

## Obsah

1	Identifikační údaje.....	- 2 -
1.1	Označení stavby .....	- 2 -
1.2	Stavebník nebo objednatel stavby .....	- 2 -
1.3	Projektant nebo zhotovitel projektové dokumentace .....	- 2 -
1.4	Majetkový správce .....	- 2 -
2	Úvod .....	- 3 -
2.1	Všeobecně .....	- 3 -
2.2	Vstupní podklady.....	- 3 -
2.3	Legislativní a normové podklady .....	- 4 -
3	Zásady DIO .....	- 5 -
3.1	Obecné zásady .....	- 5 -
3.2	Rozšíření značení pro opravu dálnice D11 .....	- 6 -
3.3	Dočasná svodidla .....	- 6 -
3.4	Období zimní údržby .....	- 6 -
4	Etapizace a technické řešení .....	- 7 -
4.1	Lhůta výstavby a předpokládaný termín zahájení a dokončení stavby .....	- 7 -
4.2	Etapizace .....	- 7 -
5	Telematika během uzavírek .....	- 10 -
6	Ochranná pásma .....	- 11 -
7	Související stavební objekty .....	- 11 -
8	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na staveništích .....	- 11 -
9	Splnění podmínek stavebního povolení .....	- 12 -
10	Závěr .....	- 12 -
11	Přílohy .....	- 12 -

## 1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### 1.1 Označení stavby

Název stavby:	Projektová dokumentace D11 km 0,0-8,0 výměna vozovkových vrstev včetně modernizace souvisejících zařízení dálnice včetně křižovatkových větví s D0 - akt. DSP/PDPS
Objekt:	SO 180 Přejížděné dopravní značení během realizace stavby
<b>Místo stavby:</b>	
Kraj	Hlavní město Praha, Středočeský kraj
Obec	Praha, Šestajovice, Jirny
Katastrální území	Černý Most [731676], Horní Počernice [643777], Šestajovice u Prahy [762385], Jirny [660922]
Druh stavby	Oprava krytu dálnice D11 v km 0,000 – 7,800
Označení pozemku	Dle záborového elaborátu
Předmět projektové dokumentace	Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

### 1.2 Stavebník nebo objednatel stavby

Název a adresa	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Čerčanská 2023/12 140 00 Praha 4
Nadřízený orgán:	Ministerstvo dopravy ČR
Řídící správa:	ŘSD ČR, Závod Praha Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4
IČ	65993390

### 1.3 Projektant nebo zhotovitel projektové dokumentace

Název a adresa	PRAGOPROJEKT, a.s. K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha
IČ	45272387
Zpracovatelský ateliér	PRAGOPROJEKT, a.s. ateliér K. Vary Vítězná 2012/26, 360 01 Karlovy Vary
Hlavní inženýr projektu	Ing. Pavel Šlapa, PRAGOPROJEKT, a.s. Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby – 0301400
Silniční objekty	Ing. Pavel Šlapa, PRAGOPROJEKT, a.s.
Mostní objekty a zdi	Ing. Miroslav Seidl, PRAGOPROJEKT, a.s. Autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské konstrukce – 0010141
	Ing. Dana Hadačová, PRAGOPROJEKT, a.s. Autorizovaný inženýr pro geotechniku – 0007478
Vodohospodářské objekty	Ing. Marcela Doležalová, PRAGOPROJEKT, a.s. Autorizovaný inženýr pro stavby vodního hospodářství a krajinného inženýrství – 0301236
Elektro objekty	Ing. Martin Hanuška, PRAGOPROJEKT, a.s. Autorizovaný inženýr pro technologická zařízení staveb – 0011592
	Ing. František Rosa Autorizovaný inženýr pro technologická zařízení staveb – 0008981
Geodetická dokumentace	Ing. Pavel Sobotka, PRAGOPROJEKT, a.s. Úředně oprávněný zeměměřický inženýr – ČÚZK č. 1870/99
Zásady organizace výstavby	Pavel Znamenáček, PRAGOPROJEKT, a.s.

### 1.4 Majetkový správce

Název správce:	dočasný objekt (zhotovitel stavby)
----------------	------------------------------------

## 2 ÚVOD

### 2.1 Všeobecně

Předmětem projektové dokumentace je oprava stávající dálnice D11 v km 0,000 – 7,800 včetně opravy stávajících větví mimoúrovňové křižovatky dálnice D11 a dálnice D0 (Pražského okruhu na úseku SOKP 510).

Začátek úseku je v km 0,000 dálnice D11 za sjezdem z MÚK Olomoucká (exit 1 Horní Počernice), která je součástí dálnice D0 (silniční okruhu kolem Prahy - SOKP 510). Konec úseku, ve kterém je uvažováno s opravou dálnice, se nachází cca v km 7,800 dálnice D11 v prostoru MÚK Jirny (exit 8 Jirny). Součástí projektové dokumentace je oprava povrchů na stávající oboustranné odpočívce v km 3,000.

Stavební objekt SO 190.1 Svislé a vodorovné dopravní značení řeší provedení svislého a vodorovného dopravního značení v rámci kompletní opravy vozovky dálnice D11 včetně opravy stávajících větví mimoúrovňové křižovatky dálnice D11 a dálnice D0 a oboustranné odpočívky Horní Počernice na D11.

Ve stavebním objektu SO 180 je navržen předpokládaný časový postup prací jako podklad pro stanovení konkrétních DIO v průběhu oprav. Tento časový postup prací není pro zhotovitele závazný a má funkci informativní, tzn., že zhotovitel může optimalizovat a měnit časový harmonogram realizace, který si projedná se správním orgánem. Závazná pro zhotovitele je technologie postupu prací (tzn. způsob rozšíření, práce v SDP apod.) a základní princip vedení provozu v jednotlivých fázích oprav - zejména požadovaný provoz 2+2 (snížení počtu jízdních pruhů je možné pouze v řádu několika dní). Zhotovitel dále musí umožnit bezproblémovou zimní údržbu v období od 1.11. do 31.3. – tzn. např. zajištění dostatečného prostoru pro průjezd vozidel zimní údržby podle výkresu opakovaných řešení R-plán 49 s dostatečným volným prostorem pro odklizený sníh (viz výkres opakovaných řešení R 81).

Oprava stávající dálnice je rozdělena do několika etap tak, aby byl po celou dobu oprav zachován provoz 2 jízdními pruhy v obou směrech s výjimkou některých krátkodobých opatření, která nejsou v této dokumentaci postižena (např. operativní uzavření některého z jízdních pruhů, převedení provozu 2 + 2 z jednoho jízdního pásu na druhý, montáž či demontáž dočasných svodidel atd.). Systém vedení dopravy během jednotlivých etap/pod etap je zakreslen do modelových schémat.

Součástí tohoto stavebního objektu je značení objízdnych tras, které budou využívány během oprav tohoto úseku. Dále jsou součástí dopravní opatření na komunikacích nižších tříd případně místních komunikacích křižujících dálnici, na kterých dojde v souvislosti s opravou k omezení provozu.

### 2.2 Vstupní podklady

- Dálnice D11 Praha – Hradec Králové, stavba 1101 Praha – Jirny – dokumentace skutečného provedení stavby, VPÚ, 1978-79
- Zaměření území a průzkum inženýrských sítí, PRAGOPROJEKT, a.s., 07/2013
- Diagnostický průzkum mostů, Pontex, s.r.o., 07/2013
- Diagnostický průzkum kanalizace, Martin Beneš, 07/2013
- Diagnostický průzkum kanalizace odpočívky, Martin Beneš, 06-07/2015
- Zpráva o diagnostickém průzkumu vozovky, dálnice D11, km 0,000 – 7,500 P+L, QVIA, spol. s r.o., 09/2013
- Zpráva o diagnostickém průzkumu vozovky, MÚK SOKP 510 nájezdové a sjezdové větve, QVIA, spol. s r.o., 09/2013
- Zpráva o diagnostickém průzkumu vozovky, dálnice D11 – odpočívky, QVIA, spol. s r.o., 09/2013
- Zpráva o provedení diagnostického průzkumu – prohlídce - betonových prefabrikátů pravé zárubní zdi na dálnici D11, km 0,725 - 1,296, ŘSD ČR – zkušební laboratoř - zpráva č. 928-D/98, 06/2012.
- Geologický průzkum modernizace D11 v km 0,00 – 8,00 včetně křižovatkových větví s R1: geotechnický průzkum pro modernizaci – závěrečná zpráva, AZ Consult, spol. s r.o., 10/2013

- Hlukové posouzení modernizace D11 v km 0,00 – 8,00 vč. křižovatkových větví R1 (měření hluku před realizací), AKUSTING, spol. s r.o., 11/2013
- Údaje z celostátního sčítání dopravy 2010
- Platné normy, TP a související předpisy

## 2.3 Legislativní a normové podklady

- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška Ministerstva dopravy č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích
- Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- ČSN EN 1436+A1 Vodorovné dopravní značení – Požadavky na dopravní značení
- ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení, Část 1: Stálé dopravní značky, včetně platné národní přílohy NA
- TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích
- TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- Typová dopravně-inženýrská opatření pro modernizaci D1 - 2.vydání (dále jen Typová DIO)
- Vzorové listy staveb pozemních komunikací: VL 3 – Křižovatky, VL 6 – Vybavení pozemních komunikací, část 6.1 Svislé dopravní značky, část 6.2 Vodorovné dopravní značky, část 6.3 Vybraná dopravní zařízení
- Technické kvalitativní podmínky staveb (TKP)
- ZTKP kap. 14, Požadavky na provedení a kvalitu na dálnicích a silnicích ve správě ŘSD ČR, Provozní směrnice ŘSD ČR dle příkazu GŘ 23/2014, Výkresy opakovaných řešení, tzv. R-plány (<https://www.rsd.cz/wps/portal/web/technicke-predpisy/PPK-a-dopravni-znacení>)

## 3 ZÁSADY DIO

### 3.1 Obecné zásady

Dopravně inženýrská opatření musí být zpracována podle zásad TP 66 („Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“) s přihlédnutím k typovým úpravám a požadavkům ŘSD (tj. R-plánům, schémátům řady D, standardům PPK, případně Typovým DIO pro modernizaci dálnice D1), ZTKP kap. 14 a na platnost vyhlášky č. 294/2015 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. 294/2015 Sb., ČSN EN 12899-1, TP 143, VL 6.1, VL 6.2. Při realizaci musí být rovněž respektovány „Požadavky na provedení a kvalitu přechodného dopravního značení na dálnicích a sil. ve správě ŘSD ČR“ a další příslušné PPK, související R-plány a Provozní směrnice ŘSD (viz <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/technicke-predpisy/PPK-a-dopravni-znacení>, část Přechodné značení, provoz a údržba, BOZP).

Všechny vislé značky a dopravní zařízení k označení pracovních míst budou provedeny na dálnici ve zvětšené velikosti v retroreflexní úpravě třídy min. R2 dle ČSN EN 12899-1. Dopravní značky osazené na ostatních komunikacích budou v základní velikosti. Značky budou umístěny na červeno-bíle pruhovaných sloupcích, přičemž pruhy šířky 100-200 mm budou tvořeny polepem z retroreflexní folie třídy 1, kolority min. R1 dle ČSN EN 12899-1.

Přechodné vodorovné dopravní značení bude provedeno fólií s textilní mřížkou nebo barvou s ohledem především na klimatické podmínky v době realizace, dobu trvání dané etapy výstavby a na to, zde se jedná o asfaltovou nebo CB vozovku původní nebo již opravovanou. Přechodné VDZ musí být provedeno plynule s plynulými přechody bez vizuálních „lomů“ čar.

Operativní uzavírky musí být provedeny dle Příkazu ředitele provozního úseku ŘSD č. 1/2009 „Označování pracovních míst na dálnicích, rychlostních silnicích a ostatních směrově rozdělených silnicích I. třídy“ vč. doplňků a příloh. Dopravní značení při operativních uzavírkách bude osazeno dle schválených schémat v příloze 1 tohoto Příkazu ŘPÚ č. 1/2009 s přihlédnutím k aktuálně platným schémátům D/23-n a D/24-n.

Výrazná omezení provozu a úplné uzavírky dálnice je nutno plánovat podle Provozní směrnice ŘSD ČR 8/2013 „Odhad vzniku a vývoje kolon při pracovních místech na směrově rozdělených komunikacích“. Noční práce je nutno provádět dle Provozní směrnice ŘSD ČR 9/14 „Noční práce na směrově rozdělených komunikacích“.

V průběhu zpracování dopravních opatření v podrobnosti realizační dokumentace je zhotovitel povinen svolávat v dostatečném předstihu před realizací uzavírkové komise (viz směrnice GŘ ŘSD č. 8/2009).

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. Značky, jejichž platnost je v rámci dopravních opatření zrušena (mimo VLKP), budou demontovány/zakryty/otočeny tak aby tyto DZ nebyly viditelné z žádného jízdního směru. Zneplatnění částí i celých velkoplošných značek se neprovede škrtačí oranžovo-černou páskou, ale kovovými kříži s červeným retroreflexním polepem připevněnými ke značkám jednoduchým lehce demontovatelným držákem. Zneplatnění částí standardních značek se provede obdobným způsobem. Zneplatnění celých standardních značek se provede jejich zakrytím nebo demontáží, není přípustné použít škrtačí pásku.

S pracemi na místech s úpravou provozu je možné započít až po instalaci všech dopravních značek a dopravního zařízení. Značky musí být odpovídajícím způsobem aktualizovány v souladu s postupem prací a stavem stávajícího dopravního značení v době realizace.

Pokud se osvětluje staveniště pro noční práci v blízkosti provozu, musí být osvětlení provedeno tak,

aby neoslňovalo řidiče ani v jednom směru. Za vhodný typ osvětlení se považují například osvětlovací balony na stojanech.

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 2x denně kontrolováno. Poškozené, zničené a odcizené dopravní značky a dopravní zařízení musí být nahrazeny. Posunuté prvky musí být uvedeny do souladu s projektem. Napájení výstražných světel bude přednostně řešeno ze stabilních zdrojů (zás. skříní v SDP). 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.

### 3.2 Rozšíření značení pro opravu dálnice D11

Při návrhu a realizaci dopravně-inženýrských opatření budou respektovány následující doporučení, která vycházejí ze zkušenosti z obdobných opatření na dálnicích, především z probíhající modernizace dálnice D1.

Před zahájením 2. etapy bude v PJP u čáry V4, která bude ve 2. etapě pojížděná, odstraněn zvučící efekt.

V celé délce opravovaného úseku bude po celou dobu stavby na jednom jízdním pásu osazeno v obou směrech provozní staničení po 100 m. Označení úseku staničením po hektometrech bude provedeno dle výkresu R 86. Značky přechodného značení musí být umístěny tak, aby se s hektometrovníky vzájemně neclonily.

### 3.3 Dočasná svodidla

Dočasná svodidla budou užita pro oddělení protisměrného provozu během 1. a 2. etapy (konkrétní popis etap viz kapitola 4).

Dočasná svodidla budou dále osazena v 0. etapě, kde budou oddělovat provoz od prostoru staveniště. Staveništní vjezdy do SDP skrz dočasná svodidla lze zřídit s max. četností 1 vjezd/700 m (s výjimkou mostů), viz schéma 3.2c typových DIO – 2. vydání.

#### Podmínky pro osazení svodidel:

V rámci stavebního objektu SO 170 - Provizorní úpravy komunikace je navrženo osazení betonových svodidel ve středním dělicím pásu, tak aby bylo zajištěno bezpečné oddělení provozu 2 + 2 v levém jízdním pásu od stavebních prací na pravé polovině dálnice D11. Svodidla budou zároveň sloužit i jako zádržné zařízení během zimní přestávky mezi 1. a 2. etapou výstavby.

V etapě 1 a 2 budou osazena svodidla v jednom jízdním pásu pro oddělení protisměrných jízdních pruhů. V případě změny harmonogramu je součástí dodávky zajištění dočasných svodidel po celou dobu platnosti příslušné etapy.

Dočasná svodidla pro oddělení protisměrných jízdních pruhů budou osazena vždy v celém rozsahu obousměrného provozu bez jakéhokoliv přerušení, tj. v celé délce realizovaného úseku, ve kterém je provoz veden v režimu 2 + 2 jízdní pruhy v jednom jízdním pásu, s povinným přesahem na obou stranách a se zachováním prostoru pro průjezd vozidel IZS (viz ZTKP, Typová DIO – 2. vydání). Zhotovitel musí počítat při přesunu dočasných svodidel mezi jednotlivými etapami s krátkodobým pronájmem druhé kompletní sady tak, aby byl minimalizován provoz v omezení 2+1 či 1+1.

### 3.4 Období zimní údržby

Pravidla pro zimní údržbu pozemních komunikací stanovuje zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích a jeho prováděcí vyhláška č. 104/1997 Sb. Zimní údržbou se zmírňují závady vznikající povětrnostními vlivy a podmínkami za zimních situací ve sjízdnosti komunikací. Vyhláška stanovuje, že zimním obdobím je doba od 1. listopadu do 31. března následujícího roku. Po dobu zimního období s výjimkou období zimní technologické přestávky je zhotoviteli umožněno provádět stavební práce včetně

použití dopravně inženýrských opatření při dodržení veškerých požadavků a podmínek (viz ZTKP). V zimní technologické přestávce (tj. v období od 1. 12. do 28.2. resp. 29.2.) není povoleno provádět jakékoliv stavební práce, které si vyžadují dopravní opatření na dálnici, pokud jejich provádění nebude písemně odsouhlaseno správcem stavby (ŘSD ČR, závod Praha), majetkovým správcem dálnice (ŘSD ČR, provozní úsek) a příslušným silničním správním úřadem (Ministerstvo dopravy) při splnění jejich veškerých podmínek a požadavků, zejména z hlediska zimní údržby. Po dobu zimní technologické přestávky bude v SDP osazeno stabilní nebo přenosné zachytňné bezpečnostní zařízení (svodidlo) betonové nebo ocelové se stupněm zadržení min. H1 a maximální přípustnou vzdáleností líce svodidla od pevné překážky 2,0 m (ve volné trase) dle příslušných TPV.

## 4 ETAPIZACE A TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Oprava tohoto úseku je rozdělena do několika etap tak, aby byl po celou dobu oprav zachován provoz 2 jízdními pruhy v obou směrech s výjimkou některých krátkodobých opatření, která nejsou v této dokumentaci postižena (např. operativní uzavření některého z jízdních pruhů, převedení provozu 2 + 2 z jednoho jízdního pásu na druhý v případě, montáž či demontáž dočasných svodidel atd.).

Systém vedení dopravy během jednotlivých etap/podetap je zakreslen do modelových schémat v jednotlivých přílohách. Detailní výkresy dopravně inženýrských opatření budou zpracovány ve stupni RDS.

### 4.1 Lhůta výstavby a předpokládaný termín zahájení a dokončení stavby

Doba výstavby se předpokládá cca 16 měsíců bez započítání zimních technologických pauz vycházejících z požadavků na zajištění zimní údržby dálnice. Zahájení stavby bude závislé na termínu získání stavebního povolení a výběru zhotovitele stavby.

Předpokládaný termín zahájení výstavby 2017

Předpokládaný termín dokončení stavby 2019.

Předběžný harmonogram prací je zpracován v příloze příloha A5 – Zásady organizace výstavby.

### 4.2 Etapizace

V rámci výstavby jsou navrženy čtyři základní etapy výstavby:

#### 0. Etapa (přípravná etapa)

Nejprve budou osazeny nové portály dopravního značení včetně velkoplošných značek v LJP před Exitem 1 Horní Počernice. Portály/VLKP D11-00108 a D11-00109 budou vybudovány v těsné blízkosti stávajících portálů/VLKP (stávající portály/VLKP bude možné demontovat až po osazení nových portálů/VLKP. Nový portál/DZ D11-00107 je budován v místě stávajícího, proto bude stávající portál/VLKP demontován na dobu výstavby nového. V souvislosti s výstavbou nových základových patek portálů v SDP budou provedeny nutné přeložky IS v SDP. Po dokončení základových patek nových portálů na krajnici bude v rámci přípravné etapy převeden provoz v levém jízdním pásu k vnější hraně zpevnění do polohy budoucího vedení dopravy 2+2. Levý jízdní pás bude provizorně rozšířen o 2,45 m (SO 170) do stávajícího SDP. Zároveň budou zřízeny staveništní vjezdy přes SDP v místě budoucích přejezdů SDP před a za odpočívku Horní Počernice. Dále bude započata oprava zárubní zdi vpravo SO 250. Realizovány mohou být však pouze ty práce, které nevyžadují zábor vozovky širší než 5 metrů (úsek gabionové zdi, nízké části opěrné zdi). V rámci objektu SO 170 bude na okraji provizorního rozšíření v SDP v úseku se středovou kanalizací (cca úsek km 0,0 – 1,3) osazeno bet. svodidlo (výška 1,2 m) tak, aby bylo zajištěno bezpečné oddělení provozu od výstavby části středního dělicího pásu a kanalizace během 1. etapy a případně po dobu období zimní údržby. Ve zbývajících částech opravovaného úseku bude osazeno ocelové svodidlo do polohy budoucí drenáže v SDP.

Předpokládaná doba výstavby cca 12 týdnů.

## 1. Etapa (oprava PJP)

Tato etapa je rozdělena na dvě podetapy z důvodu co nejdelšího zachování odbočení ve směru na Hradec Králové na exitu 8.

V etapě 1.A bude odbočení zachováno provizorním odbočovacím pruhem na přejezdu km 7,564-7,684. Následně bude výjezd v etapě 1.B uzavřen z důvodu dokončení oprav PJP na úrovni tohoto odbočení.

V 1. etapě bude realizována kompletní oprava pravého jízdního pásu dálnice D11, včetně kanalizace, mostů, oprava opěrné zdi, pravé odpočívky, definitivního položení kabelů SOS, monolitických bet. svodidel v PJP při SDP, portálů před MÚK Jirny a dopravní značení PJP.

Doprava bude vedena v levém jízdním pásu v režimu 2+2 v šířkovém uspořádání s jízdními pruhy 3,25 m (levé pruhy) a 3,25 m (pravé pruhy). Pro dočasné svodidlo oddělující protisměrné jízdní pruhy je ponechán prostor 0,2 m. Celková šířka zpevnění činí 13,2 m (3,25 / 3,25 / 0,2 / 3,25 / 3,25 / 0,5 bezp. odstup od bet. svodidla). Převedení dopravy do levého jízdního pásu bude v prostoru MÚK Horní Počernice a MÚK Jirny.

Objízdna trasa za uzavřený výjezd na exitu 8 v 1.B etapě bude vedena přes další MÚK v km 18 dle schématu ŘSD D/39.2

Vzhledem k stísněním podmínkám ve stávající MÚK Horní Počernice je navržena objízdna trasa pro nákladní dopravu ze směru od Černého Mostu. Objízdna trasa je navržena přes MÚK Běchovice. Ostatní doprava bude připojena přes pravé připojení ve směru od Mladé Boleslavi.

Během demolice mostu D11-004 (SO 202) bude krátkodobě uzavřena místní komunikace Ve žlábku. Během ostatních prací na mostě bude provoz pod mostem zachován s dopravním omezením.

Odstranění nosné konstrukce mostu D11-006 (SO 203) přes silnici III/33310 bude probíhat za dočasné výluky provozu na komunikaci III/33310. Všechny ostatní práce vyjma snesení NK budou probíhat při zachování provozu na komunikaci III/33310.

Kabelového vedení (SO 491 a SO 494) může být ve SDP instalováno až po odkrytí (SO 101) SDP na pláň, vybudování kanalizace (SO 301), dokončení kabelovodů (SO 493) a mostů, respektive jejich kabelovodů (SO 202 a SO 203) a po zarovnání SDP (SO 101) a vybudování podbetonování (SO 101) pod monolitickými svodidly. Podbetonování (SO 101) pod prefabrikovanými svodidly může být zhotoveno až po pokládce kabelového vedení.

Předpokládaná doba výstavby cca 25 týdnů.

## 2. Etapa (oprava LJP)

Ve 2. etapě bude realizována kompletní oprava levého jízdního pásu dálnice D11, včetně kanalizace, mostů, pravé odpočívky, monolitických bet. svodidel v LJP při SDP a dopravní značení PJP. V závěru etapy budou dokončeny přejezdy SDP před a za odpočívku Horní Počernice do definitivní polohy. V místě se předpokládá snížení rychlosti a zábor zpevněné krajnice při SDP v obou směrech, která bude trvale uzavřena pomocí Z4 v celém řešeném úseku.

Doprava bude vedena v pravém jízdním pásu v režimu 2+2 v šířkovém uspořádání s jízdními pruhy 3,25 m. Protisměrné jízdní pruhy budou odděleny dočasným svodidlem. Celková šířka zpevnění využitelná pro vedení dopravy v PJP bude již definitivních 14,50 m. Převedení dopravy do PJP bude v prostoru MÚK Horní Počernice a MÚK Jirny.

Objízdna trasa pro nákladní dopravu ze směru od Černého mostu a dopravní omezení během práce na mostech D11-006 (SO 203) a D11-006 (SO 203) jsou shodné jako v etapě 1.

Předpokládaná doba výstavby cca 25 týdnů.

## 3. Etapa (oprava větví MÚK Horní Počernice)

Oprava větví MÚK Horní Počernice bude probíhat po jednotlivých částech (větvích), případně po jejich podélných polovinách. Celkově je tato etapa rozdělena do 8 fází tak, aby omezení v dopravě byli

minimální, především minimalizace uzavírek křižovatek větvi. 3. etapa není časově vázána na dokončení předchozích etap, ale může být realizována postupně současně s nimi tak, aby byla optimalizována lhůta jejího dokončení.

3. etapa je dělena na tyto fáze:

#### 1. Fáze

Prováděné práce: Oprava větve 1, oprava levé části větve 4, oprava levé části komunikace od CČM k větvi 8a, oprava větve mezi větví 8a a dálnicí D11

Vedení provozu:

Ve směru od CČM bude doprava svedena do pravého jízdního pruhu. V pravém jízdním pruhu bude vedena až k větvi 8a, kde bude vyvedena větví 8a na Pražský okruh.

Ve směru od Brna bude doprava ve směru na Hradec Králové vyvedena do pravé části větve 4. V pravé části větve 4 bude vedena na dálnici D11. Zde bude vedena připojovacím pruhem až na konec uzavírky.

Objízdna trasa za uzavřenou větev 1 (směr od Satalice na HK) bude vedena po Pražském okruhu ve směru na Brno do prostoru MÚK Běchovice (křižovatka Pražského okruhu s Českobrodskou ulicí) a odtud zpět po Pražském okruhu do prostoru MÚK Počernice a dále na dálnici D11.

Objízdna trasa za uzavřenou větev mezi větví 8a a dálnicí D11 (směr od CČM na HK) bude vedena obdobně jako objízdna trasa za větev 1 větví 6 a 2 na Pražský okruh a po Pražském okruhu ve směru na Brno do prostoru MÚK Běchovice (křižovatka Pražského okruhu s Českobrodskou ulicí) a odtud zpět po Pražském okruhu do prostoru MÚK Počernice a dále na dálnici D11.

#### 2. Fáze

Prováděné práce: Oprava pravé části větve 4 a připojovacího pruhu dálnice D11 (v pravém pásu), oprava pravé části komunikace od CČM k větvi 8a, oprava větve 8a

Vedení provozu:

Ve směru od CČM bude doprava svedena do levého jízdního pruhu. V levém jízdním pruhu bude vedena až na dálnici D11. V místě odbočení do větve 6 (ve směru na Brno) bude oprava provedena po polovinách vjezdu do větve 6 tak, aby byl po celou dobu stavby umožněn výjezd do této větve.

Ve směru od Brna bude doprava ve směru na Hradec Králové vyvedena do levé části větve 4. V levé části větve bude vedena až na konec uzavírky na dálnici D11.

Objízdna trasa za uzavřenou větev 8a (směr od CČM na Satalice) bude vedena větví 6 a 2 na Pražský okruh a po Pražském okruhu ve směru na Brno do prostoru MÚK Běchovice a odtud zpět po Pražském okruhu do prostoru MÚK Počernice a dále po Pražském okruhu ve směru na Mladou Boleslav.

#### 3. Fáze

Prováděné práce: Oprava pravého jízdního pruhu dálnice D11 (levý pás), oprava pravé části větve 2 až k napojení větve 6, oprava větve 3

Vedení provozu:

Ve směru od Hradce Králové bude doprava svedena do levého jízdního pruhu. V levém jízdním pruhu bude vedena větvemi 2 a 9 až na konec uzavírky u napojení na Pražský okruh.

Objízdna trasa za uzavřenou větev 3 (směr od HK na Satalice) bude vedena větví 9 na Pražský okruh a po Pražském okruhu ve směru na Brno do prostoru MÚK Běchovice a odtud zpět po Pražském okruhu do prostoru MÚK Počernice a dále po Pražském okruhu ve směru na Mladou Boleslav.

#### 4. Fáze

Prováděné práce: Oprava levého odbočovacího pruhu a levého pruhu dálnice D11 (levý pás), oprava

levé části větve 2, oprava větve 9 a levé části komunikace vedoucí k CČM

Vedení provozu:

Ve směru od Hradce Králové bude doprava svedena do pravého jízdního pruhu. V pravém jízdním pruhu bude vedena větvemi 2 a 9 až na konec uzavírky u napojení na Pražský okruh.

Objízdna trasa za uzavřenou větev 9 (směr od HK na CČM) bude vedena větví 2 a 9 na Pražský okruh a po Pražském okruhu ve směru na Brno do prostoru MÚK Běchovice a odtud zpět po Pražském okruhu do prostoru MÚK Počernice a dále větví 7a ve směru na CČM.

#### 5. Fáze

Prováděné práce: Oprava pravé části větve 7a, oprava pravé části komunikace mezi větví 7a a větví 5

Vedení provozu:

Ve směru od Brna bude doprava svedena do pravé části větve 7a. V místě napojení na větev 9 bude napojena přímo do jízdního pruhu ve směru od Hradce Králové. Dále ve směru na CČM bude vedena v levé části komunikace.

#### 6. Fáze

Prováděné práce: Oprava větve 5, oprava pravé části komunikace mezi větví 5 a koncem opravy na komunikaci vedoucí k CČM.

Vedení provozu:

Ve směru od Hradce Králové bude doprava před místem napojení větve 5 svedena do levého jízdního pruhu. V levém jízdním pruhu bude vedena až na konec uzavírky.

Objízdna trasa za uzavřenou větev 5 (směr od Satalice na CČM) bude vedena po Pražském okruhu ve směru na Brno do prostoru MÚK Běchovice a odtud zpět po Pražském okruhu do prostoru MÚK Počernice a dále větví 7a ve směru na CČM.

#### 7. Fáze

Prováděné práce: Oprava pravé části větve 6 a větve 2.

Vedení provozu:

Ve směru od Hradce Králové bude doprava ve větví 2 před místem napojení větve 6 svedena do levého jízdního pruhu. V levém jízdním pruhu bude vedena až na konec uzavírky u napojení na Pražský okruh. Ve směru od CČM bude doprava vedena v levé části větve 6. V místě napojení na větev 2 bude napojena přímo do jízdního pruhu od Hradce Králové.

#### 8. Fáze

Prováděné práce: Oprava levé části větve 7a, oprava levé části větve 6.

Vedení provozu:

V opravovaných větvích bude doprava vedena v pravých částech.

## **5 TELEMATIKA BĚHEM UZAVÍREK**

Součástí stavebního objektu SO 180 Přejížděcí dopravní značení během realizace stavby není navrženo žádné provizorní telematické vybavení (kamerový dohled, informační vozíky, detekce vozidel) a datové přenosy.

## 6 OCHRANNÁ PÁSMA

Stavba se dotýká ochranných pásem inženýrských sítí a komunikací. Přeložky sítí obdobně jako komunikační úpravy budou definovat nová ochranná pásma. Přehled ochranných pásem viz příloha A5 – Zásady organizace výstavby.

## 7 SOUVISEJÍCÍ STAVEBNÍ OBJEKTY

### ŘADA 000 Objekty přípravy staveniště

- SO 020 Příprava území

### ŘADA 100 Objekty pozemních komunikací

- SO 101 - Hlavní trasa km 0,000 - 7,800
- SO 110 - Větve křižovatky D11 a D0 v km -1,150 – 0,000
- SO 130 - Odpočívka vlevo
- SO 131 - Odpočívka vlevo
- SO 170 - Provizorní úpravy komunikace
- SO 180 - Přechnodné dopravní značení během realizace stavby
- SO 190.1 - Svislé a vodorovné dopravní značení
- SO 190.2 - Portály pro dopravní značení
- SO 190.3 - Proměnné dopravní značení

### ŘADA 200 Mostní objekty a zdi

- SO 201 - Oprava dálničního mostu ev. č. D11-001..3
- SO 202 - Oprava dálničního mostu ev. č. D11-004..1,2
- SO 203 - Oprava dálničního mostu ev. č. D11-006..1,2
- SO 204 - Oprava dálničního mostu ev. č. D11-007..3
- SO 250 - Oprava zárubní zdi vpravo

### ŘADA 300 Vodohospodářské objekty

- SO 301 - Oprava kanalizace hlavní trasy
- SO 330 - Oprava kanalizace odpočívek

### ŘADA 400 Elektro a sdělovací objekty

- SO 430 - Oprava VO v km 0,150
- SO 491 - Systém DIS-SOS - kabelové vedení
- SO 492 - Systém DIS-SOS – hlásky
- SO 493 - Systém DIS-SOS - šachty a prostupy
- SO 494 - Systém DIS-SOS - trubky pro optické kabely
- SO 495 - Systém DIS-SOS - meteostanice
- SO 496 - Systém DIS-SOS - automatické sčítače dopravy
- SO 497 - Systém DIS-SOS - kamerový dohled
- SO 498 - Systém DIS-SOS - optické kabely ŘSD

### ŘADA 800 Objekty úpravy území

- SO 801 Vegetační úpravy

## 8 BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI NA STAVENIŠTÍCH

Při provádění prací na staveništích je třeba dodržovat právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ustanovení technických norem (ČSN), bezpečnostních a hygienických předpisů platných v době provádění stavby.

Právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (vymezení pojmu je uvedeno v ustanovení § 349 odst. 1 zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce) jsou předpisy na ochranu života a zdraví, předpisy hygienické a protiepidemické, technické předpisy, technické dokumenty a technické normy, stavební předpisy, dopravní předpisy, předpisy o požární ochraně a předpisy o zacházení s hořlavinami, výbušninami, zbraněmi, radioaktivními látkami, chemickými látkami a chemickými přípravky a jinými látkami škodlivými zdraví, pokud upravují otázky týkající se ochrany života a zdraví.

Pokud při stavební činnosti dochází ke střetu se silniční, železniční, pěší nebo vodní dopravou, je nutné identifikovat tato rizika a přijmout potřebná opatření k zabránění ohrožení veřejnosti. Při stavebních a udržovacích pracích na dálnicích a silnicích za provozu nebo na provozované železniční dopravní cestě je nutné přijmout potřebná preventivní opatření k zabránění ohrožení osob pohybujících se na staveništi (pracovišti) veřejnou dopravou. Zhotovitel je povinen postupovat podle příslušných bezpečnostních předpisů vydaných správcem dopravní cesty.

Podrobně je tato problematika řešena v Plánu BOZP.

## 9 SPLNĚNÍ PODMÍNEK STAVEBNÍHO POVOLENÍ

Projekt je vypracován v souladu s dokumentací pro stavební povolení, s podmínkami vydaného stavebního povolení a vyjádřeními dotčených orgánů a institucí.

Při provádění stavby je nutno dodržet podmínky pro provedení stavby, zejména podmínky stanovené dotčenými správními orgány a dotčenými správci, které jsou uvedeny ve stavebním povolení.

## 10 ZÁVĚR

V průběhu zpracování dopravních opatření v podrobnosti realizační dokumentace je zhotovitel povinen svolávat uzavírkové komise.

Zhotovitel je povinen před osazením dopravně inženýrských opatření zajistit jejich projednání, např. rozhodnutí o uzavírce a stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích, u příslušných silničních správních úřadů.

## 11 PŘÍLOHY

- Modelové schéma – 0. etapa
- Modelové schéma – 1.A etapa
- Modelové schéma – 1.B etapa
- Modelové schéma – 2. etapa
- Modelové schéma – 3. etapa (fáze 1 až 8)

**TUTO DOKUMENTACI NELZE POUŽÍT JAKO DOKUMENTACI RDS!!!**