

OBJEDNATEL:

**ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR**

SPRÁVA PRAHA

Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4 - Nusle

Razítko:

Ověřil:

Datum:


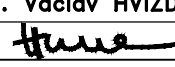

Podpis:

Souřadnicový systém:

S-JTSK

Výškový systém:

Bpv

Číslo zakázky:	13 296 01	HIP:		 Praha 4, Bezová 1658, 147 14 tel: +420 244062215 fax: +420 244461038
Schválil:	Ing. Václav HVÍZDAL	Zodp. projektant:	Ing. Daniel ŠINDLER, Ph.D.	
			724007830, dsn@pontex.cz	
Tech. kontrola:	Ing. Jan BAŽIL	Vypracoval:	Bc. Jakub DVOŘÁK	
			jdk@pontex.cz	
	727 970 803, bazil@pontex.cz			

Objednatel:	ŘSD ČR, Správa Praha	Obec:	Kutrovice, Kvílice	Kraj:	Středočeský
Akce:	I/7 OPRAVA MOSTU ev.č. 7-028			Datum	Stupeň
Část:	E – ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY			06/2019	ZDS
Příloha:	DIO – I/7			Souprava	Č. přílohy
					E.1



## Dopravně-inženýrská opatření – I/7

### 1. Všeobecné údaje

#### 1.1. Identifikační údaje stavby

Název stavby:	I/7 Oprava mostu ev.č. 7-028
Převáděná komunikace:	silnice I/7
Překážka:	Bakovský potok, silnice III/23717
Obec:	Kutrovice (678031), Kvílice (678376)
Katastrální území:	Kutrovice, Kvílice
Místní správní úřad:	OÚ Kutrovice, OÚ Kvílice
Kraj:	Středočeský
Investor:	Ředitelství silnic a dálnic ČR Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4
Správce mostu:	Ředitelství silnic a dálnic ČR Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4
Hlavní projektant stavby:	Pontex s.r.o. Bezová 1658, 147 14 Praha 4 <i>Zodpovědný projektant: Ing. Daniel Šindler, Ph.D.</i> <i>Tel.: 724 007 830, e-mail: <a href="mailto:sindler@pontex.cz">sindler@pontex.cz</a></i>
Stupeň PD:	ZDS
Datum:	červen 2019

#### 1.2. Údaje o křížení:

Staničení převáděné komunikaci I/7:	km ~28,4 ( <i>dle staničení na komunikaci</i> )
Říční kilometr ( <i>přibližně</i> ):	km 26,5
Staničení silnice III/23717:	km 5,655 – 5,670

#### 1.3. Základní údaje charakterizující stavbu

##### 1.3.1. Druh komunikace a její funkce

Komunikace na opravovaném mostě je rychlostní silnice první třídy I/7, v úseku mezi Slaným a Louny. V místě rekonstrukce mostu je překonáván Bakovský potok a silnice třetí třídy číslo III/23717.

##### 1.3.2. Důvody vyvolávající potřebu stavby

V oblasti opěr a komunikace za opěrami je nefunkční odvodnění komunikace resp. mostu. To vede k odplavování tělesa násypu komunikace v blízkosti mostu a propadům krajnic komunikace resp. vozovky. Dále nefunkčnost tohoto odvodnění vede k zatékání vody do

tělesa komunikace a přechodové oblasti a tím k jejich sedání. Velmi výrazné je sedání samostatných křídel mostu. Dalším důvodem stavby jsou bezpečnostní prvky komunikace na mostě, které neodpovídají svým provedením dnešním požadavkům na bezpečnost silničního provozu. Jde především o ložiska, kdy některá jsou posunuta zcela mimo rozsah svého působení, špatně fungující dilatační závěry, svodidla s římsou, které způsobem kotvení a rozměry neodpovídají dnešním normám.

Opravou mostu budou všechny tyto prvky nahrazeny prvky odpovídajícími stávajícím předpisům a požadavkům na bezpečnost silničního provozu na komunikacích první třídy. Současně bude kompletně rekonstruována přechodová oblast a odvodnění komunikace za mostem tak, aby nové odvodnění bylo plně funkční a nedocházelo k zatékání vody do tělesa komunikace.

### 1.3.3. Účel a cíle stavby

Účelem a cílem stavby je výměna stávajícího příslušenství mostu tak, aby nové příslušenství mostu odpovídalo všem požadavkům na bezpečnost silničního provozu a zajišťovalo požadovanou ochranu konstrukce proti jejímu poškození. Dále bude opravena přechodová oblast tak, aby byly odstraněny závady vzniklé dlouhodobým zatékáním vody z komunikace za mostem.

### 1.3.4. Způsob dosažení cílů

Oprava mostu ev.č. 7-028 bude provedena výměnou nevyhovujícího příslušenství mostu a kompletní přechodové oblasti. Součástí přechodové oblasti budou i nová samostatná křídla zhotovená v předepsané poloze.

## 1.4. Související normy a předpisy

- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.
- Vyhláška MDS č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích
- TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích
- TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- PPK – PRE – Požadavky na provádění přechodného dopravního značení na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla ve správě ŘSD

## 2. Technické řešení DIO

### 2.1. Vedení dopravy v oblasti během rekonstrukce mostu

Rekonstrukce mostu bude probíhat ve třech etapách. V každé z etap bude provoz veden vždy po polovině mostu. V první etapě a třetí etapě bude provoz veden po pravé polovině mostu (ve směru na Chomutov), v etapě 2 bude provoz veden po levé polovině mostu. Provoz bude veden vždy kyvadlově a bude řízen světelnou signalizací se sledováním fronty vozidel a

dynamickým řízením podle aktuálního provozu. Délka úseku s kyvadlovým provozem bude přibližně 450 m. Bude začínat cca v km 28,20 a končit v km 28,65.

Konkrétní provedení a návrh umístění přechodného dopravního značení a užití dopravních značení v rámci dopravních opatření je zřejmý z výkresových příloh této zprávy.

## 2.2. Přechodné svislé dopravní značení

Způsob organizace dopravy a konkrétní provedení a umístění přechodného svislého dopravního značení je uvedeno ve výkresových přílohách této zprávy.

V rámci dopravních opatření je uvažováno i stávající svislé dopravní značení, které není dle provedeného místního šetření v místě úprav v kolizi s navrženým přechodným svislým značením. V případě, že by došlo k rozporu s navrženým dočasným značením, bude stávající značení dočasně odstraněno (zakryto) nebo upraveno do souladu s dočasným značením.

Pro vyznačení pracovního místa bude využito umístěných dopravních značek č. A15 s dodatkovou tabulkou (DT) č. E3a. Tyto značky budou umístěny ve vzdálenosti 600 m před uzavřením. Značky č. A15 budou zvýrazněné umístěním na žlutém fluorescenčním podkladu. Dále budou ve vzdálenosti 400 m před uzavřením osazeny značky B21a a ve vzdálenosti 200 m před uzavřením značky A10, upozorňující na světelnou signalizaci. Dále bude v tomto úseku snížena pomocí značek B20a maximální povolená rychlost až na 60 km/h. Polohy značek jsou zobrazeny v přílohách.

Příčná uzávěra jízdního pruhu resp. usměrnění provozu do protisměrného jízdního pruhu bude provedeno pomocí dopravních zařízení č. Z2 s výstražnými světly. Zařízení bude doplněno značkou C4b usměrňující provoz do provozovaného jízdního pruhu. Na konci úseku bude uzávěra pruhu vyznačena pomocí dopravních zařízení č. Z4b resp. č. Z4b „Směrovací deska“. V celé délce stavby bude prostor stavby oddělen od provozovaného jízdního pruhu pomocí dopravních zařízení č. Z4b resp. č. Z4b „Směrovací deska“. Na konci obou úseků budou umístěny značky B26 ukončující veškerá dopravní omezení.

Dále bude v etapě 2, kdy bude provoz veden po mostních provizoriích doplněna následující značení. Z obou stran před mostním provizoriem budou osazeny značky B20a omezující maximální povolenou rychlost na 30 km/h. Tyto značky budou zvýrazněné umístěním na žlutém fluorescenčním podkladu. Za mostní provizorium ve směru na mostní konstrukci bude osazena značka omezující maximální povolenou rychlost na 60 km/h. Dále bude na obou stranách před vjezdem do zúženého prostoru provedeno vyosení jízdního pruhu pomocí dopravních zařízení Z4b. Vyosení bude přibližně o 3,5 m a bude sloužit k zamezení možného najetí vozidel vyšší než povolenou rychlostí na mostní provizoria.

### **Značení informující o objížděné trase**

Dále bude před začátkem rekonstrukce provedeno značení nejlépe zakazující objíždění, nebo alespoň informující o nemožnosti objíždění mostu přes obce Kutrovice a Kvílice z důvodu úzkých místních komunikací bez chodníků v obcích s pohybem chodců. Konkrétně se jedná o odbočky z komunikace I/7 na III/23728 v obci Lotouš a na III/23718 v obci Třebíz.

V rámci odstranění přechodného dopravního značení bude do původního stavu upraveno případné dotčené stávající značení.

### *Kvalitativní provedení*

Provedení značek musí odpovídat platné příloze vyhlášky MDS č. 30/2001 Sb., kterou se provádí zákon o provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích, ČSN EN 12899-1 a Vzorovým listům staveb pozemních komunikací, část VL 6.1. „Svislé dopravní značky“.

Veškeré přenosné dopravní značky musí splňovat podmínky ČSN EN 12899-1 včetně NA. Značky umístěné na tělese dálnice a na větvích MÚK musí být ve zvětšeném rozměru. Činné plochy dopravních značek musí být z retroreflexní fólie min. třídy 2.

Přenosné dopravní značky budou celolisované z hliníkových nebo ocelových pozinkovaných plechů a dvojitým ohybem po celém obvodu, včetně rohů.

Uchycení přenosných dopravních značek na nosnou konstrukci musí být provedeno pomocí speciální příchytky, zabraňující jejímu pootočení či uvolnění, pevně spojené se zadní stěnou značky.

Značky budou připevněny na nosné konstrukce (sloupky) z Al nebo FeZn profilu o průměru 40 x 40 mm s červenobílým reflexním polepem a osazené do přenosných podstavců z recyklovaných materiálů.

Přenosné dopravní značky se umísťují co nejbližší k pravému resp. levému okraji vozovky ve směru jízdy vozidla. Značky ani jejich nosné konstrukce však nesmějí zasahovat do průjezdného profilu komunikace. Značky musí být spodní hranou minimálně 1,0 – 1,2 m nad vozovkou.

Konkrétní technické a kvalitativní podmínky pro provedení přechodného svislého dopravního značení jsou podrobně sestaveny v souboru požadavků na provedení a kvalitu dopravního značení na dálnicích a silnicích ve správě ŘSD ČR, vydanými Ředitelstvím silnic a dálnic ČR (tzv. PPK – Požadavky na provedení a kvalitu). Aktuální znění PPK pro jednotlivé skupiny výrobků je uvedeno na internetových stránkách Ředitelstvím silnic a dálnic ČR na adrese [www.rsd.cz](http://www.rsd.cz), v sekci Technické předpisy, kapitola PPK - Požadavky na provedení a kvalitu. V oblasti přechodného dopravního značení se jedná o: „PPK – PRE“ Požadavky na provedení přechodného dopravního značení na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla ve správě ŘSD.

### 2.3. Přechodné vodorovné dopravní značení

Jako vodorovné dopravní značení bude použito pouze Stop čar (V5), které budou umístěny vždy před světelnou signalizací. Přechodné vodorovné značky budou provedeny ze žluté reflexní fólie. Provedení a umístění je zřejmé z výkresových příloh této zprávy.

### *Kvalitativní provedení*

Provedení vodorovného dopravního značení musí odpovídat ČSN EN 1436 „Vodorovné dopravní značení“ a TP 133.

Užitá fólie musí být vyztužena textilní mřížkou a musí splňovat podmínky snadné odstranitelnosti bez jakéhokoli poškození povrchu vozovky. Reflexní fólie pro přechodné dopravní značení musí být schválena ŘSD Praha.

Konkrétní technické a kvalitativní podmínky pro provedení přechodného svislého dopravního značení jsou podrobně sestaveny v souboru požadavků na provedení a kvalitu dopravního značení na dálnicích a silnicích ve správě ŘSD ČR, vydanými Ředitelstvím silnic a dálnic ČR

(tzv. PPK – Požadavky na provedení a kvalitu). Aktuální znění PPK pro jednotlivé skupiny výrobků je uvedeno na internetových stránkách Ředitelství silnic a dálnic ČR na adrese [www.rsd.cz](http://www.rsd.cz), v sekci Technické předpisy, kapitola PPK - Požadavky na provedení a kvalitu. V oblasti přechodného dopravního značení se jedná o: „PPK – PRE“ Požadavky na provedení přechodného dopravního značení na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla ve správě ŘSD.

## 2.4. Údržba dopravního značení

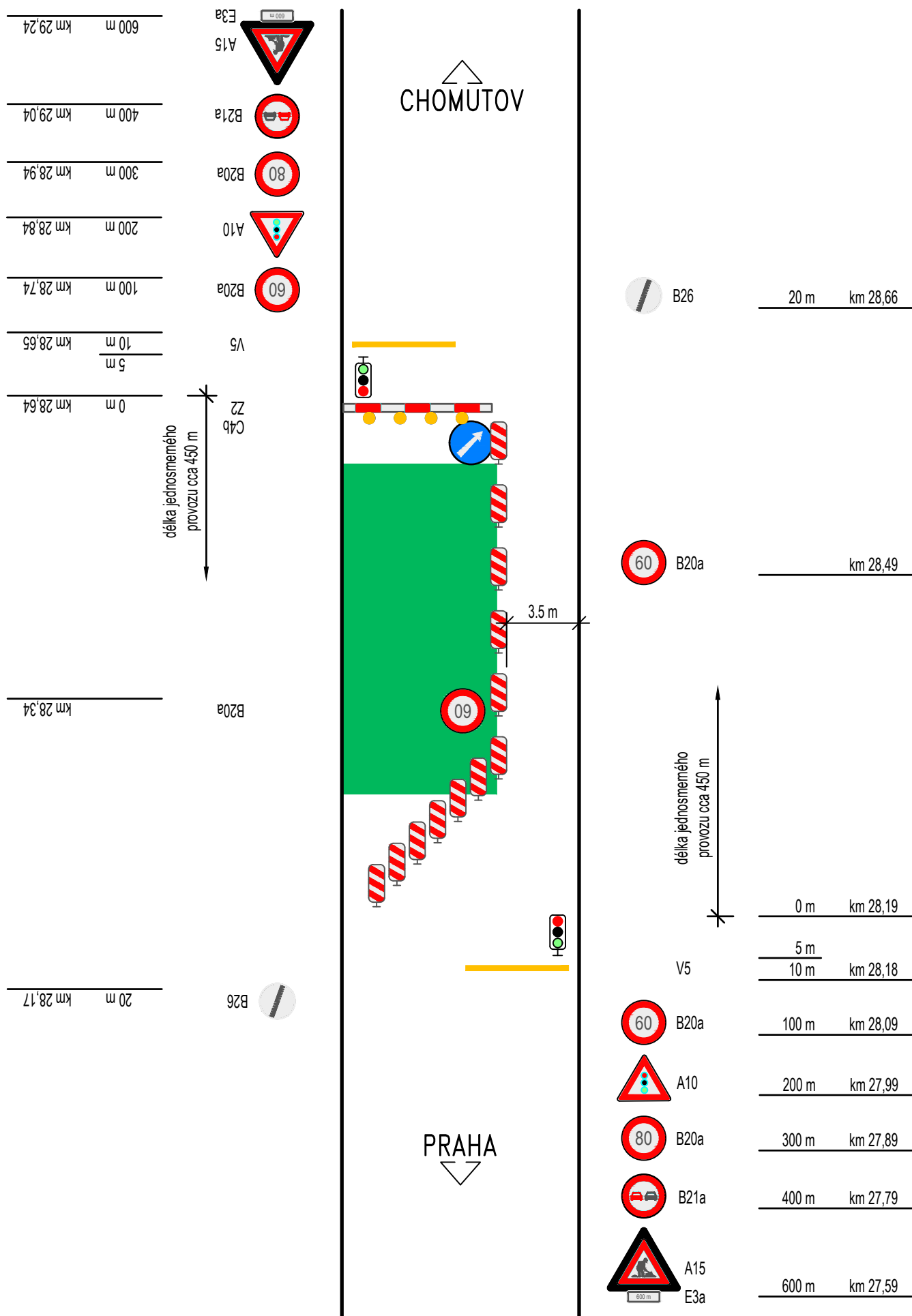
Provozovatel je povinen zajistit údržbu svislého i vodorovného dopravního značení tak, aby byla zajištěna nepřetržitě jeho plná funkčnost po celou dobu užití.

## 3. Závěrečná ustanovení

Tato dokumentace slouží pro výběr zhotovitele a musí být dále rozpracována v dalších stupních dokumentace.

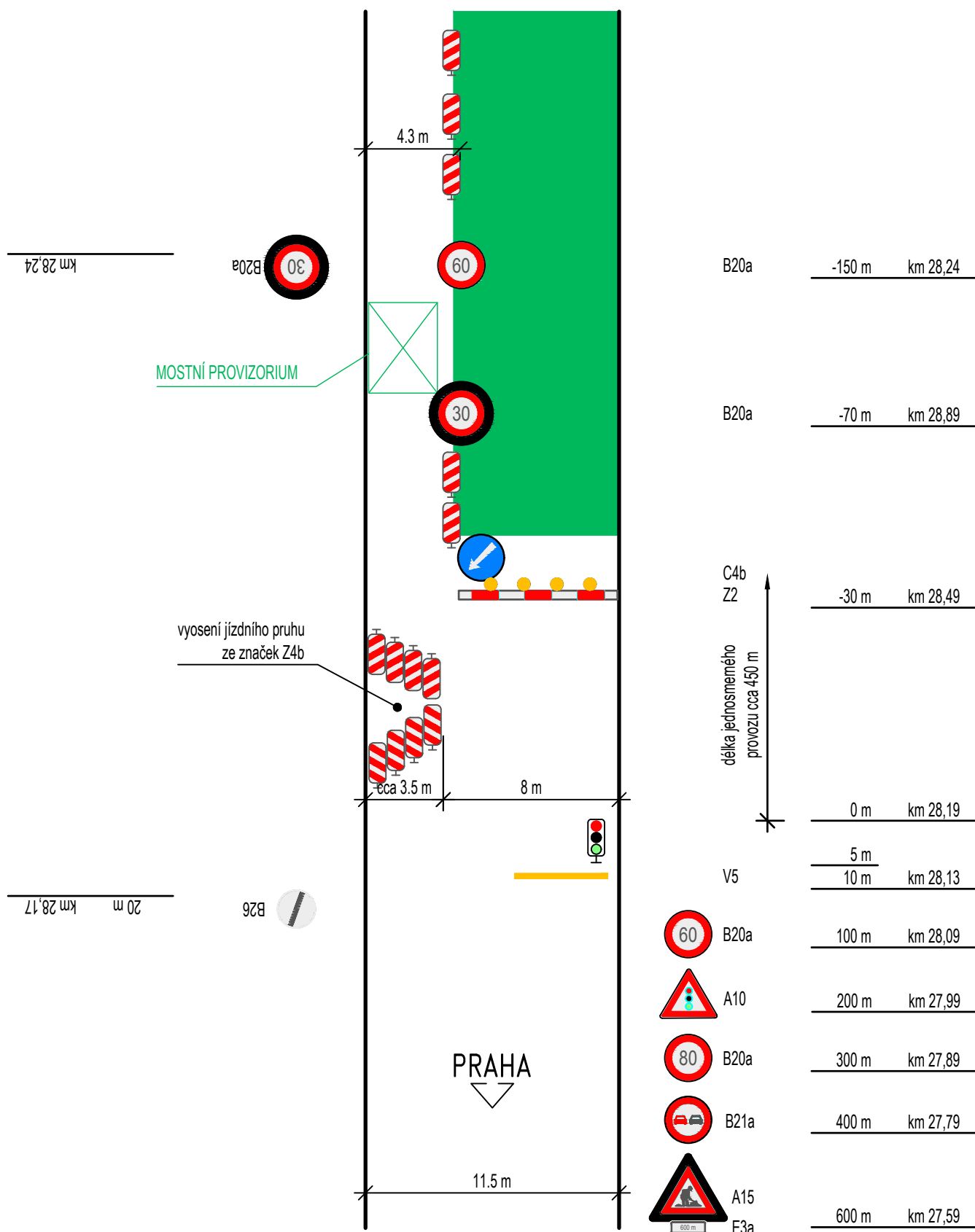
Zhotovitel je povinen realizovat dopravní opatření v souladu se schváleným dopravním značením a toto udrží po celou dobu stavby viditelné, čitelné, čisté a plně funkční. Veškeré náklady na jeho údržbu si musí zahrnout do položek za zřízení a demontáž.

# PŘÍLOHA 1: SCHÉMA DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ - ETAPA 1 a 3





CHOMUTOV



## PŘÍLOHA 3: SCHÉMA DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ - ETAPA 2

### CHOMUTOVSKÉ PŘEDMOSTÍ

