

Zhotovitel:  
AFRY CZ s.r.o.

Datum:  
09/2024

Zastoupený:  
Ing. Petr Košan

Číslo zakázky:  
2019/0002

Autorský kolektiv:  
Ing. Jan Vaněk  
Bc. Jiří Vajsejtl

Kontrola:  
Ing. Jakub Vyhnálek

Objednatel:  
Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace

Zastoupený:  
Mgr. Zdeněk Dvořák, MPA, ředitel

III/12144 STŘEZIMÍŘ, MOST EV.Č. 12144-3\_PD

DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ

## OBSAH

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU .....	3
1.1	ÚDAJE O STAVBĚ .....	3
1.2	ÚDAJE O STAVEBNÍKOVÍ .....	3
1.3	ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE SO .....	3
2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE STAVBY .....	4
2.1	DRUH A ÚČEL UŽÍVÁNÍ STAVBY .....	4
3	DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ .....	5
3.1	ZÁKLADNÍ PŘEDPOKLADY VÝSTAVBY .....	5
3.2	OBJÍZDNÉ TRASY .....	5

## 1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

### 1.1 ÚDAJE O STAVBĚ

Název stavby:	III/12144 Střeziměř, most ev.č. 12144-3_PD
Stavební objekty:	SO 100 – Objekty pozemních komunikací SO 182 – Dopravně inženýrské opatření
Místo stavby:	
Kraj:	Středočeský kraj
Katastrální území:	Střeziměř [757624] Stupčice [693855] Mezno [693839]
Označení pozemní komunikace:	III/12144
Předmět stavebního objektu:	Úprava silnice III/12144

### 1.2 ÚDAJE O STAVEBNÍ KOVI

Název:	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p. o.
Sídlo:	Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5 – Smíchov
IČO/DIČ:	00066001/CZ00066001
Zastoupení:	Mgr. Zdeněk Dvořák, MPA, ředitel

### 1.3 ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE SO

Název:	AFRY CZ s.r.o.
Sídlo:	Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4
IČO/DIČ:	45306605/CZ45306605
Autorský kolektiv:	Ing. Jan Vaněk – autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby, číslo ČKAIT 0012961 Bc. Jiří Vajsejtl – projektant



## 2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE STAVBY

### 2.1 DRUH A ÚČEL UŽÍVÁNÍ STAVBY

Předmětem stavby je rekonstrukce stávajícího mostního objektu ev. č. 12144-3 na silnici III/12144 v extravilánu mezi obcemi Střezimíř a Stupčice. Most převádí komunikaci přes železniční trať ve správě Správa železnic, státní organizace TÚ 1701 České Velenice – Benešov u Prahy.

Jedná se o mostní objekt s klenbovou konstrukcí z kamenných bloků. Rekonstrukce mostu uvažuje s odstraněním stávající mostní konstrukce v celém rozsahu a její nové výstavbě v novém uspořádání, které bude vyhovovat návrhové kategorii komunikace. Společně s rekonstrukcí mostu bude provedena úprava komunikace před a za mostem v celkovém rozsahu cca 300 m.

Uspořádání upravené části komunikace navazuje na stávající kategorii S6,5. Mostní objekt se rozšiřuje pro umístění chodníku. Opravou mostního objektu se nemění prostorové uspořádání železniční trati.

Stavba je trvalá.



### 3 DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ

#### 3.1 ZÁKLADNÍ PŘEDPOKLADY VÝSTAVBY

Stavba bude s ohledem na šířku komunikace probíhat za kompletní uzavírky komunikace III/12144. V průběhu demolice a nové výstavby nosné konstrukce mostu se předpokládá provozní i trakční výluka železniční trati pod mostem.

Plán organizace výstavby je navržen v 5 fázích.

- Fáze č. 1 – odstranění stávajících vozovkových vrstev
- Fáze č. 2 – demolice stávající nosné konstrukce (SO 001)
- Fáze č. 3 – výstavba nové nosné konstrukce (SO 201)
- Fáze č. 4 – zhotovení vozovkového souvrství vč. příslušenství a chodníku (SO 120, SO 134, SO 193)
- Fáze č. 5 – přeložení vedení VN ČEZ (SO 410)
- Fáze č. 6 – terénní úpravy a dokončovací práce

Návrh fází výstavby je nutno považovat pouze za doporučení pro zhotovitele. Některé fáze výstavby je možno realizovat současně nebo se jejich realizace může časově překrývat.

#### 3.2 OBJÍZDNÉ TRASY

Podrobný návrh dopravně inženýrských opatření je vykreslen v příložených situačních schématech. Návrh dopravně inženýrských opatření vychází ze schémat dle TP 66. Toto řešení musí být schváleno zástupcem Policie ČR.

V rámci stavby jsou navrženy dvě objízdné trasy:

- objízdná trasa pro osobní dopravu (do 3,5 t)
- objízdná trasa pro nákladní dopravu (nad 3,5 t)

Objízdná trasa pro osobní dopravu je navržena pro zkrácení celkové nutné vzdálenosti překonané zejména při přejezdech mezi obcemi Střezimíř a Stupčice a bude zřejmě využívána místními obyvateli i bez jejího značení. Nicméně je tato trasa vedena po zpevněné účelové (polní) cestě a je vhodné stanovit, zda je účelné tuto trasu vyznačit.

Objízdná trasa pro nákladní dopravu je vedena po komunikacích min. III třídy a je vhodná jak pro nákladní, tak pro osobní dopravu. V případě, že by bylo rozhodnuto a neznačení objízdné trasy pro osobní dopravu bude tato objízdná trasa sloučena jednotným značením s vynecháním značení E9.

Při provádění nesmí dojít k ohrožení bezpečnosti silničního provozu, v případě potřeby bude bezpečnost zajišťována poučenými osobami dle zákona 361/2000 Sb. a prostředky zhotovitele.

Před zahájením prací budou obyvatelé a uživatelé oblasti informováni o rozsahu prací a omezení provozu.

##### 3.2.1 Technické řešení

Dopravně inženýrská opatření jsou zpracována v souladu s TP 66 (Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích) s přihlédnutím na platnost vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, a s ohledem na související technické normy a technické podmínky MD.

Veškeré provizorní dopravní značení musí být provedeno v souladu s TP 65 (Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích). Značky užitá pro označení pracovního místa musí odpovídat vyhlášce č. 294/2015 Sb., ČSN EN 12899-1, TP 143, VL 6.1, VL 6.2, VL 6.3. Při realizaci musí být rovněž respektovány PPK-PRE (Požadavky na provedení a kvalitu přechodného dopravního značení na dálnicích a rychlostních komunikacích ve správě ŘSD) a další příslušné PPK.

Svislé značky k označení pracovních míst budou provedeny v základní velikosti v retroreflexním provedení třídy min. RA2. Příčné uzávěry budou provedeny zábranami Z2 se sadami min. tří výstražných světel typu 1 (L8H dle ČSN EN 12352). Podélné uzávěry budou provedeny směrovacími deskami Z4 s odstupy max. 6 m. Retroreflexní žlutozelený fluorescenční podklad DZ se provádí z materiálu převyšujícího třídu RA2. Přejížděcí dopravní značení bude osazeno na červenobílých pruhovaných sloupcích. Spodní hrana značky bude min. 60 cm nad vozovkou a pokud možno v jednotné výšce v rámci pracovního místa. Užití přenosných SSZ (semaforových souprav) je požadováno v podobě umožňující dynamické řízení provozu. Vzdálenosti od pracovního místa a vzájemné rozestupy osazovaného dopravního značení a zařízení v návrhu DIO se řídí TP 66, resp. se pohybuje v rámci jimi povoleného rozmezí, i s ohledem na stávající dopravní značení. Stávající trvalé dopravní značení, které je v rozporu se značením dočasným, bude odpovídajícím způsobem zneplatněno (přeškrtnuto, zakryto či odstraněno).

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. Nemá-li to možné, musí být jejich platnost dočasně zrušena zakrytím tak, aby DZ nebyly viditelné z žádného jízdního směru. Každá značka musí být včas viditelná a její umístění nesmí představovat ohrožení pro účastníky silničního provozu. Značky musí být odpovídajícím způsobem aktualizovány v souladu s postupem prací a stavem stávajícího dopravního značení v době realizace. S pracemi na místech s úpravou provozu je možné započít až po instalaci všech dopravních značek a dopravních zařízení. Přejížděcí úprava dopravního značení bude instalována po dobu nezbytně nutnou pro stanovený účel a poté bezodkladně odstraněna.

Všechny značky, světelné signály a dopravní zařízení musí být udržovány během provozu ve funkčním stavu, v čistotě a správně umístěny. DZ bude zajištěno proti posunutí, otočení nebo pádu, ke kterému by mohlo dojít vlivem provozu nebo povětrnostních podmínek. Přejížděcí dopravní značení musí být alespoň 1x denně kontrolováno. Poškozené, zničené a odcizené dopravní značky a dopravní zařízení musí být nahrazeny. Posunuté prvky musí být uvedeny do souladu s projektem. Pokud bude pro napájení výstražných světel nebo světelné signalizace použito akumulátorů, musí být zajištěno jejich pravidelné dobíjení. Za správné provádění uvedených činností odpovídá zhotovitel přejížděcího značení, pokud prokazatelně nedohodne údržbu s jinou organizací.

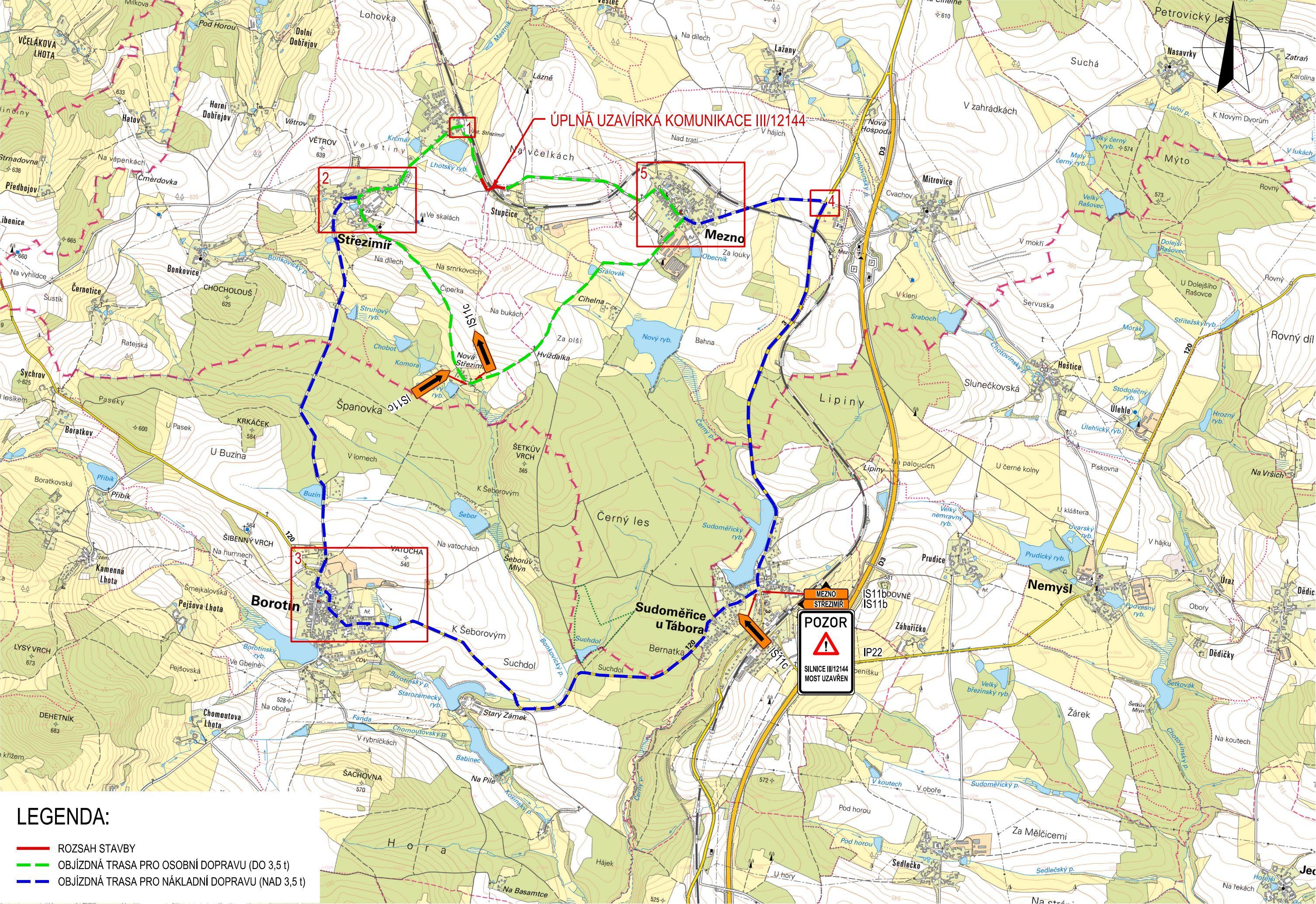
Osoby a výstražné hlídky, které se budou pohybovat v dopravním prostoru, jsou povinny být oblečeny ve výstražném oděvu v provedení dle ČSN EN ISO 20471.

Zhotovitel je povinen před osazením dopravně inženýrských opatření zajistit jejich projednání, např. rozhodnutí o uzavírací a stanovení přejížděcí úpravy provozu na pozemních komunikacích, u příslušných silničních správních úřadů. Povinností zhotovitele je zároveň v předstihu informovat místní obyvatele, obecní úřady, Polici ČR, Záchranou službu a Hasičský záchranný sbor o postupu prací, o uzávěrách a omezení dopravy. Stavební práce musí být prováděny tak, aby za všech okolností byla zajištěna dosažitelnost všech objektů složkami IZS.

V případě využití jiných variant než jsou uvedeny v PD, musí zhotovitel přizpůsobit dopravně inženýrská opatření i harmonogram výstavby.

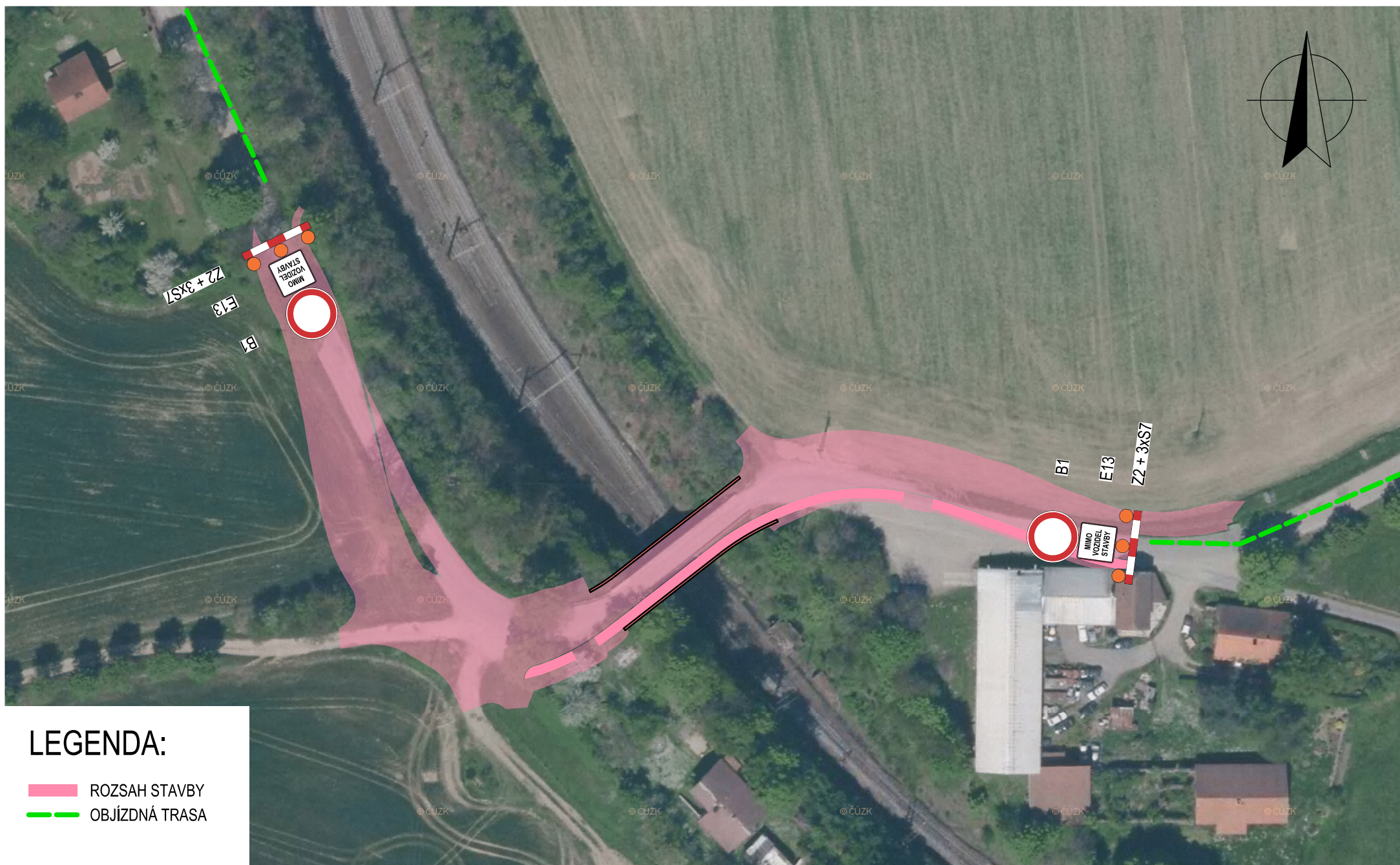


SITUACE OBJÍZDNÝCH TRAS



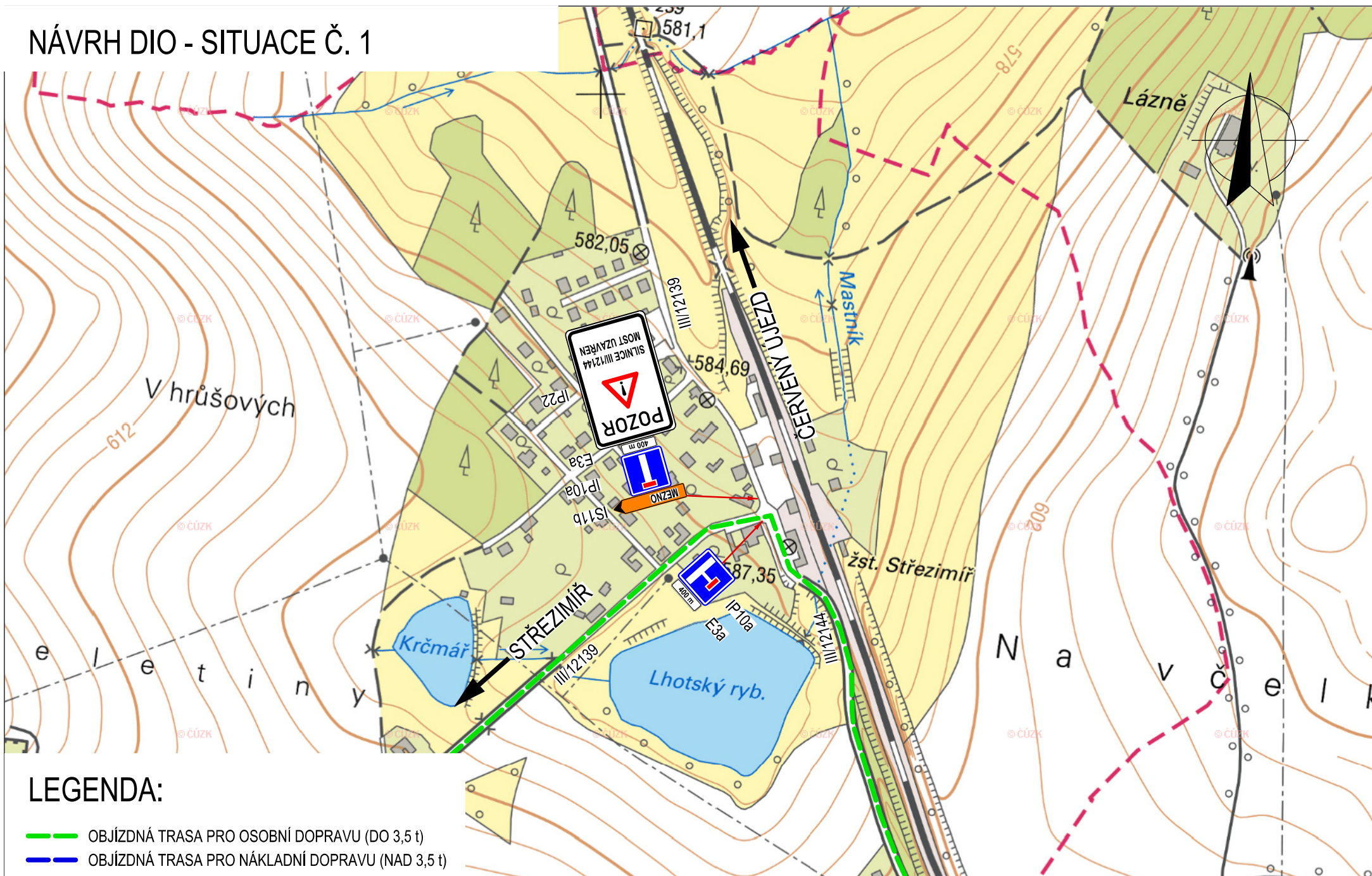


# DOTČENÝ ÚSEK - ÚPLNÁ UZAVÍRKA

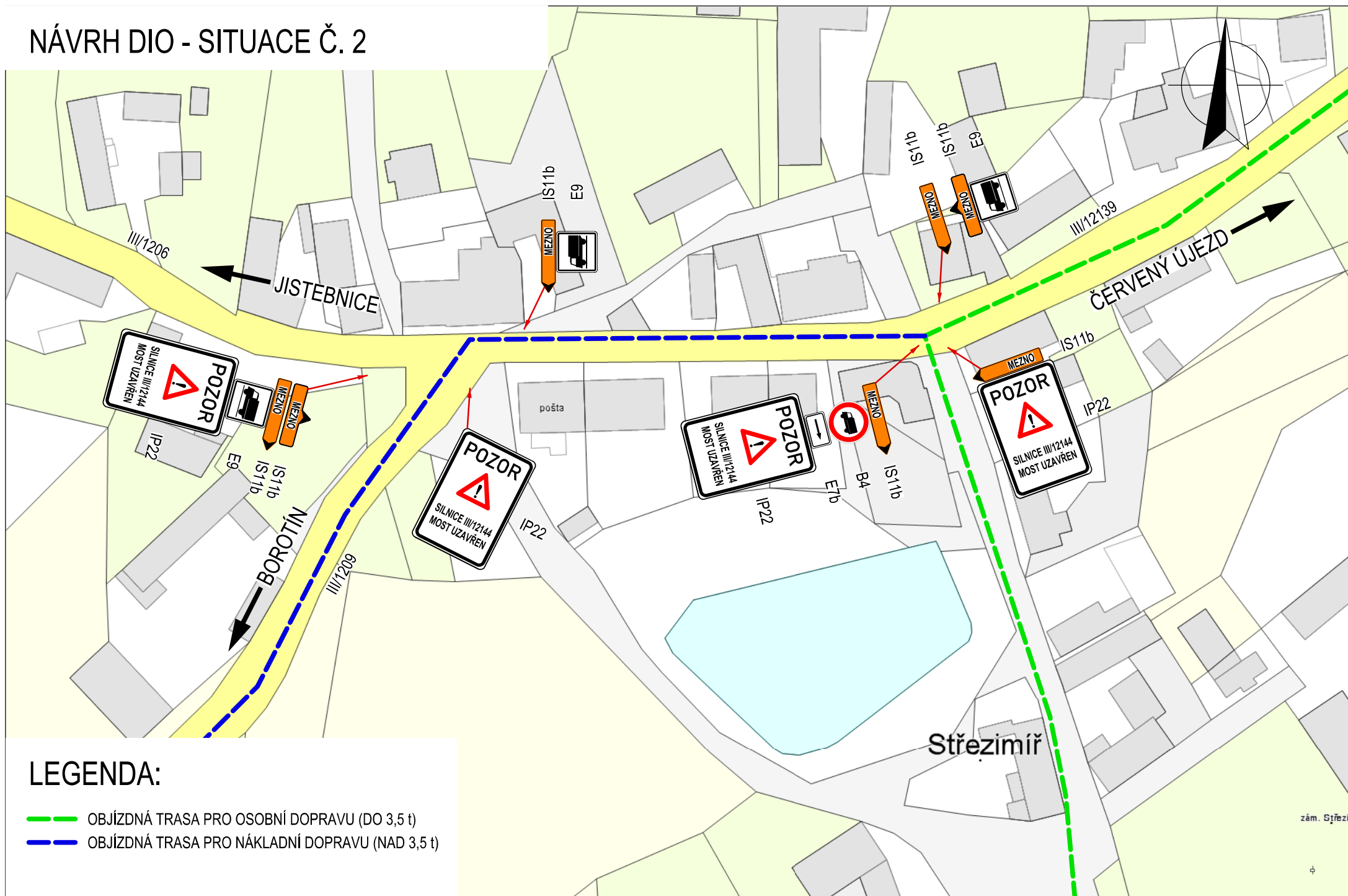




# NÁVRH DIO - SITUACE Č. 1

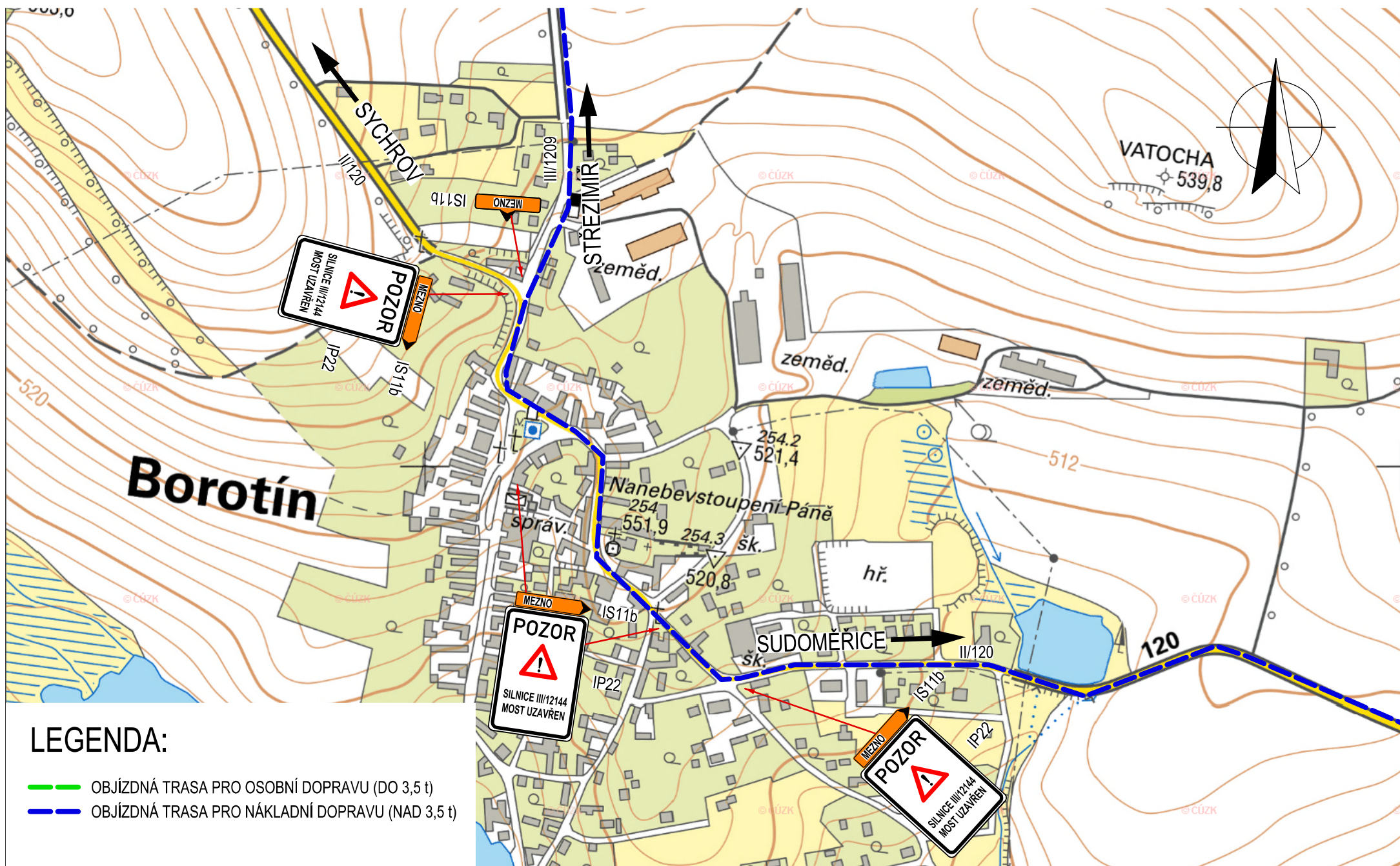


## NÁVRH DIO - SITUACE Č. 2



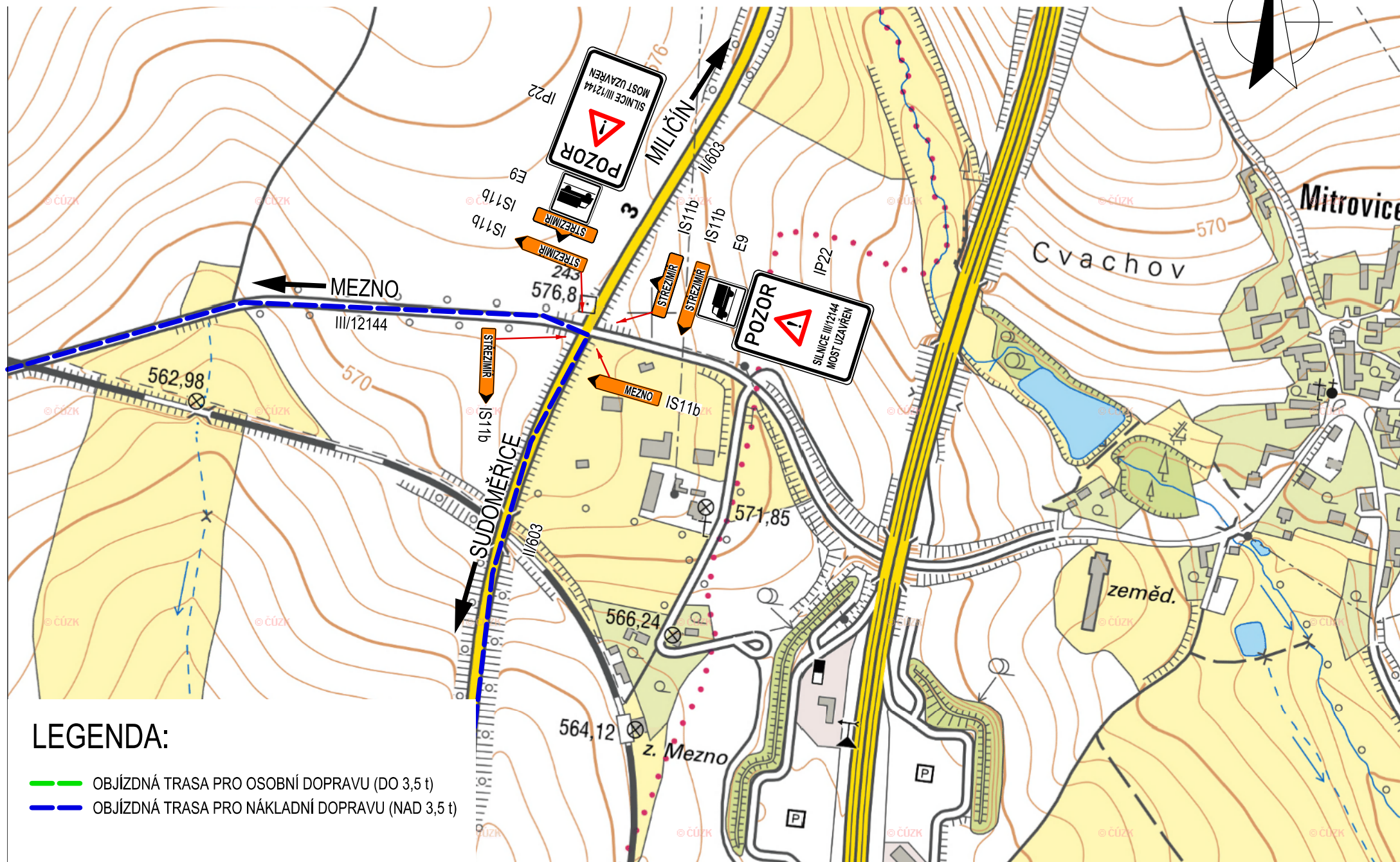


## NÁVRH DIO - SITUACE Č. 3





## NÁVRH DIO - SITUACE Č. 4





# NÁVRH DIO - SITUACE Č. 5

