem na pravé straně je nový živičný vjezd k pozemku se stavbou. Mezi lávkou, mostem a tímto vjezdem na pozemek jsou umístěny dva sdružené betonové sloupky. Na levé straně komunikace před mostem je situován dům č.p. 16, podél kterého vede zpevněný příkop. Zpevněný příkop je zakončen betonovou šachtou s vlastní ocelovou mříží. Mezi tímto příkopem a mostem je betonová rampa se zámkovou dlažbou pro vstup k domu č.p. 16 s vlastní brankou a vjezd na pozemek s vraty. Dno Kosového potoka je z kamenného pohozu.

Příslušenství mostu je v havarijním stavu. Izolace nosné konstrukce je již nefunkční, jelikož dochází k zatékání do nosné konstrukce i spodní stavby mostu. Stávající rámová část mostu na návodní straně má obnaženou betonářskou výztuž na spodním líci nosné konstrukce a betonové povrchy nosné konstrukce i opěr jsou silně degradovány. Spodní stavba mostu v klenbové části je téměř bez spárování zejména ve styku s vodotečí. Pojivo zdiva zde vykazuje silnou degradaci. Kameny ve spodní části klenby jsou lokálně rozvolněné. Svahové kužely nejsou zpevněné a jsou narušeny vlivem odvádění vod z komunikace.

Vzhledem k výše uvedeným závadám je nutné provést celkovou modernizaci mostu. Celkově lze hodnotit stav mostu včetně křídel mostu jako špatný.

Je nutné stávající most kompletně odstranit a zhotovit nový s normovanou zatížitelností. V rámci této akce je v nezbytném rozsahu upravena i komunikace. Je navržen nový trvalý šikmý rámový železobetonový mostní objekt šířky 8,20 m založený na mikropilotách s kotveným kamenným obkladem opěr a křídel. Kolmá světlost mostu je navržena 4,00 m a šikmost mostu je 62°. Na začátku mostu na pravé straně je navrženo plošně založené mostní křídlo délky 2,285 m, které je součástí pravobřežní opěry. Za mostem na pravé straně je navrženo zavěšené mostní křídlo délky 2,65 m. Na levé straně za mostem je navrženo samostatně stojící křídlo. Mostní křídla jsou obložena kotveným kamenným obkladem s vyspárováním. Nosná konstrukce je navržena železobetonová v min. tloušťky 450 mm v příčném levostranném sklonu 2,5 % a v podélném směru ve spádu 2,13 % k opěře O2. V rámci navržených výkopů pro zhotovení nového mostního objektu bude nutné odstranit části stávajících nábrežních zdí a následně po zhotovení mostu tyto zdi znovu zhotovit. Nábrežní zdi jsou navrženy s vyžděným lícem a rubem z betonu. Na mostě jsou navrženy železobetonové římsy šířky 750 mm s dodatečně kotveným zábradlím. Za římsami je navrženo odláždění lomovým kamenem do betonu. Vzhledem k výkopovým pracím u domu č.p. 16 bude nutné provést demontáž stávajícího oplocení a rozebrání zámkové dlažby vjezdu na pozemek. Po dokončení prací u domu č.p. 16 bude nově vyžděn sloupek oplocení, osazeny stávající dřevěné výplně oplocení a vjezdová vrata. Před vjezdem do vrat je navržen nový povrch ze

zámkové dlažby se sníženou obrubou u komunikace. Dále je navržena oprava stávající šachty s ocelovou mříží a části zpevněného příkopu na levé straně komunikace u domu č.p. 16. Betonové potrubí DN 500 z této šachty bude nahrazeno novým potrubím. Rekonstrukce bude obnášet také práce na komunikaci. Vody z povrchu vozovky jsou nyní odváděny příčným spádem k levé straně komunikace. Před mostem je navržena uliční vpust' a za rovnoběžným křídlem na levé straně mostu je navržen skluz. Krajnice jsou dosypány R-materiálem vzniklým z frézování vozovky. Odláždění v korytě vodoteče je navrženo z lomového kamene do betonu.

Pro přeložku plynovodu (SO 501) je navrženo kácení stromů. Modernizace mostu si vyžádá trvalé zábery.

Inženýrsko geologický průzkum byl proveden společností FLORÍK – INŽENÝRSKÁ GEOLOGIE IGF Ústí nad Labem 06/2015.

Pro projektovou dokumentaci bylo provedeno zaměření úseku komunikace, mostního objektu a přilehlého okolí v nezbytně nutném rozsahu.

Provoz na komunikaci III/211 4 bude po dobu modernizace mostního objektu vyloučen s navrženou objízdou trasou dle SO 151. Přejechod pro pěší je zajištěn po stávající lávce na povodní straně mostu.

Předpokládaná doba modernizace mostu za úplné uzavírky komunikace v úseku stavby je 3 měsíce. Před zahájením prací musí být osazeno dočasné dopravní značení.

SO 151 – Dopravně inženýrská opatření

Rekonstrukce mostu si vyžádá provádění stavby za úplného vyloučení provozu na silnici III/2114 v úseku mezi mostem přes Kosový potok a křižovatkou s místní komunikací - ul. Zelenou. Objízdna trasa pro motorová vozidla je navržena po veřejných komunikacích - po průtahu silnice II/215 v obci Velká Hleďsebe (ul. Pohraniční stráž), po silnici I/21 do Staré Vody, II/215 k nádraží a po silnici III/2114 do Valů. Úsek mezi křižovatkou ul. Pohraniční stráž/Klimentovská a levobřežní opěrou mostu, který bude třeba objíždět, má délku cca 1,6 km, objízdna trasa je o 10 km delší. Rekonstrukce mostu se dotkne výše zmíněné autobusové linky, která bude muset být provizorně vedena po objízdě trase s tím, že ve směru z M. Lázní bude zajiždět do Valů k mostu, kde bude zřízena náhradní zastávka. Na odbočce k armádnímu objektu před mostem se otočí (podle jízdního řádu je celá linka obsluhována nízkokapacitními vozy) a pojedou zpět na křižovátku Pohraniční stráž/Klimentovská a po objízdě trase přes Starou Vodu do Lázní Kynžvart. Opačný směr bude veden obdobně. Tímto způsobem nebude obsluhována pouze zastávka Lázně Kynžvart, Lískovec. Na objízdě trase mezi Mariánskými Lázněmi a Valy bylo vytipováno 6 míst, kde bude třeba přechodným dopravním značením vyznačit navedení na objízdou trasu. V přehledné situaci jsou tato místa vyznačena a očíslována ve shodě s následujícím popisem.

Předpokládaná doba realizace mostu a tedy i uzavírky je **3 měsíce**.

SO 201 – Modernizace mostu ev. č. 211 4 – 4

Jedná se o stávající jednopólový šikmý most, který je situován v intravilánu obce Valy v okrese Cheb, Karlovarském kraji, v katastrálním území Valy u Mariánských Lázní a Klimentov a překlenuje vodoteč Kosový potok. Jedná se o modernizaci stávajícího mostu na komunikaci III/211 4 při rozšíření šířkového uspořádání komunikace na 6,5 m mezi římsami. V rámci této akce je v nezbytném rozsahu upravena i komunikace z důvodu výškového vyrovnání, navrženého jednotného podélného sklonu komunikace a příčného sklonu komunikace. Most převádí komunikaci přes vodoteč Kosový potok.

Stávající most je trvalý kamenný klenbový masivní, rozšířený na návodní straně rámovou železobetonovou konstrukcí. Most je pravděpodobně plošně založený. Římsy mostu jsou železobetonové opatřené záchytným zařízením. Na návodní straně je osazeno ocelové zábradlí s vodorovnou výplní a na straně povodní jsou na římse železobetonové sloupky s vodorovnými ocelovými madly. Komunikace na mostě je asfaltová stejně jako před i za mostem. Na povodní straně mostu jsou tři ocelové chráničky, které nejsou zavěšeny na konstrukci mostu a jsou samonosně překlenující vodoteč. V jedné z chrániček je vedení STL plynovodu a v ostatních dvou jsou neznámá kabelová vedení. K těmto vedením nebyl dohledán jejich správce. Na most navazují ze tří stran nábrežní zídky. Vlevo před mostem se jedná o kamennou nábrežní zeď, která podpírá pozemek domu č.p. 16. Korunu zdi chrání betonová římsa. Součástí této zdi jsou i zděné sloupky a dřevěné výplně. Na krajním sloupku u levé mostní římsy jsou osazeny vrata. Na straně povodní je na pravém břehu betonová zeď, ve které je vyústění betonového potrubí DN 500 z betonové šachty u odváděcí vody z levého příkopu jdoucího souběžně s domem č.p. 16 před mostem. Na betonovou nábrežní zeď navazuje kamenná zeď, která byla pravděpodobně v nedávné době vystavěna současně s lávkou pro pěší. Lávka pro pěší je vzdálena od mostu přibližně 2,40 m. Na pravém břehu je pouze menší nábrežní zídka ve spodní části betonová a v horní části z žulového kamene stejně jako celá spodní stavba lávky pro pěší. Po pravé straně komunikace před mostem vede nový chodník pro pěší ze zámkové dlažby, který je od komunikace oddělen zeleným pásem. Chodník je napojen na lávku pro pěší. Před mostem na pravé straně je situována zpevněná živichná plocha využívaná jako parkoviště. Za mostem na pravé straně je nový živichný vjezd k pozemku se stavbou. Mezi lávkou, mostem a tímto vjezdem na pozemek jsou umístěny dva sdružené betonové sloupky s jedním betonovým základem. Na levé straně komunikace před mostem je situován dům č.p. 16, podél kterého vede zpevněný příkop z betonových tvarovek šířky 300 mm s přídlažby z betonových desek. Přídlažba je pouze ze strany ke komunikaci a zpevňuje strmý svah tělesa komunikace. Zpevněný příkop je zakončen betonovou šachtou s vlastní ocelovou mříží. Mezi tímto příkopem a mostem je betonová rampa se zámkovou dlažbou pro vstup k domu č.p. 16 s vlastní brankou a vjezd na pozemek s vraty. Vrata i branka jsou stejného stylu jako oplocení na pravobřežní zdi podpírající pozemek domu. Dno Kosového potoka je z kamenného pohozu. Skrz pravobřežní opěru je vyústěno betonové potrubí DN 300. Správce k tomuto potrubí nebyl zjištěn.

Příslušenství mostu je v havarijním stavu. Izolace nosné konstrukce je již nefunkční, jelikož dochází k zatékání do nosné konstrukce i spodní stavby mostu. Stávající rámová část mostu na návodní straně má obnaženou betonářskou výztuž na spodním líci nosné konstrukce a betonové povrchy nosné konstrukce i opěr jsou silně degradovány. Spodní stavba mostu v klenbové části je téměř bez spárování zejména ve styku s vodotečí. Pojivo zdiva zde vykazuje silnou degradaci. Kameny ve spodní části klenby jsou lokálně rozvolněné. Svahové kužely nejsou zpevněné a jsou narušeny vlivem odvádění vod z komunikace.

Vzhledem k výše uvedeným závadám je nutné provést celkovou modernizaci mostu. Celkově lze hodnotit stav mostu včetně křídel mostu jako špatný.

Je nutné stávající most kompletně odstranit a zhotovit nový s normovanou zatížitelností. V rámci této akce je v nezbytném rozsahu upravena i komunikace z důvodu vyrovnaní nivelety. Niveleta je v rámci modernizace navržena jednotného podélného a příčného sklonu.

Je navržen nový trvalý šikmý rámový železobetonový mostní objekt šířky 8,20 m založený na mikropilotách s kotveným kamenným obkladem opěr a křídel. Kolmá světlost mostu je navržena 4,00 m a šikmost mostu je 62°. Na začátku mostu na pravé straně je navrženo plošně založené mostní křídlo délky 2,285 m, které je součástí pravobřežní opěry. Za mostem na pravé straně je navrženo zavěšené mostní křídlo délky 2,65 m. Na levé straně za mostem je navrženo samostatně stojící křídlo ve tvaru úhlové zdi, plošně založené na hutněném polštáři ze štěrkodrti. Mostní křídla jsou obložena kotveným kamenným obkladem s vyspárováním. Nosná konstrukce je navržena železobetonová v min. tloušťky 450 mm v příčném

levostranném sklonu 2,5 % a v podélném směru ve spádu 2,13 % k opěře O2. V rámci navržených výkopů pro zhotovení nového mostního objektu bude nutné odstranit části stávajících nábrežní zdí a následně po zhotovení mostu tyto zdi znovu zhotovit. Nábrežní zdi jsou navrženy s vyzděným lícem a rubem z betonu. Na mostě jsou navrženy železobetonové římsy šířky 750 mm s dodatečně kotveným zábradlím. Za římsami na pravé straně mostu je navrženo odláždění lomovým kamenem do betonu. Odláždění je také navrženo u samostatně stojícího křídla mostu na levé straně. Před tímto křídlem je navrženo odláždění kužele a za římsou křídla. V rámci odláždění je navržen skluz pro odvedení vody z komunikace. Vzhledem k výkopovým pracím u domu č.p. 16 bude nutné provést demontáž stávajícího oplocení a rozebrání zámkové dlažby vjezdu na pozemek. Po dokončení prací u domu č.p. 16 bude nově vyzděn sloupek oplocení, osazeny stávající dřevěné výplně oplocení a vjezdová vrata. Před vjezdem do vrat je navržen nový povrch ze zámkové dlažby se sníženou obrubou u komunikace. Dále je navržena oprava stávající šachty s ocelovou mříží a části zpevněného příkopu na levé straně komunikace u domu č.p. 16. Betonové potrubí DN 500 z této šachty bude nahrazeno novým potrubím. Rekonstrukce bude obnášet také práce na komunikaci, která se mírně šířkově upravila proti stávajícímu stavu a to v místě mostu z důvodu požadovaného šířkového uspořádání na mostě. Vody z povrchu vozovky je nyní odváděna příčným spádem k levé straně mostu do příkopu, uliční vpusti před mostem a do skluzu za rovnoběžným křídlem na levé straně mostu. Vyústění vpusti je navrženo do koryta vodoteče skrz pravobřežní opěru mostu. Krajnice jsou dosypány R-materiálem vzniklým z frézování vozovky. Odláždění v korytě vodoteče je navrženo z lomového kamene do betonu s ukončujícími betonovými prahy a kamenným záhozem za těmito prahy.

Provoz na komunikaci III/211 4 bude po dobu modernizace mostního objektu vyloučen.

SO 501 – Přeložka plynu

Projektová dokumentace řeší provedení přeložky stávajícího STL plynovodního řadu OC DN 80, který slouží jako pátevní přívod zemního plynu pro obec Valy. V současné době je stávající ocelový plynovod veden v ochranné ocelové trubce zavěšené na stávající konstrukci mostu. Z důvodu modernizace tohoto mostu, která spočívá v jeho stržení a výstavby nové konstrukce je nutné před samotnou stavbou modernizace mostu provést přeložku STL plynovodu, a to uložení plynovodu mimo mostní konstrukci. Přeložka STL plynovodu bude provedena shybkou pode dnem Kosového potoka, a to v místě kde je koryto potoka neupravené. Před zahájením stavby je nutné provést kácení dřevin 1x vrba obvod kmenu 92 cm a 2x olše obvod kmenu 11 a 13 cm. Investor podá žádost o povolení u místně příslušného obecního úřadu v souladu s vyhláškou 189/2013 Sb. ze dne 27. června 2013 o ochraně dřevin a povolování jejich kácení.

3. Zařízení staveniště

Jako vhodná místa pro zařízení staveniště budou vybrána území v blízkosti samotného objektu a zabezpečeného příjezdu. Vzhledem k lokalitě bude nutné vybavit zařízení staveniště diesellovými agregáty stejně tak jako staveniště. Konkrétní umístění a detailní technické řešení je záležitostí zhotovitele stavby. Doporučujeme využít prostor odstavné plochy před mostem a to v zadní části. Je možné také využít uzavřené části komunikace u mostu.

4. Návrh postupu a provádění stavby:

Postup výstavby a provádění stavebních prací je odvislý od podmínky omezení veřejného provozu na komunikaci III/211 4. Most bude modernizován jako celek při úplném vyloučení provozu na komunikaci III/211 4.

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

Realizace výše popsaných prací bude probíhat za úplné uzavírky komunikace.

- 1. etapa:** příprava staveniště, kácení, přeložka plynovodu – SO 501, dopravně inženýrská opatření – SO 151, přípravné práce, záporové pažení, demolice mostu, křídel a konstrukcí pod mostem.
- 2. etapa:** výstavba nového mostu SO 201 včetně úprav komunikace, osazení záchytných zařízení, dokončovací práce na stavebním objektu. Zprovoznění objektu.

Předpokládaná doba výstavby činí pro celou stavbu cca 3 měsíce.

1. etapa:

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- předání staveniště a zřízení zařízení staveniště
- příjezdové a přístupové komunikace
- dopravně inženýrské opatření
- kácení stromů
- frézování vozovky
- odstranění vybavení mostu a podkladních vozovkových vrstev
- přeložka plynovodu - SO 501
- odstranění oplocení a vrat u vjezdu na pozemek u č.p. 16
- záporové pažení
- bourání šachty a odstranění potrubí
- bourání příslušenství mostu, nosné konstrukce a spodní stavby
- výkopové práce
- zřízení provizorního převedení vody
- bourání základových pasů spodní stavby mostu a křídel
- rozebrání oplocení a dlažby u vjezdu k pozemku u domu č.p. 16
- odstranění ocelových chrániček u mostu

Realizace výše popsaných prací bude probíhat za úplné uzavírky komunikace.

Přehled objektů, začleněných do 1. etapy:

SO 151 - Dopravně inženýrská opatření – Ing. P. Urban
SO 201 – Rekonstrukce mostu ev. č. 211 4 – 4 – J. Zavadil, DiS.
SO 501 – Přeložka plynu – T. Dvořák

2. etapa:

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- provizorní převedení vody
- vytýčení a vrtání mikropilot
- vytýčení základových pasů spodní stavby
- podkladní betony
- bednění, výztuž a betonáž základových pasů opěr a křídel nového mostu
- vyždění líce dříku nábrežních zdí a betonáž dříku
- bednění, výztuž, betonáž opěr a křídel nového mostu
- izolace spodní stavby proti zemní vlhkosti
- bednění a betonáž dříku nábrežních zdí

- přezdění částí nábrežních zdí
- kamenný obklad opěr a křídel
- odláždění dna vodoteče včetně ukončujících prahů
- bednění, výztuž a betonáž nosné konstrukce
- izolace, odvodnění za rubem konstrukcí a zásypy přechodových oblastí
- kotvení, bednění, výztuž a betonáž říms
- osazení potrubí DN 500 a betonáž vtokové šachty
- osazení uličních vpustí
- násypy zemního tělesa a zásypy za rubem křídel
- úpravy zemního tělesa komunikace
- osazení obrubníků a zhotovení vozovkových vrstev včetně zálivek
- úpravy příkopu u domu č.p. 16
- osazení záchytného zařízení na mostě
- vodorovné dopravní značení
- úpravy na pozemku u č.p.16
- úpravy kolem mostu a 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 2. etapy:

SO 201 – Rekonstrukce mostu ev. č. 211 4 – 4 – J. Zavadil, DiS.

5. Napojení na zdroje energie

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

6. Nakládání s odpady z výstavby

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

7. Přístupy na staveniště

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

Přehled využívaných komunikací:

Jedná se o stávající komunikaci III. třídy č. 211 4.

Doba využití komunikací:

Pouze po dobu nezbytně nutnou v průběhu budování stavby.

Nutné úpravy na stávajících komunikacích:

Před zahájením stavby je třeba provést pasportizaci nejen stávajících komunikací, ale i případných dalších okolních objektů za přítomnosti zadavatele, správce a zhotovitele. Po skončení stavby budou poškozené povrchy komunikací obnoveny.

Doporučené zemníky:

Do doby realizace stavby může dojít k úpravám v množství nabízených zemin, příp. jiných materiálů vhodných do násypů a zásypů, v cenách i v přístupu dodavatelů k prodeji. Dodavatel si musí prověřit aktuální stav v době podání nabídky a přizpůsobit dovozové vzdálenosti a ceny za nákup od případných zdrojů.

Zhotovitel je rovněž povinen ve své nabídce zohlednit další případné opravy komunikací zničených provozem stavby nebo zřízením případných objízdných tras se zvýšenou dopravní zátěží.

8. Zabezpečení ochrany staveniště

Zabezpečení ochrany staveniště je povinností zhotovitele stavby.

9. Zvláštní podmínky pro provádění stavby

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

Ke kolizi by dle vyjádření správců o existenci sítí mělo při modernizaci dojít s STL plynovodem. Stávající vedení STL plynovodu na povodní straně bude před započítím stavby přeloženo v rámci SO 501. Dále budou odstraněny dvě ocelové chráničky na povodní straně mostu, jelikož nebyl dohledán správce těchto kabelových vedení. Na pravé straně za mostem je situován sdružený betonový sloup pro nadzemní sdělovací vedení a NN. Na levé straně před mostem se nachází dům s č.p. 16. Pozemek tohoto domu se dotýká mostu. Pro zhotovení výkopů je nutné provést záporové pažení u sdruženého betonového sloupu a na pozemku u domu č.p. 16. Pro zhotovení trubního vedení z šachty na levé straně komunikace před mostem bude použito příložné pažení, nebo hydraulické boxy. Pro zhotovení železobetonové šachty bude použito příložné pažení. Nadzemní vedení je nutné vhodně a dostatečně ochránit v průběhu stavby, aby nedošlo v žádném případě k jeho poškození. V případě, že by se v prostoru staveniště nacházely nějaké další stávající inženýrské sítě je nutné je před zahájením prací vytýčit a vhodně a dostatečně je ochránit proti poškození. Zjištění inženýrských sítí zajistí zhotovitel prováděných prací.

Stavba bude realizována za úplné uzavírky komunikace III/211 4. Objízdná trasa je navržena v SO 151 – Dopravně inženýrské opatření.

10. Podmínky pro umístění značek

Dopravní značky budou před místo prací umístěny těsně před započítím prací a po ukončení činnosti budou neprodleně odstraněny. Používané značky budou v retroreflexní úpravě. Rozměry a provedení dopravních značek musí být dle ČSN EN 12 899-1 a ČSN EN 14 36. K označení nesmí být použito nečitelných nebo poškozených značek. Umístění schválených značek, zábran a osvětlení zábran bude provedeno v souladu s TP 66 „Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“, (II.vydání). Značky a zábrany musí být zajištěny proti posuvu vlivem povětrnosti.

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.

Značky dočasně pozbývající platnosti budou přikryty nebo přeškrtnuty reflexní fólií.

11. Závěr

Omezení dopravy vyplývá z postupu výstavby a je řešeno v jedné etapě. Celá stavba je realizována v zástavbě na stávající komunikaci III/211 4. Most bude realizován v jedné etapě za úplné uzavírky.

Prostorově se dá umístění staveniště hodnotit jako složité. Celá stavba je realizována v obytné zástavbě v intravilánu obce Valy na stávající komunikaci III/211 4. Doporučujeme využít prostor odstavné plochy před mostem a to v zadní části. Je možné také využít uzavřené části komunikace u mostu. Je nutné stanovit, z pracovníků dodavatele, odpovědnou osobu na dozor pro případy ztráty dopravních značek a jejich rychlého doplnění nebo řešení dalších možných situací v souvislosti s bezpečností silničního provozu. Každé změně v režimu dopravy musí přecházet místní šetření za účasti DI Policie ČR ke kontrole správnosti osazení dopravních značek. Je nutné stanovit, z pracovníků dodavatele, odpovědnou osobu na dozor pro případy ztráty dopravních značek a jejich rychlého doplnění nebo řešení dalších možných situací v souvislosti s bezpečností silničního provozu. Každé změně v režimu dopravy musí přecházet místní šetření za účasti DI Policie ČR v Chebu ke kontrole správnosti osazení dopravních značek. Je nutné stanovit, z pracovníků dodavatele, odpovědnou osobu na dozor pro případy ztráty dopravních značek a jejich rychlého doplnění nebo řešení dalších možných situací v souvislosti s bezpečností silničního provozu.

Přístup na staveniště bude možný ze stávajících komunikací.

Zhotovitel je rovněž povinen dodržovat bezpečnost práce při výstavbě dle platných předpisů v době realizace stavby.

V Ústí nad Labem, září 2015

Vypracoval: J. Zavadil, DiS.