

OBJEDNATEL:



Souřadnicový systém: S-JTSK  
Výškový systém: Bpv

Číslo zakázky:	11 192 00	HIP:		
Schválil:	Ing. Václav HVÍZDAL	Zodp. projektant:	Ing. Martin HAVLÍK	
			244062234, mha@pontex.cz	
Tech. kontrola:	Ing. Petr DRBOHLAV	Vypracoval:	Ing. Daniel ŠINDLER	
	244062241, pdr@pontex.cz		244062226, dsn@pontex.cz	

Objednatel:	KSÚS Karlovarského kraje, p.o.	Obec:	ŠEMNICE	Kraj:	KARLOVARSKÝ
Akce:	Modernizace mostu ev. č. 222 14 – 1 Šemnice			Datum	Stupeň
Část:	E – ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY			10/2012	DSP/ZDS
Příloha:	DOPRAVNĚ–INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ			Souprava	Č. přílohy
					E.1

## Dopravně-inženýrská opatření

### 1. Všeobecné údaje

#### 1.1. Identifikační údaje stavby

Název stavby:	Modernizace mostu ev. č. 222 14 - 1 Šemnice
Druh stavby:	rekonstrukce
Převáděná komunikace:	Silnice III/22214
Překážka:	řeka Ohře
Obec, katastrální území:	Šemnice, Sedlečko u Karlových Var
Místní správní úřad:	OÚ Šemnice
Kraj:	Karlovarský
Investor:	Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje Chebská 282 356 04 Sokolov
Uvažovaný správce:	Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje Chebská 282 356 04 Sokolov
Hlavní projektant stavby:	Pontex s.r.o. Bezová 1658, 147 14 Praha 4
Stupeň PD:	DSP/ZDS
Datum:	říjen 2012

#### 1.2. Základní údaje o stavbě

##### 1.2.1. Převáděná komunikace

Silnice:	III/222
Kategorie silnice:	S6,5/50

##### 1.2.2. Překážka – řeka Ohře

Říční kilometr:	km 164,9
Úhel křížení:	cca 100 <sup>gr</sup>
Staničení mostu:	km 0,016 ( <i>dle mostního listu</i> ) km 0,049 500 ( <i>dle staničení projektu</i> )

### 1.3. Základní údaje charakterizující stavbu

#### 1.3.1. Druh komunikace a její funkce

Rekonstruován je most silnice III/22214, která propojuje silnici II/222 a III/22127. Komunikace napojuje obce Sedlečko, Šemnice a Dubina ležící na pravém břehu Ohře na rychlostní silnici R6 ve směru na Ostrov. V místě rekonstrukce je překonávána řeka Ohře, která má v místě mostu charakter přírodní vodoteče.

#### 1.3.2. Důvody vyvolávající potřebu stavby

Stávající most je v havarijním stavebně – technické stavu a jeho zatížitelnost (5t) nevyhovuje potřebnému dopravnímu vytížení komunikace. Nosná konstrukce je tvořena mostním provizoriem Bailey Bridge (BB). Nevyhovující je též šířkové uspořádání komunikace na mostě a dřevěná vozovka, což je dáno typem mostního provizoria.

Šířkové uspořádání komunikace a zatížitelnost mostů bude rekonstrukcí zlepšena a bude vyhovovat normovým požadavkům pro silnici III. třídy.

#### 1.3.3. Účel a cíle stavby

Účelem a cílem rekonstrukce je rekonstrukce mostu, která zajistí plnou zatížitelnost dle normy ČSN EN 1991 a vyhovující kategorii silnice S6,5. S tím souvisí nutná úprava komunikace na předmostích.

#### 1.3.4. Způsob dosažení cílů

Rekonstrukce mostu bude provedena jeho kompletním odstraněním stávajícího provizoria a výstavbou nového mostního objektu. Ponechány budou pouze části založení pilířů v řece Ohři. Komunikace bude v oblasti mostu výškově upravena tak, aby umožnila lepší průchod povodňových vod pod mostní konstrukcí. Směrové vedení zůstane beze změn.

Výstavba bude provedena tak, aby byly co nejvíce omezeny zásahy do koryta vodních toků.

## 2. Technické řešení DIO

### 2.1. Preambule

Koncepce objízdné trasy a její vedení odpovídá dnešní intenzitě komunikace na rekonstruovaném mostě, kde je výrazně omezena zatížitelnost (5t). Objízdná trasa je tak koncipována v podstatě pouze pro osobní dopravu a tomu odpovídá i vedení po silnicích třetích tříd.

Tato dopravní opatření ve stupni DSP/ZDS jsou zpracovávána v předstihu před zahájením stavby a jejich účelem je stanovit koncepci řešení objízdných tras a odhadnout rozsah dopravního značení pro soupis prací. Před zahájením stavby, kdy bude jasné období výstavby, zhotovitel a stav provozu na komunikacích, které mají být použity pro objízdné trasy, bude provedeno upřesnění s přesným rozmístěním jednotlivých dopravních značek. To bude provedeno v rámci RDS a bude předloženo k řízení o uzavírce.

Je nutno počítat s tím, že pro dopravní opatření je v soupise prací proveden odhad, který bude upřesněn v rámci RDS a dále pak je možno jej dále upřesnit při provedení vyznačení

v terénu, v rámci prohlídky připraveného značení (např. zopakování značek špatně viditelných, posun značek ve špatně přehledném místě apod.). Proto je čerpání položek na dopravní značení ze soupisu prací podmíněno jejich doložením v RDS a souhlasem TDI.

V rámci RDS bude DIO případně upraveno s ohledem na momentální stav dopravy, jiné objízdné trasy v oblasti a další okolnosti. Projektant upozorňuje, že dopravní značení uvedené v grafické příloze je jen koncepční návrh hlavních bodů, nejedná se tedy o kompletní návrh dopravního značení.

## 2.2. Objízdná trasa

Objízdná trasa bude vedena od konce uzavřené komunikace III/22214 na křižovatce se silnicí II/222 dále ve směru na obec Kyselka silnicí II/222. Z obce kyselka pak pokračuje po silnici III/22127 do obce Radošov a dále pokračuje po silnici III/22124 přes obec Stráň na křižovatku s uzavřenou komunikací III/22214. Délka objízdné trasy je cca 10,2 km. Trasa bude v celé délce vyznačena pomocí dopravních značek IS 11b a IS11c. Na začátku a konci objízdné trasy budou navíc umístěny informační značky IS11a, informující o rozsahu objízdné trasy a vedení objížďky.

## 2.3. Značení v místě uzavírky

Přímo v místě uzavřeného mostu bude provedeno značení pomocí značek Z2 doplněných světly SB180 a značek B20a. Kromě toho zajistí zhotovitel za tímto značením vhodnou fyzickou zábranu zamezující náhodnému vjezdu na stavbu (např. hromady štěrku na komunikaci).

Na silnici II/222 budou dále osazeny značky B24a resp. B24b, zakazující odbočení do oblasti staveniště mostu.

## 2.4. Stávající značení

Pokud se stávající značení dostane do kolize nebo do nesouladu s dočasným značením objízdných tras bude toto zakryto nebo přeškrtnuto reflexní páskou.

## 2.5. Dopady do veřejné dopravy

V místě uzavírky nejsou vedeny žádné linky veřejné dopravy.

## 2.6. Úpravy na objízdných trasách

Vzhledem k intenzitě dopravy na stávajícím mostě se nepřepokládá výrazný nárůst dopravy na objízdné trase. Vzhledem v tomuto faktu se nepředpokládá, že by docházelo v souvislosti s objízdnou trasou poškození vozovek objízdné trasy..

## 3. Závěrečná ustanovení

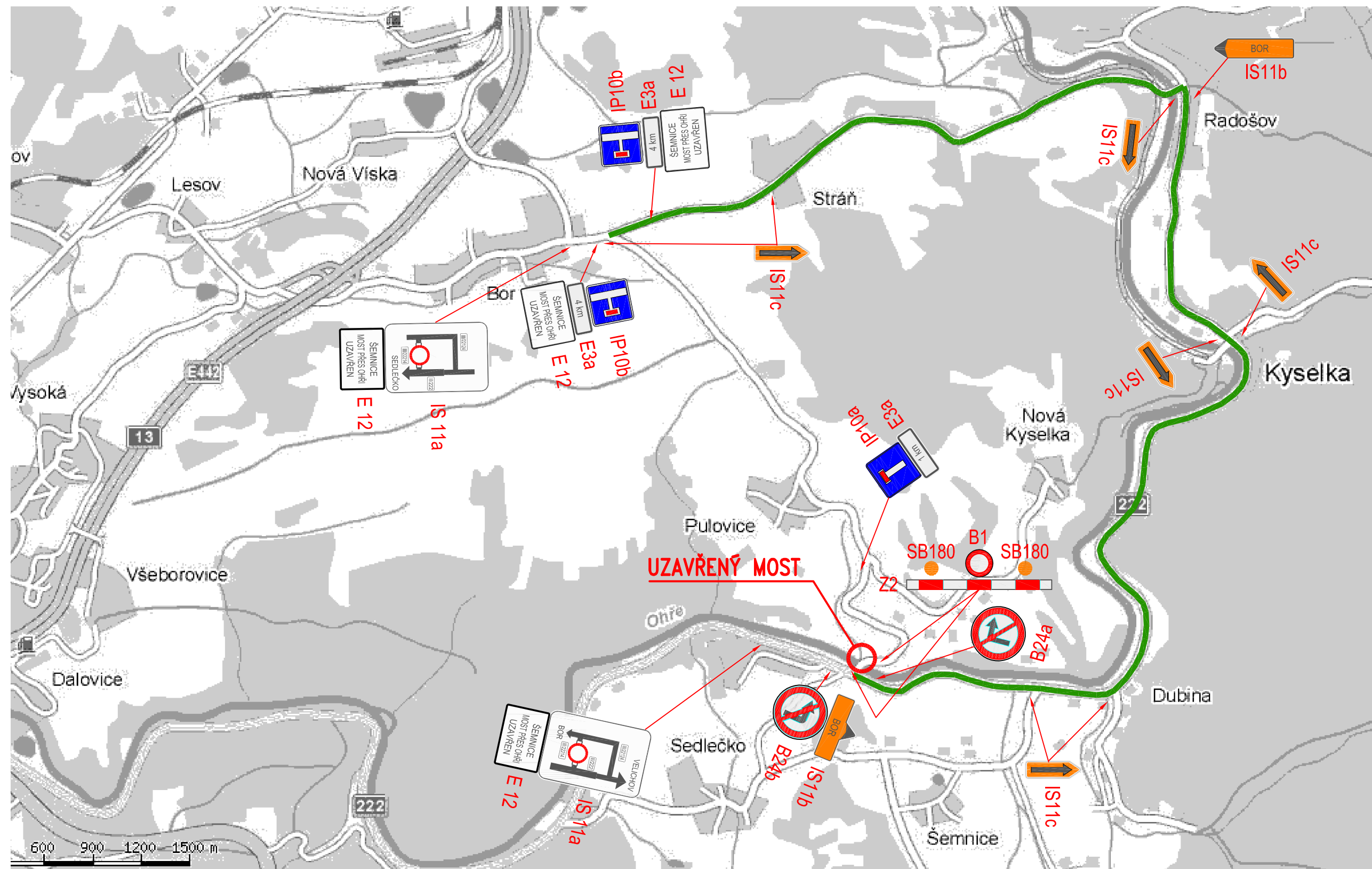
Tato dokumentace slouží výhradně pro vydání stavebního povolení a zadání stavby a musí být dále rozpracována v RDS a to zejména s ohledem na momentální stav vedení dopravy v oblasti mostu i na objízdných trasách.

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

V soupisu prací je zavedena určitá rezerva počtu značek, jejich osazení je možné jen na základě schválené RDS a se souhlasem silničního správního orgánu nebo na jeho přímý příkaz. Čerpání této rezervy bude provedeno podle skutečného počtu osazených značek, který vyplyne z RDS a případně dále ze schvalovacího procesu uzavírky. Rozsah musí být odsouhlasen TDI.

# DOPRAVNĚ-INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ

M 1:25 000



OBJÍZDNÁ TRASA: —  
DÉLKA VYZNAČENÉ TRASY: 10,2 km

## POZNÁMKY:

- Stávající dopravní značky nejsou zakresleny. Pokud by se dostaly do rozporu s dočasným značením, je třeba se zakrýt!
- celá objízdna trasa bude vyznačena pomocí směrových šipek (IS11c) na všech křižovatkách. — IS11c