





SO 151

DUR+DSP+PDPS

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK

VÝŠKOVÝ SYSTÉM: BpV

KRESLIL:	ING. JAN MACHEK		 FÖRSTEROVA 175, 566 01 VYSOKÉ MÝTO EMAIL.: MDS@MDSPROJEKT.CZ	
ZPRACOVAL:	ING. JAN MACHEK			
TECHNICKÁ KONTROLA:	ING. LUKÁŠ TOBEŠ			
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:	ING. JAN BURSA			
HLAVNÍ PROJEKTANT:	ING. JAN BURSA			
KRAJ: KRÁLOVÉHRADECKÝ	OKRES: NÁCHOD	OBEC: BROUMOV, ŠONOV	STUPEŇ:	DUR+DSP+PDPS
INVESTOR: KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ, PIVOVARSKÉ NÁMĚSTÍ 1245, 500 03 HRADEC KRÁLOVÉ			ZAK.ČÍSLO:	1162-15-3
AKCE: III/30324 BROUMOV – ŠONOV			ARCHIVNÍ ČÍSLO:	1162
			DATUM:	10/2015
			FORMÁT:	A4
			MĚŘITKO:	–
OBJEKT: C.5. SO 151 – DOČASNÉ DOPRAVNÍ OPATŘENÍ			ČÍSLO SOUPRAVY:	ČÍSLO PŘÍLOHY:
OBSAH: TECHNICKÁ ZPRÁVA				C.5.1.

Stavba: **III/30324 BROUMOV - ŠONOV**

C.5.1. TECHNICKÁ ZPRÁVA

Objekt: **SO 151 - DOČASNÉ DOPRAVNÍ OPATŘENÍ**

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE O OBJEKTU

1.1. Název akce a objektu

III/30324 Broumov - Šonov
SO 151 – Dočasné dopravní opatření

1.2. Katastrální území

Velká Ves u Broumova - číslo 612782 - v km 0,000 - 1,777
Rožmitál - číslo 612821 - v km 1,777 - 3,085
Šonov u Broumova - číslo 762903 - v km 3,085 - 4,910 54

1.3 Obec

Broumov
Broumov - Rožmitál
Šonov u Broumova

1.4 Okres

Náchod

1.5 Investor objektu

Královehradecký kraj
Pivovarské náměstí 1245
500 03 Hradec Králové
IČO: 708 89 546
DIČ: CZ 708 89 546

1.6. Správce objektu a nadřízený orgán

Správce komunikace
SÚS Královehradeckého kraje a.s.
Kutnohorská 59
500 04 Hradec Králové – Plačice
IČO: 275 02 988
DIČ: CZ 275 02 988

Nadřízený orgán
Královehradecký kraj
Pivovarské náměstí 1245
500 03 Hradec Králové
IČO: 708 89 546
DIČ: CZ 708 89 546

1.7. Projektant

MDS projekt s.r.o.
Försterova 175
566 01 Vysoké Mýto
IČO: 274 87 938
DIČ: CZ 274 87 938
tel.: 465 322 451, fax.: 465 322 451
e-mail: mds@mdsprojekt.cz
(osoba s autorizací – Ing. Jan Machek č.a. 1005802 – obor ID00-Dopravní stavby)
(osoba s autorizací – Ing. Jan Bursa č.a. 0601653 – obor IM00-Mosty a inženýrské konstrukce)

2. ZÁKLADNÍ POPIS STAVEBNÍHO OBJEKTU

2.1. Ná vaznost na předchozí stupně PD

Žádný předchozí stupeň dokumentace nebyl zpracován.

2.2. Popis technického řešení

Před zahájením stavebních prací musí být v dostatečné vzdálenosti před začátkem a za koncem úseku (cca. 100 m v intravilánu a cca 600 m v extravilánu) umístěno tzv. „Zařízení předběžné výstrahy uvádějící provozní informace.“ Tzn., že bude osazena informativní cedule o charakteru stavby a výstražná dopravní značka s nápisem „Projíždíte stavbou“.

Stavební objekt SO 151 je dočasný objekt, který je vyvolán požadavkem hlavních stavebních objektů SO 101, SO 102, SO 103, SO 104, SO 251 a SO 301, kdy vyvstává nutnost převést automobilovou dopravu přes staveniště, s omezením vyvolaném stavbou. V určitých fázích výstavby SO 102, SO 103 a SO 104 bude komunikace na omezenou dobu uzavřena bez objízdné trasy.

I. Etapa – SO 101:

Intravilán obce Broumov se bude budovat po půlkách dané komunikace. V intravilánu probíhá obnova odvodnění, kde je nutné provést přípoje od vpustí i sousedních nemovitostí do nově budované dešťové kanalizace, z toho vyplývá nutnost výkopu přes celou šířku. Toto bude řešeno buď překrytím rýh přejezdnými plechy na půlce v té době určené pro provoz nebo položením potrubí, jeho zašpuntování a zasypání s opětovným obnažením při budování druhé půlky. O způsobu provádění rozhodne dodavatel stavby na základě svých možností a požadovaných termínů. Adekvátní objízdná trasa v této oblasti neexistuje, veškerá doprava musí být převedena přes staveniště po půlkách.

V rámci výstavby SO 101 se nejprve rozebere levá půlka komunikace (přiléhající chodníku). Doprava bude probíhat střídavým provozem po neupravované pravé půlce komunikace. Délka uzavírky se předpokládá na půl délky SO 101, tedy 270 m. Výstavba SO 101 tedy proběhne ve čtyřech etapách: výstavba prvních 270 m levé půlky, výstavba druhých 270 m levé půlky, výstavba prvních 270 m pravé půlky a výstavba druhých 270 m pravé půlky.

Střídavý provoz na půlce komunikace nedotčené výstavbou bude řízen na základě čekacích lhůt vhodným způsobem. Zde se uvažuje zejména s řízením provozu soustavou semaforů, přičemž délka signálu zelená musí být vhodně nastaven kvůli maximální plynulosti provozu. Alternativní způsoby řízení provozu jsou: řízení proškoleným zodpovědným pracovníkem případně skupinou pracovníků a při malé intenzitě dopravy řízení pomocí svislých dopravních značek.

Dopravní opatření a značení bude před samotným vyznačením zkontrolována a odsouhlasena správcem komunikací (SÚS), odborem odpravy a Policií ČR DI.

II. Etapa – SO 102:

Výstavba SO 102 bude probíhat v kombinaci částečných uzavírek komunikace s pohyblivým pracovním místem (čištění příkopů, krajnic, sanace vozovky,...) s úplnou uzavírkou po dobu pokládky vyrovnávky a obrusné vrstvy vozovky. Částečná uzavírka s pohyblivým pracovním místem bude probíhat zejména ve všedních dnech. Úplná uzavírka bude vždy o víkend. Úplná uzavírka je volena z důvodu malé šířky komunikace, která neumožňuje pokládku asfaltu po půlkách. Plocha SO 102 v navrhované vyrovnávce a obrusné vrstvě je technicky možné udělat za 4 dny, proto je plán pokládat 2 po sobě jdoucí víkendy. Technické omezení je dáno dopravou asfaltové směsi k finišeru. Rozhraní ploch rozdělených mezi jednotlivé víkendy je v km 1,380. Občané dotčených obcí budou včas a dostatečně poučeny o uzavírce komunikace. V případě nutných výjezdů v době uzavírky budou nuceni volit alternativních tras po polních cestách nebo přes sousední Polsko. Vozidla integrovaného záchranného systému budou v případě nutnosti vpuštěna přes uzavírku a na nově pokládaný kryt, případně zvolí trasu po jedné z polních cest.

Výstavba propustků bude probíhat po půlkách s provizorním rozšířením komunikace a střídavým provozem po půlce komunikace. Doprava bude řízena dopravním značením, případně semaforovou soustavou nebo proškoleným pracovníkem.

Propustek v km 0,95816 bude pro potřeby výstavby po půlkách zajištěn záporovou stěnou z ocelových profilů s výdřevou. Na levé straně ve směru staničení vznikne provizorní komunikace. Ta

je navržena jako násyp ze zeminy vhodné pro budování násypů s krytem zpevněným silničními panely. Šířka panelové komunikace je 3,0 m a délka 30,0 m. Provizorní komunikace může být upravena v rámci RDS na materiál nebo technologii preferovanou dodavatelem stavby.

Propustek v km 1,86140 bude pro potřeby výstavby po půlkách zajištěn záporovou stěnou z ocelových profilů s výdřevou. Pro každou z půlek výstavby vznikne provizorní komunikace. Ty jsou navrženy jako násyp ze zeminy vhodné pro budování násypů s krytem zpevněným silničními panely. Šířka panelových komunikací je 1,50 m a délka 36,0 m. Provizorní komunikace může být upravena v rámci RDS na materiál nebo technologii preferovanou dodavatelem stavby.

Dopravní opatření a značení bude před samotným vyznačením zkontrolována a odsouhlasena správcem komunikací (SÚS), odborem odpravy a Policií ČR DI.

III. Etapa – SO 103:

Výstavba SO 103 je obdobou výstavby SO 102. Rozdíl je ve výskytu gabionové zdi SO 251, která bude stavěna za částečné uzavírky, se stáhnutím dopravy do levého pruhu se řízením dopravy semaforem. Pro výstavbu opěrné zdi bude místy využito záporové pažení, místy pouze vysvahování výkopů ve sklonu 1,5:1. Mimo ploch přilehlých zdi, bude organizace dopravy probíhat v kombinaci částečných uzavírek komunikace s pohyblivým pracovním místem (čistění příkopů, krajnic, sanace vozovky,...) s úplnou uzavírkou po dobu pokládky vyrovnávky a obrusné vrstvy vozovky. Částečná uzavírka s pohyblivým pracovním místem bude probíhat zejména ve všedních dnech. Úplná uzavírka bude o víkendu. Úplná uzavírka je volena z důvodu malé šířky komunikace, která neumožňuje pokládku asfaltu po půlkách. Plocha SO 103 v navržené vyrovnávce a obrusné vrstvě je technicky možná udělat za 2 dny. Technické omezení je dáno dopravou asfaltové směsi k finišeru. Občané dotčených obcí budou včas a dostatečně poučeni o uzavírce komunikace. V případě nutných výjezdů v době uzavírky budou nuceni volit alternativních tras po polních cestách nebo přes sousední Polsko. Vozidla integrovaného záchranného systému budou v případě nutnosti vpuštěna přes uzavírku a na nově pokládaný kryt, případně zvolí trasu po jedné z polních cest.

Výstavba propustků bude probíhat po půlkách s provizorním rozšířením komunikace a střídavým provozem po půlce komunikace. Doprava bude řízena dopravním značením, případně semaforovou soustavou nebo proškoleným pracovníkem.

Propustek v km 2,22548 bude pro potřeby výstavby po půlkách zajištěn záporovou stěnou z ocelových profilů s výdřevou kotvenou ocelovými tyčovými šikmými kotvami. Pro každou z půlek výstavby vznikne provizorní komunikace. Ty jsou navrženy jako násyp ze zeminy vhodné pro budování násypů s krytem zpevněným silničními panely. Šířka panelových komunikací je 3,0 m a délka 22,0 m. Provizorní komunikace může být upravena v rámci RDS na materiál nebo technologii preferovanou dodavatelem stavby.

Propustek v km 2,68503 bude pro potřeby výstavby po půlkách zajištěn záporovou stěnou z ocelových profilů s výdřevou kotvenou ocelovými tyčovými šikmými kotvami. Na levé straně ve směru staničení vznikne provizorní komunikace. Ta je navržena z prefabrikovaných železobetonových rámců utěsněných panely se zásypem ze zeminy vhodné pro budování násypů, kryt bude zpevněný silničními panely. Šířka panelové komunikací je 3,0 m a délka 32,0 m. Provizorní komunikace může být upravena v rámci RDS na materiál nebo technologii preferovanou dodavatelem stavby.

Na plochách SO 103 leží samostatný objekt SO 201 Most ev.č. 30324-1, doprava v tomto místě je organizována samostatným objektem SO 152 – Dočasné dopravní opatření pro SO 201.

Dopravní opatření a značení bude před samotným vyznačením zkontrolována a odsouhlasena správcem komunikací (SÚS), odborem odpravy a Policií ČR DI.

IV. Etapa – SO 104:

Výstavba SO 104 je obdobou výstavby SO 102. Organizace dopravy bude probíhat v kombinaci částečných uzavírek komunikace s pohyblivým pracovním místem (čistění příkopů, krajnic, sanace vozovky,...) s úplnou uzavírkou po dobu pokládky vyrovnávky a obrusné vrstvy vozovky. Úplná uzavírka bude v době letních prázdnin, povede k dočasnému zkrácení autobusových linek. V době letních prázdnin není třeba řešit dopravu studentů do škol. Úplná uzavírka je volena z důvodu malé šířky komunikace, která neumožňuje pokládku asfaltu po půlkách. Plocha SO 104 v navržené vyrovnávce a obrusné vrstvě je technicky možná udělat za 6 dnů. Předpokládá se tedy uzavírka po dobu jednoho týdne. Technické omezení je dáno dopravou asfaltové směsi k finišeru. Občané dotčené obce Šonov budou včas a dostatečně poučeni o uzavírce komunikace. Informovanost zajistí místní obecní úřad obecním rozhlasem. V případě nutných výjezdů v době uzavírky budou nuceni volit alternativních tras po polních cestách nebo přes sousední Polsko. Vozidla integrovaného záchranného systému budou v případě nutnosti vpuštěna přes uzavírku a na nově pokládaný kryt, případně zvolí trasu po jedné z polních cest. Obec zažádá na CHKO o vyhrazení

vjezdu dle §26 odst. 1 písmeno c) zákona 114/1992. Na základě tohoto budou moci občané legálně používat pro dopravu polních cest.

Výstavba propustků bude probíhat po půlkách s provizorním rozšířením komunikace a střídavým provozem po půlce komunikace. Doprava bude řízena dopravním značením, případně semaforovou soustavou nebo proškoleným pracovníkem.

Propustek v km 3,08400 bude pro potřeby výstavby po půlkách zajištěn záporovou stěnou z ocelových profilů s výdřevou. Na levé straně ve směru staničení vznikne provizorní komunikace. Ta je navržena jako násyp ze zeminy vhodné pro budování násypů s krytem zpevněným silničními panely. Šířka panelové komunikace je 3,0 m a délka 24,0 m. Provizorní komunikace může být upravena v rámci RDS na materiál nebo technologii preferovanou dodavatelem stavby.

Propustek v km 3,42060 bude pro potřeby výstavby po půlkách zajištěn záporovou stěnou z ocelových profilů s výdřevou. V daném místě není prostor pro rozšíření komunikace panely, pro provoz bude využita široká pravá krajnice, výkop bude kryt mostním provizoriem nebo přejezdnyými plechy.

Propustek v km 4,39970 bude pro potřeby výstavby po půlkách zajištěn záporovou stěnou z ocelových profilů s výdřevou kotvenou ocelovými tyčovými šikmými kotvami. Na pravé straně ve směru staničení vznikne provizorní komunikace. Ta je navržena z prefabrikovaných železobetonových rámců utěsněných panely se zásypem ze zeminy vhodné pro budování násypů, kryt bude zpevněný silničními panely. Šířka panelové komunikace je 3,0 m a délka 30,0 m. Provizorní komunikace může být upravena v rámci RDS na materiál nebo technologii preferovanou dodavatelem stavby.

Propustek v km 4,60800 bude pro potřeby výstavby po půlkách zajištěn záporovou stěnou z ocelových profilů s výdřevou. Pro každou z půlek výstavby vznikne provizorní komunikace. Ty jsou navrženy jako násyp ze zeminy vhodné pro budování násypů s krytem zpevněným silničními panely. Šířka panelových komunikací je 2,00 m a délka 27,0 m. Provizorní komunikace může být upravena v rámci RDS na materiál nebo technologii preferovanou dodavatelem stavby.

Dopravní opatření a značení bude před samotným vyznačením konzultována a odsouhlasena správcem komunikací (SÚS), odborem odpravy a Policií ČR DI.

Staveniště jako takové je obnovovaná komunikace III/30324.

2.2.1. Objízdné trasy pro automobilovou dopravu

Není stanovena, není možné ji v dané lokalitě stanovit.

2.2.2. Převedení pěších a cyklistů

Převedení pěších se uvažuje po stávajících chodnících, v místech kde existují (Broumov). V místech kde chodníky nejsou a ve fázích výstavby kdy dojde k bourání stávajících, budou muset chodci procházet po krajnici neobnované půlky komunikace. Veškeré výkopy musí být řádně vyznačeny a zabezpečeny proti pádu osob.

Převedení cyklistů jakožto řidičů je shodné s řidiči motorových vozidel, tudíž po půlce komunikace nezasažené výstavbou.

2.3. Objekt stavby a vztah k území

Objekt dopravního opatření má vztah k území týkající se všech objektů, ale pouze krátkodobý. Objekt nebude mít negativní vliv na území.

2.4. Hlavní trasa

Hlavní trasa je po komunikacích dotčených výstavbou. Jedná se o silnici III/30324.

2.4.1. Související objekty

S objektem SO 151 – Dočasné dopravní opatření souvisí téměř všechny objekty této stavby. Vyjímkou je objekt SO 201, ten je řešen samostatným dopravním opatřením SO 152. Obě dočasné dopravní opatření SO 151 a 152 musí být vzájemně koordinovány.

Problematiku návaznosti a vztahu jednotlivých stavebních objektů řeší samostatně příloha B - Souhrnné řešení stavby a A – Průvodní zpráva dokumentace DUR + DSP + PDPS.

Postup výstavby ostatních stavebních objektů je nutné vzájemně zkoordinovat. Touto problematikou se zabývá část E této projektové dokumentace.

2.4.2. Vztah k území (inženýrské sítě, ochranná pásma, omezení provozu)

Tento objekt je nekonfliktní vůči sítím. Před započatím prací je nutné požádat správce jednotlivých sítí o jejich případné vytyčení s tím, že informace o jejich výskytu jsou uvedeny v dokladové části projektové dokumentace.

2.5. Rozsah výkonů

Zde se uvažuje provedení prací tohoto stavebního objektu vždy po jednotlivých etapách, tak jak budou postupovat práce na hlavních stavebních objektech, jak bylo uvedeno v předchozích kapitolách. DIO bude realizováno ve více fázích.

Pro zhotovitele jsou určeny následující výkony:

- Vytyčení stávajících inženýrských sítí
- Označení a zprovoznění objízdné komunikace (pouze v místě propustků)
- Osazení dopravního opatření
- Uzavření části komunikace, na které bude probíhat výstavba (případně celého úseku)
- Zprovoznění obnovené části komunikace (případně celého úseku)
- Zrušení objízdných tras (pouze v místě propustků)
- Obnovení provozu na dokončené komunikaci

2.6. Dopravní značení

Svislé dopravní značení je navrženo dle platného TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích a TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích. Toto dopravní značení je zobrazeno na výkresu tohoto stavebního objektu C.5.2. Schéma dočasného dopravního opatření. Jednotlivé dopravní svislé značky se uvažují plastové, hliníkové a to přenosné.

Před zahájením stavebních prací musí být v dostatečné vzdálenosti před začátkem a za koncem úseku (cca. 100 m) umístěno tzv. „Zařízení předběžné výstrahy uvádějící provozní informace.“ Tzn., že bude osazena informativní cedule o charakteru stavby a výstražná dopravní značka s nápisem „Projíždíte stavbou“, dopravní opatření bude závislé na právě prováděných pracích v daném úseku.

2.7. Projednání

Návrh projektovaného objektu byl projednán se zástupci investora objektu, správcem a dotčenými orgány včetně Policie ČR DI.

Před zahájením stavebních prací je nutné definitivní návrh a podobu dopravního opatření a značení dokončovat se zástupci správce komunikace a Policií ČR DI. Pro umístění dopravního značení bude vydáno Stanovení o místním dopravním značení Odborem dopravy.

2.8. Požadavky na další projektový stupeň

Vzhledem k rozsahu provedené projektové dokumentace ve stupni DUR + DSP + PDPS **nebude nutné** v souvislosti s těmito stupni projektové dokumentace vypracovat následný stupeň projektové dokumentace.

3. PODKLADY PRO ZHOTOVENÍ STAVBY

Provedení rekonstrukce komunikace je nutné provést v souladu s projektovou dokumentací DSP upřesněnou o dokumentaci PDPS.

Podkladem pro zhotovení objektu je tato projektová dokumentace ve stupni DUR + DSP + PDSP.


Případné změny oproti projektové dokumentaci je nutné konzultovat s projektantem.

Při všech pracích, které budou prováděny v rámci stavby, musí být dodrženy bezpečnostní vyhlášky a předpisy, zejména vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích a Zákon č. 309/2006.

Před zahájením zemních prací je nutné požádat správce podzemních vedení o jejich vytyčení.

Vazby jednotlivých stavebních objektů jsou popsány v části A - Průvodní zpráva.

Ve Vysokém Mýtě 11/2015


Ing. Jan Machek