

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

Chebská 282, 356 04 Sokolov

**STAVBA****MODERNIZACE MOSTU EV.Č. 210 41-3  
DOLNÍ ROTAVA**

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

Prašná 2324, 407 47 Varnsdorf

středisko UL: Božtěšická 216/34, 400 01 Ústí n. L.

web: www.sawconsulting.cz

e-mail: info@sawconsulting.cz

**VYPRACOVAL****ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT****TECHNICKÁ KONTROLA**

ING. EVA DRAGOUNOVÁ

ING. EVA DRAGOUNOVÁ

JAROSLAV ZAVADIL, DiS.

**INVESTOR****KSÚS KK****ZAKÁZKOVÉ ČÍSLO****2018-055****DATUM****03/2019****STUPEŇ****DSP/PDPS****MĚŘÍTKO****PŘÍLOHA****ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY****Č. PŘÍLOHY****E****PARÉ**

# **Zásady organizace výstavby**

## **1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE**

### **Stavba**

<b>Název stavby:</b>	<b>Modernizace mostu ev. č. 210 41-3 Dolní Rotava</b>
<b>Místo stavby:</b>	komunikace III/210 41, intravilán obce Rotava
<b>Kraj:</b>	CZ041 Karlovarský
<b>Obec:</b>	560600 Rotava (okres Sokolov)
<b>Katastrální území:</b>	741531 Rotava (okres Sokolov)
<b>Druh stavby:</b>	Modernizace mostního objektu
<b>Stupeň dokumentace:</b>	Dokumentace pro stavební povolení a provádění stavby – DSP/PDPS

### **Objednatel dokumentace DSP/PDPS**

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

### **Zhotovitel DSP/PDPS**

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

### **Stavební objekty:**

SO 151	DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ	Ing. Jan Vtelenský
SO 201	MODERNIZACE MOSTU EV. Č. 210 41-3	Ing. Eva Dragounová
SO 301	PŘELOŽKA VODOVODU	RYVE PROJEKT s.r.o.

### **Související dokumentace:**

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

## 2. STRUČNÝ POPIS STAVBY A ZDŮVODNĚNÍ NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Stávající stavba je situována v intravilánu obce Rotava (Dolní Rotava) na ulici Nejdecká. Jedná se o modernizaci stávajícího mostu na komunikaci III. třídy č. 21041. Stávající mostní objekt je jednopolový, šikmý, se světlostí 11,67 m. Celková šířka mostu 7,4 m.

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

Nová mostní konstrukce je navržena jako nová polorámová mostní konstrukce ze železobetonu. Na návodní straně mostu je navržena železobetonová pochozí římsa šířky 1550 mm a na povodní straně římsa šířky 800 mm.

Vody z povrchu vozovky na mostě jsou odváděny podélným spádem k oběma opěrám a příčným střešovitým spádem 2.5% k římsám. Voda pak pokračuje podél obruby zdi a je vyústěna výtokem do koryta. Na železobetonové římsy navazuje zádlaha za římsami. V místě se nenachází stávající chodník. Koryto vodoteče je přírodní a v rámci projektové dokumentace není navržena žádná úprava koryta vodoteče. Koryto bude po rekonstrukci uvedeno do původního stavu.

Je navrženo drobné mýcení vegetace kolem mostu. V blízkosti mostu se nachází vrchní vedení několika správců sítí a sítě na návodní i povodní straně mostu. Před i za mostem jsou situovány stávající betonové i dřevěné sloupy.

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

Pro projektovou dokumentaci bylo provedeno zaměření úseku místní komunikace v nezbytně nutném rozsahu potřebném pro návrh jak dopravního řešení rozšíření komunikace, tak mostu a jeho přilehlého okolí.

Provoz na komunikaci III. třídy č. 210 41 bude po dobu modernizace mostního objektu vyloučen s navrženou objízdou trasou dle SO 151. Přejíždění pro pěší je zajištěno pomocí provizorní modulární lávky na návodní straně mostu volné šířky min. 1.5 m uložené na panelové rovině. Předpokládá se využití modulární lávky dle TP253. Je uvažováno s pronájmem lávky po dobu 4 měsíců.

**Celková modernizace mostu je uvažována 5 měsíců.**

### SO 151 – Dopravně inženýrská opatření

Objekt SO 151 řeší dopravně inženýrská opatření během stavby „Modernizace mostu ev. č. 210 41-3 Dolní Rotava“. Modernizace bude probíhat za úplné uzavírky komunikace III. třídy č. 210 41. V rámci stavebního objektu SO 151, je z důvodu úplné uzavírky, navržena objízdna trasa. Přejíždění pro pěší je zajištěno pomocí provizorní modulární lávky na návodní straně mostu šířky 2 m (světlé šířky min. 1,5 m mezi zábradlími) uložené na panelové rovině. Vyznačení uzavírek a objízdny trasy bude vyznačeno dle TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

Zpracovatel dopravně inženýrských opatření předběžně projednal navrhovanou přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích s dotčenými orgány, tedy s:

- příslušným orgánem Policie (Policie České republiky – KŘP Karlovarského kraje),
- Celková předpokládaná doba realizace stavby a tedy i uzavírky je 5 měsíců (úplná uzavírka).

### SO 201 – Modernizace mostu ev. č. 210 41-3

Stávající stavba je situována v intravilánu obce Rotava (Dolní Rotava) na ulici Nejdecká. Jedná se o modernizaci stávajícího mostu na komunikaci III. třídy č. 21041. Stávající mostní objekt je jednopolový, šikmý, se světlostí 11,67 m. Celková šířka mostu 7,4 m.

#### *Základy mostních podpěr a křídel*

ML neuvádí, základy objektu nepřístupné, způsob založení nebyl v rámci HPM ověřován. Mostní podpěry a křídla masivní, ve středních částech z lomového kamene a ve spodní části z kvádrového zdiva, v krajních částech zřejmě z monolitického betonu s ochrannou cementovou omítkou – zřejmě dodatečně rozšiřované, křídla pravděpodobně nejsou (obsyp umožněn zřejmě tloušťkou dřívku opěr)

#### *Nosná konstrukce*

Jednopolová, šikmá, tvořená monolitickým betonovým trámovým roštem o dvou parapetních nosnících s vylehčovacími otvory, 11-ti příčnicích a deskou mostovky, na povrchu parapetních nosníků ochranná cementová omítka, na spodním líci NK lokální sanace.

#### *Ložiska, klouby NK*

Na spodní stavbu uložena plošně bezložiskově. Mostní závěry nejsou patrné, s ohledem na typ a velikost mostu zřejmě nejsou.

#### *Mostní svršek*

Vozovka na mostě provedena asfaltbetonová vozovka. Římsa s ohledem na typ mostu nejsou. Izolační systém mostovky nepřístupný, ML neuvádí, s ohledem na typ mostu zřejmě celoplošný vanový z NAIP. Odvodnění mostu na mostě jsou v odvodňovacích prouzcích podél parapetních nosníků osazeny 4ks odvodňovačů charakteru odvodňovacích trubiček s vyústěním do koryta vodoteče pod most

#### *Vybavení mostu*

Zábradlí záchytný systém na mostě tvoří parapetní nosníky s výplní z ocelových drátů v odlehčovacích otvorech Dopravní značení, označení mostu na obou předmostích osazeny na společném sloupku tabulky s evidenčním číslem mostu a dále značky s vyznačením normální a výhradní zatížitelnosti. Území pod mostem a přístupové cesty koryto vodoteče v mostním otvoru je kamenité / balvanité nezpevněné, na levobřežním výtoku na opěru navazuje břehová zeď podél převáděné komunikace; přístup pod most možný po svahu obsypu mostního objektu.

#### *Cizí zařízení na mostě*

Podél vtokového čela veden zřejmě vodovod a kanalizace, v prostoru mostu vedeno vzdušné silové / sdělovací vedení, v blízkosti objektu na předmostích osazeny sloupy VO převáděné komunikace; další cizí zařízení na mostě a v jeho bezprostřední blízkosti v rámci HPM nezjištěno, ML neuvádí

#### Stav a závady částí mostu:

##### *Spodní stavba*

Základy mostních podpěr a křídel z důvodu nepřístupnosti stav nezjištěn, na mostním objektu nejsou patrné žádné závady signalizující případné poruchy založení [1.2] 1.2 Mostní podpěry a křídla v betonové omítce pravobřežní opěry trhliny, na obě opěry zatéká z úložných prahů, betonová omítka je zvětralá, v oblasti kolísání hladiny normálních průtoků omítka degradovaná a místy chybí spárování v kamenném zdivu podpěr, výtokové konce podpěr jsou podemleté, oproti předchozí HPM došlo k mírnému zhoršení zjištěných závad.

##### *Nosná konstrukce*

Nosná konstrukce v místě odvodňovacích trubiček dochází k zatékání do NK, na spodním líci dochází k degradaci betonu a tvorbě krápníčků, jedna odvodňovací trubka chybí, podhled NK lokálně sanován, v sanační vrstvě na příčnicích lokálně podélné trhliny na spodním a bočním líci způsobené korozi překryté výztuže, omítka na parapetních nosnících v horních částech popraskaná, oproti předchozí HPM nedošlo k významnému zhoršení zjištěných závad.

##### *Mostní svršek*

Vozovka kryt nedotažený až k líci parapetních nosníků, lokálně uchycená vegetace Izolační systém mostovky s ohledem na stopy zatékání na vzdušné lince objektu je možno předpokládat porušení izolačního systému, a to především v koncových oblastech objektu a v místě odvodňovačů. Odvodnění mostu na vtokové straně chybí vytažení odvodňovacích trubek pod nosnou konstrukci, na koncích objektu vlivem chybějících skluzů dochází k vymílání okrajů vozovky a následně zemního tělesa komunikace.

##### *Stavební stav*

Spodní stavba. IV - Uspokojivý (koefic.  $a=0.8$ ). Nosná konstrukce. V - Špatný (koefic.  $a=0.6$ ). Na základě špatného technického stavu bylo investorem rozhodnuto o výměně celé nosné konstrukce.

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

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

Nová mostní konstrukce je navržena jako nová polorámová mostní konstrukce ze železobetonu. Na návodní straně mostu je navržena železobetonová pochozí římsa šířky 1550 mm a na povodní straně římsa šířky 800 mm.

Vody z povrchu vozovky na mostě jsou odváděny podélným spádem k oběma opěrám a příčným střešovitým spádem 2.5% k římsám. Voda pak pokračuje podél obruby zdi a je vyústěna výtokem do koryta. Na železobetonové římsy navazuje zádlážba za římsami. V místě se nenachází stávající chodník. Koryto vodoteče je přírodní a v rámci projektové dokumentace není navržena žádná úprava koryta vodoteče. Koryto bude po rekonstrukci uvedeno do původního stavu.

Je navrženo drobné mycení vegetace kolem mostu. V blízkosti mostu se nachází vrchní vedení několika správců sítí a sítě na návodní i povodní straně mostu. Před i za mostem jsou situovány stávající betonové i dřevěné sloupy.

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

Pro projektovou dokumentaci bylo provedeno zaměření úseku místní komunikace v nezbytném nutném rozsahu potřebném pro návrh jak dopravního řešení rozšíření komunikace, tak mostu a jeho přilehlého okolí.

Provoz na komunikaci III. třídy č. 210 41 bude po dobu modernizace mostního objektu vyloučen s navrženou objízdou trasou dle SO 151. Přechod pro pěší je zajištěn pomocí provizorní modulární lávky na návodní straně mostu volné šířky min. 1.5 m uložené na panelové rovině. Předpokládá se využití modulární lávky dle TP253. Je uvažováno s pronájmem lávky po dobu 4 měsíců.

**Celková modernizace mostu je uvažována 5 měsíců.**

### **SO 301 – Přeložka vodovodu**

Stavební objekt bude sloužit pro propojení vodovodního řadu, procházejícího přes stávající mostní konstrukci. Stavba bude mít minimální dopad na zásobování pitnou vodou ve městě Rotava. Pro minimalizaci odstávky vody bude provedeno přepojení provizorního potrubí, které bude sloužit během výstavby nového mostu. Stávající armaturní šachta bude zrušena a bude nahrazena novou ŽB prefabrikovanou šachtou o sv. rozměrech 1,4x1,6 m a výšky 1,94 m.

V rámci navrhované stavby bude odpojeno stávající potrubí v místě stavby nového mostu a bude provedeno provizorní přepojení z PEHD 90/5,4 s izolací 50mm + oplechování pozinkovaným plechem tl. 0,6mm – vnější průměr 190 mm. Finální propojení bude z části z potrubí PEHD d110 a z litinového potrubí, v úseku na mostní konstrukci bude provedeno jako předizolované, LTH DN 100 s jistěným spojem BLS.

### **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 III/210 41 před a za mostem.

### **4. Návrh postupu a provádění stavby:**

Postup výstavby a provádění stavebních prací je odvislý od podmínky omezení veřejného provozu na komunikaci III. třídy č. 210 41, požadavku na provizorní komunikaci pro pěší vedle stávajícího mostu a technologických postupů v intravilánu obce Rotava. Most bude modernizován jako celek při úplném vyloučení provozu na komunikaci III. třídy č. 210 41.

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

Stavební práce budou prováděny za úplné uzavírky.

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

**1. fáze:**

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- PŘEDÁNÍ STAVENIŠTĚ A ZŘÍZENÍ ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ
- VYTÝČENÍ VŠECH PODZEMNÍCH INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ V OKOLÍ MOSTU
- DIO, PŘÍJEZDOVÉ A PŘÍSTUPOVÉ KOMUNIKACE
- OSAZENÍ PROVIZORNÍ MODULÁRNÍ LÁVKY PRO PĚŠÍ

**Přehled objektů, začleněných do 1. fáze:**

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

SO 201 – Modernizace mostu ev. č. 210 41-3 – Ing. Eva Dragounová

**2. fáze:**

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- FRÉZOVÁNÍ VOZOVKY V PŘEDPOLÍ MOSTU A ODSTRANĚNÍ PODKLADNÍCH VOZOVKOVÝCH VRSTEV
- PROVIZORNÍ LÁVKA NA NÁVODNÍ STRANĚ MOSTU
- PROVIZORNÍ PŘELOŽKA VODOVODU
- ODSTRANĚNÍ MOSTU A VÝKOPOVÉ PRÁCE
- PROVIZORNÍ PŘEVEDENÍ VODY

Realizace výše popsaných prací bude probíhat za úplné uzavírky komunikace.

**Přehled objektů, začleněných do 2. fáze:**

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

SO 201 – Modernizace mostu ev. č. 210 41-3 – Ing. Eva Dragounová

**3. fáze:**

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- PODKLADNÍ BETONY A VYTÝČENÍ ZÁKLADOVÉHO PASU OPĚRY O1
- BEDNĚNÍ, VÝZTUŽ A BETONÁŽ ZÁKLADOVÉHO PASU OPĚRY O1
- PROVIZORNÍ PŘEVEDENÍ VODY

Realizace výše popsaných prací bude probíhat za úplné uzavírky komunikace.

**Přehled objektů, začleněných do 3. fáze:**

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

SO 201 – Modernizace mostu ev. č. 210 41-3 – Ing. Eva Dragounová

**4. fáze:**

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- PODKLADNÍ BETONY A VYTÝČENÍ ZÁKLADOVÉHO PASU OPĚRY O2

- BEDNĚNÍ, VÝZTUŽ A BETONÁŽ ZÁKLADOVÉHO PASU A DŘÍKU OPĚRY O2
- BEDNĚNÍ, VÝZTUŽ A BETONÁŽ NOSNÉ KONSTRUKCE A KŘÍDEL MOSTU
- ZÁSYPY SPODNÍ ČÁSTI PŘECHODOVÉ OBLASTI MOSTU
- IZOLACE, ODVODNĚNÍ ZA RUBEM KONSTRUKCÍ A ZÁSYPY PŘECHODOVÝCH OBLASTÍ

Realizace výše popsaných prací bude probíhat za úplné uzavírky komunikace.

**Přehled objektů, začleněných do 4. fáze:**

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

SO 201 – Modernizace mostu ev. č. 211 41-3 – Ing. Eva Dragounová

**5. fáze:**

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- KOTVENÍ, BEDNĚNÍ, VÝZTUŽ A BETONÁŽ ŘÍMS
- KONSTRUKČNÍ VRSTVY VOZOVEK
- ÚPRAVY ZEMNÍHO TĚLESA KOMUNIKACE V PŘEDPOLÍ MOSTU A KOLEM MOSTU
- OSAZENÍ ZÁCHYTNEHO ZAŘÍZENÍ NA ŘÍMSÁCH
- DEFINITIVNÍ PŘELOŽKA VODOVODU
- ODMONTÁŽ PROVIZORNÍ LÁVKY MOSTU
- VOZOVKOVÉ VRSTVY NA MOSTĚ I V PŘEDPOLÍ MOSTU
- ÚPRAVY POD MOSTEM A KOLEM MOSTU (ODLÁŽDĚNÍ ZA ŘÍMSAMI, KRAJNICE, OHUMUSOVÁNÍ A OSETÍ)
- ZÁVĚREČNÉ STAVEBNÍ PRÁCE PRO ZPROVOZNĚNÍ OBJEKTU
- HLAVNÍ MOSTNÍ PROHLÍDKA
- PŘEDÁNÍ STAVEBNÍHO OBJEKTU A UVEDENÍ DO PROVOZU

Realizace výše popsaných prací bude probíhat za úplné uzavírky komunikace.

**Přehled objektů, začleněných do 5. fáze:**

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

SO 201 – Modernizace mostu ev. č. 210 41-3 – Ing. Eva Dragounová

Objekt SO 151 řeší dopravně inženýrská opatření během stavby „Modernizace mostu ev. č. 210 41-3 Dolní Rotava“. Modernizace bude probíhat za úplné uzavírky komunikace III. třídy č. 210 41. V rámci stavebního objektu SO 151, je z důvodu úplné uzavírky, navržena objízdná trasa. Přechod pro pěší je zajištěn pomocí provizorní modulární lávky na návodní straně mostu šířky 2 m (světlé šířky min. 1,5 m mezi zábradlími) uložené na panelové rovině. Vyznačení uzavírek a objízdny trasy bude vyznačeno dle TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

Zpracovatel dopravně inženýrských opatření předběžně projednal navrhovanou přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích s dotčenými orgány, tedy s:

- příslušným orgánem Policie (Policie České republiky – KŘP Karlovarského kraje),
- Celková předpokládaná doba realizace stavby a tedy i uzavírky je 5 měsíců (úplná uzavírka).

## **5. Napojení na zdroje energie**

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

## 6. Nakládání s odpady z výstavby

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

## 7. Přístupy na staveniště

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

### *Přehled využívaných komunikací:*

Jedná se o silnici III. třídy č. 210 41 přes řeku Rotavu. Most se nachází v intravilánu Rotava – Dolní Rotava.

Přechod pro pěší je zajištěn pomocí provizorní modulární lávky na návodní straně mostu šířky 2 m (světlé šířky min. 1,5 m mezi zábradlími) uložené na panelové rovině. Celková délka lávky je navržena 12 m. Lávka je navržena jako modulární dle TP253. Je uvažováno s pronájmem lávky po dobu 4 měsíců.

### *Doba využití komunikací:*

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

### *Nutné úpravy na stávajících komunikacích:*

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

### *Provizorní staveništní komunikace:*

V rámci této stavby není nutné zřizovat provizorní staveništní komunikace.

### *Doporučené zemníky:*

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

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

## 8. Zabezpečení ochrany staveniště

Zabezpečení ochrany staveniště je povinností zhotovitele stavby. Zabezpečení staveniště bude nutné provést dle NV č. 136/2016 Sb. a dle pokynu Koordinátora BOZP.

## 9. Zvláštní podmínky pro provádění stavby

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

## 10. Podmínky pro umístění značek

Dopravně inženýrská opatření jsou zpracována podle zásad TP 66 („Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“) a na platnost vyhlášky č. 30/2001 Ministerstva dopravy, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, souvisejících technických norem a technických podmínek Ministerstva dopravy.



Veškeré užití dopravní značení pro označení pracovního místa musí odpovídat zásadám TP 65 s odchylkami stanovenými těmito zásadami, vyhlášky č. 30/2001 Sb., ČSN EN 12899-1, TP 143, VL 6.1, VL 6.2.

Všechny 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 Karlovarského kraje, příspěvková organizace) kontakt na pracovníka odpovědného za kontrolu a údržbu značení. Napájení výstražných světel bude přednostně řešeno ze stabilních zdrojů.

## **11. Závěr**

Omezení dopravy vyplývá z postupu výstavby a je řešeno v jedné etapě. Celá stavba je realizována v intravilánu obce Rotava na komunikaci III. třídy č. 210 41 přes řeku Rotavu. Stavba bude realizována v jedné etapě rozdělena do 5 fází (bourání mostu a výstavby nového mostu) za úplného omezení komunikace III/210 41 v místě mostu.

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

Přístup na staveniště je možný po stávající komunikaci III/210 41.

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