

REVIZE			
Revize č.	Datum	Zapsal	Stručný popis změn

Hlavní inženýr projektu	ING. JOSEF PAVLIŠ	 EKOLA – Pavliš s.r.o. TRÁVNÍK 2095, 686 03 Staré Město tel.: 602 532 320, e-mail: pavlis@ekola-pavlis.cz	
Zodpovědný projektant	ING. JOSEF PAVLIŠ		
Vypracoval	ING. JOSEF HORÁK		
Kontroloval	ING. JOSEF PAVLIŠ		
Investor	Slovenské vodárny a kanalizace, a.s. Uherské Hradiště		Kraj ZLÍNSKÝ
Akce	ZLECHOV OPRAVA STOKY A1.D.2 C. 5. Přechodné dopravní značení		Datum 06 / 2023
			Stupeň DSP
			Zakázka č. 1530 / DSP
Část	TECHNICKÁ ZPRÁVA PŘECHODNÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ		Formát
			Měřítko
Soubor	1530_C-5-1_technickazpravadoprnac.doc		Příloha č. C. 5.1.

TECHNICKÁ ZPRÁVA PŘECHODNÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ

<u>Obsah:</u>	1.	Základní údaje o stavbě
	2.	Podklady
	3.	Pohyb chodců
	4.	Autobusová doprava
	5.	Dopravní značení
	6.	Dopravní značení – popis zařízení
	7.	Obecné podmínky

1. Základní údaje o stavbě:

Staveniště akce „Zlechov – oprava stoky A1.D.2“ se nachází jihozápadně od středu obce v kraji silnice III/4272 a v navazující místní komunikaci. Opravovaná kanalizace v řešené lokalitě je součástí veřejné kanalizační sítě. Území, na kterém se stavba nachází, je rovinné až mírně svažité.

Projektová dokumentace přechodného dopravního značení v návaznosti na návrh opravy kanalizace řeší osazení tohoto značení po dobu stavby. Oprava kanalizace začíná u průtahu obcí silnice III/05018 v chodníku u křižovatky se silnicí III/4272. Trasa opravy nejprve překříží zpevněné plochy před č.p.69 včetně dvou místních komunikací. Pak ve vzdálenosti cca 25,0 m od křižovatky vstupuje do silnice III/4272, kde pak vede při jejím pravém okraji. Po cca 90,0 m se stáčí vpravo do místní uličky. Tou vede trasa opravy kanalizace přibližně pod jejím středem až na její konec. Zde se nachází stávající horská vpust, která zachytává extravilánové vody a ve které opravovaná kanalizace končí.

Při stavebních pracích před č.p. 69 budou obě místní komunikace z obou jejích stran na celou šířku uzavřeny. Ulička vpravo od č.p. 69 tak získá charakter slepé ulice, která bude přístupná jen z horního konce. Ulička vlevo se po cca 15,0 m rozděluje a po cca 110,0 m se její obě větve zase spojují. Tím je umožněn jejich průjezd, bude jen uzavřeno přímé napojení na silnici III/4272. Po postupu prací do kraje silnice III/4272 bude průjezd do uličky vpravo od č.p. 69 obnoven a vjezd do uličky vlevo obnoven v šířce cca 3,0 m.

Po přesunutí prací do pravého kraje silnice III/4272 bude provoz podél pracovního místa převeden jen do jednoho jízdního pruhu. S postupem prací a v závislosti na tom i posunu pracovního místa bude posouváno i nezbytné přechodné dopravní značení.

Po postupu prací do vedlejší uličky bude provoz kolem lomové šachty, která se nachází v kraji silnice III/4272, bude provoz po silnici III/4272 kolem ní stále sveden do jednoho pruhu. Vjezd do uličky bude uzavřen. Horní část uličky bude přístupná jen přes navazující polní cestu. Při dalším postupu prací hlouběji do uličky bude provoz na silnici III/4272 bez omezení a bude umožněn vjezd do dolní části uličky.

2. Podklady:

Jako podklad pro zpracování návrhu přechodného dopravního značení sloužila objednávka investora Slováckých vodáren a kanalizací, a.s. Uherské Hradiště.

Dále byly použity:

- vyhlášky č.294/2015Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- TP 66 – Zásady pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích
- jednotná digitální technická mapa z datového skladu Krajského úřadu Zlín
- plán obce z aplikace „seznam.mapy.cz“
- projektová dokumentace akce „Zlechov – oprava stoky A1.D.2“

3. Pohyb chodců:

Práce na opravě kanalizace budou probíhat převážně při pravé straně silnice III/4272 a v místní komunikaci navazující uličky. Zpevněná plocha před č.p. 69 bude zabráněna jen částečně a provoz chodců zde bude zachován. Přes výkopovou rýhu bude pro pěší zřízeno přemostění výkopu lávkou šířky 1,5 m s oboustranným zábradlím. Úplné uzavření se nepředpokládá. Na přechodnou dobu bude uzavřen jen chodník na začátku opravy u šachty Š161. Po dobu uzávěry chodníku bude pohyb chodců přesměrován na protější chodník. Na silnici III/4272 je chodník umístěn na levé protější straně, než se bude nacházet stavba. Ve vedlejší uličce, kde žádný chodník není, bude pro pohyb chodců vyhrazen pruh podél pracovního místa a bude oddělen pevným plotem. Pro přístup k jednotlivým RD budou přes výkop zhotoveny provizorní lávky s oboustranným zábradlím.

Staveniště bude ohrazeno mobilním pevným oplocením nebo pevnými zábranami výšky min. 1,1 m, v souběhu s chodníky pevným plotem, který zabráni přístupu nepovolaných osob na staveniště a jejich pádu do výkopové rýhy nebo jámy. Prostor staveniště bude označen výstražnými tabulemi se značkou zákazu vstupu. V době zhoršené viditelnosti bude staveniště dostatečně osvětleno.

4. Autobusová doprava:

Po silnici III/4272, kde budou probíhat stavební práce na opravě kanalizace, není vedena žádná autobusová nebo MHD doprava. Nejbližší autobusová doprava je vedena po průtahu obcí po silnici III/05018 a ta bude omezena jen snížením rychlosti na 30 km/hod při průjezdu kolem místa začátku stavby. Po postupu prací bude i toto omezení zrušeno.

5. Dopravní značení:

Návrh přechodného dopravního značení je zakreslen v příložených výkresech č. C.5. 2.1., C.5. 2.2., C.5. 2.3 a C.5. 2.4. „Situace přechodného dopravního značení – I - IV“. Jedná se o omezení provozu na silnici III/05018, silnici III/4272 v navazující vedlejší uličce. Omezení provozu bude po dobu prací na opravě kanalizace, kdy zde bude částečně omezen nebo přerušen provoz v návaznosti na postupu stavebních prací.

Návrh přechodného dopravního značení je zpracován dle platné vyhlášky č.294/2015Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, a dle Zásad pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích TP 66 – 3. vydání (schváleno Ministerstvem dopravy 2015).

Přechodné svislé dopravní značky budou umístěny dle jednotlivých situací, budou v základní velikosti a musí být provedeny v retroreflexní úpravě min. třídy 1 dle ČSN EN 12899-1. Navržené dopravní značení je provizorní a značky mají charakter přenosných dopravních značek. Sloupky těchto přenosných značek budou opatřeny červenobílými pruhy šířky 100–200 mm. Sloupky budou osazeny do podkladních patek. Směrovací desky a zábrany musí být upevněny na podpěrných sloupcích osazených do podkladních patek tak,

aby jejich horní hrana byla cca 1,00 m nad vozovkou. Na zábrany budou osazeny 3 ks výstražného světla typu VS1 (ČSN 36 5601).

5.1. Boční umístění

Dopravní značky se v rámci pracovních míst umísťují co nejblíže pravému, resp. levému okraji silnice ve směru jízdy vozidla (viz TP 65 kap. 5). Vzdálenost hrany vodicích a směrovacích desek od jízdního pruhu, resp. vozovky, má činit 0,25 m. Nemohou-li být tyto podmínky z důvodu potřebné stability dopravních značek nebo prostorových poměrů dodrženy a je-li nezbytné jejich umístění na vozovce, je třeba tyto dopravní značky zabezpečit stejně jako pracovní místo, resp. zřídit pomocné jízdní pruhy (vodorovným dopravním značením).

5.2. Výškové umístění

V oblasti pracovních míst se dopravní značky umísťují spodní hranou ve výšce nad vozovkou na silnicích pro motorová vozidla minimálně 0,60 m v obci i mimo obec.

5.3. Směrové umístění

Dopravní značky se umísťují tak, aby světelný paprsek světlometu vozidla vyvolal největší retroreflexní účinek na vzdálenost přibližně 100 m podle ČSN EN 12899-1.

Při umístění dopravních značek na chodníku musí zůstat volná šířka 1,5 m.

S ohledem na postup provádění prací na opravě kanalizace i následných opravách komunikací, zpevněných ploch a chodníků bude přechodné dopravní značení posouváno tak, aby se zmenšila délka uzavřených úseků vozovek na nezbytné minimum. Přechodné dopravní značení, i když má charakter přenosný, musí být osazeno s dostatečnou stabilitou a řádně upevněno do podkladních desek a patek.

6. Dopravní značení – popis zařízení

Zábrana je tvořena hladkou deskou z plastické hmoty, pozinkovaného plechu, hliníku nebo dřeva. Na čelní straně jsou střídavě červené a bílé pruhy šířky 0,25 m z retroreflexní fólie třídy 1. Obě krajní pole jsou červená o šířce 0,075 - 0,25m. Zadní strana je matná a barvy šedé, bílé nebo hliníkové. Kolorita musí odpovídat ČSN EN 12899-1.

Standardní délky zábrany: 1,0 m, 1,5 m, 2,0 m, 2,5 m, 3,0 m.

Šířka zábrany: 0,1 m, 0,2 m, 0,25 m.

Zábrana musí být upevněna na podpěrných sloupcích tak, aby její horní hrana byla ve výšce cca 1,0 m nad vozovkou. Podpěrné sloupky jsou vsazeny do podkladních desek. Za dostatečnou stabilitu postavení se považuje odolnost proti zatížení větrem 0,25 kN/m².

Světla - soupravy světel mohou pracovat v následujících světelných režimech:

současné blikání všech světel: výstražný režim, upozorňující na pracovní místo

střídání blikání sudých a lichých světel: výstražný režim, upozorňující na pracovní místo

Podkladní desky - v oblasti pracovního místa je v z bezpečnostních důvodů (ochrana vozidel a jejich posádek i ostatních účastníků silničního provozu) povoleno užívání pouze schválených typů podkladních desek. Není možno používat jakýchkoli improvizovaných způsobů upevnění a zajištění dopravních značek a dopravních zařízení, jako např. trubkových nebo profilových křížů zatížených kameny nebo betonovými prefabrikáty, pneumatik vyplněných betonem, vyřazených disků kol vozidel apod. Celková výška podkladní desky nesmí být vyšší než 0,12 m. Rozměry a hmotnost musí být vhodně zvoleny s ohledem na nesené zařízení. Podkladní desky určené k upevnění zařízení tvořících příčné, ale i podélné uzávěry pracovních míst (zejména směrovacích desek a zábran) mají hmotnost cca 30 kg a půdorysné rozměry cca 0,90 x 0,45 m. Je-li podkladní deska určena k užití v rámci pracovního místa na chodníku a stezce pro cyklisty je možné zvolit desku jiného tvaru, např. kruhového (o průměru cca 0,50 m), při dodržení všech požadavků na stabilitu. V případech, kdy je to nezbytně nutné a stabilitu zařízení nelze zajistit jednou podkladní deskou, je možné užití nejvýše dvou podkladních desek nad sebou.

Podkladní deska má být konstruována tak, aby bylo možné nesené zařízení zajistit proti vyjmutí. Zařízení musí být v podkladní desce uchyceno pevně a toto spojení konstrukčně provedeno tak, aby v případě nárazu vozidla nedošlo k separaci jednotlivých částí (např. podpěrný sloupek musí po nárazu zůstat spojen s podkladní deskou).

Podpěrný sloupek se v rámci pracovního místa užívá k upevnění dopravních značek a dopravních zařízení, jako jsou např. zábrany, vodící tabule apod. a je uchycen zpravidla v podkladní desce. Podpěrný sloupek má průřez zpravidla čtvercový (obvykle 40 x 40 mm) nebo kruhový a tloušťka stěny se volí podle použitého materiálu. Musí být pevnostně navržen tak, aby při nárazu vozidla na sloupek upevněný v podkladní desce, došlo k jeho deformaci (ohybu) v místě vetknutí do podkladní desky a umožnil přejetí, aniž by tím bylo vážně poškozeno vozidlo a znemožněna jeho ovladatelnost nebo ohrožena bezpečnost jeho posádky a ostatních účastníků silničního provozu. Délka podpěrného sloupku se volí podle typu neseného zařízení, musí vyhovovat vzdálenostem podle TP 66 a pohybuje se, zpravidla, v rozmezí 1,00 - 2,50 m. Materiálem je hliník, plast nebo ocel. Barva podpěrného sloupku musí být provedena podle ČSN EN 12899-1 (střídavě červené a bílé pruhy šířky 0,10 - 0,20 m v celkové délce minimálně 0,45 m).

Barva podkladní desky je obvykle černá, šedá, červená nebo žlutá.

Hrany podkladní desky musí být zaobleny.

V rámci pracovního místa v obci je možné užít menší podkladní desku, tzv. patku. Její užití je možné jen v případech, kdy jsou zachovány všechny požadavky na stabilitu postavení neseného zařízení.

Příčná uzávěra se doplňuje soupravou žlutých nebo oranžových výstražných světel typu 1. Na silnicích s vyšším dopravním zatížením a silnicích s více jízdními pruhy v jednom směru jízdy se příčná uzávěra provádí zásadně směrovacími deskami, umístěnými v ostrém úhlu k ose vozovky a doplněnými soupravou žlutých nebo oranžových výstražných světel typu 1. Při uzavírce celého jízdního pruhu se užívá pěti a při uzavírce části jízdního pruhu tří směrovacích desek s podélným odstupem 1,0 – 2,0 m a příčným odstupem 0,6 - 1,0 m (osová vzdálenost).

Podélná uzávěra pracovního místa se provádí zásadně směrovacími deskami, jejichž podélné odstupy směřují činit nejvýše 10,0 m. Podélná uzávěra slouží pouze účelům vedení provozu; v žádném případě nenahrazuje ochranná zařízení

7. Obecné podmínky:

- při provádění prací je nutno dbát zvýšené opatrnosti
- všechna vozidla a stavební mechanizmy musí používat výstražná zařízení oranžové barvy (majáček)
- za snížené viditelnosti je nutno všechny zábrany doplnit oranžovým přerušovaným světlem typ 1
- rozestupy jednotlivých značek musí být minimálně 10 m (neplatí pro zábrany a směrovací desky)
- přechodné dopravní značení osadí dodavatel stavebních prací dle vyjádření Dopravního inspektorátu Krajského ředitelství Policie Zlínského kraje, Územního odboru Uherské Hradiště a oddělení dopravně správní činnosti a agendy Odboru správního při MěÚ Uherský Brod
- dopravní značky, které nejsou zakresleny a stávající dopravní značky v této dokumentaci se nemění
- před osazením značek a zahájením uzavírek je nutno sdělit na Krajské ředitelství Policie Zlínského kraje, Územní odbor Uherské Hradiště, Dopravní inspektorát osobu odpovědnou za značení a kontakt na ni
- každá změna oproti odsouhlasenému značení musí být odsouhlasena Dopravním inspektorátem Krajského ředitelství Policie Zlínského kraje, Územního odboru Uherské Hradiště a oddělením dopravního úřadu při MěÚ Uherské Hradiště
- **všechny dopravní značky musí být provedeny v základní velikosti v úpravě z retroreflexní fólie**
- Provedení dopravních značek vč. odstínů barev, materiálů a rozměrů musí odpovídat ČSN EN 12899-1
- vzhledem k omezení provozu při provádění prací je nutno vhodným způsobem seznámit veřejnost se započatím prací a omezením silniční dopravy

Při provádění přechodného dopravního značení v rámci pracovního místa je nutno dbát následujících pravidel:

1) Označování pracovních míst se provádí podle vzorových schémat. Pokud konkrétní situace vyvolává nutnost se od těchto schémat odchýlit, je to možné při zachování funkčnosti řešení daného příslušným schématem.

2) Vedení provozu v oblasti pracovního místa musí být pro účastníky silničního provozu snadno a jednoznačně rozeznatelné a pochopitelné.

3) Smějí být zaváděna jen taková opatření, která jsou pro bezpečné označení pracovních míst nutná.

4) Dopravní značky a dopravní zařízení související s pracovním místem smějí být instalovány bezprostředně před začátkem prací s ohledem na dobu potřebnou k jejich instalaci. Není-li to možné, musí být jejich platnost dočasně zrušena zakrytím nebo jiným vhodným způsobem tak, aby symbol dopravní značky nebyl viditelný ze žádného jízdního směru.

5) Přechodné dopravní značení v rámci pracovního místa, které je potřebné jen v pracovní době, musí být v mimopracovní době zrušeno (např. omezení rychlosti jen v Po - Pá, v době 8 - 15 hod. apod.).

6) Přechodné dopravní značení musí být odpovídajícím způsobem aktualizováno v souladu s postupem prací a po jejich ukončení neprodleně zrušeno.

7) Pokud je to možné, měly by být práce prováděny v době nízkých intenzit provozu, tj. mimo dopravní špičky.

8) Zavádění přechodného dopravního značení v rámci pracovního místa musí probíhat ve směru pohybu dopravního proudu, jejich rušení pak proti směru jeho pohybu.

9) S pracemi na pracovním místě smí být započato teprve tehdy, až jsou instalovány všechny dopravní značky a dopravní zařízení.

10) Dopravní značky a dopravní zařízení užívané na pracovním místě musí být ve funkčním stavu, udržovány v čistotě, správně umístěny a dobře připevněny.

Staré Město : 06 / 2024

Vypracoval: ing. Horák Josef