

4. DOPRAVNĚ-INŽENÝRSKÉ OPATŘENÍ

A. TEXTOVÁ ČÁST

A. 1 – Identifikační údaje :

Název stavby :	II/230 VÍCHOV REKONSTRUKCE PROPUSTKU
Místo stavby :	Víchov
Okres :	Tachov
Katastrální území :	Víchov
Investor :	SÚS Plzeňského kraje, p.o.
Projektant :	Projekční kancelář Rojt
Stupeň PD :	Dokumentace pro stavební povolení DSP
Datum zpracování PD :	XI/2013

A. 2 – Úvodem

Návrh přechodného dopravního značení pro provádění výše uvedené akce byl zpracován jako součást projektové dokumentace pro stavební povolení, a to s požadavkem investora zpracovat jednoduchý návrh opatření pro provádění stavebních prací souvisejících s rekonstrukcí stávajícího propustku na silnici II. třídy č. 230 u obce Víchov. S ohledem na technologii rekonstrukce budou stavební práce prováděny za úplné uzavírky sil. II/230.

A. 3 –Současný stav

Silnice II/230 je v předmětném úseku vedena téměř v přímé. Stavba je situována v extravilánu v blízkosti obce Víchov. Trasa je přehledná, podélný profil komunikace je bez výškových zakružovacích oblouků. Silnice II/230 vykazuje v předmětném úseku střední až vysokou intenzitu provozu osobních a nákladních automobilů.

A. 4 – Použité výchozí podklady

Hlavním výchozím podkladem pro zpracování dočasného dopravního značení po dobu výstavby pro výše uvedenou akci byly TP 66 „Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích, II. vydání“ a TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, II. vydání“. Dále zákon č. 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích a zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Dále vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a vyhláška č. 30/2001Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích. Dále bylo použito souvisejících technických norem a technických podmínek Ministerstva dopravy

- ČSN EN 12899-1 „Stále svislé dopravní značení. Část 1: stálé dopravní značky“
- ČSN EN 12352 „Řízení dopravy na pozemních komunikacích – zařízení a příslušenství – varovná bezpečnostní světla“
- ČSN EN 12368 „Řízení dopravy na pozemních komunikacích – zařízení a příslušenství – návěstidla“

- ČSN 73 6021 „Světelné signalizační zařízení. Umístění a použití návěstidel
- ČSN EN 12767 „Pasivní bezpečnost podpěrných konstrukcí zařízení na pozemních komunikacích. Požadavky a zkušební metody“
- ČSN EN 1436 „Vodorovné dopravní značení – požadavky na dopravní značení“
- ČSN EN 1790 „Vodorovné dopravní značení – Materiály pro dopravní značení – Předem připravené vodorovné dopravní značení“
- ČSN EN 1463-1 „Vodorovné dopravní značení. Dopravní knoflíky. Část 1: Základní požadavky na funkční charakteristiky v novém stavu. Část 2: Zkoušení na zkušebním úseku“

A. 5 – Návrh dopravních opatření

S ohledem na navrženou technologii rekonstrukce stáv. propustku a bezproblémovou realizaci stavby budou stavební práce realizovány za úplné uzavírky silnice II/230 mezi obcí Víchov a křižovatkou se silnicí III/0212. Po celou dobu stavby bude řádně vyznačena objízdná trasa pro jednotlivé účastníky provozu dle výkresové části, která bude udržována.

Objížďka pro osobní dopravu bude vedena po silnici II/1992 a 1994 přes obce Těchlovice, Otročin, Svojšín a Černošín.

Objížďka pro nákladní dopravu bude s ohledem na dopravně-technický stav okolních silnic II. a III. tříd vedena po silnici II/230, II/605, II/199 a I/21 přes obce Těchlovice, Stříbro, Benešovice, Nová Hospoda, Brod nad Tichou, Planá a Černošín.

Během celé doby uzavírky bude povolen průjezd hasičské a lékařské záchranné služby a policie. Předpokládaná doba uzavírky silnice II. tř. ve zmíněném úseku bude cca 60 dní.

A. 6 – Provádění stavebních prací za úplné uzavírky komunikace

Rekonstrukce stáv. propustku bude probíhat mimo dopravní provoz za úplné uzavírky. Pro označení uzavírky bude použita 2x zábrana (č. Z 2) + výstražná světla (č. S 7) typu 1. K označení zákazu vjezdu do prostoru staveniště se na zábranu umístí svislá dopravní značka „Zákaz vjezdu všech vozidel“ (č. B 1). Pro umožnění vjezdu vozidel stavby do prostoru staveniště bude osazena dodatková tabulka „Mimo vozidel stavby“ (č. E 12).

Značky, světelné signály a dopravní zařízení musí být po celou dobu prací udržovány ve funkčním stavu a v čistotě a správně umístěny.

A. 7 – Svislé dopravní značky

Pro označení pracovních míst se užívají dle konkrétních podmínek stálé nebo přenosné svislé značky. Při jejich umisťování se postupuje podle TP 65. V rámci pracovního místa se smí užívat značek jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost provozu. Dopravní značení musí vystihovat skutečnou situaci v oblasti pracovního místa a poskytovat jednoduché, včasné a jednoznačné informace.

Provádí se podle „Zásad pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“ se zřetelem na intenzitu provozu, stavební a dopravně-technický stav pozemní komunikace.

Značky užívané pro označení pracovního místa musí odpovídat vyhlášce č. 30/2001 Sb., ČSN EN 12899-1, TP 143, VL 6.1, VL 6.2 a Zásadám pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

Technické provedení značek musí odpovídat příslušným technickým předpisům (ČSN EN 1436+A1, ČSN EN 12899-1 a ČSN EN 1993-1-1).

Značky užívané k označení pracovních míst musí být provedeny jako retroreflexní. Retroreflexní materiál svislých značek užitých na dálnicích, silnicích pro motorová vozidla a místních komunikacích I. třídy musí splňovat vlastnosti minimálně třídy R2, na ostatních pozemních komunikacích minimálně třídy R1 dle ČSN EN 12899-1.

Rozměry svislých značek stanoví VL 6.1 a VL 6.2. Není dovoleno užívat svislých značek zmenšené velikosti. Svislé značky zvětšené velikosti se užívají na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla a případně na dalších dopravně významných (zejména směrově rozdělených) pozemních komunikacích. Svislé značky základní velikosti se užívají na ostatních komunikacích. V rámci jednoho pracovního místa se smí užívat svislých značek pouze jedné velikosti.

Zákaz vjezdu všech vozidel (č. B 1)

Značky č. B 1 se užívá ke stanovení zákazu vjezdu pro všechny druhy vozidel z obou směrů jízdy. K označení zákazu vjezdu do prostoru staveniště se značka č. B 1 zpravidla umísťuje na zábranu pro označení uzavírky č. Z 2. Případné výjimky ze zákazu vjezdu, a to i např. pro vozidla stavby, se uvádějí poze na dodatkové tabulce „Text“ (č. E 12) umístěné pod značkou č. B 1 (např. „Mimo vozidel stavby“).

V případě, že zákaz vjezdu nezačíná bezprostředně za křižovatkou, musí být na tuto skutečnost upozorněno za nejbližší křižovatkou umístěním značky č. IP 10a „Slepá pozemní komunikace“ nebo před nejbližší křižovatkou značkou č. IP 10b „Návěst před slepou pozemní komunikací“.

A. 8 – Dopravní zařízení

Zábrana pro označení uzavírky (č. Z 2)

Zábrany pro označení uzavírky se užívá zejména k vyznačení uzavírky vozovky nebo k vyznačení (ohrazení) pracoviště. Zábranou se provádí příčná uzávěra na pozemních komunikacích menšího dopravního významu v obci a také příčná uzávěra na konci pracovního místa na jednosměrných pozemních komunikacích v obci, výjimečně mimo obec.

Zábrana musí být za snížené viditelnosti doplněna výstražnými světly typu 1. Jedná-li se o příčnou uzávěru celé šířky vozovky, pracují výstražná světla v režimu součas. blikání všech světel.

Zábrana je tvořena hladkou deskou z plastické hmoty, pozink. plechu nebo hliníku. Na čelní straně jsou střídavě červené a bílé pruhy šířky 0,25 m, provedené z retroreflexní fólie min. třídy R1 dle ČSN EN 12899-1. Obě krajní pole jsou červená o šířce 0,075 – 0,25 m. Zadní strana zábrany je matná a barvy šedé, bílé nebo hliníkové. Kolorita musí odpovídat třídě R2 dle ČSN EN 12899-1.

Standardní délky zábrany: 1,0; 1,5; 2,0; 2,5 a 3,0 m. Šířka zábrany: 0,1; 0,2; 0,25 m.

Na poz. komunikacích s motorovou dopravou se užívají zábrany šířky 0,2 m, popř. 0,25 m. Na chodnících a stezkách pro cyklisty je možné užívat zábran šířky 0,1 m. Na zábraně nesmějí být umísťovány značky ani dopravní zařízení tak, aby zakrývaly podstatnou část činné plochy zábrany.

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

Podkladní deska

Podkladní desky se užívá k upevnění podpěrných sloupků nesoucích přenosné značky a dopravní zařízení, např. zábranu, směrovací desku, vodící desku, zábradlí, plot apod. Podkladní deska leží volně na pozemní komunikaci, chodníku nebo stezky pro cyklisty a musí být zvolena tak, aby zajistila požadovanou stabilitu značky nebo dopravního zařízení. Je povoleno užívání pouze schválených typů podkladních desek.

Celková výška podkladní desky nesmí být vyšší než 0,12 m. Podkladní desky určené k upevnění zařízení tvořících příčné, ale i podélné uzávěry pracovních míst (zejména směrovacích desek a zábran) mají hmotnost cca 28-30 kg a půdorysné rozměry cca 0,90 x 0,45 m.

Je-li podkladní deska určena k užití na chodníku nebo stezce pro cyklisty, je možné zvolit desku jiného tvaru, např. kruhového (o průměru cca 0,50 m), při dodržení všech požadavků na stabilitu.

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 malou podkladní desku. Její užití je možné ale jen v případech, kdy jsou zachovány všechny požadavky na stabilitu postavení neseného zařízení.

Podpěrný sloupek

Podpěrný sloupek se užívá k upevnění přenosné značky nebo dopravního zařízení (např. zábrana, vodící tabule apod.), které nejsou pevně zabudované do terénu. Sloupek může být osazen v podkladní desce.

Podpěrný sloupek má zpravidla čtvercový průřez (40 x 40 mm) nebo kruhový a tloušťka stěny se volí podle použitého materiálu. Podpěrný sloupek musí být konstruován tak, aby při nárazu vozidla rychlostí 80 km/h nedošlo k poškození vozidla takovou měrou, aby nad ním řidič ztratil kontrolu nebo aby byla přímo ohrožena bezpečnost jeho posádky nebo jiného účastníka provozu na pozemních komunikacích. Podpěrný sloupek se při nárazu nesmí roztříštit ani uvolnit z podkladní desky.

Délka podpěrného sloupku se volí podle typu neseného zařízení, musí vyhovovat hodnotám zpravidla v rozmezí 1,00 – 2,50 m. Materiálem je hliník, plast, nebo ocel. Červené a bílé pruhy na sloupku jsou provedeny z retroreflexní fólie nejméně třídy R1 o šířce 0,10 – 0,20 m. Celková délka barevné úpravy je nejméně 0,45 m.

A. 9 – Bezpečnost provozu

Při provádění stavebních prací je nutné respektovat směrnice pro zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích při provádění prací za provozu. Dále je nutné dodržovat všechny bezpečnostní předpisy a výnosy při provádění vlastních stavebních prací.

A. 10 – Upozornění

Po celou dobu stavby je nutno zachovat příjezd vozidel při mimořádné události, tj. zejména umožnit vjezd záchranným a hasičským vozidlům na stavbu. Z tohoto důvodu je na dodavatelské firmě zajistit a dodržet odpovídající organizaci stavebních prací.

Postup prací se ponechává po dohodě s investorem na dodavateli, je nutno jej volit s ohledem na minimální dobu uzavírky sil. II/230.

A. 11 – Závěr

Dopravně-inženýrské opatření vychází z TP 66 „Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“, II. vydání. Schéma objízdné trasy, včetně použitých svislých dopravních značek na jednotlivých křižovatkách je uvedeno ve výkresové části DIO.

B. VÝKRESOVÁ ČÁST

B.1 – Schéma objízdných tras

B.2 – Přehled jednotlivých křižovatek – objížďka pro osobní dopravu

B.3 – Přechodné DZ na jednotlivých křižovatkách – objížďka pro osobní dopravu

B.4 – Přehled jednotlivých křižovatek – objížďka pro nákladní dopravu

B.5 – Přechodné DZ na jednotlivých křižovatkách – objížďka pro nákladní dopravu

B.6 – Výpis použitých značek