

INVESTOR

STATUTÁRNÍ MĚSTO DĚČÍN

Mírové náměstí 1175/5, 405 38 Děčín IV



STAVBA

ZPRACOVÁNÍ PD
OPRAVA MOSTNÍHO SVRŠKU DC-008L,
UL. NA VÝŠINÁCH

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.cze-mail: info@sawconsulting.cz

VYPRACOVAL

ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT

TECHNICKÁ KONTROLA

JAROSLAV ZAVADIL, DiS.

ING. EVA DRAGOUNOVÁ

JAROSLAV ZAVADIL, DiS.

INVESTOR

STATUT. MĚSTO DĚČÍN

ZAKÁZKOVÉ ČÍSLO

2017-079

DATUM

06/2018

STUPEŇ

DSP/PDPS

MĚŘÍTKO

PŘÍLOHA

ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Č. PŘÍLOHY

E

PARÉ

Zásady organizace výstavby

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Stavba

Název stavby:	Zpracování PD – Oprava mostního svršku DC-008L, ul. Na Výšinách
Místo stavby:	místní komunikace ul. Na Výšinách, Děčín - Podmokly
Kraj:	CZ042 Ústecký
Obec:	562335 Děčín (okres Děčín)
Katastrální území:	625141 Podmokly (okres Děčín)
Druh stavby:	Oprava mostního svršku DC-008L
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro stavební povolení a provádění stavby – DSP/PDPS

Objednatel dokumentace DSP/PDPS

Zadavatel:	Statutární město Děčín
	Mírové náměstí 1175/5 405 38 Děčín IV

Zhotovitel DSP/PDPS

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

Stavební objekty:

SO 151	DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ	Ing. Jan Vtelenský
SO 201	OPRAVA MOSTNÍHO SVRŠKU DC-008L	Ing. Eva Dragounová

Související dokumentace:

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

2. STRUČNÝ POPIS STAVBY A ZDŮVODNĚNÍ NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Stávající stavba je situována v intravilánu města Děčín v ulici Na Výšinách ve směru z centra města k místnímu hřbitovu. Most překlenuje údolí a převádí místní komunikaci a chodníky pro pěší po obou stranách mostu. Jedná se o rekonstrukci stávajícího mostu v rozsahu opravy mostního svršku, záchytného zařízení a lokální sanace betonových částí mostu.

Stávající most je pětipolový kolmý obloukový silniční s horní mostovkou. Niveleta na mostě je vedena v přímé. Šířka mostu je přibližně 9,15 m a délka 60,45 m. Rok výstavby není znám a generální oprava byla provedena v letech 1984 – 1986.

Opěry i pilíře jsou charakteru masivních tížných zdí, zřejmě betonové, v minulosti ošetřené torkretovou omítkou. Pilíře ve formě masivních stojek pod oblouky kleneb jsou v patě širší v podélném i příčném směru než v úrovni nosné konstrukce, respektive ve vetknutí oblouků. Do paty středních pilířů je navíc vetknuta pata středního oblouku.

Nosnou konstrukci tvoří celkem 7 oblouků. Dva na každém předpolí a hlavní klenba 22,2 m se dvěma vylehčovacími klenbami. Deska mostovky je oboustranně konzolově vyložena a podepřena trámovými krakorci. Uložení řešeno vetknutím oblouků jednotlivých polí nosné konstrukce do pilířů. Mostní závěry na mostě nejsou, dilatace není realizována ani v římsách či konzolách. Hydroizolace je dle dostupných informací provedena z asfaltových pásů.

Vozovka na mostě je živičná z asfaltového betonu, chodníky oboustranné betonové s pochozí vrstvou z litého asfaltu zakončené betonovou římsou na vnější straně a kamennou obrubou na vnitřní straně. Římsy jsou železobetonové monolitické ochráněné oplechováním a opatřené zábradlím výšky 1,1 m.

Na předpolích mostu v přechodových oblastech provedeny příčné uliční vpusti na celou šířku vozovky, vpusti jsou charakteru mříží zapuštěných do betonu. Na obou předpolích poklopy revizních šachet uliční kanalizace.

Na mostě a v mostě vede celá řada stávajících podzemních sítí detailně popsanych v kapitole 4.2.5 této technické zprávy.

Celkově je most dle provedené HPM dne 08.03.2017 klasifikován takto:

Stavební stavby:

spodní stavby : 3 - Dobrý

nosné konstrukce : 5 - Špatný

mostu : 5

Koeficient stavebního stavu : 0.6

Použitelnost: 3 – Použitelný s výhradou

Zatížitelnost mostu **Vn = 18 t**

Vr = 31 t

Maximální nápravový tlak: 13.5 t

Závady na mostě jsou následující:

- u obou opěr a v obou krajních polích svahy znečištěny organickými odpady, značné nánosy na vtokové straně u pravobřežní opěry a pilíře, pokles zásypu pod levobřežním polem na výtokové straně (patrný rozdíl mezi ukončením torkretu a zásypem).
- levobřežní krajní pilíř s obnaženou patou vlivem poklesu či eroze navážky, resp. zásypu
- v podporách lokálně smršťovací trhliny s výluhy, stopy po zatékání z doby po rekonstrukci s vápennými výluky a inkrustacemi další možnost zatékání přes trhliny a poškození povrchu říms
- na podpěrách lokálně odpadá omítka
- do nosné konstrukce zatéká, stopy po zatékání v podhledu nosné konstrukce, lokální výluhy skrze trhliny v torkretu, na některých místech do torkretu osazeny odvodňovací trubičky
- na podhled chodníkových konzol zatéká z pod říms, více na výtoku, degradace betonu, místy beton odpadá, obnažená korodující výztuž korozními úbytky až cca 20%
- ve vozovce na kocích mostu trhliny, především v okolí příčných uličních vpustí
- litý asfalt chodníků se sítí trhlín v celé ploše, lokálně zcela odpadá pochozí vrstva litého asfaltu (nahrazena betonem), trhliny mezi obrubníkem a asfaltem a asfaltem a krajem římsy
- oplechování říms značně poškozené, zdroj zatékání na konzoly nosné konstrukce
- v pohledové ploše říms lokálně porušená vrchní ochranná vrstva s obnaženým degradovaným povrchem podkladu, na čelních plochách říms odpadá krycí vrstva torkretu
- kamenné obruby bez zálivky, odtržený litý asfalt chodníku

- chodníky s nedostatečným příčným spádem do vozovky, voda částečně přetéká přes římsy do konstrukce
- zábradlí s porušenou protikorozi ochranou, koroze zábradlí hlavně v místech svarů, koroze v místech napojování sloupků zábradlí, dutiny prvků zábradlí nejsou odvodněny, nejsou patrné odvodňovací otvory (stav povrchu uvnitř dutých profilů nelze zkontrolovat), poškozené koncové betonové sloupky zábradlí vlevo

Vzhledem k výše uvedeným závadám bylo rozhodnuto o opravě mostního svršku. Stávající zatížitelnost mostu zůstane opravou nezměněna. Lokálně je navržena sanace nosné konstrukce a spodní stavby. Stávající železobetonové trámy uložené na trámových konzolách vystupujících z poprsní zdi klenby budou odbourány a nahrazeny novými železobetonovými trámy opatřenými železobetonovými římsami. Dále je cílem opravit porušenou hydroizolaci a zlepšit stav chodníků na obou stranách mostu s novými železobetonovými římsami opatřenými ocelovým dodatečně kotveným zábradlím se svislou výplní výšky 1,1 m. V rámci rekonstrukce mostu je také upravena komunikace na mostě a v nezbytném rozsahu v předpolí mostu a to včetně chodníků. Niveleta na mostě je navržena příčně střešovitěho sklonu a v podélném sklonu spádována k opěře O2 (směr centrum).

Vody z povrchu vozovky na mostě jsou odváděny příčným spádem k žulovým obrubám lemující chodník a vozovku a podélným spádem k opěře O2, kde jsou vody jímány novým železobetonovým příčným žlabem s osazenými stávajícími ocelovými mřížemi. Vody jsou stejně jako ve stávajícím stavu odvedeny do stávající jednotné kanalizace (vejce 400/600 mm) ve správě SČVK a.s. Před mostem u opěry O1 jsou vody jímány stejným způsobem. Za římsami je nově navrženo odláždění lomovým kamenem do betonu lemovaným betonovými obrubníky (levá strana mostu). Odláždění pod mostem se nenavrhuje. Nové přeložky sítí a nově umístění inženýrské sítě se nenavrhují. Stávající sítě v prostoru staveniště (pod chodníky) budou pouze dostatečně a vhodně ochráněny a popřípadě provizorně podepřeny.

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

Kácení se v blízkosti mostu nenavrhuje.

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 místní komunikaci bude po dobu rekonstrukce mostního objektu po polovinách s min. šířkou jízdního pruhu 2,5 m vzhledem ke stísněným podmínkám. Dopravně inženýrské řešení je součástí SO 151. Přejíždění pro pěší bude zajištěn vždy po jednom chodníku v etapě, kde neprobíhají stavební práce.

SO 151 – Dopravně inženýrská opatření

Objekt SO 151 řeší dopravně inženýrská opatření během stavby „Zpracování PD – Oprava mostního svršku DC-008L, ul. Na Výšinách“. Oprava mostního svršku bude probíhat za částečného omezení místní komunikace ul. Na Výšinách. V rámci stavebního objektu SO 151, je z důvodu zajištění provozu navrženo provádění stavby po polovinách po polovinách s min. šířkou jízdního pruhu 2,5 m. Vyznačení omezení dopravy bude vyznačeno dle TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

Celková předpokládaná doba realizace stavby a tedy i částečného omezení dopravy je 5 měsíců.

SO 201 – Oprava mostního svršku DC-008L

Stávající stavba je situována v intravilánu města Děčín v ulici Na Výšinách ve směru z centra města k místnímu hřbitovu. Most překlenuje údolí a převádí místní komunikaci a chodníky pro pěší po obou stranách mostu. Jedná se o rekonstrukci stávajícího mostu v rozsahu opravy mostního svršku, záchytného zařízení a lokální sanace betonových částí mostu.

Stávající most je pětipolový kolmý obloukový silniční s horní mostovkou. Niveleta na mostě je vedena v přímé. Šířka mostu je přibližně 9,15 m a délka 60,45 m. Rok výstavby není znám a generální oprava byla provedena v letech 1984 – 1986.

Opěry i pilíře jsou charakteru masivních tížných zdí, zřejmě betonové, v minulosti ošetřené torkretovou omítkou. Pilíře ve formě masivních stojek pod oblouky kleneb jsou v patě širší v podélném

i příčném směru než v úrovni nosné konstrukce, respektive ve vetknutí oblouků. Do paty středních pilířů je navíc vetknuta pata středního oblouku.

Nosnou konstrukci tvoří celkem 7 oblouků. Dva na každém předpolí a hlavní klenba 22,2 m se dvěma vylehčovacími klenbami. Deska mostovky je oboustranně konzolově vyložena a podepřena trámovými krakorci. Uložení řešeno vetknutím oblouků jednotlivých polí nosné konstrukce do pilířů. Mostní závěry na mostě nejsou, dilatace není realizována ani v římsách či konzolách. Hydroizolace je dle dostupných informací provedena z asfaltových pásů.

Vozovka na mostě je živičná z asfaltového betonu, chodníky oboustranné betonové s pochozí vrstvou z litého asfaltu zakončené betonovou římsou na vnější straně a kamennou obrubou na vnitřní straně. Římsy jsou železobetonové monolitické ochráněné oplechováním a opatřené zábradlím výšky 1,1 m.

Na předpolích mostu v přechodových oblastech provedeny příčné uliční vpusti na celou šířku vozovky, vpusti jsou charakteru mříží zapuštěných do betonu. Na obou předpolích poklopy revizních šachet uliční kanalizace.

Na mostě a v mostě vede celá řada stávajících podzemních sítí detailně popsanych v kapitole 4.2.5 této technické zprávy.

Celkově je most dle provedené HPM dne 08.03.2017 klasifikován takto:

Stavební stavby:

spodní stavby :	3 - Dobrý
nosné konstrukce :	5 - Špatný
mostu :	5
Koeficient stavebního stavu :	0.6

Použitelnost:

3 – Použitelný s výhradou

Zatížitelnost mostu

Vn = 18 t

Vr = 31 t

Maximální nápravový tlak:

13.5 t

Závady na mostě jsou následující:

- u obou opěr a v obou krajních polích svahy znečištěny organickými odpady, značné nánosy na vtokové straně u pravobřežní opěry a pilíře, pokles zásypu pod levobřežním polem na výtokové straně (patrný rozdíl mezi ukončením torkretu a zásypem).
- levobřežní krajní pilíř s obnaženou patou vlivem poklesu či eroze navážky, resp. zásypu
- v podporách lokálně smršťovací trhliny s výluky, stopy po zatékání z doby po rekonstrukci s vápennými výluky a inkrustacemi další možnost zatékání přes trhliny a poškození povrchu římsy
- na podpěrách lokálně odpadlá omítka
- do nosné konstrukce zatéká, stopy po zatékání v podhledu nosné konstrukce, lokální výluky skrze trhliny v torkretu, na některých místech do torkretu osazeny odvodňovací trubičky
- na podhled chodníkových konzol zatéká z pod římsy, více na výtoku, degradace betonu, místy beton odpadlý, obnažená korodující výztuž korozními úbytky až cca 20%
- ve vozovce na kocích mostu trhliny, především v okolí příčných uličních vpustí
- litý asfalt chodníků se sítí trhlín v celé ploše, lokálně zcela odpadlá pochozí vrstva litého asfaltu (nahrazena betonem), trhliny mezi obrubníkem a asfaltem a asfaltem a krajem římsy
- oplechování římsy značně poškozené, zdroj zatékání na konzoly nosné konstrukce
- v pohledové ploše římsy lokálně porušená vrchní ochranná vrstva s obnaženým degradovaným povrchem podkladu, na čelních plochách římsy odpadlá krycí vrstva torkretu
- kamenné obruby bez zálivky, odtržený litý asfalt chodníku
- chodníky s nedostatečným příčným spádem do vozovky, voda částečně přetéká přes římsy do konstrukce
- zábradlí s porušenou protikorozií ochranou, koroze zábradlí hlavně v místech svarů, koroze v místech napojování sloupků zábradlí, dutiny prvků zábradlí nejsou odvodněny, nejsou patrné

odvodňovací otvory (stav povrchu uvnitř dutých profilů nelze zkontrolovat), poškozené koncové betonové sloupky zábradlí vlevo

Vzhledem k výše uvedeným závadám bylo rozhodnuto o opravě mostního svršku. Stávající zatížitelnost mostu zůstane opravou nezměněna. Lokálně je navržena sanace nosné konstrukce a spodní stavby. Stávající železobetonové trámy uložené na trámových konzolách vystupujících z poprsní zdi klenby budou odbourány a nahrazeny novými železobetonovými trámy opatřenými železobetonovými římsami. Dále je cílem opravit porušenou hydroizolaci a zlepšit stav chodníků na obou stranách mostu s novými železobetonovými římsami opatřenými ocelovým dodatečně kotveným zábradlím se svislou výplní výšky 1,1 m. V rámci rekonstrukce mostu je také upravena komunikace na mostě a v nezbytném rozsahu v předpolí mostu a to včetně chodníků. Niveleta na mostě je navržena příčně střešovitěho sklonu a v podélném sklonu spádována k opěře O2 (směr centrum).

Vody z povrchu vozovky na mostě jsou odváděny příčným spádem k žulovým obrubám lemující chodník a vozovku a podélným spádem k opěře O2, kde jsou vody jímány novým železobetonovým příčným žlabem s osazenými stávajícími ocelovými mřížemi. Vody jsou stejně jako ve stávajícím stavu odvedeny do stávající jednotné kanalizace (vejce 400/600 mm) ve správě SČVK a.s. Před mostem u opěry O1 jsou vody jímány stejným způsobem. Za římsami je nově navrženo odláždění lomovým kamenem do betonu lemovaným betonovými obrubníky (levá strana mostu). Odláždění pod mostem se nenavrhuje. Nové přeložky sítí a nově umístění inženýrské sítě se nenavrhují. Stávající sítě v prostoru staveniště (pod chodníky) budou pouze dostatečně a vhodně ochráněny a popřípadě provizorně podepřeny.

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

Kácení se v blízkosti mostu nenavrhuje.

3. Zařízení staveniště

Jako vhodná místa pro zařízení staveniště budou vybrána území v blízkosti samotného objektu a zabezpečeného příjezdu z obou stran mostu. Vzhledem k lokalitě bude nutné vybavit zařízení staveniště dieselovými agregáty stejně tak jako staveniště. Konkrétní umístění a detailní technické řešení je záležitostí zhotovitele stavby. Doporučujeme využít prostor místní komunikace ul. Na Výšinách před a za mostem.

4. Návrh postupu a provádění stavby:

Postup výstavby a provádění stavebních prací je odvislý od podmínky omezení veřejného provozu na místní komunikaci ul. Na Výšinách v intravilánu Děčína - Podmokly. Mostní svršek bude opravován ve dvou etapách při částečném omezení provozu na místní komunikaci ul. Na Výšinách v Děčíně - Podmokly. Provoz na místní komunikaci bude po dobu rekonstrukce mostního objektu po polovinách s min. šířkou jízdního pruhu 2,5 m vzhledem ke stísněným podmínkám. Dopravně inženýrské řešení je součástí SO 151.

0. ETAPA – PŘÍPRAVNÉ PRÁCE

- PŘEDÁNÍ STAVENIŠTĚ A ZŘÍZENÍ ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ
- VYTÝČENÍ VŠECH PODZEMNÍCH INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ V OKOLÍ MOSTU
- PŘÍJEZDOVÉ A PŘÍSTUPOVÉ KOMUNIKACE
- DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ
- FRÉZOVÁNÍ VOZOVKY NA MOSTĚ A V PŘEDPOLÍ MOSTU

1. ETAPA – POLOVINA MOSTU SMĚR CENTRUM

- FRÉZOVÁNÍ VOZOVKY NA MOSTĚ A V PŘEDPOLÍ MOSTU V PŘEDPOLÍ MOSTU A ODSTRANĚNÍ PODKLADNÍCH VOZOVKOVÝCH VRSTEV V PŘEDPOLÍ MOSTU
- ODSTRANĚNÍ VYBAVENÍ MOSTU (ZÁBRADLÍ, KONSTRUKCE CHODNÍKU VČETNĚ OBRUBY)
- OCHRANA STÁVAJÍCÍCH VEDENÍ V CHODNÍKU

- BOURACÍ PRÁCE - ODSTRANĚNÍ STÁVAJÍCÍHO ŽELEZOBETONOVÉHO TRÁMU A ČÁST BETONOVÉ DESKY DO PROJEKTOVANÉ ÚROVNĚ
- ODSTRANĚNÍ PODKLADNÍCH VRSTEV VOZOVKY V PŘEDPOLÍ A CHODNÍKŮ V PŘEDPOLÍ V ROZSAHU REKONSTRUKCE
- DROBNÉ VÝKOPOVÉ PRÁCE, VYBOURÁNÍ STÁVAJÍCÍHO BETONOVÉHO ŽLABU V PŘEDPOLÍ MOSTU
- ZASLEPENÍ STÁVAJÍCÍCH OTVORŮ ODVODŇOVAČŮ IZOLACE
- ARMOVÁNÍ, BEDNĚNÍ A BETONÁŽ NOVÉHO ŽELEZOBETONOVÉHO TRÁMU
- ARMOVÁNÍ, BEDNĚNÍ A BETONÁŽ NOVÉ ŽELEZOBETONOVÉ ŘÍMSY
- ARMOVÁNÍ, BEDNĚNÍ A BETONÁŽ NOVÉ SPÁDOVÉ DESKY
- PROVEDENÍ IZOLACE SPÁDOVÉ DESKY VČETNĚ OCHRANY IZOLACE POD ŘÍMSAMI
- VYVRTÁNÍ NOVÝCH OTVORŮ PRO ODVODŇOVAČE IZOLACE A OSAZENÍ NEREZOVÝCH ODVODŇOVAČŮ
- OSAZENÍ STÁVAJÍCÍCH OBRUB OPATŘENÝCH KOTEVNÍM TRNEM DO DRENÁŽNÍHO BETONU
- ULOŽENÍ STÁVAJÍCÍCH CHRÁNIČEK V CHODNÍKU A VÝPLŇOVÝ BETON
- ULOŽENÍ LITÉHO ASFALTU JAKO OCHRANY IZOLACE NA SPÁDOVÉ DESCE
- NOVÝ ŽELEZOBETONOVÝ ŽLAB V PŘEDPOLÍCH MOSTU
- VÝŠKOVÉ VYROVNÁNÍ STÁVAJÍCÍCH ŽULOVÝCH OBRUB V PŘEDPOLÍCH MOSTU A PODKLADNÍ VRSTVY CHODNÍKU
- VOZOVKOVÉ VRSTVY V PŘEDPOLÍ MOSTU A NA MOSTĚ, HUTNĚNÝ ZÁSYP U ŽLABŮ V PŘEDPOLÍ
- ASFALTOVÁ VRSTVA CHODNÍKU, ASFALTOVÉ ZÁLIVKY, OSAZENÍ ZÁBRADLÍ
- ZPROVOZNĚNÍ POLOVINY MOSTU, ÚPRAVA DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ

2. ETAPA – POLOVINA MOSTU SMĚR CENTRUM

- FRÉZOVÁNÍ VOZOVKY NA MOSTĚ A V PŘEDPOLÍ MOSTU V PŘEDPOLÍ MOSTU A ODSTRANĚNÍ PODKLADNÍCH VOZOVKOVÝCH VRSTEV V PŘEDPOLÍ MOSTU
- ODSTRANĚNÍ VYBAVENÍ MOSTU (ZÁBRADLÍ, KONSTRUKCE CHODNÍKU VČETNĚ OBRUBY)
- OCHRANA STÁVAJÍCÍCH VEDENÍ V CHODNÍKU
- BOURACÍ PRÁCE - ODSTRANĚNÍ STÁVAJÍCÍHO ŽELEZOBETONOVÉHO TRÁMU A ČÁST BETONOVÉ DESKY DO PROJEKTOVANÉ ÚROVNĚ
- ODSTRANĚNÍ PODKLADNÍCH VRSTEV VOZOVKY V PŘEDPOLÍ A CHODNÍKŮ V PŘEDPOLÍ V ROZSAHU REKONSTRUKCE
- DROBNÉ VÝKOPOVÉ PRÁCE, VYBOURÁNÍ STÁVAJÍCÍHO BETONOVÉHO ŽLABU V PŘEDPOLÍ MOSTU
- ZASLEPENÍ STÁVAJÍCÍCH OTVORŮ ODVODŇOVAČŮ IZOLACE
- ARMOVÁNÍ, BEDNĚNÍ A BETONÁŽ NOVÉHO ŽELEZOBETONOVÉHO TRÁMU
- ARMOVÁNÍ, BEDNĚNÍ A BETONÁŽ NOVÉ ŽELEZOBETONOVÉ ŘÍMSY
- ARMOVÁNÍ, BEDNĚNÍ A BETONÁŽ NOVÉ SPÁDOVÉ DESKY
- PROVEDENÍ IZOLACE SPÁDOVÉ DESKY VČETNĚ OCHRANY IZOLACE POD ŘÍMSAMI
- VYVRTÁNÍ NOVÝCH OTVORŮ PRO ODVODŇOVAČE IZOLACE A OSAZENÍ NEREZOVÝCH ODVODŇOVAČŮ
- OSAZENÍ STÁVAJÍCÍCH OBRUB OPATŘENÝCH KOTEVNÍM TRNEM DO DRENÁŽNÍHO BETONU
- ULOŽENÍ STÁVAJÍCÍCH CHRÁNIČEK V CHODNÍKU A VÝPLŇOVÝ BETON

- ULOŽENÍ LITÉHO ASFALTU JAKO OCHRANY IZOLACE NA SPÁDOVÉ DESCE
 - NOVÝ ŽELEZOBETONOVÝ ŽLAB V PŘEDPOLÍCH MOSTU
 - VÝŠKOVÉ VYROVNÁNÍ STÁVAJÍCÍCH ŽULOVÝCH OBRUB V PŘEDPOLÍCH MOSTU A PODKLADNÍ VRSTVY CHODNÍKU
 - VOZOVKOVÉ VRSTVY V PŘEDPOLÍ MOSTU A NA MOSTĚ, HUTNĚNÝ ZÁSYP U ŽLABŮ V PŘEDPOLÍ
 - ASFALTOVÁ VRSTVA CHODNÍKU, ASFALTOVÉ ZÁLIVKY, OSAZENÍ ZÁBRADLÍ
 - ZPROVOZNĚNÍ POLOVINY MOSTU, ÚPRAVA DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ
 - OČIŠTĚNÍ STÁVAJÍCÍCH BETONOVÝCH PLOCH MOSTU A LOKÁLNÍ SANACE BETONOVÝCH POVRCHŮ
 - ÚPRAVY KOLEM MOSTU, POD MOSTEM, ODLÁŽDĚNÍ ZA ŘÍMSAMI A STAVEBNÍ PRÁCE PRO ZPROVOZNĚNÍ OBJEKTU
 - HLAVNÍ MOSTNÍ PROHLÍDKA
- PŘEDÁNÍ STAVEBNÍHO OBJEKTU A UVEDENÍ DO PROVOZU

Objekt SO 151 řeší dopravně inženýrská opatření během stavby „Zpracování PD – Oprava mostního svršku DC-008L, ul. Na Výšinách“. Oprava mostního svršku bude probíhat za částečného omezení místní komunikace ul. Na Výšinách. V rámci stavebního objektu SO 151, je z důvodu zajištění provozu navrženo provádění stavby po polovinách po polovinách s min. šířkou jízdního pruhu 2,5 m. Vyznačení omezení dopravy bude vyznačeno dle TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

Uvolnění prostoru staveniště a vyznačení provizorního dopravního značení pro částečné omezení bude vyznačeno po celou dobu stavebních prací na demolici stávajícího mostního svršku a vybudování nového mostního svršku.

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 není v předmětné oblasti příliš hustý.

Přehled využívaných komunikací:

Jedná se o místní komunikace ul. Na Výšinách. Most se nachází v intravilánu Děčína - Podmokly.

Přechod pro pěší bude zajištěn vždy po jednom chodníku v etapě, kde neprobíhají stavební práce.

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 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 (Statutární město Děčín) 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 Děčína - Podmokly na místní komunikaci ul. Na Výšinách. Stavba bude realizována ve dvou etapách bourání stávajícího mostního svršku a výstavby nového mostního svršku za částečného omezení místní komunikace ul. Na Výšinách.

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 místní komunikaci ul. Na Výšinách.

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

V Ústí nad Labem, 10/2018

Vypracovala: Ing. Eva Dragounová