

ČÁST B

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
00	-	-
01	-	-
02	-	-

Objednatel:



**SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ
DOPRAVNÍ CESTY**

Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Generální projektant:



SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 00 Praha 3
tel.: +420 267 094 111
fax: +420 224 230 316
e-mail: praha@sudop.cz

Hlavní inženýr projektu:

ING. MARTIN VLASÁK

Garant profese:

-

Středisko:

SUDOP PRAHA a.s., STŘEDISKO - MOSTŮ

Vedoucí střediska:

ING. DANA WANGLER

Odpovědný projektant SO:

DLE PŘÍLOH

Vypracoval:

ING. MARTIN VLASÁK

Kontroloval:

ING. TOMÁŠ MARTINEK

Název akce:

**REKONSTRUKCE MOSTU V KM 41,791
TRATI TÁBOR - PÍSEK**

Číslo smlouvy:

17 186 209

Projektový stupeň:

DUSP+PDPS

Část:

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA - PŘÍLOHY

Datum:

10/2019

PŘÍLOHA K B.8 - ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Číslo části:

B

Název přílohy:

DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ

Měřítko:

Počet formátů:

10 x A4

Číslo přílohy:

B.8.2

„Rekonstrukce mostu v km 41,791 trati Tábor – Písek“

B - Souhrnná technická zpráva - Přílohy**B.8.2 Zásady organizace výstavby - Dopravně inženýrská opatření****OBSAH**

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
1.1 ÚDAJE O STAVBĚ	3
1.2 ÚDAJE O STAVEBNÍKOVÍ.....	4
1.3 ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE	4
2. ZPRACOVÁNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE	4
2.1.1 Účel dokumentace	4
3. CELKOVÝ POPIS STAVBY	5
3.1.1 Předmět stavby.....	5
3.1.2 Popis koncepce realizace stavby	5
3.2 ÚDAJE O HARMONOGRAMU PROVÁDĚNÍ.....	6
3.3 PŘÍSTUPY NA STAVENIŠTĚ	7
4. DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ.....	9
4.1 OBECNÉ POŽADAVKY	9
4.2 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ SILNICE II/138.....	9
4.3 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ SILNICE III/12121.....	10
4.4 KRÁTKODOBÉ OMEZENÍ PROVOZU NA SILNICI II/138.....	10
4.5 OMEZENÍ PROVOZU NA LESNÍCH CESTÁCH	10
5. SITUACE - DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ.....	11

V Praze 24.04.2020

Ing. Martin Vlasák
SUDOP PRAHA a.s., středisko - mostů

AKCE : „Rekonstrukce mostu v km 41,791 trati Tábor – Písek“	
ČÁST : B.8.2 - Zásady organizace výstavby - Dopravně inženýrská opatření	STUPEŇ : DUSP+PDPS

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	2.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

1. Identifikační údaje

1.1 Údaje o stavbě

Zakázkové číslo: 17-186.209

ISPROFIN: 327 321 4901

ISPROFOND: 531 352 0012

Akce: „Rekonstrukce mostu v km 41,791 trati Tábor – Písek)“

Kraj: Jihočeský

Katastrální území: k. ú. Jetětice [659185] - okres Písek
 k. ú. Vlastec [713252] - okres Písek
 k. ú. Oslov [713228] - okres Písek
 k. ú. Podolí I [724360] - okres Písek

Obec: Jetětice a Oslov

Okres: Písek

Druh dokumentace: Projektové dokumentace pro vydání společného povolení stavby dráhy (**DUSP**)
 (Příloha č. 10 k vyhlášce č. 499/2006 Sb.)
 a
 Projektové dokumentace staveb drah pro provádění stavby (**PDPS**)
 (Příloha č. 4 k vyhlášce 146/2008 Sb.)

Trať: Tábor - Písek

Traťový úsek: TÚ 1811 Tábor (mimo) – Písek (mimo) (dle TTP 702B)

Definiční úsek: DÚ 14 Červená n/Vltavou - Vlastec

TUDU: 181114

Průjezdny průřez: Z-GC

Traťová rychlost: 30 km.h⁻¹ (mimo most 70 km.h⁻¹)

Trakce: - (trať není elektrifikována)

Traťová třída: B1 - 18 t/náprava

Místo stavby: km 41,791 (ev. km mostu)

Správce: SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství, Plzeň, Sušická 1168/23, Plzeň 326 00

Zatížení mostu: je trať zařazena dle ČSN EN 1991-2 do 4. třídy trati z hlediska zatížení mostů
 tzn. s klas. součinitelem $\alpha = 1,10$ (schéma zatížení LM71/ SW/0),

Popis zadání: Stavba zahrnuje rekonstrukci železničního mostu přes vodní nádrž Orlík s navazující rekonstrukcí železničního svršku a spodku a souvisejících kabelových vedení. Důvodem rekonstrukce mostního objektu je zejména jeho nevyhovující stavební stav a nedostatečné prostorové parametry dle požadavků Směrnice GŘ 32/2008. Nosná konstrukce z roku 1889 je již dlouhodobě za hranicí své návrhové životnosti 100 let. Řešení rekonstrukce mostu je ve schválené variantě s náhradou celé mostní konstrukce v odsunuté poloze, která byla vyhodnocena jako nejvhodnější pro zajištění hlavních cílů stavby.

AKCE : „Rekonstrukce mostu v km 41,791 trati Tábor – Písek“

ČÁST : B.8.2 - Zásady organizace výstavby - Dopravně inženýrská opatření

STUPEŇ : DUSP+PDPS

1.2 Údaje o stavebníkovi

Objednatel: **Správa železnic, státní organizace**
(do 31.12.2019 *Správa železniční dopravní cesty, státní organizace*)
se sídlem: Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město

Zastoupená Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

kontaktní osoba investora ve věcech technických:

Ing. Stanislav Kejval
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
e: kejval@szdc.cz
tel: +420 972 524 434
m: +420 602 774 961

1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

Zpracovatel : **SUDOP PRAHA a.s.**
Zapsána v obchodním rejstříku vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka 6088
Sídlo: Praha 3, Žižkov, Olšanská 2643/1a, 130 00
IČ: 25793349, DIČ: CZ25793349

Hlavní inženýr projektu : Ing. Martin Vlasák, SUDOP PRAHA a.s.
autorizovaný inženýr v oboru Dopravní stavby a Mosty a inženýrské konstrukce ČKAIT č. 0009271
tel. 267 094 462, m. 603 281 815, e: martin.vlasak@sudop.cz

2. Zpracování projektové dokumentace

2.1.1 Účel dokumentace

Jedná se o projektovou dokumentaci staveb drah pro vydání společného povolení stavby dráhy (**DUSP**), která byla doplněna o přílohy odpovídající rozsahem Projektové dokumentaci staveb drah pro provádění stavby (**PDPS**) v rozsahu realizační dokumentace, která je podkladem pro zpracování dokumentace zhotovitele.

Dokumentace byla zpracována bez znalosti konkrétního zhotovitele stavby. Případné změny, které by dokumentaci přizpůsobily technickému vybavení a možnostem konkrétního zhotovitele, musí být odsouhlaseny odpovědným projektantem objektu a schváleny objednatelem.

AKCE : „Rekonstrukce mostu v km 41,791 trati Tábor – Písek“	
ČÁST : B.8.2 - Zásady organizace výstavby - Dopravně inženýrská opatření	STUPEŇ : DUSP+PDPS

3. Celkový popis stavby

3.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

3.1.1 Předmět stavby

Stavba zahrnuje rekonstrukci železničního mostu přes vodní nádrž Orlík s navazující rekonstrukcí železničního svršku a spodku a souvisejících kabelových vedení. Důvodem rekonstrukce mostního objektu je zejména jeho nevyhovující stavební stav a nedostatečné prostorové parametry dle požadavků Směrnice GR 32/2008. Nosná konstrukce z roku 1889 je již dlouhodobě za hranicí své návrhové životnosti 100 let. Řešení rekonstrukce mostu je ve schválené variantě s náhradou celé mostní konstrukce v odsunuté poloze, která byla vyhodnocena jako nejvhodnější pro zajištění hlavních cílů stavby. Průnikem možných řešení je oblouková nosná konstrukce v hlavním mostním otvoru a trémová nosná konstrukce ve vedlejších mostních otvorech. Jedná se o konstrukci osvědčenou z hlediska konstrukčního uspořádání a z hlediska působení v krajině. V daném případě navíc navazující na dvě silniční přemostění vodní nádrže: Žďákovský most a most v Podolsku. Z architektonického hlediska navrhované řešení působí subtilním a dynamickým vzhledem a otvírá průhled údolím.

Nový mostní objekt je navrhován jako železniční jednokolejný most s průběžným kolejovým ložem v odsunuté poloze cca 10 m severním směrem. V hlavním mostním otvoru je navrhována nosná konstrukce ze železobetonového oblouku na rozpětí 156 m a se vzepětím 34,7 m. Délka přemostění je 296,8 m a délka mostu je 316,3 m. Výška mostu nade dnem Vltavy je ~70 m. Ve vedlejších mostních otvorech je navrhována konstrukce trémová spojitá z předpjatého betonu s betonovou deskou mostovky. Nová spodní stavba je navržena ze železobetonu s plošným založením na skalním podloží. Základové bloky pat oblouku jsou navrženy na březích vodní nádrže. Železniční svršek je navržen ve standardním uspořádání s průběžným kolejovým ložem.

Navrhované řešení umožňuje umístění trakčního vedení pro výhledovou elektrizaci tratě, byť ve výhledovém plánu elektrizace č.j. 12486/2017-SZDC-GR-O26 trať není uvedena. Změnu záměru na elektrizaci však lze po obnově kapacity předpokládat.

3.1.2 Popis koncepce realizace stavby

Předmětem stavby je kompletní rekonstrukce (přestavba) mostního objektu v nové odsunuté poloze. Ovlivnění stavební činností je tedy lokalizováno do místa přemostění vodní nádrže Orlík (tok Vltava).

Stavba bude probíhat za provozu železniční trati, která bude vyloučena pouze na dobu nezbytných technologických stavebních činností. Nový mostní objekt bude budován v souběhu s železniční tratí a pro zajištění bezpečnosti železničního provozu jsou navrhována organizační omezení.

Hlavní stavební činnost lze rozdělit do dílčích etap dle charakteru prováděných prací v rámci jedné stavební sezóny tzn. celkově bude stavba probíhat ve čtyřech sezónách (39 měsíců).

V rámci **etapa 1** budou vystavěny opěry, pilíře a základy pat oblouku. V krajních polích budou na pevné skruži vybudovány nosné konstrukce.

Pro založení mostní konstrukce je prvotní stavební fází vybudování stavebních jam na březích vodní nádrže. Z hlediska vlivu stavby na okolí se bude jednat o nejnáročnější etapu a to z důvodu skalního podloží, kdy otvírání stavebních jam bude postupné a časově náročné. V průběhu odtěžování bude průběžně skalní svah stabilizován pomocí tyčových kotev.

Po odkrytí stavební jámy na úroveň základové spáry bude provedena její sanace pomocí injektáží z důvodu rozpukanosti (četných diskontinuit) skalního masivu. Na levém břehu je navržena částečná výměna deluviálních blokových svahových sedimentů.

Vytěžený kamenný materiál bude průběžně upravován v drtičce a následně ukládán do nové konstrukce pro rozšíření tělesa násypu.

V rámci **etapy 2** bude vystavěna zejména oblouková nosná konstrukce. Pro navrženou technologii výstavby vyvážování budou vystavěny i krajní pole 2 a 11 a pevné skruži a následně pole 3 a 10 na posuvné skruži.

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	5.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

V rámci **etapy 3** bude dokončena mostní konstrukce a v rámci hlavní výluky železničního provozu bude provedeno převedení koleje do nové polohy.

V rámci této etapy bude provedena demontáž stávající ocelové konstrukce mostu, přičemž je předpokládáno využití nové nosné konstrukce pro nakládku demontovaných dílců.

V rámci **etapy 4** proběhnou dokončovací práce a rekultivace území stavby. Spodní stavba původní mostní konstrukce bude ubourána po úroveň terénu.

3.2 Údaje o harmonogramu provádění

Celková realizace stavby v prostoru staveniště je předpokládána v termínu: **03/2021 až 06/2024**.

Hlavní stavební činnost na stavebních objektech bude probíhat v období **03/2021 až 11/2023**

Realizace dílčích etap stavby a jejich fází je předpokládána v termínu: předpokládaný termín

etapa 0 - projektová příprava zhotovitele

011/2020 - 02/2021

- **fáze 00**
- příprava na zařízení staveniště (bárky, plošiny, montážní konstrukce, skruže apod.)
- příprava technologie výstavby a zajištění stavebních jam (hřebíky, kotvy, pažení apod.)
- realizační dokumentace zhotovitele - úpravy dokumentace pro konkrétní technologii (výstavba oblouku, předpínací systém apod.)

etapa 1 - hlavní stavební činnost - založení mostu a spodní stavba

03/2021 - 02/2022

- **fáze 01**
- příprava pažení pro výstavbu nových opěr (výluka 1.3.-15.4.2021) 03/2021 - 04/2021
- výstavba stavebních jam a jejich zajištění 04/2021 - 09/2021
- výstavba opěr 05/2021 - 09/2021
- výstavba základů pilířů 05/2021 - 09/2021
- výstavba pat oblouku 09/2021 - 10/2021
- výstavba pilířů 09/2021 - 11/2021
- **fáze 02**
- výstavba krajních polí 1 a 12 (na pevné skruži) 10/2021 - 11/2021

etapa 2 - hlavní stavební činnost - výstavba oblouku a krajních polí

03/2022 - 02/2023

- **fáze 03**
- souměrná výstavba lamel oblouk 0-7 03/2022 - 06/2022
- výstavba krajních polí 2 a 11 na posuvné skruži 03/2022 - 04/2022
- **fáze 04**
- výstavba krajních polí 3 a 10 na posuvné skruži 04/2022 - 05/2022
- výstavba pylonu 06/2022 - 07/2022
- **fáze 05**
- souměrná výstavba lamel oblouk 8-16 (17) 07/2022 - 11/2022

etapa 3 - hlavní stavební činnost - výstavba mostovky nad obloukem

03/2023 - 11/2023

- **fáze 06 a 07**
- výstavba pilířů (stojky) na oblouku 03/2023 - 04/2023
- **fáze 08, 09 a 10**
- výstavba mostovky (symetricky) 04/2023 - 06/2023
- **fáze 11**
- dokončení mostu (římsy, izolace, vybavení) 07/2023 - 08/2023

AKCE : „Rekonstrukce mostu v km 41,791 trati Tábor – Písek“

ČÁST : B.8.2 - Zásady organizace výstavby - Dopravně inženýrská opatření

STUPEŇ : DUSP+PDPS

(výstavba říms bude probíhat průběžně)

- přeložka trati (15.8.2023 - 30.11.2023)
- demontáž ocelové konstrukce

08/2023 - 11/2023

08/2023 - 11/2023

etapa 4- dokončovací stavební činnost - demolice stav. spodní stavby

12/2023 - 06/2024

- fáze 12
- dokončení demontáže stávající ocelové konstrukce mostu,
- dokončení úprav v toku a na březích vodní nádrže (řeky Vltavy),
- úprava území dotčeného stavbou.

Poznámka:

- výběr zhotovitele stavby je nutné provést do 11/2020 z důvodu zajištění přípravy stavby,

3.3 Přístupy na staveniště

Most převádí železniční trať přes hluboké údolí Vltavy se strmými skalnatými svahy. Terén je velmi obtížně přístupný. Pro přístup k prostoru stavby bude nutné vybudovat provizorní komunikace a obnovit kryt stávajících lesních cest, které bude pro potřeby stavby zesílit. Celkově bude třeba obnovit rekonstruovat stávající lesní cesty vč. výhyben. Polohy výhyben budou stanoveny dle požadavků zhotovitele.

V širší vazbě je stavba přístupná po silniční síti od silnice I/29 resp. I/19 tzn. od páteřní trasy Písek - Tábor. Levý břeh je přístupný od silnice II/138 a pravý břeh od silnice III/12121. Ze strany od Milevska je stavba dostupná po silnici II/121, která se napojuje na II/138 nebo po silnici a II/105, na kterou se napojuje silnice III/12121.

Na silnici II/121 je silniční přemostění "Zvíkovský most" vodní nádrže Orlík, která by sloužila jako objízdná trasa při rekonstrukci mostu Podolsko na silnici I/29.

Přístup přímo k mostu na levý břeh je možný pouze po lesních cestách od silnice II/138. Na pravém břehu je situace obdobná, kdy je přístup od silnice III/12121 také po lesních cestách.

Ve vazbě na objízdné trasy pro náhradní autobusovou dopravu a pro přístupové trasy pro zásobování stavby je třeba v rámci stavby provést koordinaci s připravovanou stavbou:

- Rekonstrukce mostu ev. č. 29-003 na silnici I/29 - Podolsko ¹⁾ (investor Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa České Budějovice)

1) pracovní název stavby

V současné době je příprava stavby ve fázi dokončení diagnostiky. Projektová příprava bude probíhat v roce 2020 po výběru projektanta. Realizace stavby je následně předběžně uvažována v roce 2022 až 2023. Způsob uzavírky a omezení provozu na silnici I/29 bude stanoven na základě rozsahu stavebního zásahu, přičemž je nutné uvažovat s dobou úplné uzavírky pro obnovu mostního svršku (římsy, izolace a vozovkové souvrství). Objízdné trasy lze předpokládat po silnici II/138 a II/121 směr Milevsko. Na silnici II/121 je silniční přemostění "Zvíkovský most" vodní nádrže Orlík.

V rámci koordinace staveb je nutné zajištění trvalé dopravní obslužnosti regionu (silniční, železniční) tzn., že výluka na železnici a uzavírka silnice musí být časově v jiných termínech.

Kontakt na investora:

Ředitelství silnic a dálnic, správa České Budějovice, Lidická 49/110, 370 44 Č. Budějovice,

Vedoucí provozního úseku, p. Tomáš Voráček

t.: 386 792 132, m.: 724 842 154, e.: tomas.voracek@rsd.cz

Objednatel : Správa železnic, státní organizace

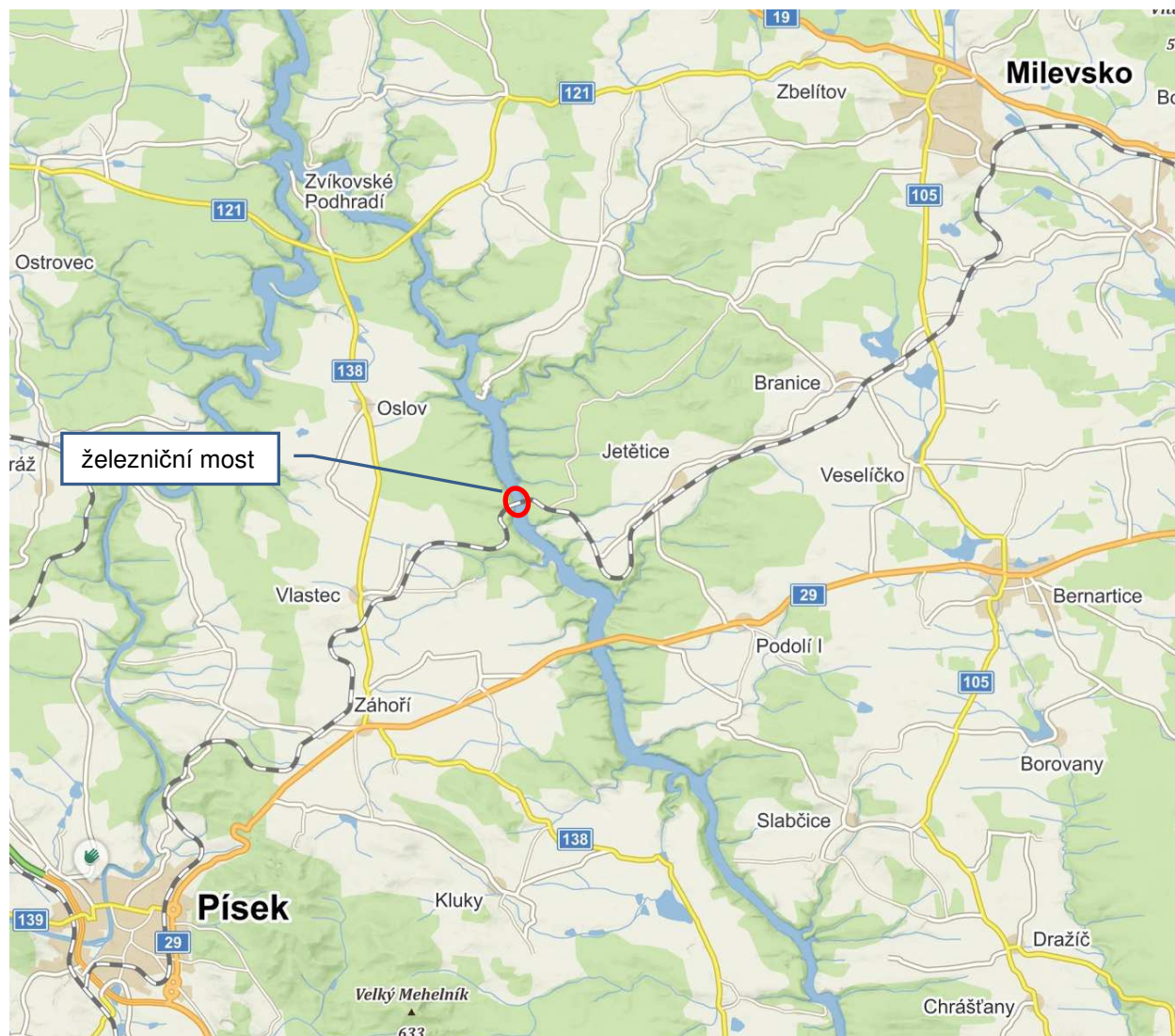
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.

7.

AKCE : „Rekonstrukce mostu v km 41,791 trati Tábor – Písek“

ČÁST : B.8.2 - Zásady organizace výstavby - Dopravně inženýrská opatření

STUPEŇ : DUSP+PDPS



Situace širších dopravní vztahů

Pro realizaci stavby se na základě požadavku správy přilehlých obcí (Oslov a Jetětice) a dále správce komunikace SÚS Jihočeského kraje stanovují následující podmínky:

1. pro přístup ke stavbě budou primárně využívány komunikace vyšších tříd (I/29, II/105, II/121 a II/105)
2. pro přístup ke stavbě není možné využívat komunikace v úseku:
 - silnice III/1382 Vlastec - Červený Újezdec
 - silnice III/12121 v úseku od křížení s II/121 Kučeř - Branice a v úseku Veselíčko- Branice

Jedná se komunikace s omezenými parametry (šířkové, dopravní zatížení) dané stísněnými místními podmínkami.

Výše uvedené omezení musí být zhotovitelem stavby respektováno.

Objednatel : Správa železnic, státní organizace

Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.

8.

4. Dopravně inženýrská opatření

4.1 Obecné požadavky

Předmětem objektu je provizorní dopravní značení zajišťující a usměrňující provoz na stávající silniční síti po dobu dopravních omezení v rámci provádění stavby rekonstrukce mostu na železniční trati Tábor - Písek.

Dopravně inženýrská opatření jsou zpracována dle TP 66 (Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích) a provizorní dopravní značení musí být provedeno dle TP 65 (Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích). Svislé značky k označení pracovních míst budou provedeny v základní velikosti a z retroreflexního materiálu třídy min. RA1.

Navrhovaná dopravně inženýrská opatření budou v daném úseku umístována v průběhu provádění stavby tzn. po dobu **39 měsíců** s tím, že umožní-li to provozní podmínky stavby, bude jejich platnost dočasně zrušena zakrytím tak, aby DZ nebyly viditelné z žádného jízdního směru nebo budou z komunikace odstraněny. Osazení dopravního značení se předpokládá pro situace, kdy bude intenzita dopravní zátěže stavby vyšší. Přechodná úprava dopravního značení bude tedy instalována po dobu nezbytně nutnou pro stanovený účel a poté bezodkladně odstraněna. Poškozené, zničené a odcizené dopravní značky a dopravní zařízení musí být nahrazeny. Stávající trvalé dopravní značení, které je v rozporu se značením dočasným, bude odpovídajícím způsobem zneplatněno (přeškrtnuto, zakryto či odstraněno).

Zhotovitel je povinen před osazením dopravně inženýrských opatření zajistit jejich projednání, např. rozhodnutí o uzavírci a stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích, u příslušných silničních správních úřadů. Povinností zhotovitele je zároveň v předstihu informovat místní obyvatele, obecní úřady, Polici ČR, Záchranou službu a Hasičský záchranný sbor o postupu prací, o uzávěrách a omezení dopravy.

Stavební práce musí být prováděny tak, aby za všech okolností byla zajištěna dosažitelnost všech objektů složkami IZS. V případě využití jiných variant než jsou uvedeny v PD, musí zhotovitel přizpůsobit dopravně inženýrská opatření i harmonogram výstavby.

Osoby a výstražné hlídky, které se budou pohybovat v dopravním prostoru, jsou povinny být oblečeny ve výstražném oděvu v provedení dle ČSN EN 20471.

4.2 Dopravní opatření silnice II/138

Pro zajištění bezpečnosti silničního provozu po dobu stavby (výjezd vozidel stavby na hlavní) bude na silnici II/138 úsek výjezdu s dočasnou úpravnou dopravního značení (výjezd ze stavby se snížením rychlosti na 50 km/h). Jedná se o úsek silnice II/138 mezi obcemi Vlastec a Oslov. Silniční síť je dále napojena na páteřní trasu silnici I/29 Písek - Tábor.

Omezení dopravy na silnici II/138 je na přehledném přímém úseku silnice na výjezdu z lesní cesty u obce Červený Újezdec. Rozhledové podmínky jsou dostatečné pro rychlost 50 km.h⁻¹.

V daném úseku není pro výše uvedené opatření předpokládána nutnost osazení dočasné světelné signalizace.

4.3 Dopravní opatření silnice III/12121

Napojení provizorní komunikace na místní účelovou komunikaci směr Jetětice bude upraveno dočasným dopravním značením. Vjezd na komunikaci bude omezen dopravní značkou B1 (zákaz vjezdu všech vozidel) s dodatkovou tabulí E13 "Mimo vozidel stavby". Výjezd z provizorní komunikace bude upraven dopravní značkou P06 (Stop).

Napojení na silnici III/12121 již nebude dále upravováno doplňujícím dopravním značením.

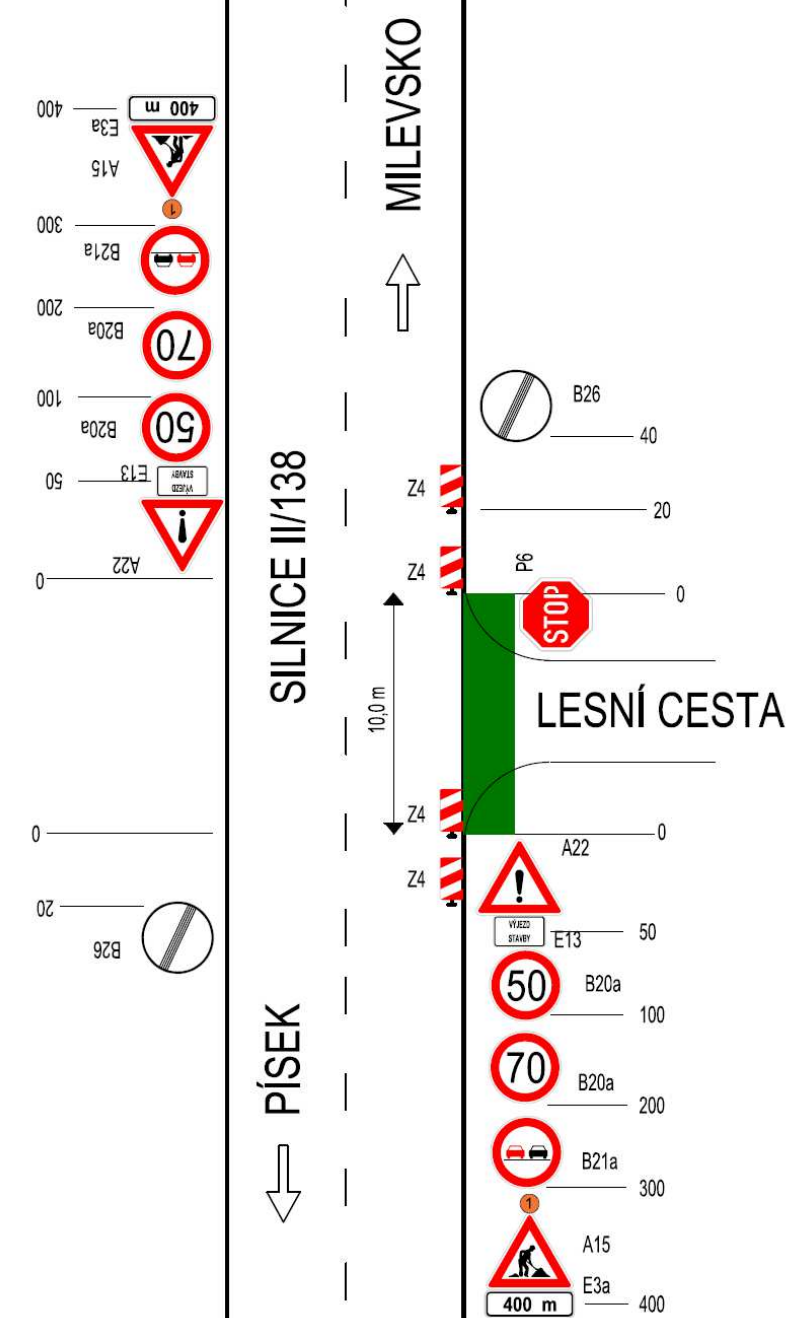
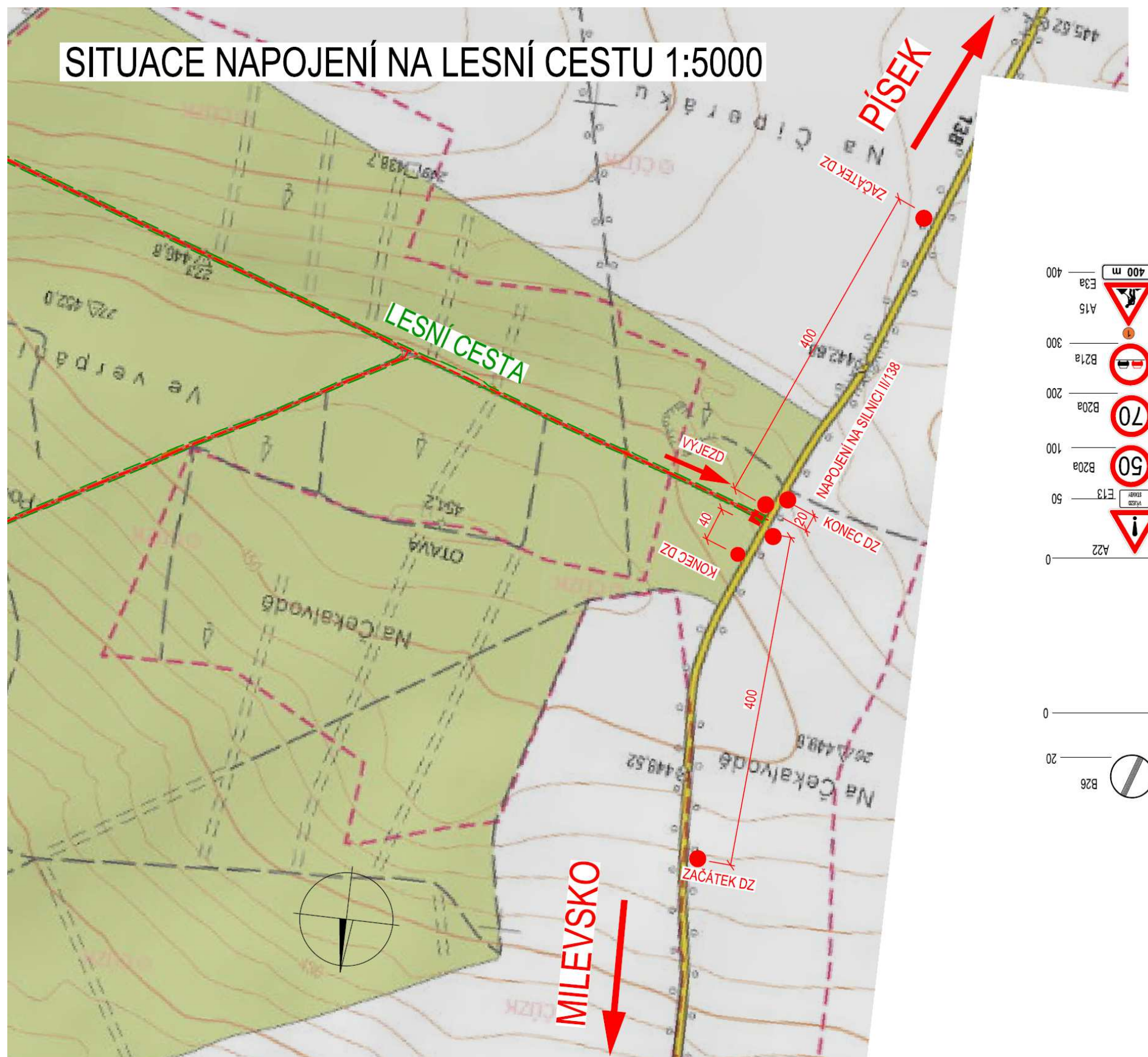
4.4 Krátkodobé omezení provozu na silnici II/138

Pro zajištění bezpečnosti po dobu navážení dílců ocelové konstrukce montážní skruže nebo jeřábové techniky (pro manévr odbočení vozidla z hlavní silnice do prostoru lesní cesty) budou nutná lokální omezení provozu na silnici II/138 v délce trvání **cca 5 min**. Silniční provoz bude řízen pracovníky zhotovitele. Způsob řízení provozu bude v každém případě součástí zvláštních dopravních opatření pro povolení mimořádné dopravy montážních dílců montážní skruže nebo jeřábové techniky.

4.5 Omezení provozu na lesních cestách

Po dobu realizace obnovy konstrukčních vrstev vozovek lesních cest na začátku a konci stavební činnosti bude omezen průjezd na těchto komunikacích. Jedná se o účelové komunikace sloužící převážně pro hospodaření na lesních pozemcích s minimálním provozem a omezení budou koordinována v rámci obce Jetětice a správce lesních pozemků.

5. Situace - Dopravně inženýrská opatření



výstražné světlo typu 1 nebo značka umístěná na fluorescenčním podkladu, v protisměru shodně

vzdálenosti v metrech

podélná uzávěra oboustrannými
směrovacími deskami
odstup max. 20 m

podélná uzávěra oboustrannými
směrovacími deskami
odstup max. 20 m

výstražné světlo typu 1 nebo značka umístěná na fluorescenčním podkladu, v protisměru shodně

vzdálenosti v metrech

