

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK
VÝŠKOVÝ SYSTÉM: Bpv

SO 180 Dopravní opatření během výstavby

Objednatel:



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Ředitelství silnic a dálnic ČR


Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4
ŘSD ČR SPRÁVA Liberec
Zeyerova 1310, 460 55 Liberec

Zhotovitel PDPS:



Valbek, spol. s r.o.

Vaňurova 505/17
460 02 Liberec 3

	Vypracoval	Ing. T. Trachta		Zak. číslo	15-LI01-033
	Zodp. projektant	Ing. T. Trachta		Datum	03/2016
	Tech. kontrola			Stupeň	PDPS
	Akce I/13 Jítrava - Suchá			Počet formátů	11 x A4
				Měřítko	
Zhotovitel: Valbek, spol. s r.o. Vaňurova 505/17 460 02 Liberec 3	Příloha TECHNICKÁ ZPRÁVA			Č. přílohy	Paré
				1.	

Technická zpráva

a) Identifikační údaje objektu:

Název stavby:	I/13 Jítrava - Suchá
Stavební objekt:	SO 180 - Dopravní opatření během výstavby
Následný správce SO:	jedná se o dočasný SO, bez následného správce
Místo stavby:	
Kraj:	CZ01 Liberecký
Obec:	Bílý Kostel nad Nisou; 563919 Rynoltice; 564397
Katastrální území:	Bílý Kostel nad Nisou; 604623 Jítrava; 744689
Druh stavby:	Zkapacitnění stávající silnice I/13 v úseku v úseku křižovatky se silnicí III/27243 (směr Jítrava) po křižovatku se silnicí III/2713 (směr Horní Suchá).
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro provádění stavby
Datum:	březen 2015
Zadavatel:	Ředitelství silnic a dálnic ČR Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4 Zastoupené Správou Liberec Zeyerova 1310, 460 55 Liberec

Projektant: VALBEK spol. s r. o.
středisko Ústí nad Labem
Děčínská 717/21
400 03 Ústí nad Labem
tel. 475 531 077, 475 534 112
email: info.usti@valbek.cz

Hlavní inženýr projektu: Ing. Tomáš Trachta, Valbek, spol. s.r.o.

Odpovědný zhotovitel: Ing. Tomáš Trachta, Valbek, spol. s.r.o.

b) Stručný technický popis stavby a zdůvodnění navrženého řešení:

Stavba řeší zkapacitnění silnice I/13 v úseku křižovatky se silnicí III/27243 (směr Jítrava) po křižovatku se silnicí III/2713 (směr Horní Suchá). V rozsahu provozního staničení se jedná o úsek cca km 179,3 – 180,5. Celková délka úpravy je 1 209 m.

V mezikřižovatkovém úseku bude provedeno rozšíření stávající silnice I/13 (v profilu S11,5) na uspořádání 2+1 (zvětšení počtu jízdních pruhů ve stoupání). Rozšíření silnice je navrženo od rozšiřovacího klínu pruhu pro levé odbočení na silnici III/27243 (směr Jítrava) tak, aby do něj nebylo zasahováno. Zvětšení počtu jízdních pruhů je pak ukončeno rozšiřovacím klínem doplňovaného pruhu pro levé odbočení na silnici III/2713 (směr Horní Suchá), který zde byl navržen pro zachování všech stávajících křižovatkových pohybů.

V rámci stavby budou rovněž provedeny úpravy stávajícího odvodnění silnice, v úseku km 0,350 – KÚ bude stávající zpevněný příkop upraven k rozšíření hraně komunikace. V km 0,350 pak bude prodloužen stávající propustek a bude na něm vybudována nová vtoková jímka, v km 1,293 bude v rámci úpravy zpevněného příkopu zrušen stávající podélný propustek a bude nahrazen novým s šikmými čely.

Stavba je umístěna v extravilánu a v jejím bezprostředním okolí se nenachází žádná zástavba. Stavba nezasahuje do ploch mimo stávající silniční pozemky.

c) Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci

Přehled podkladů:

Digitální základní státní mapy v M 1 : 10 000.

Katastrální mapy zájmového území.

Letecké snímky zájmového území.

Geodetické zaměření předmětného území bylo převzato z přípravné dokumentace pořízené investorem „I/13 Jítrava – Suchá, podklady“ (zhotovitel VALBEK spol. s r.o. 01/2016).

Dendrologický průzkum byl převzat z přípravné dokumentace pořízené investorem „I/13 Jítrava – Suchá, podklady“ (zhotovitel VALBEK spol. s r.o. 01/2016).

Údaje o vedení stávajících sítí technické infrastruktury (stav k 02/2016, jednotliví správci).

ČSN, vzorové listy, TKP a další předpisy související.

Jednání s investorem a dalšími dotčenými stranami, prohlídka místa, fotodokumentace.

Vyhodnocení podkladů:

Z výše uvedených podkladů dále nevyplývaly žádné zvláštní požadavky, které by bylo nutné v dokumentaci respektovat.

d) Vztah k ostatním objektům stavby:

Stavební objekt řeší úpravu stávajícího dopravního značení a organizaci dopravy po dobu realizace stavby dle postupu výstavby. Stavební objekt tak souvisí se všemi objekty stavby.

e) Rozdělení na etapy, postup výstavby:

V rámci SO 151 je navržen předpokládaný modelový postup prací, jako podklad pro stanovení konkrétních DIO v průběhu realizace stavby. **Tento postup není pro zhotovitele závazný a má funkci informativní (zhotovitel může optimalizovat a měnit časový harmonogram realizace, který si projedná se správním orgánem).**

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.

Stavba bude realizována ve třech na sebe navazujících etapách výstavby.

I. etapa: příprava staveniště, DIO

II. etapa: realizace SO 101

III. etapa: realizace SO 190, dokončovací práce

Předpokládaná doba výstavby je pro celou stavbu přibližně 5 měsíců, v závislosti na době zahájení prací a klimatických podmínkách.

f) Zásady DIO:

Dopravně inženýrská opatření jsou zpracována v souladu se zásady dle TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích, 3. vydání s přihlédnutím na platnost vyhlášky č. 294/2015 Sb., 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 provizorní dopravní značení musí být provedeno dle zásad TP 66 s odchylkami stanovenými touto dokumentací. Značky užívané pro pracovní místa musí odpovídat vyhlášce č. 294/2015 Sb., ČSN EN 12899-1, TP143, VL6.1, VL6.2 a těmto zásadám. Zároveň budou splněny podmínky vyplývající z požadavků na provedení a kvalitu – PPK ŘSD ČR, především PPK – PRE (přechodné dopravní značení) a PPK – ZNA (dopravní značení), včetně příslušných R-plánů.

Všechny svíslé značky k označení pracovních míst na komunikaci budou provedeny ve v retroreflexní úpravě třídy 2. Vodorovné dopravní značení bude provedeno fólií nebo barvou s ohledem především na klimatické podmínky v době realizace, dobu trvání dané etapy výstavby a na to, zda se jedná o VDZ na definitivním povrchu rychlostní komunikace.

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. Není-li to možné, musí být jejich platnost dočasně zrušena zakrytím tak, aby DZ nebyly viditelné z žádného jízdního směru.

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.

Všechny značky, světelné signály a dopravní zařízení musí být udržovány během provozu ve funkčním stavu, v čistotě a správně umístěny. 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.

Kontrola správnosti a úplnosti osazení provizorního dopravního značení bude prováděna 2 x denně. 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. Napájení výstražných světel bude přednostně řešeno ze stabilních zdrojů.

Zhotovitel je rovněž povinen dodržovat bezpečnost práce při výstavbě dle platných předpisů v době realizace stavby.

g) Návrh dopravního opatření a dopravního značení:

V grafických přílohách je zakreslen návrh dopravního opatření, objízdných trasy nejsou v rámci objektu navrženy, stavba bude realizována při zachování provozu na dotčených komunikacích. Před vlastní realizací předloží zhotovitel stavby definitivní návrh dopravních opatření ke schválení příslušným orgánům státní správy a samosprávy a požádá o zvláštní užívání komunikace. Součástí předloženého návrhu bude i časový harmonogram omezení dopravy.

I. etapa:

V rámci této etapy bude provedena příprava staveniště, která sestává především z kácení a mýcení dotčené zeleně. Dále budou provedena dopravní opatření pro realizaci hlavních stavebních objektů, dle grafických příloh dokumentace.

Práce v rámci této etapy budou vyžadovat pouze částečné omezení dopravy na dotčených úsecích komunikace, předpokládají se práce při zřízení operativního pracovního místa, viz přiložené schéma C/13 dle TP 66 (3. vydání).

II. etapa:

V rámci této etapy budou provedeny hlavní stavební práce určené SO 101. Po odfrézování krytu vozovky budou provedeny práce spojené s rozšířením komunikace a úpravou odvodnění. Na konec bude v křižovatkovém rozjezdu napojení silnice III/2713 zřízen přejížděný dlážděný ostrůvek.

Práce v rámci této etapy budou prováděny při zachování obousměrného provozu na silnici I/13, dle SO 180. Práce na zkapacitnění budou probíhat v části jízdního pruhu ve směru do liberce a doprava bude vedena dvěma pomocnými jízdními pruhy, pro vybudování dlážděného ostrůvku bude zřízeno standardní pracovní místo v prostoru křižovatky, viz přiložené schéma C/3 a C/10c dle TP 66 (3. vydání).

III. etapa:

V rámci této etapy bude provedeno definitivní dopravní značení určené SO 190 a budou odstraněna dopravní opatření potřebná pro realizaci předchozí etapy.

Práce v rámci této etapy budou vyžadovat pouze částečné omezení dopravy na dotčených úsecích komunikace, předpokládají se práce při zřízení operativního pracovního místa, viz přiložené schéma C/13 a C/14 dle TP 66 (3. vydání).

h) Závěr:

Detailní harmonogram postupu stavebních prací je věcí nabídky zhotovitele a zadávacích podmínek stavby. Na přístupových trasách ke staveništi bude osazeno přechodné dopravní značení upozorňující na stavební práce.

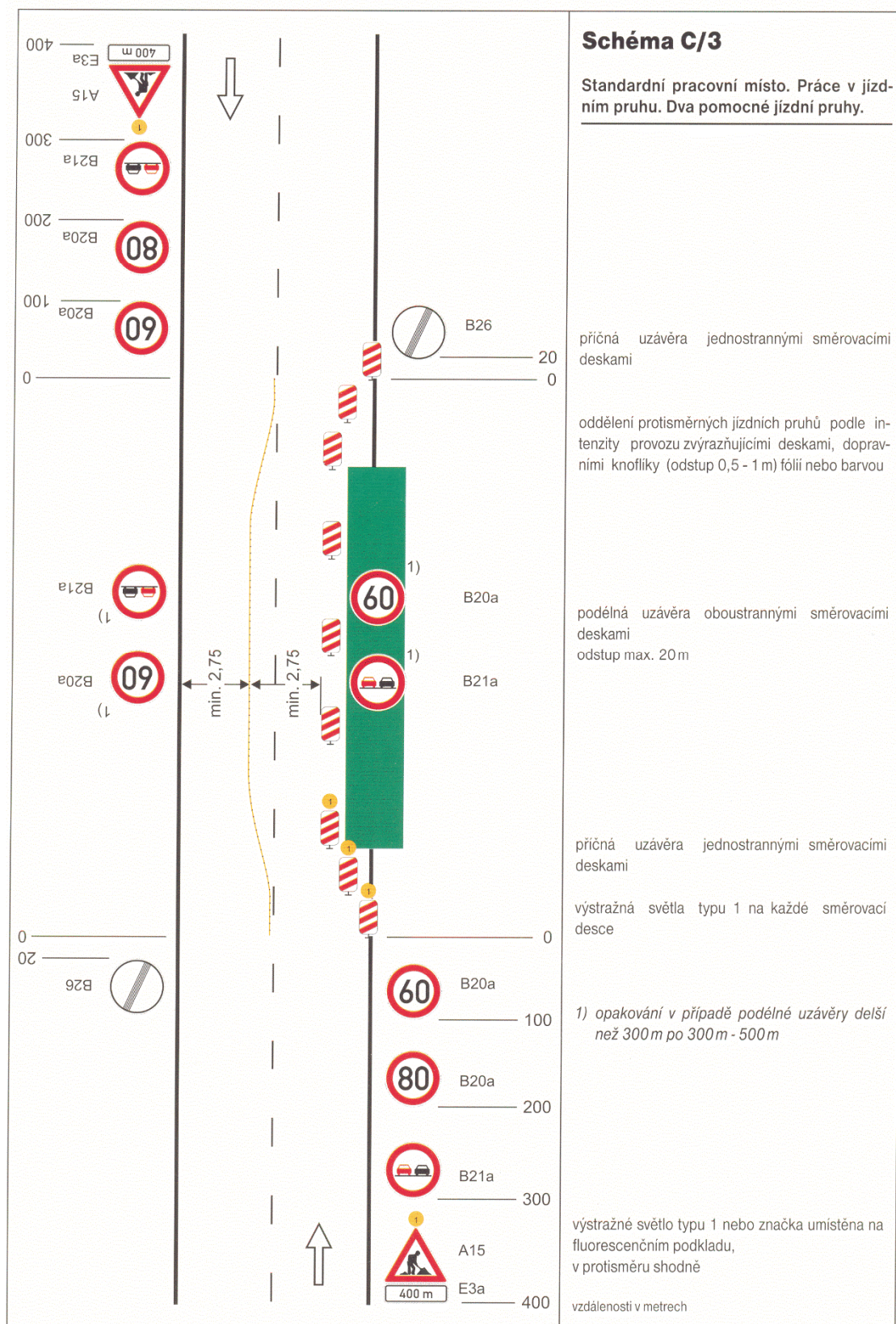
Každé změně v režimu dopravy musí přecházet místní šetření za účasti příslušného DI Policie ČR ke kontrole správnosti osazení dopravních značek. Je nutné stanovit, z pracovníků dodavatele, odpovědnou osobu na dozor pro případy ztráty dopravních značek a jejich rychlého doplnění nebo řešení dalších možných situací v souvislosti s bezpečností silničního provozu.

Přílohy: Schéma C/3 – Standardní pracovní místo. Práce v jízdním pruhu. Dva pomocné jízdní pruhy
Schéma C/10c – Standardní pracovní místo v prostoru křižovatky
Schéma C/13 – Operativní pracovní místo (pohyblivé)
Schéma C/14 – Operativní pracovní místo pohyblivé, značkovací stroj ve středu vozovky

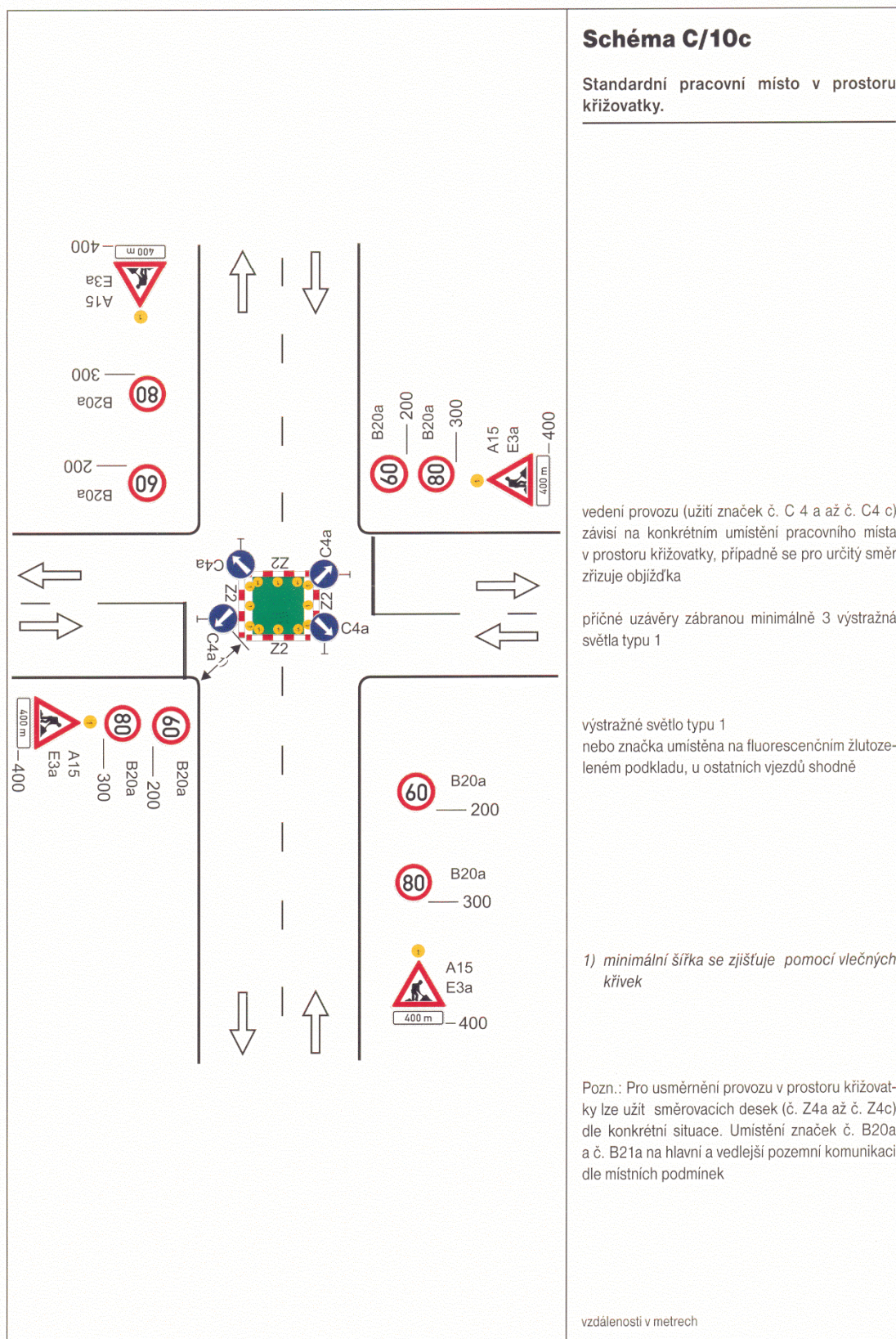
V Ústí nad Labem, březen 2016

Vypracoval: Ing. T. Trachta

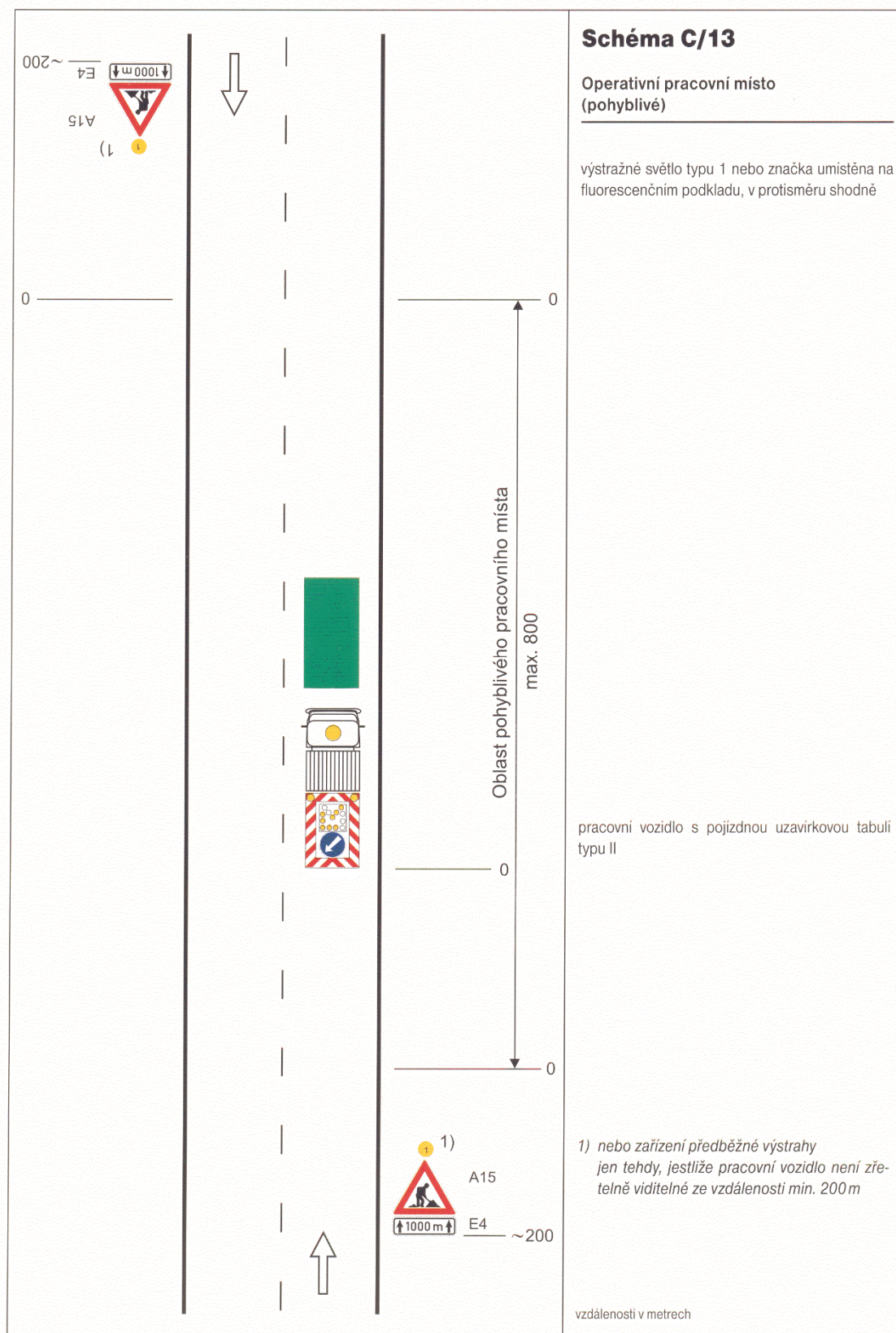
SCHÉMATA PRO OZNAČENÍ PRACOVNÍCH MÍST MIMO OBEČ



SCHÉMATA PRO OZNAČENÍ PRACOVNÍCH MÍST MIMO OBEC



SCHÉMATA PRO OZNAČENÍ PRACOVNÍCH MÍST MIMO OBEC



SCHÉMATA PRO OZNAČENÍ PRACOVNÍCH MÍST MIMO OBEC

