

**SO 182** DIO NA RYCHLOST. SILNICI R4 PS, km 9,196 - 11,926

Objednatel:



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

**Ředitelství silnic a dálnic ČR**

Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4

**ŘSD ČR ZÁVOD Praha**

Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4


Zhotovitel PDPS:



**Valbek, spol. s r.o.**

Vaňurova 505/17

460 02 Liberec 3

 <b>valbek</b>	Vypracoval	M. PETRÝDES	Zak. číslo	13-LI31-027
	Zodp. projektant	V. MATYSOVÁ	Datum	09/2015
	Tech. kontrola	ING. M. HANŽL	Stupeň	PDPS
	Akce	<b>R4 PS</b> <b>km 9,196 - 11,926</b>		Počet formátů
	Měřítko			
Zhotovitel: Valbek, spol. s r.o. Vaňurova 505/17 460 02 Liberec 3	Příloha	<b>1</b>		Paré
	<b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>			

## Obsah:

<b>1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE</b> .....	2
<b>2. ÚVOD</b> .....	3
2.1. Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění .....	3
2.2. Vstupní údaje .....	3
2.3. Vztah k ostatním objektům stavby: .....	3
<b>3. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ</b> .....	4
3.1. Zásady DIO .....	4
3.2. DIO – postup výstavby .....	5
<b>4. OCHRANNÁ PÁSMA</b> .....	5
<b>5. SOUVISEJÍCÍ STAVEBNÍ OBJEKTY</b> .....	6
<b>6. BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI NA STAVENÍŠTÍCH</b> .....	6
<b>7. PROJEDNÁNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE</b> .....	7
<b>8. SCHÉMA - DIO PŘI OPRAVĚ PŘEJEZDU v km 13,850</b>	
<b>8. PŘEHLEDNÁ SITUACE OBJÍZDNÝCH TRAS</b>	

**1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE**Stavba:

Název stavby: R4 PS, km 9,196 - 11,926

Druh stavby: rekonstrukce

Místo stavby: kraj střeđočeský

Katastrální území: Jíloviště, Klíneck, Líšnice u Prahy

Stupeň PD: projektová dokumentace pro provádění stavby

Správce komunikace: ŘSD ČR

Objednatel:

Název: Ředitelství silnic a dálnic ČR, závod Praha

Adresa: Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4

IČ: 659 93 390

Projektant:

Název: VALBEK spol. s r.o.

Adresa: Vaňurova 505/17, 460 02 Liberec 3

IČ: 482 66 230

## 2. ÚVOD

Dopravně inženýrské opatření je rozděleno na dva celky, to znamená, že rekonstrukce nebude probíhat současně na silnici I/4 a na rychlostní silnici R4 (v daném úseku).

V rámci tohoto objektu je navrženo předpokládané dopravně inženýrské opatření po dobu trvání rekonstrukce silnice R4.

Dopravně inženýrské opatření není pro zhotovitele závazné, má funkci informativní, závazný pro zhotovitele je pouze základní princip vedení dopravy v jednotlivých jízdních pružích.

Zhotovitel je povinen před osazením dopravně inženýrského opatření zajistit jeho projednání u příslušných silničních správních úřadů.

### 2.1. Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění

Stavba řeší rekonstrukci silnice I/4 a R4 v úseku od hranice Prahy (km cca 5,445) po km 11,926, a to pouze na pravém jízdním pásu silnice, která svým uspořádáním, v převážné většině, odpovídá silniční kategorii S 24,5.

Celková délka rekonstrukce je cca 6,500 km a rozdělena je na dvě části - rekonstrukci silnice I/4 a rekonstrukci rychlostní silnice R4.

Součástí stavby bude rovněž rekonstrukce autobusových zastávek (mimo nástupišť), přídatných pruhů.

Zbývající mostní objekty nacházející se na této části rekonstruované silnice jsou součástí samostatné stavby.

Rekonstrukce je navržena včetně opravy stávajícího odvodnění, nezpevněné krajnice a s výměnou a doplněním bezpečnostního zařízení (výměna bezpečnostního zařízení v SDP je součástí samostatné stavby) a nového vodorovného dopravního značení.

### 2.2. Vstupní údaje

- tachymetrické zaměření stávajícího stavu, včetně ověření stávajících inženýrských sítí - VALBEK spol. s r.o., 12/2013
- digitální státní mapy v M 1 : 10 000
- katastrální mapa zájmového území
- zpráva o diagnostice vozovky – Nievelt-Labor Praha spol. s r.o.
- sbírka zákonů č.146/2008 – vyhláška a rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb
- platné ČSN, TP, TKP
- dokumentace pro stavební povolení – 02/2014
- jednání s investorem a dalšími dotčenými stranami

### 2.3. Vztah k ostatním objektům stavby:

Stavební objekt řeší úpravu stávajícího dopravního značení, návrh nového provizorního dopravního značení a organizaci dopravy po dobu realizace stavby.

Tento objekt rovněž zahrnuje dopravně inženýrské opatření před zahájením vlastní stavby, to znamená při opravě a rozšíření stávajícího přejezdu SDP v km 13,850. Objekt souvisí se všemi objekty stavby.

### **3. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ**

#### 3.1. Zásady DIO

Dopravně inženýrská opatření jsou zpracována v souladu s TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích, II. Vydání a s Příručkou pro označení pracovních míst na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla, s přihlédnutím na platnost vyhlášky č. 30/2001 Sb. Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, 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 těmito zásadami. Značky užívané pro pracovní místa musí odpovídat vyhlášce č. 30/2001 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).

Přechodné vodorovné dopravní značení bude provedeno barvou nebo folií s ohledem na to, zda se jedná o VDZ na úseku silnice před rekonstrukcí nebo po rekonstrukci (na starou vozovku bude stříkána barva, na novou vozovku bude lepena folie).

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.

Provizorní dopravní značky musí být osazeny s ohledem na stávající značky (vzdálenost svislých dopravních značek na R4 je 100m), pokud provizorní dopravní značky budou nahrazovat stávající, budou tyto provizorně zakryty.

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 stavebních 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.

Po ukončení stavby bude dopravně inženýrské opatření zrušeno a dopravní značení na levé polovině vozovky uvedeno do původního stavu.

#### 3.2. DIO – postup výstavby

Před zahájením stavebních prací na vlastní rekonstrukci silnice bude provedena oprava a prodloužení stávajícího přejezdu SDP v km cca 13,850, který bude sloužit pro převedení dopravy z levého na pravý jízdní pás. Pro tyto stavební práce bude provedeno samostatné dopravní opatření, které spočívá v úpravě jízdních pruhů na dva pomocné jízdní pruhy na zúženém pásu (viz schéma doložené za technickou zprávou). Toto dopravně inženýrské opatření bude provedeno z obou stran středního dělicího pásu s tím, že ve směru od Prahy bude převedení jízdních pásů provedeno na úkor zpevněné krajnice. V opačném směru (do Prahy) bude provedeno pouze zúžení jízdních pruhů na minimální šířku. Vlastní stavební práce na přejezdu SDP jsou součástí SO 102.

Před zahájením stavebních prací na vlastní rekonstrukci vozovky bude nejprve provedeno dopravně inženýrské opatření v rozsahu R4, které spočívá v částečném uzavření pravého jízdního pásu (ve směru staničení).

V provozu zůstanou dva jízdní pruhy (ve směru na Příbram), a to pouze ve vymezeném úseku (km 8,725 – km 11,926 respektive km 13,850). Jeden jízdní pruh bude převeden na levý jízdní pás, kde budou provizorně vedeny tři jízdní pruhy, jeden ve směru na Příbram a dva ve směru na Prahu. Druhý jízdní pruh (ve směru na Příbram), který bude minimální šířky 3,25m, bude veden na pravém jízdním pásu a dle postupu výstavby se bude přesouvat z pravého na levý okraj vozovky. Na zbývajících šířce vozovky pravého jízdního pásu budou vždy probíhat stavební práce.

Z provizorního jízdního pruhu bude umožněn vjezd na autobusové zastávky a na větve křižovatek. V době, kdy budou probíhat stavební práce v prostoru stávajících autobusových zastávek, budou tyto provizorně přesunuty do bezprostřední blízkosti. Obě polohy autobusových zastávek budou předem připraveny v přechodném vodorovném dopravním značení (viz situace).

Při provádění stavebních prací v místech křižovatkových větví, se bude postupovat tak, aby byl vždy v provozu jeden jízdní pruh minimální šířky 3,25m, umožňující připojení vozidla z křižovatkové větve, stavební práce je možné provádět po částech.

Všechny provizorní jízdní pruhy budou vyznačeny dopravním značením svislým a vodorovným.

Vlastní rekonstrukce vozovky bude zahrnovat:

- frézování stávajícího povrchu vozovky
- prohlídku a sanaci odfrézovaného povrchu
- pokládku vozovkových vrstev vozovky včetně potřebných postříků
- rekonstrukci stávajícího odvodnění
- výměnu bezpečnostního zařízení (vpravo na nezpevněné krajnici)

Dle požadavku investora bude obrusná vrstva vozovky prováděna v době minimálního provozu (např. o víkendech) na celé šířce vozovky (bez podélné spáry) a po

jednotlivých úsecích (mezi stávajícími přejezdy SDP). V této době bude uzavřena celá pravá polovina vozovky a provoz bude provizorně veden po levém jízdním pásu vozovky obousměrně, v následujícím uspořádání: dva jízdni pruhy ve směru na Prahu a jeden jízdni pruh ve směru na Příbram.

Při pokládce obrusné vrstvy (od přejezdu v km 8,725 po konec úseku) bude, pro převedení jednoho jízdniho pruhu (ve směru na Příbram) z levého pásu na pravý, sloužit přejezd v km cca 13,850.

Při pokládce obrusné vrstvy budou, na nezbytně nutnou dobu, mimo provoz stávající autobusové zastávky, nacházející se vždy v uzavřeném úseku.

Při uzavírce nájezdu v MÚK Jíloviště bude doprava vedena po objízdne trase a na rychlostní silnici se napojí v MÚK Řitka – km cca 14,300 (viz přehledná situace doložená za technickou zprávou).

Vlastní rekonstrukce vozovky bude zakončena definitivním vodorovným dopravním značením, které bude provedeno nejprve barvou a poté plastem.

Celá stavba bude zakončena zrušením dopravně inženýrského opatření a převedením dopravy na pravou polovinu silnice v celém rozsahu.

Rozkreslení dopravně inženýrského opatření je vyznačeno v situaci se zvětšenými detaily jednotlivých změn dopravně inženýrského opatření.

Schéma vedení provizorních jízdni pruhů je zakresleno v příčných řezech.

Předpokládaná doba výstavby jsou tři měsíce.

#### **4. OCHRANNÁ PÁSMA**

Stavba rekonstrukce silnice R4 se dotýká ochranných pásem inženýrských sítí a vyskytujících se komunikací. Dále se stavba nachází v ochranném pásmu lesa.

#### **5. SOUVISEJÍCÍ STAVEBNÍ OBJEKTY**

S tímto objektem souvisí všechny objekty stavby v daném rozsahu staničení, které jsou zakresleny a popsány v situaci.

#### **6. BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI NA STAVENIŠTÍCH**

Při provádění prací na staveništi 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.

Některé základní právní předpisy:

- Směrnice Rady 92/57/EHS ze dne 24. června 1992, o minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví na dočasných nebo mobilních staveništích (8. samostatná směrnice ve smyslu čl. 16 odst.1 směrnice 89/391/EHS)
- Zákon 262/2006 Sb., zákoník práce.
- Zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci).
- Nařízení vlády č.591/2006Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.
- Nařízení vlády č. 592/2006 Sb., o podmínkách akreditace a provádění zkoušek z odborné způsobilosti.
- Nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.
- Nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí.
- Nařízení vlády č. 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a zavedení signálů.
- Zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci práce
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví.

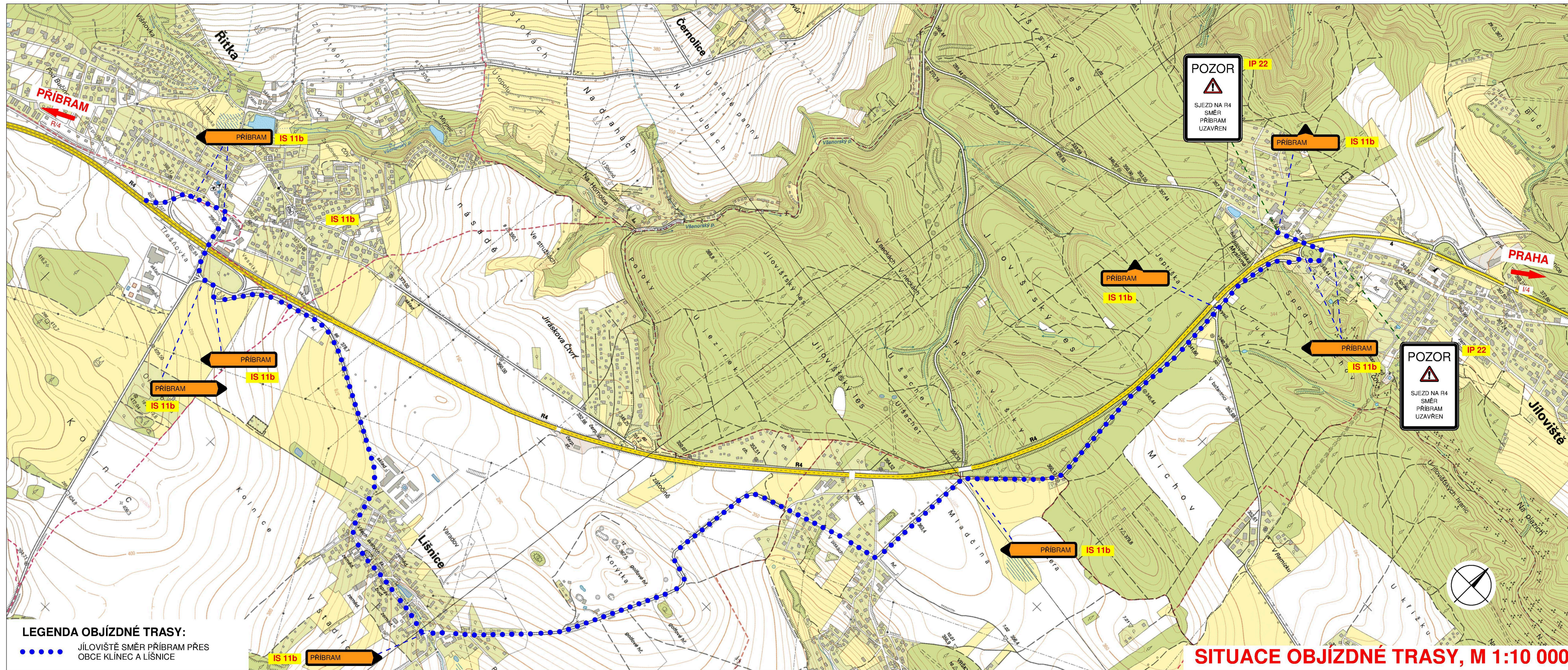
## **7. PROJEDNÁNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE**

Návrh a projekt rekonstrukce silnice R4, byl konzultován a projednán na výrobních výborech za účasti zástupců příslušných správců, ministerstva dopravy a ministerstva vnitra. Z těchto jednání byly provedeny zápisy – viz technická zpráva SO 102.

V Liberci, září 2015

vypracoval: Miroslav Petrydes





**LEGENDA OBJÍZDNÉ TRASY:**

••••• JÍLOVIŠTĚ SMĚR PŘÍBRAM PŘES  
OBCE KLÍNEČEK A LIŠNICE

**SITUACE OBJÍZDNÉ TRASY, M 1:10 000**

# DIO PŘI OPRAVĚ PŘEJEZDU SDP v km 13,850

## Schéma D/2.1

Standardní pracovní místo  
Práce v SDP a části přilehlého pruhu  
dva pomocné jízdní pruhy na zúženém pásu

Na konci 2x B 26 nebo B 20b

Vyznačení pomocných jízdních pruhů folií  
Modré kóty určují délky a lomy podélné čáry VZ

Směrovací nebo vodicí desky  
odstup max. 18 m

- 1) Čára V 2a 6/12, při délce podélné uzávěry do 500 m se nahradí čárou V 1a
- 2) U podélné uzávěry delší než 1000 m se opakuje po 1000 až 1500 m
- 3) Kóta se vztahuje k vnitřní hraně V 4

Příčná uzávěra pěti směrovacími deskami  
výstr. světlo typu 1 na každé desce

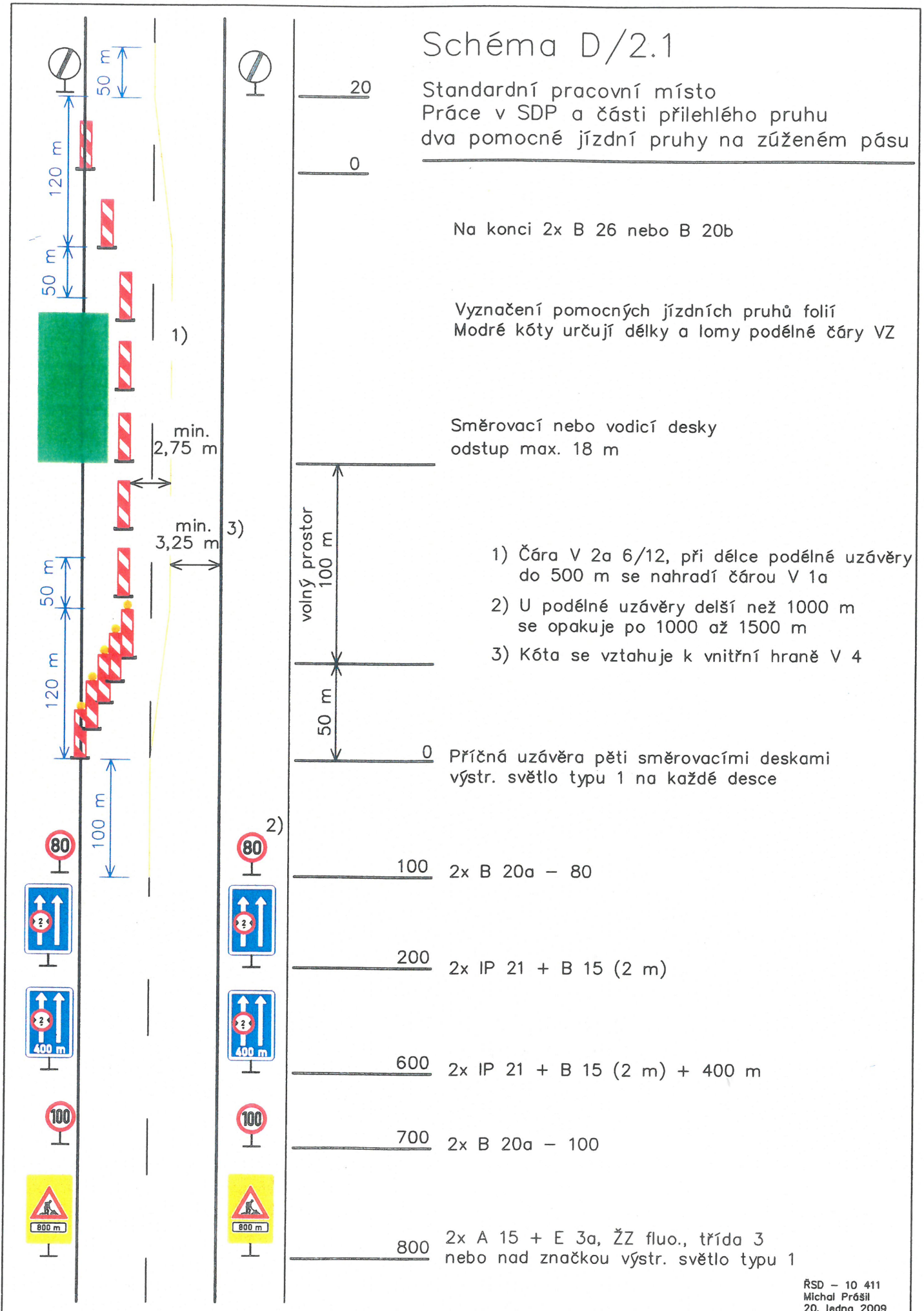
100 2x B 20a - 80

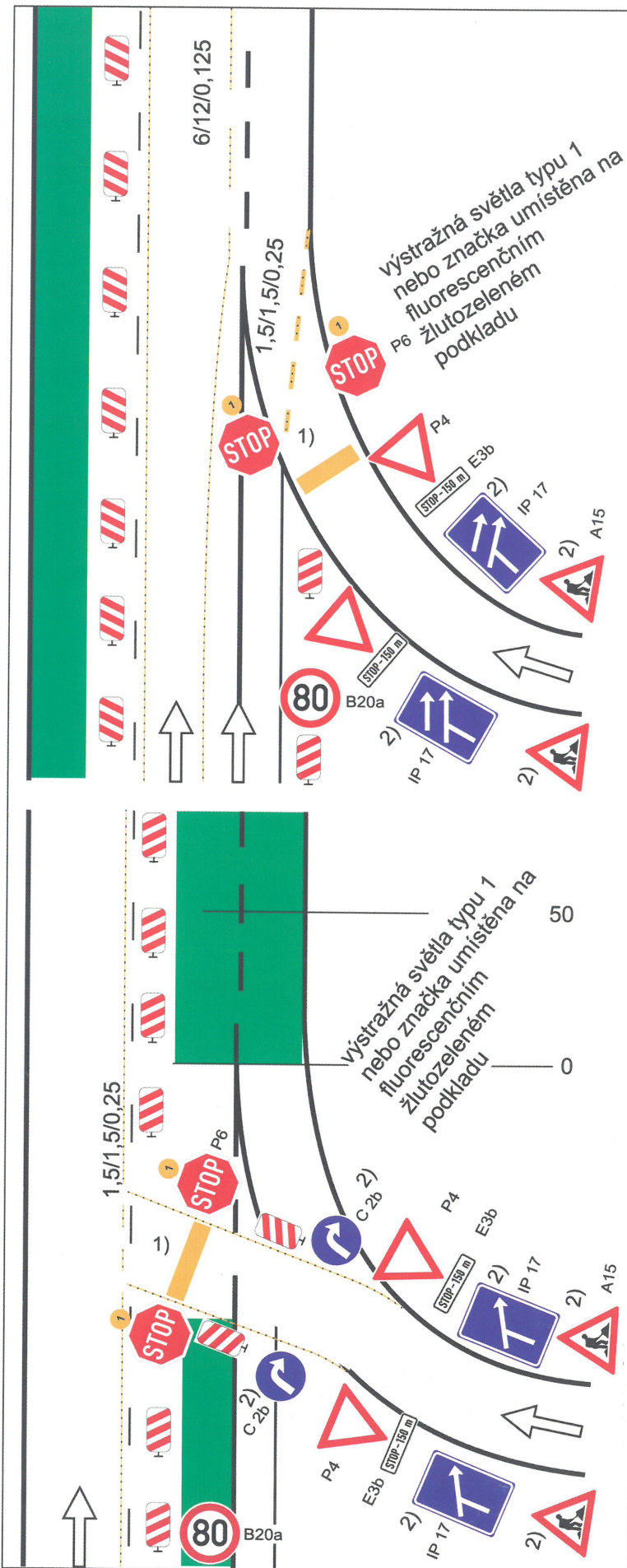
200 2x IP 21 + B 15 (2 m)

600 2x IP 21 + B 15 (2 m) + 400 m

700 2x B 20a - 100

800 2x A 15 + E 3a, ŽZ fluo., třída 3  
nebo nad značkou výstr. světlo typu 1





### Schéma D/9

Standardní pracovní místo.  
Vedení provozu v prostoru připojovací větve křižovatky.

Vjezdy. \*

\* jen pro výjimečné případy, kdy není možno ani zachovat nebo přestavět připojovací pruh, ani větev křižovatky uzavřít

vymezení jízdních pruhů dopravními knoflíky (odstup 0,5 -1m) nebo VDZ doporučeno

vymezení jízdních pruhů dopravními knoflíky (odstup 0,5 -1m) nebo VDZ doporučeno

1) příčná čára souvislá

2) umístění značek stanovit na základě místní situace, umístění po obou stranách jízdního pruhu doporučeno

v oblasti rozhledu vjezdové části větve příp. nahradit směrovací desky vodicími prahy s vodicími deskami

vzdálenosti v metrech