

OPRAVA ROOSEVELTOVA MOSTU

Objednatel stavby:



Statutární město Pízeň

nám. Republiky 1
306 32 Pízeň

Souřadnicový systém: S-JTSK

Výškový systém: Bpv

Číslo zakázky:	16 279 03	
Schválil:	Ing. Václav HVÍZDAL	Zodp. projektant: Ing. Daniel ŠINDLER, Ph.D.
		724007830, dsn@pontex.cz
Tech. kontrola:	Ing. Ondřej DĚDEK	Vypracoval: Ing. Jan RECH
	ode@pontex.cz	720951095, jre@pontex.cz



Praha 4, Bezová 1658, 147 14
tel: +420 244462219 e-mail: pontex@pontex.cz

Objednatel:	Statutární město Pízeň	Obec:	Pízeň	Kraj:	Pízeňský
Akce:	OPRAVA ROOSEVELTOVA MOSTU SPODNÍ STAVBA E – ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY DOPRAVNĚ-INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ (DIO)			Datum	Stupeň
Část:				12/2019	DSP/PDPS
Příloha:				Souprava	Č. přílohy E.2

Obsah

1. Základní údaje o stavbě.....	2
1.1. Identifikační údaje.....	2
1.2. Stručný popis stavby	2
1.3. Stručný popis stavby	2
1.4. Druh komunikací a jejich funkce	3
2. Vliv na dopravu.....	3
2.1. Dopravní omezení	3
2.2. Objížděky	3
2.3. Výluky dopravy.....	3
3. Technické řešení DIO	4
4. Závěrečná ustanovení	4

DOPRAVNĚ-INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ

1. Základní údaje o stavbě

1.1. Identifikační údaje

Název stavby:	Oprava Rooseveltova mostu – spodní stavba
Druh stavby:	oprava
Kraj:	Plzeň
Katastrální území:	Plzeň [721981]
Místní správní úřad:	Statutární město Plzeň, Magistrát města Plzně
Směr staničení:	Centrum – Roudná
Evidenční čísla mostů:	Přes Mži: PM-001 Estakáda: PM-002 Přes Tyršovu ulici: PM-003
Investor:	Statutární město Plzeň, Magistrát města Plzně náměstí Republiky 1/1 306 32 Plzeň
Správce:	Správa veřejného statku MP Klatovská tř. 10 - 12 301 26 Plzeň
Projektant:	Pontex s.r.o. Bezová 1658, 147 54 Praha 4 Zodpovědný projektant: Ing. Daniel Šindler, Ph.D. Tel.: 724 007 830, e-mail: sindler@pontex.cz
Stupeň PD:	DSP/PDPS

1.2. Stručný popis stavby

1.3. Stručný popis stavby

1.3.1. Popis stavby

Opravována bude spodní stavba Rooseveltova mostu – resp. „soumostí“, které ho tvoří. Most se skládá ze tří částí, které mají rozdílné technické řešení. Směrem od centra je to Mimoúrovňové křížení s Tyršovou ulicí, dále Estakáda a nakonec Most přes Mži.

- Mimoúrovňové křížení nad Tyršovou ulicí: Křížení bylo vybudováno původně přes průtah silnice I/5 městem, později byla silnice přečíslována na I/26, je čtyřpruhová. Nosná konstrukce mostu je spojitá desková železobetonová a dvou polích s rozpětím 18,05 + 13,25 m. Spodní stavba je monolitická z prostého betonu a železobetonu (úložné prahy), založení hlubinné na velkoprofilových pilotách.

- Estakáda: Nosná konstrukce mostu je spojitá desková železobetonová o pěti polích s rozpětím 14,74+16,54+16,64+17,40+17,40 m. Šířka NK je 8,50 m s oboustranně vyloženými konzolami šířky 1,25 m. Celková šířka včetně říms je 11,50 m. Spodní stavba je monolitická z prostého betonu s železobetonovými úložnými prahy, založení je hlubinné na velkoprofilových pilotách.
- Most přes Mži: Most přes Mži je kamenný klenbový most a třech polích. V osmdesátých letech byla stávající NK „odlehčena“ novou vloženou železobetonovou spojitou deskovou konstrukcí. Tato nová část NK má rozpětí 3 x 26,65 m, ve střední části každého pole desky je provedeno její vylehčení přechodem na trámový průřez – celkem 4 trámy. Tloušťka konstrukce ve střední části je 0,80 m, nad podporami je provedeno zesílení na 1,14 m. Vnitřní podpory jsou vybudovány na původních kamenných pilířích, krajní opěry jsou posazeny na okraje vnějších oblouků.

Oprava spodní stavby mostu je pokračováním v jeho opravě a z části reaguje na zjištění jejího stavu během předchozí opravy. V rámci této stavby bude provedeno:

- nový dřík pilíře P2
- vyměněna ložiska mostu přes Tyršovu ulici, tedy ložiska na podporách OP1, P2 a P3
- provedena sanace spodní stavby mostu přes Tyršovu ulici a estakády, tedy podpor OP1 a P3 až P7
- terénní úpravy pod mostem v poli 12

1.4. Druh komunikací a jejich funkce

Převáděnou komunikací je místní komunikace spojující centrum města s částí Roudná a dále se Severním předměstím. Komunikace tvoří méně kapacitní náhradu souběžné Karlovarské ulice.

2. Vliv na dopravu

2.1. Dopravní omezení

V rámci stavby se počítá s omezením dopravy na silnici I/26, kde bude probíhat sanace opěry OP1 a výstavba nového pilíře P2. V rámci omezení se předpokládá omezení vždy dvou jízdních pruhů v každém jízdním směru s tím, že veškerá doprava bude vedena v jízdních pruzích v protisměru. Délka omezení pro sanaci opěry se předpokládá v délce čtyř týdnů, pro zhotovení nového pilíře P2 pak šesti týdnů.

Omezení pěších se nijak výrazně nepředpokládá. Chodníky budou pouze v místě stavby zúženy a budou opatřeny ochrannými konstrukcemi před stavbou.

2.2. Objížděky

Objížděky se v rámci této stavby nepředpokládají.

2.3. Výluky dopravy

Výluky dopravy se v rámci této stavby nepředpokládají.

3. Technické řešení DIO

Provedení dopravních opatření se předpokládá v souladu s dopravními opatřeními, které byly použity při rekonstrukci nosné konstrukce mostu v roce 2019. Použité dopravní značení je uvedeno v přílohách této zprávy.

Vzhledem k tomu, že v rámci úpravy vedení dopravy bude ze směru od Prahy v křižovatce na Rychtářce v přímém směru veden pouze jeden jízdní pruh, bude potřeba v rámci dopravních opatření provést též přeprogramování světelné signalizace této křižovatky tak, aby byl tento směr upřednostněn a získal dostatečnou kapacitu pro převedení potřebného množství vozidel.

4. Závěrečná ustanovení

Tato zadávací dokumentace slouží výhradně pro výběr zhotovitele a musí být dále rozpracována v realizační dokumentaci stavby.

Zhotovitel je povinen realizovat dopravní opatření v souladu se schváleným dopravním značením a toto udržovat po celou dobu stavby viditelné, čitelné, čisté a plně funkční. Veškeré náklady na jeho údržbu si musí zahrnout do položek za zřízení a demontáž.

Přílohy:

Příloha 1 – Situace dopravního značení pro sanaci opěry OP1

Příloha 2 – Situace dopravního značení pro výměnu pilíře P2



