

Označení pracoviště na komunikacích

ZPRACOVÁNO DLE POŽADAVKŮ PŘÍRUČKY PRO OZNAČOVÁNÍ PRACOVNÍCH MÍST NA DÁLNICÍCH A SILNICÍCH VYDANÝCH ŘEDITELSTVÍM SILNIC A DÁLNIC, VYDÁNÍ 11/2023

VI. DÍL - KOMUNIKACE S PROVOZEM MOTOROVÝCH VOZIDEL V OBCI

V. DÍL – SMĚROVĚ NEROZDĚLENÉ KOMUNIKACE MIMO OBEC

Název akce:

VĚTRNÉ ELEKTRÁRNY MALETÍN

Stavebník:

VTE Maletín s.r.o.

Sídlo:

Krajní 233, 290 01 Poděbrady – Kluk

Místo stavby :

k.ú. Starý Maletín, k.ú.Křížanov u Zábřeha, k.ú. Javoří u Maletína

Kraj:

Olomoucký

Datum:

08/2024

Stupeň PD:

DPS

Zhotovitel stavby:

NODIG-TEC s.r.o., Lesnická 2515/10, 789 01 Zábřeh

Účel zvláštního užívání komunikace

Záměrem stavebního záměru je uložení podzemního vedení vyvedení výkonu kabelu VN k navrženým třem větrným elektrárnám. Napojovací místo trasy vedení se nachází v rámci ORP Zábřeh v obci Křižanov. Přechází poté jižním směrem přes obec Dlouhá Ves. Pokračuje jižně a přechází do ORP Mohelnice do osady Jahodnice. Odtud vedení uhýbá již mimo komunikace východním směrem do nezpevněného terénu až k navrženým elektrárnám, které se nachází severně mezi obcemi Maletín a Javoří.

Zvláštní užívání řeší povolení dočasného pohybu stavební techniky při pokládce daného kabelu VN.

V době provádění pokládky kabelu VN bude stavbou zabrán jeden jízdní pruh komunikace. Staveniště bude řádně dopravně označeno dle vyjádření PČR a vlastní provoz řízen pracovníky prováděcí firmy kyvadlově. Prostor staveniště se bude průběžně posouvat společně s místem provádění. V době, kdy nebudou probíhat stavební/výkopové práce, bude staveniště demontováno a provoz na komunikaci nesmí být nijak omezen! Komunikace bude po ukončení prací očištěna a navracena do původního stavu!

Dotčené plochy

K dotčení komunikace dojde realizací pokládky zemního elektro VN kabelu do krajnice komunikace. Kabel bude umístěn ve vzdálenosti 1,5m od okraje komunikace, dále dojde k cca 6 protlakům kabelu pod komunikací. Vlastní povrch komunikace nebude stavebními pracemi narušen, k omezení dojde pouze pojezdem stavební techniky. Dopravní značení dle podmínek dopravního inspektorátu PČR. K omezení dopravy na komunikaci dojde v nezbytném čase a rozsahu (dle výkresové části projektové dokumentace) po jednotlivých úsecích v celkové délce cca 1,25km, ostatní pokládka kabelu bude provedena z přilehlých pozemků mimo komunikaci.

ORP Zábřeh

Provozní staničení silnic – úsek mezi 7 – 10km
p.č.614, k.ú. Křižanov u Zábřeha

ORP Mohelnice

Provozní staničení silnic – úsek mezi 9 - 11km
p.č. 2345, k.ú. Starý Maletín
p.č. 2316/8, k.ú. Starý Maletín

Osoba odpovědná za průběh zvláštního užívání

Kauer Lukas
Severovýchod 24, Zábřeh 78901
narozeni 6.3.1976
mob. +420 603 503 825
l.kauer@seznam.cz

Firma: NODIG-TEC s.r.o.
Sídlo: Lesnická 2515/10, 789 01 Zábřeh, Czech Republic
IČ: 28650751
VAT: CZ28650751
www.nodig.cz

Komunikace s provozem motorových vozidel v obci

Střídavý provoz

Lze užít tři způsoby regulace střídavého provozu:

- a) přednost určují dopravní značky č. P 7 a P 8,
- b) vozidla jsou zastavována pracovníky, kteří použijí zastavovací terč pro střídavý provoz č. Z 8d, případně jiný způsob uvedený v § 79 zákona č. 361/2000 Sb.,
- c) provoz je automaticky řízen tříbarevnou nebo dvoubarevnou soustavou světelného signalizačního zařízení (SSZ).

V některých případech může být vhodné tyto střídavé režimy zkombinovat.

Při volbě režimu střídavého provozu se přihlíží především ke kombinaci délky úseku a dopravního zatížení, jak ukazuje graf ve všeobecném schématu 018 a následující tabulka. Dále se přihlíží k významu stavebních prací nebo prací údržby, místu, době trvání, denní době a ročnímu období, kdy se práce provádějí.

| | Systém střídavého provozu | |
|---------------------------|-----------------------------------|--|
| | Max. délka střídavého provozu [m] | Intenzita provozu pro oba směry celkem [voz/h] |
| svislé značky č. P 7, P 8 | 150 | 400 |
| SSZ | 700 *) | 1000 |
| terč č. Z 8d | 1200 | 1000 |

Poznámky:

*) Délka uvedena jako obvyklý případ, více viz níže uvedená metodika firmy EDIP

- Střídavý provoz nemá být použit na pracovním místě delším než 1200 m.
- Maximální hodnoty délky a intenzity provozu nelze použít současně.
- Dopravní špičky nebo změny v délce úseku střídavého provozu mohou ovlivnit změnu režimu střídavého provozu během dne.
- Období přestávky v práci (například v noci) může vést ke změně režimu střídavého provozu.

Délka úseku střídavého provozu

Délka úseku je rozhodující pro volbu střídavého režimu nebo pro nastavení SSZ. Pro tento účel je třeba brát v úvahu vzdálenost mezi místy začátku a konce úseku, tj. mezi značkami č. P 7 a P 8, mezi pracovníky s terčem pro střídavý provoz nebo mezi návěstidly SSZ, a nikoliv vlastní délku pracovního místa, která odpovídá délce zúžené vozovky. Pokud je příčná uzávěra před pracovním místem tvořena šikmo umístěnou sadou kuželů nebo směrovacích desek, musí se tato délka příčné uzávěry započítat do délky střídavého provozu. Obecně platí, že mezi koncem vlastního pracovního místa a umístěním prvku pro řízení provozu nebo zastavování vozidel na straně, kde neprobíhají práce, je nutná vzdálenost nejméně 30 m. Tak se vozidla vyjíždějící z uzavírky mohou vrátit do svého jízdního pruhu, aniž by byla omezována vozidly zastavujícími v opačném směru.

Šířka vozovky pro střídavý provoz

Potřebné šířky vozovky pro střídavý (jednosměrný) provoz a jejich vztah ke snížení dovolené rychlosti kolem pracovního místa jsou uvedeny ve všeobecném schématu 033. Zároveň je nutno případně upravit rychlost podle šířky bočního odstupu, viz tabulky 5 a 6.

a) Střídavý provoz pomocí svislých značek č. P 7 a P 8

Při tomto způsobu regulace provozu se dává přednost jednomu směru dopravy, přičemž toto uspořádání řidičům oznamují přenosné svislé značky č. P 7 a P 8 umístěné vedle vozovky.



značka č. P 7
Přednost protijedoucích vozidel



značka č. P 8
Přednost před protijedoucími vozidly

Přednost protijedoucích vozidel Přednost před protijedoucími vozidly

Přednost je zpravidla dána provozu ve směru, ve kterém je složitější dopravní situace z hlediska dání přednosti. Například u pracovního místa na horním konci velkého podélného sklonu je vhodné dát přednost směru do kopce. U krátkých úseků na volné trase (mimo oblast křižovatky) obvykle není třeba značky užít, neboť platí obecná úprava provozu (§ 20 zákona č. 361/2000 Sb.).

Podmínky použití

Maximální intenzita provozu nemá překročit hodnotu 400 voz/h v obou směrech.

Maximální délka střídavého provozu je v závislosti na maximální intenzitě dopravy dána následujícími hodnotami:

- 150 m, pokud je intenzita provozu nejvýše 150 voz/h,
- 100 m, pokud je intenzita provozu v rozmezí 150 až 400 voz/h.

Při intenzitě provozu přesahující 400 voz/h nutno použít regulaci dopravy pomocí terče pro střídavý provoz.

Při úpravě přednosti značkami č. P 7 a P 8 musí být zajištěna jejich viditelnost nejméně na délku rozhledu podle tabulky 8. Musí též být zajištěna viditelnost mezi oběma značkami, aby řidiči viděli, zda mohou do úzkého úseku vjet. Tento systém regulace dopravy lze použít i za snížené viditelnosti.

Vzor značení pro tento typ úpravy provozu zobrazuje schéma OD 230.

b) Střídavý provoz regulují pracovníci s pomocí terče č. Z 8d

Při tomto způsobu regulace provozu projíždějí vozidla střídavě v obou směrech, případně více směrech v prostoru křižovatky. Na všech stranách pracovního místa vozidla zastavují nebo průjezd umožňují pracovníci, kteří používají zastavovací terč pro střídavý provoz č. Z 8d, případně jiný způsob podle § 79 zákona č.

361/2000 Sb. Terč je dopravní zařízení kruhového tvaru s rukojetí. Na jedné straně terče je symbol svislé dopravní značky č. B 2. Tato strana terče ukládá řidičům povinnost zastavit vozidlo. Druhá strana terče má zelenou barvu s bílým lemem, ta umožňuje pokračovat v jízdě. Terč je vyobrazen na všeobecném schématu 019. Pracovník dává znamení k zastavení vozidla vztyčenou paží nebo zastavovacím terčem. V případě

potřeby může správně natočený terč vsadit rukojetí do horního otvoru dopravního kuželu. Má však stále stát v blízkosti takto postaveného terče.

Popis cyklu:

- Pokud je zelená strana terče natočena k jednomu ze směrů provozu, musí být strana se symbolem značky B 2 natočena k druhému směru (stavy 1, 1' a 3, 3').

- Aby poslední vozidlo s povolením k průjezdu kolem pracovního místa mohlo ještě projet, musí být na obou stanovištích strana se symbolem značky B 2 současně proti oběma směrům provozu (stavy 2, 2' a 4, 4').

- Stav 1, 3, 1' a 3' mohou mít různou délku trvání, aby vyhovovaly provozu.

- Stav 2, 4 a 2', 4' budou mít po celou dobu střídavého provozu přibližně konstantní dobu trvání, protože odpovídají době, kterou potřebuje poslední vozidlo k průjezdu stavenišťem.

Doba trvání těchto fází se může čas od času prodloužit kvůli pohybu vozidel stavby.

Podmínky použití

Maximální intenzita provozu nemá překročit 1 000 voz/h v obou směrech dohromady. Délka úseku se střídavým provozem musí být přizpůsobena provozu. Neměla by překročit 1200 m bez ohledu na provoz, přičemž délka nad 500 m by měla být výjimečná.

Z bezpečnostních důvodů je vhodné systém s terčem používat pouze za dobré viditelnosti. Obecně platí, že možná doba použití je od občanského svítání do občanského soumraku (cca 40 minut před východem a po západu slunce). Obdobně by neměl být použit při mlze, hustém dešti nebo sněžení a podobně.

Mimo období pracovní činnosti (např. v noci) a v případě, že nelze obnovit obousměrný provoz, má být zřízen jiný střídavý systém:

- dopravní značení se značkami P 7 a P 8, pokud jsou splněny podmínky pro maximální délku úseku a intenzitu provozu s tímto systémem v době, když jsou práce přerušeny,
- v opačném případě systém tříbarevné nebo dvoubarevné SSZ.

Pokud se pracoviště nachází v blízkosti stykové křižovatky, může být zapotřebí třetí pracovník, který bude zastavovat vozidla v příčném směru. V závislosti na intenzitě provozu ve třetím směru bude moci pracovník po ukončení průjezdu každého směru vydat povolení k průjezdu buď po částech, pokud je provoz malý (vždy jedno nebo dvě vozidla), nebo trvale, pokud je provoz velký.

U průsečných křižovatek nebo kruhových objezdů s více paprsky je třeba více pracovníků.

Vzor značení pro tento typ úpravy provozu zobrazuje například schéma OK 236 nebo OK 730.

Pracovníci používající terče a jejich chování

Regulace provozu na pracovním místě není jednoduchý úkol. Je třeba, aby pracovník prošel školením a měl zkušenosti z praxe, aby pochopil:

- činnost na pracovním místě a aby provedl nezbytná opatření týkající se dopravy během složitějších fází prací (přesun strojů atd.),
- provoz tak, aby byl schopný rychle vyhodnotit jeho intenzitu,
- chování uživatelů, maximální přijatelnou dobu čekání, dobu reakce při uvolnění průjezdu a zastavení,
- dobu platnosti pro průjezd a zákaz průjezdu, kterou je třeba dodržet podle délky pracovního místa a intenzity dopravy,

Pracovníci zastavující vozidla musejí mít:

- schopnost pozorovat stav pracovního místa a intenzitu dopravy,
- porozumět různým situacím,
- schopnost rychlého rozhodování,
- dostatečnou znalost českého jazyka, aby pochopili instrukce a byli schopni se domluvit s čekajícími řidiči.

Výše uvedené schopnosti jsou předpokladem pro efektivní a bezpečný systém střídavé dopravy, který minimalizuje čekací dobu pro uživatele, a zároveň umožňuje plynulý průběh prací.

Pro zvýšení bezpečnosti provozu i pracovníků musí být chování pracovníků přesné a pro řidiče snadno pochopitelné:

- nemělo by dojít k záměně nebo nesprávnému výkladu významu gesta,
- terč by měl pracovník držet ve své blízkosti, pokud má jeho násadu vloženou do kuželu, nemá se od něj vzdalovat,
- pokud je vzdálenost mezi vozidly větší než několik desítek metrů, pracovník nesmí vybízet vozidla, aby zrychlovala a připojila se do kolony,
- neměl by ukázat stranu se symbolem značky B 2 vozidlu v koloně, které jede těsně za předchozím vozidlem,
- měl by využít přestávku v provozu ke změně fáze. Náhlé zastavení je nebezpečné jak z hlediska možnosti nehod v koloně, tak pro pracovníka.

Zastavování vozidel a manipulace s terčem vyžaduje trvalou pozornost a obtížnou polohu ve stoje bez možnosti většího pohybu. Proto je třeba pravidelné střídání pracovníků. Za přiměřené lze považovat dvouhodinové směny. Po uplynutí této doby může dojít ke ztrátě koncentrace a únavě, což může vést ke zhoršení bdělosti. Jelikož pracovníci vstupují do vozovky ještě před příčnou uzávěrou a nejsou nijak chráněni, musí mít na sobě výstražný oděv třídy 3 dle kapitoly 11.

Postup práce

Pokyny pracovníka nesmí být v rozporu s příslušnou stranou terče. Pracovník na straně, která není dotčena pracemi, zastavuje vozidla 30 m od konce podélné uzávěry, aby ponechal volný prostor pro výjezd vozidel v opačném směru. Postaví se na kraj vozovky nebo na krajnici, pokud má dostatečnou šířku.

Pracovník na straně dotčené pracemi zaujme pozici v polovině až dvou třetinách uzavřené části vozovky, přibližně 10 m před příčnou uzávěrou. Poloha pracovníků musí být pro řidiče viditelná alespoň na vzdálenost 100 m. Je nezbytné, aby pracovníci zastavující vozidla měli přehled o tom, co se děje v pracovním místě a na druhém konci zúžení. Je žádoucí, aby měli vzájemné spojení vysílačkami, a to i když jsou navzájem na dohled. Toto spojení je však zcela nezbytné v případě, že se pracovníci navzájem dostatečně nevidí a nemohou neustále sledovat stav protilehlého stanoviště a natočení terče druhého pracovníka. Vysílačka také umožňuje sdělit identifikaci posledního vozidla, které vjelo do zúžení, aby toto vozidlo bylo rozpoznáno na výjezdu před povolením průjezdu do druhého směru provozu.

Aby nedošlo k jakémukoliv zmatení, měli by si pracovníci předem definovat gesta a pohyby pro vizuální spojení nebo hesla rádiových zpráv.

Obdobným způsobem se použije terč pro zastavení vozidel při nutnosti uzavření jednoho směru např. při vodorovném značení, viz schéma OK 233, OK 234.

Poznámka:

Použití zastavovacího terče č. Z 8b na komunikaci mimo obec je vzhledem k jeho velmi malým rozměrům a s tím související velmi malé viditelnosti pro uvedené práce zakázáno.

c) Řízení provozu světelnou signalizací

V případě řízení provozu světelnou signalizací je nutné nastavení SSZ podle místních podmínek: délka úseku, skutečná rychlost vozidel na úseku, intenzita dopravy. Doporučuje se volit SSZ, které umožňuje řízení přizpůsobit aktuální dopravě (dynamické řízení).

Signální plán a popis zařízení musí být součástí projektu podaného ke stanovení přechodné úpravy. Stanovení musí obsahovat i případné požadavky správního úřadu na změny signalizace během doby trvání prací nebo při zkrácení délky prací. Není možné ponechat výběr druhu SSZ, zpracování signálního plánu a případné změny na libovůli prováděcí firmy.

Pokud během dne dojde k výraznému zkrácení délky úseku, na kterém jsou prováděny práce, může být vhodné posunutí značení. Tím se zamezí zbytečnému čekání vozidel. Při změně značení je obvykle nutná dočasná regulace provozu pomocí pracovníků s terčem.

Střídavý provoz se světelnou signalizací se doporučuje nezřizovat v blízkosti stálého SSZ.

Světelná signalizace na straně, která není dotčena pracemi, musí být umístěna 30 m před vyznačeným pracovním místem, aby zůstal volný prostor pro výjezd vozidel z druhého směru.

Nemá však smysl prodlužovat střídavý provoz tím, že se SSZ umístí příliš daleko.

Řízení střídavého provozu pomocí SSZ je uvedeno v TP 81 a zejména v jejich příloze G. Vzhledem k určitým nedostatkům uvedené přílohy se však doporučuje místo toho použít Metodiku řízení obousměrného provozu v jednom jízdním pruhu pomocí světelné signalizace, kterou pro ŘSD zpracovala v roce 2016 firma EDIP, s. r. o., Plzeň. Součástí metodiky jsou i samostatné excelové soubory Pomocná kalkulačka pro stanovení maximální délky kyvadlově řízené uzavírky a Pomocná kalkulačka pro návrh světelné signalizace kyvadlově řízené uzavírky. Metodika je dostupná na

webu ŘSD (na stejné stránce jako tato příručka) nebo na vyžádání u odboru dopravního inženýrství provozního úseku GŘ ŘSD. Tento typ úpravy provozu zobrazuje schéma OD 231.

Všeobecná schémata a texty

Ke správnému a bezpečnému označení pracovního místa nestačí použít jen schéma pro konkrétní situaci, ale je třeba postupovat i podle všeobecných schémat a textu. Všeobecná schémata stanovují základní rozdělení pracovních míst, prvky příčného řezu komunikace, správné zobrazení na výstražných a předzvěstných vozících, užití světelných signálů, vztahy mezi šířkou jízdního pruhu, druhem podélné uzávěry a šířkou bezpečnostního odstupu a podobně. Řada konkrétních schémat pro situace uvádí odkaz na všeobecné schéma.

Se všeobecnými schématy souvisí i tato textová část, která uvádí doplňující údaje a požadavky na různé prvky použité při přechodném značení.

V tomto dílu příručky jsou uvedena jen všeobecná schémata a texty a tabulky související se skupinami komunikací O 1, O 2, O 3. Kompletní řada všeobecných schémat, texty a tabulky jsou uvedeny v I. dílu příručky.

Požadavky na výstražné oděvy

Všechny osoby provádějící práci na komunikaci za provozu musí být vybaveny oděvem s vysokou viditelností (výstražným oděvem) a musí tento oděv používat. Výstražné oděvy musí vyhovovat požadavkům ČSN EN ISO 20 471, přičemž za výstražné oděvy se považují kombinéza, kabát, plášť, bunda, vesta, tričko, mikina, dlouhé kalhoty nebo kalhoty po kolena. Všichni dělníci (včetně geodetů) pohybující se na komunikaci za provozu mimo označené pracovní místo, tj. i při zřizování, změně nebo rušení pracovního místa, musí mít na sobě výstražný oděv třídy 3 dle ČSN EN ISO 20 471. Pouze při velmi teplém počasí při nesnížené viditelnosti mohou dělníci použít výstražný oděv vzoru B2 dle výkresu opakovaných řešení ŘSD R 83. Všichni dělníci na komunikaci za provozu pohybující se v označeném pracovním místě musí mít na sobě výstražný oděv nejméně třídy 2 dle ČSN EN ISO 20 471. Všichni techničtí pracovníci na komunikaci za provozu v označeném pracovním místě i mimo označené pracovní místo musí mít na sobě výstražný oděv min. třídy 2 dle ČSN EN ISO 20 471. Je zakázáno používat silně zašpiněné výstražné oděvy, oděvy s odřenými či utrženými retro-reflexními pásy a podobně nefunkční vybavení. Pracovníci mají vždy nosit výstražné oděvy zapnuté. To je důležité jak z hlediska denní a noční viditelnosti, tak z hlediska možnosti zachycení pohyblivými prvky mechanizace a nástrojů.

Požadavky na přenosné dopravní značky a dopravní zařízení a na přechodné vodorovné značení

Požadavky na velikosti značek a kuželů a na jejich retroreflexní fólie včetně ostatních dopravních zařízení na různých typech komunikací v obci uvádí tabulka 9. Fólie na značkách jsou dle ČSN EN 12 899-1, fólie na kuželech jsou dle ČSN EN 13 422.

Vzhledem k místu použití přenosných značek a dopravních zařízení a jejich malé výšce a blízkosti k jízdnímu pruhu lze předpokládat jejich výrazně vyšší zašpinění provozem (viz všeobecné schéma 007) a nutnost čištění.

Další obecné požadavky jsou uvedeny v I. dílu příručky. Detailní požadavky na konstrukci a provedení přenosných značek a dopravních zařízení a na přechodné vodorovné značení používané u ŘSD ČR jsou uvedeny ve standardu PPK – PRE a v příslušných R-plánech. Doporučuje se použít tento standard a R-plány i na komunikacích jiných správců.

Při podélné uzávěře mohou být místo kuželů Z 1 použity vodící desky Z 5.

UPOZORNĚNÍ: V DOBĚ MIMO PRACOVNÍ ČINNOST NEBUDE NA VOZOVCE ŽÁDNÉ OPATŘENÍ!

01
02

OK 236

Pracovní místo

krátkodobé

dvoupruh

jízdní pruh – střídatý provoz

přednost řízena pracovníkem s terčem

Schéma smí být použito pouze při nesnížené viditelnosti.

Další podmínky a detaily použití viz schéma 018, 019 a textová část

1) A 15 dle potřeby

Například pokud je v daném úseku místo s dohledem menším než 50 m
+ E 13 (STŘÍDAVÝ PROVOZ)
+ případně E 4 (500 m až 2 km)
ŽZ fluo. a třída RA3 – doporučeno
údaj na E 4 se zaokrouhlí na 200 m

Při rychlosti vyšší než 60 km/h je značka A 15 doporučena vždy
NEBO
pracovník s červeným praporkem



2) Délka dle typu (význam, hustota provozu atd.) komunikace a reálné rychlosti – viz tabulka 2

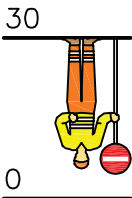
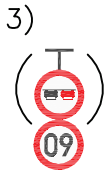
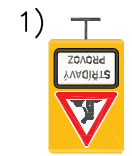
3) Snížení rychlosti B20a podle šířky pruhu x (viz schéma 033) nebo místních podmínek; zákaz předjíždění B21a dle potřeby

0 5x dopravní kužely
výška min. 0,5 m

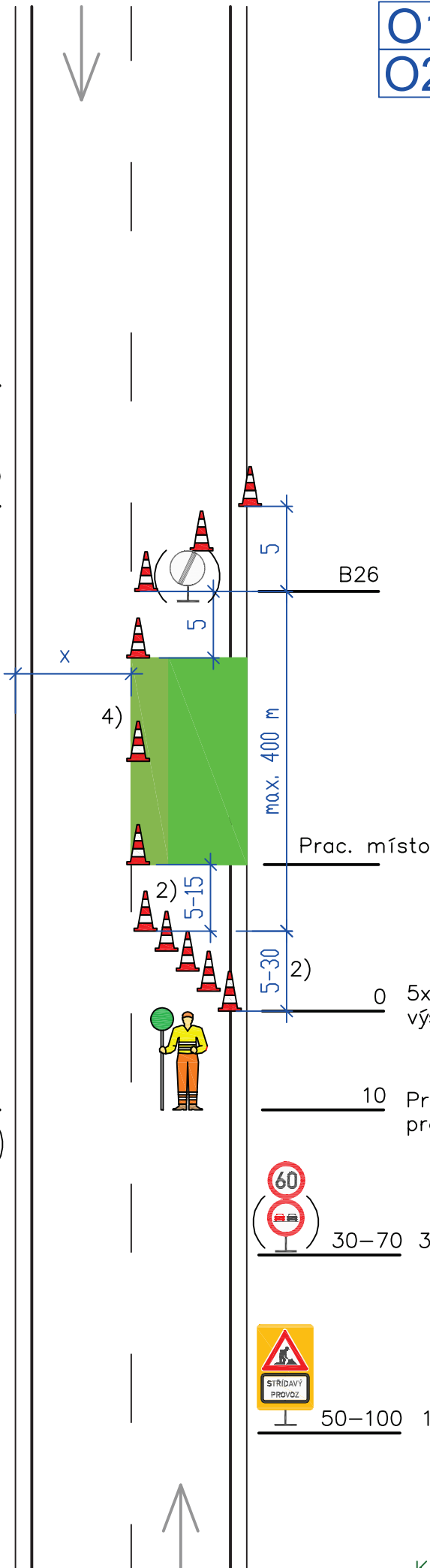
10 Pracovník s terčem
pro střídatý provoz

30–70 3) 4) Dopravní kužely, výška min. 0,5 m
odstup max. 9 m

50–100 1)



Kóta se vztahuje k hraně zpevnění



Kóty jsou v metrech

24. listopadu 2023

300-800



200

B21a



150

A22



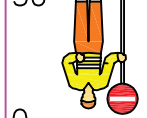
100

B20a

1)



30



0

Kóta se vztahuje k hraně zpevnění



2)

2)

2)

10

5

B26

max. 1200 m

x

3)

15

15-30

0

10

B26



2)



100

B20a - 60

1)



150

A22 + E13 (STŘÍDAVÝ PROVOZ)



200

B21a

(možno osadit na jeden sloupek s B20a)



200-800

A15, E 3a

(300 m až 800 m)

ŽZ fluo., třída RA3

Kóty jsou v metrech

2)



Pracovní místo

SK 236

krátkodobé

dvoupruh

jízdní pruh – střídatý provoz

přednost řízena pracovníkem s terčem

Schéma smí být použito pouze při nesnížené viditelnosti.

Další podmínky a detaily použití viz schéma 018, 019 a textová část

1) Případné další snížení rychlosti dle šířky pruhu x (viz schéma 033), délky pracovního místa, intenzity provozu a dalších místních podmínek. Snížování rychlosti po 100 m.

U podélné uzávěry delší než 500 m se opakuje každých max. 500 m

2) Opakování značek vlevo dle potřeby

3) Dopravní kužely, výška min. 0,5 m odstup max. 18 m

Pracovní místo

5x dopravní kužel, výška min. 0,5 m

Pracovník s terčem pro střídatý provoz



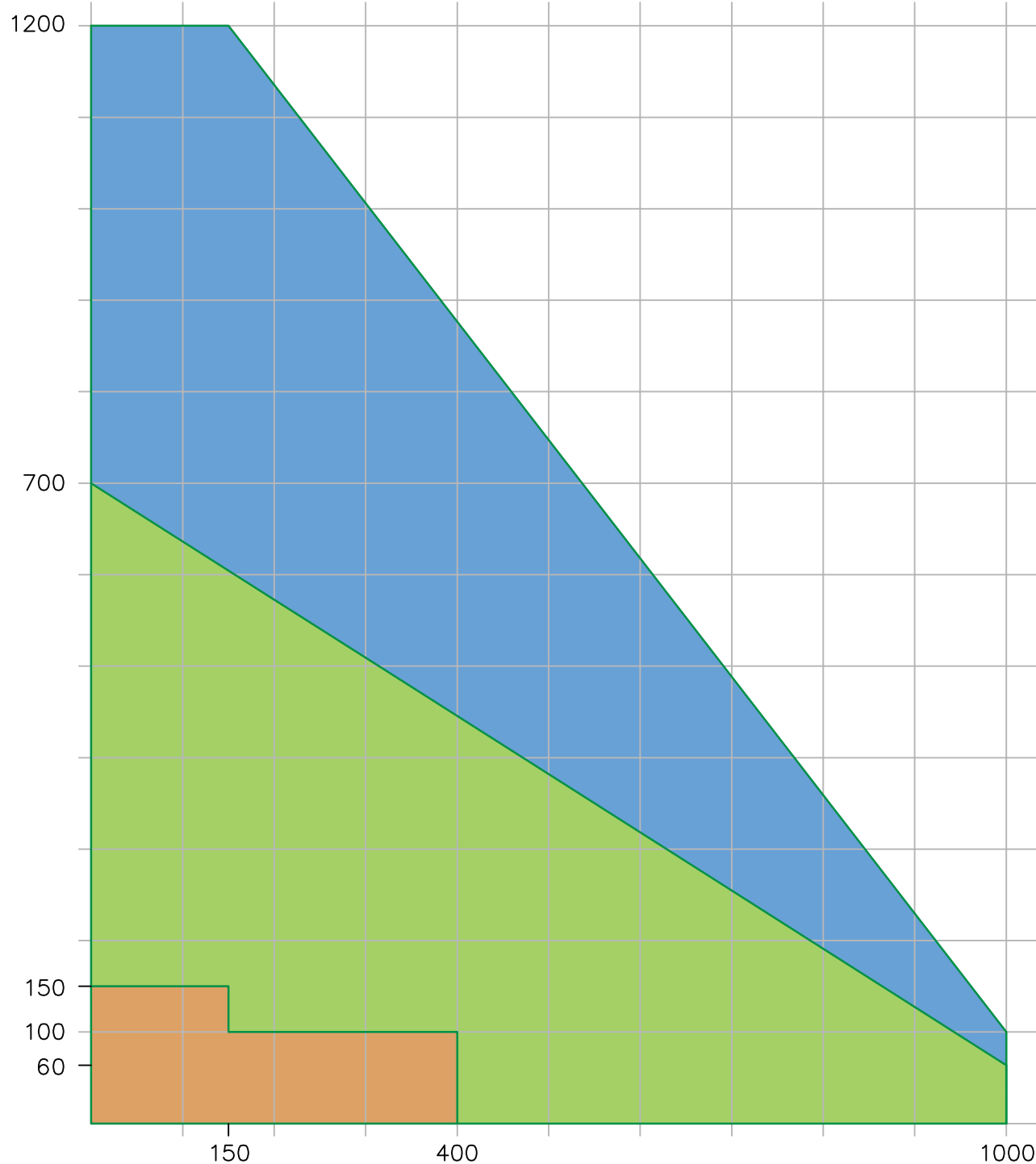
24. listopadu 2023

STŘÍDAVÝ PROVOZ

018

GRAF POUŽITÍ RŮZNÝCH SYSTÉMŮ REGULACE DOPRAVY PŘI STŘÍDAVÉM PROVOZU

Délka střídavého provozu (m)



Vhodnost použití značek P7, P8



Vhodnost použití SSZ (příklad pro saturovaný tok $S_v=1200$ pvoz/h, vyklizovací rychlost $V_v=20$ km/h a střední dobu zdržení 120 s)



Vhodnost použití terče pro střídavý provoz

Intenzita provozu (voz/h) pro oba směry dohromady *)

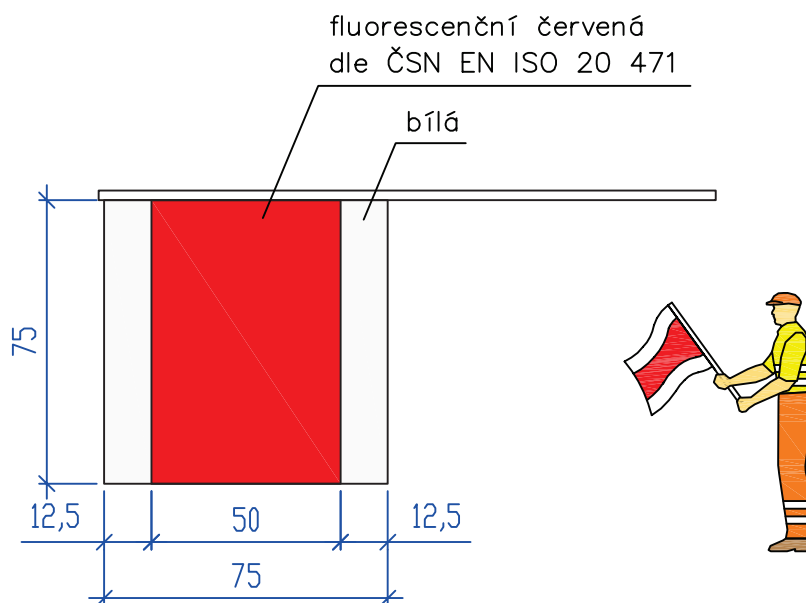
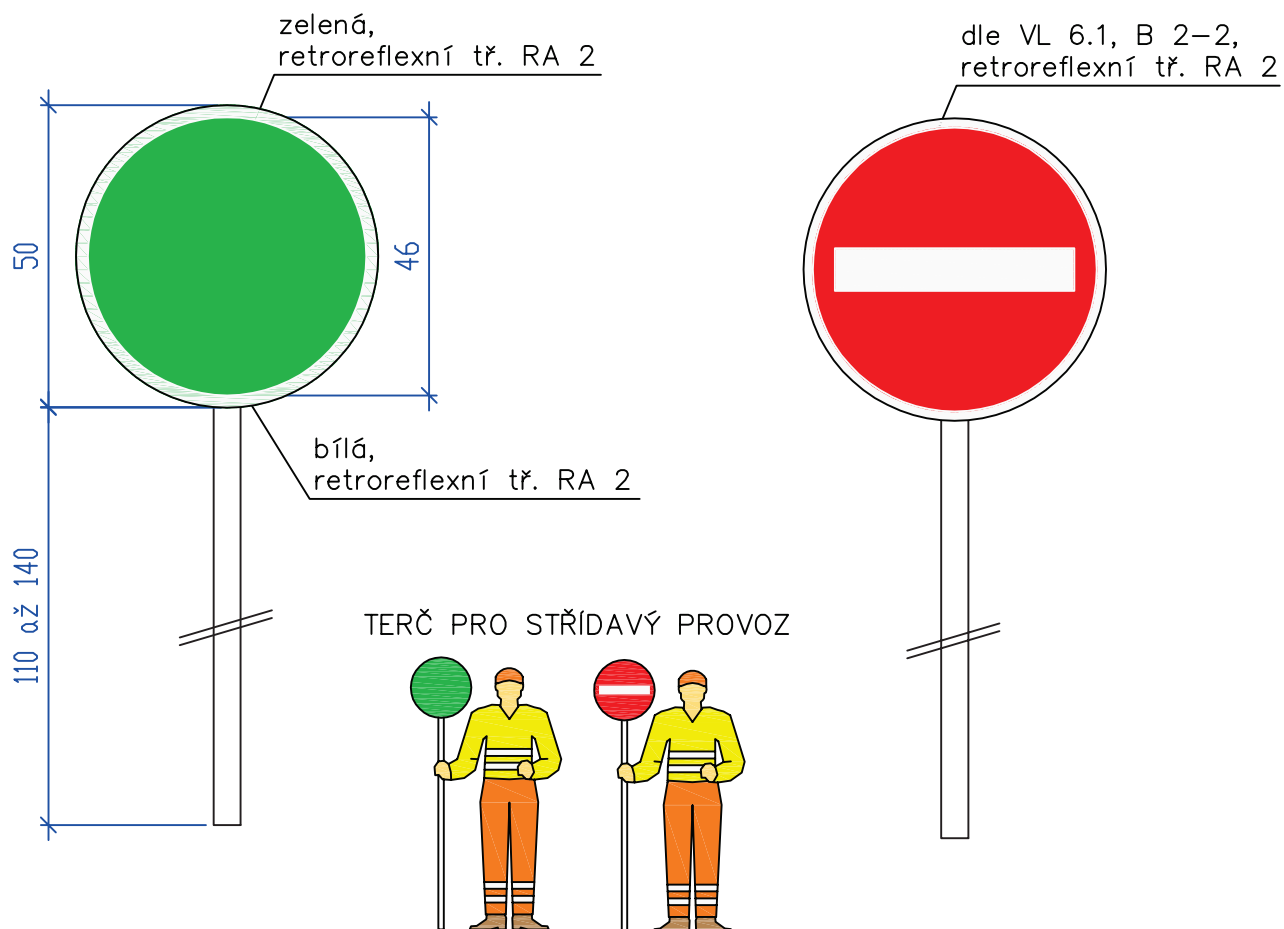
*) Doprava ve špičce obvykle představuje přibližně 10 % ročního průměru denní intenzity provozu (RPDI). RPDI se získá vynásobením hodnot v grafu deseti

Další podmínky použití viz textová část a pro SSZ též metodika firmy EDIP

24. listopadu 2023

TERČ PRO STŘÍDAVÝ PROVOZ ČERVENÝ PRAPOREK

019

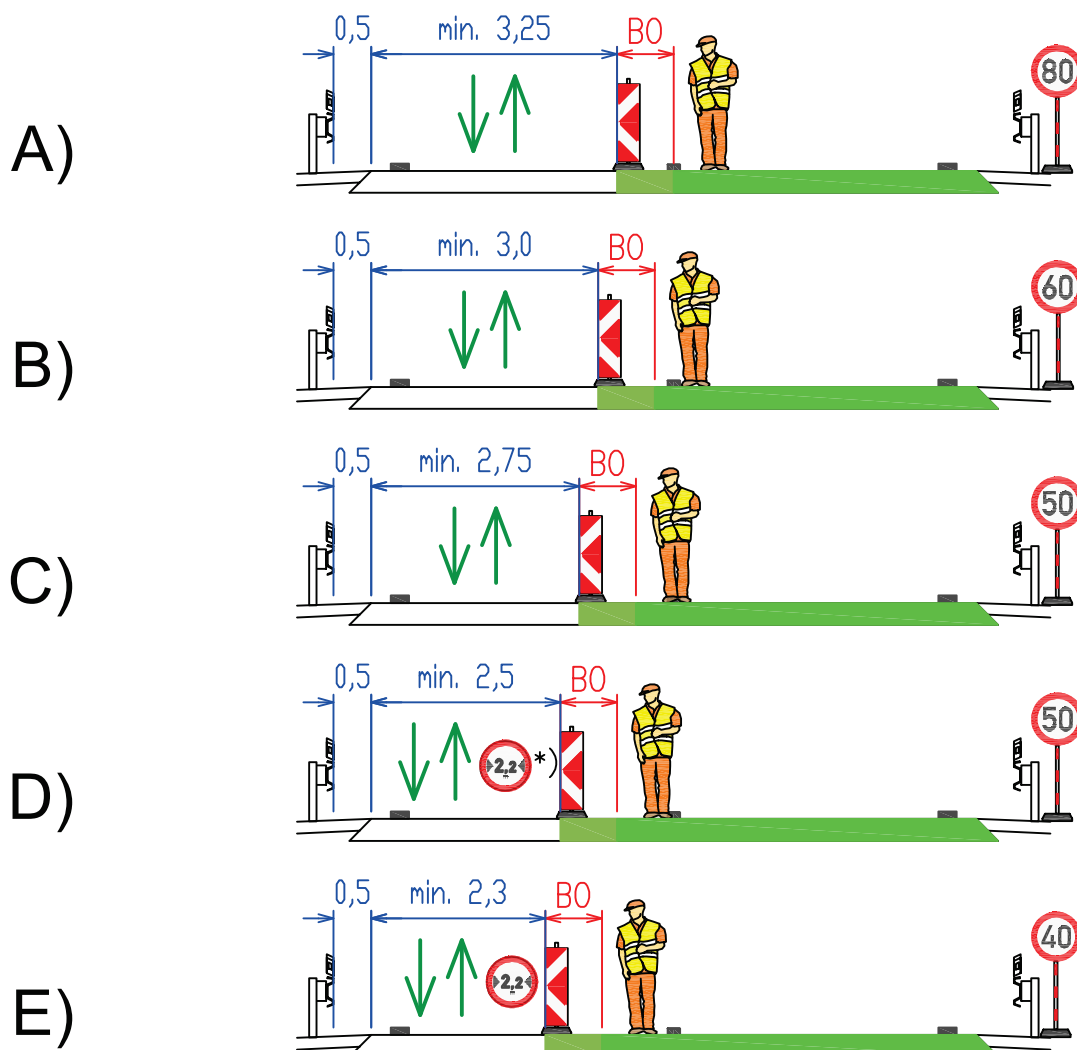


ČERVENÝ PRAPOREK

ŠÍŘKA PRUHU

033

VZTAH RYCHLOSTI A ŠÍŘKY JÍZDNÍHO PRUHU
NA SMĚROVĚ NEROZDĚLENÉ KOMUNIKACI
PROVOZ JEDNOSMĚRNÝ NEBO OBOUSMĚRNÝ



Obrázky platí pro dopravní kužely, směrovací desky, vodicí desky, dočasná svodidla s výškou max. 0,8 m

Pro dočasná svodidla vyšší než 0,8 m je mezi jízdní pruh a lom paty svodidla nutno vložit odstup o šířce 0,5 m (obdobně jako na schématu 030); závislost rychlosti na šířce pruhu zůstane stejná

*) Platí pro vozidla s šířkou do 2,2 m a ojedinělý výskyt vozidel širších (cca 15 vozidel/hod)

Zároveň je nutno případně upravit dovolenou rychlost podle šířky B0, viz tabulka 5 a 6

Schéma se použije i pro směrově rozdělenou komunikaci v obci, pokud jsou jízdní pruhy užší než 3,25 m

1

k.ú. Křižanov u Zábřeha

Za farmou

U drůbežárny

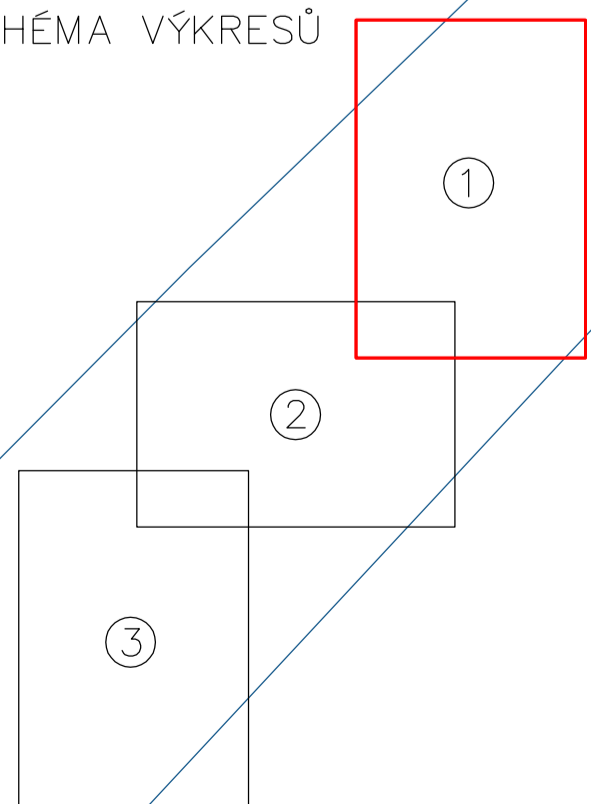
Pod Křižanovem

Nad Křižanovem

LEGENDA

- KATASTRÁLNÍ HRANICE JEDNOTLIVÝCH PARCEL
- HRANICE DOTČENÝCH KATASTRŮ
- KOMUNIKACE A ZPEVNĚNÉ PLOCHY
- DOČASNĚ ZPEVNĚNÉ PLOCHY K REALIZACI VTE
- NAVRŽENÝ OBJEKT DÁLNICE (ŘEŠENO SAMOSTATNĚ)
- TERÉNNÍ OPRAVY (PD NERĚŠÍ)
- NAVRŽENÉ VEDENÍ VN (VYVEDENÍ VTKONU VTE)
Mezi předací stanicí a blokovním trafostanicím zvolen 3x150/35Al + HDPE trubka pro optiku.
Od připojovacího bodu po předací stanici kabel 3x240/50Al + HDPE trubka pro optiku.
- STÁVAJÍCÍ VEDENÍ ELEKTRO NN, VN
- STÁVAJÍCÍ SDĚLOVACÍ VEDENÍ CETIN
- PLÁNOVANÁ TRASA KANALIZACE HYMNČINA GRAVITAČNÍ/TLAKOVÁ

SCHÉMA VÝKRESŮ



PŘESNOU POLOHU
OVĚŘIT KOPANOU
SONDOU!
ochr.pásma 1,0m

PROTLAK/CHRÁNIČKA 18,5m
KOPANOU SONDOU OVĚŘIT HLÓUBKU ULOŽENÍ KANALIZACE!!!
STARTOVACÍ A CÍLOVÉ JÁMY PROTLAKU
s.1,5m/d.1,5m/hl.1,8m
HL.KABELU 1,5m POD KOMUNIKACÍ

PLOCHA KOMUNIKACE NENÍ DOTČENA,
VEDENÍ VN ŘEŠENO PROTLAKEM POD VOZOVKOU

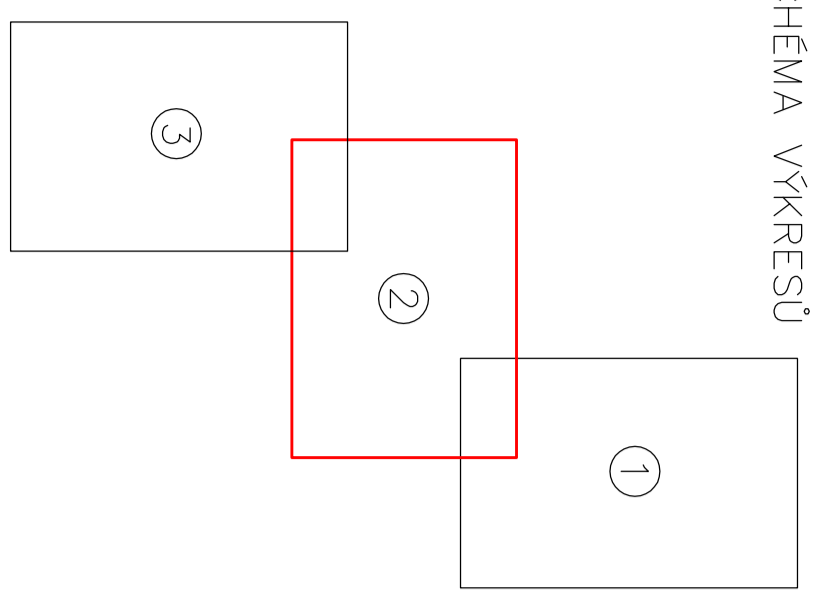
V PROSTORU OBCE BUDE ZÁBOR KOMUNIKACE ŘEŠEN
DLE SCHEMATU OK-236, 018, 019, 033 A TEXTOVÉ ČÁSTI

CHRÁNIČKA cca 5,0m
STARTOVACÍ A CÍLOVÉ JÁMY PROTLAKU
s.1,5m/d.1,5m/hl.1,8m
HL.KABELU 1,5m POD KOMUNIKACÍ
PROTLAK+CHRÁNIČKA

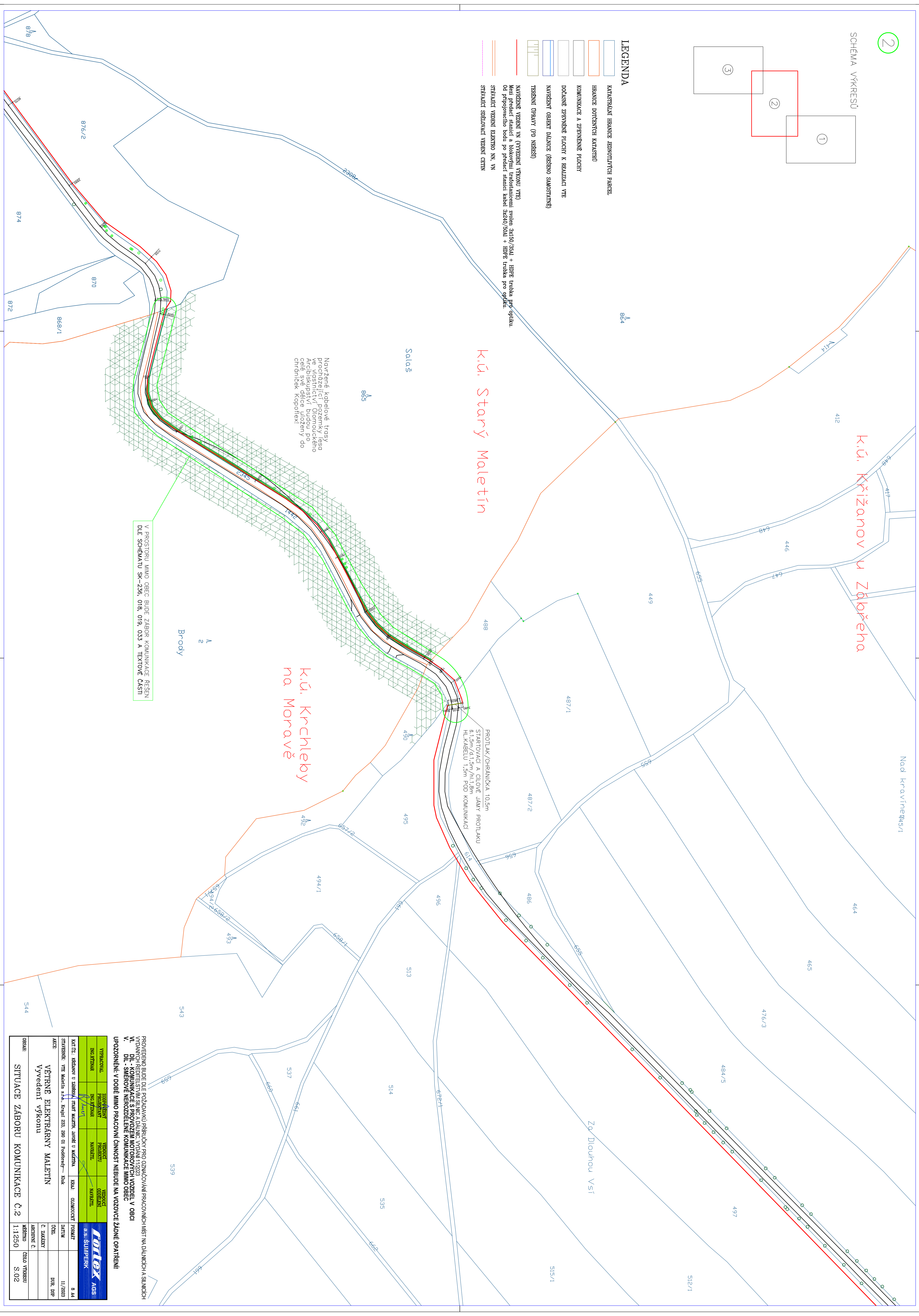
PROTLAK+CHRÁNIČKA
(OCHRANA ZÁKLADU SLOUPU CETIN,
ZACHOVÁNÍ PŘÍJEZDOVÉ CESTY K RD)
STARTOVACÍ A CÍLOVÉ JÁMY PROTLAKU
s.1,5m/d.1,5m/hl.1,8m
HL.KABELU 1,5m POD KOMUNIKACÍ

PROVEDENO BUDE DLE POŽADAVKŮ PŘÍRUČKY PRO OZNAČOVÁNÍ PRACOVNÍCH MÍST NA DÁLNICÍCH A SILNICÍCH
VYDANÝCH ŘEDITELSTVÍM SILNIC A DÁLNIC VYDÁNÍ 11/2023
VI - DIL - KOMUNIKACE S PROVOZEM MOTOROVÝCH VOZIDEL V OBCI
V - DIL - SMĚROVĚ NEROZDĚLENÉ KOMUNIKACE MIMO OBEC
UPOZORNĚNÍ: V DOBĚ MIMO PRACOVNÍ ČINNOST NEBUDE NA VOZOVCE ŽÁDNÉ OPATŘENÍ!

| | | | | |
|--|--|---------------------------------|---------------------------------|-------------------------------|
| VYPRACOVAL ING.ŘEZŇAR | ZODPĚVNĚNÝ PROJEKTANT ING.ŘEZŇAR | VEDOUcí PROJEKTU NAVRÁTIL | VEDOUcí ODDĚLENÍ NAVRÁTIL | rortex a.s. ŠUMPERK |
| KAT.OZ.: KRÍŽANOV U ZÁBŘEHA, START MALETÍN, JAVOŘÍ U MALETÍNA | KRAJ: OLOMOUCKÝ | FORMÁT | 9 A4 | |
| STAVEBNÍK: VTE Maletín s.r.o., Krajní 233, 290 01 Poděbrady - Kluk | DATUM | 11/2023 | | |
| AKCE: VĚTRNÉ ELEKTRÁRNY MALETÍN Vyvedení výkonu | Č. ZAKAZKY | DUR, DSP | | |
| ORSAH | ARCHIVNÍ Č. | | | |
| SITUACE ZÁBORU KOMUNIKACE Č.1 | MĚŘÍTKO 1:1250 | ČÍSLO VTKRESU S.01 | | |



- LEGENDA**
- KATASTRÁLNÍ HRANICE JEDNOTLIVÝCH PARCEL
 - HRANICE DOTYČNÝCH KATASTRŮ
 - KOMUNIKACE A ZEVNĚJNĚ PLOCHY
 - DOKLASNÉ ZEVNĚJNĚ PLOCHY K REALIZACI VÝE
 - NAVRŽENÝ OBJEKT DALŠICE (ŘEŠENO SAMOSTATNĚ)
 - TŘEBNÍ OPRAVY (PQ NEŘEŠE)
 - NAVRŽENÉ VEDENÍ VN (VYVEDENÍ VTKOMU VÝE)
 - Navržené vedení a hlavy v terénní mřížce 3x150/35A1 + HDPE trubka pro optiku. Od přípojevného bodu po předání stanici kabel 3x240/50A1 v HDPE trubce pro optiku.
 - STAVJACÍ VEDENÍ ELEKTRO VN, VN
 - STAVJACÍ SPOJOVACÍ VEDENÍ CETN



Novržené kabelové trasy
pocházející podzemky lesa
Archiepiskopiství budou po
celé své délce uloženy do
chráničiek kopoček!

V PROSTORU MIMO OBEC BUDE ZÁBOR KOMUNIKACE ŘEŠEN
DLE SCHEMATU SK-236, 018, 019, 033 A TEXTOVÉ ČÁSTI

PROTLAK/CHRANIČKA 10,5m
STARTOVACÍ A CÍLOVÉ JAVY PROTLAKU
8,1,5m/4,1,5m/4,1,5m
HL. KABELU 1,5m POD KOMUNIKACÍ

K.ú. Krchleby
na Moravě

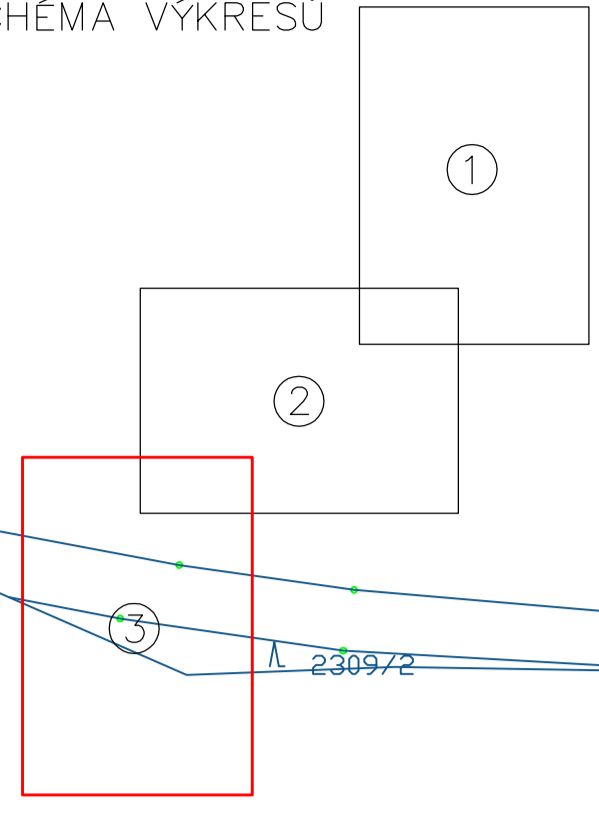
PROVEDENO BUDE DLE POŽADAVKŮ PŘÍRUČKY PRO OZNAČOVÁNÍ PRACOVNÍCH MÍST NA DÁLNICÍCH A SILNICÍCH
VYDANÉ ŘEŠITELSKÝM ÚSTAVEM ČADCA, VYDÁNÍ 11/2023
V. - SMĚROVÉ VĚROZDELENĚ KOMUNIKACE MIMO OBEC
DLE - SMĚROVÉ VĚROZDELENĚ KOMUNIKACE MIMO OBEC

UPOZORNĚNÍ: V DOBĚ MIMO PRACOVNÍ ČINNOSTI NEBUDE NA VOZOVCE ŽÁDNÉ OPATŘENÍ!

| | | |
|---|---------------------------------|----------------------------------|
| ZOBRAZENÍ PROJEKTANT ING. VÝZKUM NAVŘÁTEL | VÝROBCE PROJEKTU NAVŘÁTEL | VÝROBCE OPRÁVNĚNÍ NAVŘÁTEL |
| KATEG. ŘEŠENÍ V ZÁBORU STAVBY MALETÍN, JAROV U MALETÍN | KRAJ - ODPOVĚDNÝ PROJEKT | a.s. SUMPERSK |
| AKCE VĚTRNÉ ELEKTŘAROVY MALETÍN Vyvedení výkonu | Č. ZAKAZKY ARCHIVNÍ Č. | 11/2023 DOK. 028 |
| OSLUH: SITUACE ZÁBORU KOMUNIKACE Č.2 | MĚŘITVO ČÍSLO VÝKRESU | 1:1250 S.02 |

3

SCHÉMA VÝKRESŮ



LEGENDA

- KATASTRÁLNÍ HRANICE JEDNOTLIVÝCH PARCEL
- HRANICE DOTČENÝCH KATASTRŮ
- KOMUNIKACE A ZPEVNĚNÉ PLOCHY
- DOČASNĚ ZPEVNĚNÉ PLOCHY K REALIZACI VTE
- NAVRŽENÝ OBJEKT DÁLNICE (ŘEŠENO SAMOSTATNĚ)
- TERÉNNÍ OPRAVY (PD NERĚŠÍ)
- NAVRŽENÉ VEDENÍ VN (VYVEDENÍ VÝKONU VTE)
Mezi předací stanicí a blokovními trafostanicemi zvolen 3x150/35Al + HDPE trubka pro optiku.
Od přípojovacího bodu po předací stanici kabel 3x240/50Al + HDPE trubka pro optiku.
- STÁVAJÍCÍ VEDENÍ ELEKTRO NN, VN
- STÁVAJÍCÍ SDĚLOVACÍ VEDENÍ CETIN

V PROSTORU MIMO OBEC BUDE ZÁBOR KOMUNIKACE ŘEŠEN DLE SCHÉMATU SK-236, 018, 019, 033 A TEXTOVÉ ČÁSTI

k.ú. Starý Maletín

V PROSTORU OBCE BUDE ZÁBOR KOMUNIKACE ŘEŠEN DLE SCHÉMATU OK-236, 018, 019, 033 A TEXTOVÉ ČÁSTI

PROVEDENO BUDE DLE POŽADAVKŮ PŘÍRUČKY PRO OZNAČOVÁNÍ PRACOVNÍCH MÍST NA DÁLNICÍCH A SILNICÍCH VYDANÝCH ŘEDITELSTVÍM SILNIC A DÁLNIC, VYDÁNÍ 11/2023
 VI. DL - KOMUNIKACE S PROVOZEM MOTOROVÝCH VOZIDEL V OBCI
 V. DL - SMĚROVĚ NEROZDĚLENÉ KOMUNIKACE MIMO OBEC
 UPOZORNĚNÍ: V DOBĚ MIMO PRACOVNÍ ČINNOST NEBUDE NA VOZOVCE ŽÁDNÉ OPATŘENÍ!

| | | | | |
|---|---|---------------------------------|---------------------------------|--|
| VYPRACOVAL ING. RÝZNAR | ZODPĚVĚDNÝ PROJEKTANT ING. RÝZNAR | VEDOUcí PROJEKTU NAVRÁTIL | VEDOUcí ODDĚLENÍ NAVRÁTIL | |
| KAT. OZ.: KRŽANOV U ZÁBRHA, STARÝ MALETÍN, JAVORÍ U MALETÍNA KRAJ: OLOMOUCKÝ | | | | |
| STAVEBNÍK: VTE Maletín s.r.o., Krajní 233, 290 01 Poděbrady - Kluk | | | | FORMÁT: 9 A4 DATUM: 11/2023 |
| AKCE: VĚTRNÉ ELEKTRÁRNY MALETÍN Vyvedení výkonu | | | | DUR, DSP Č. ZAKAZKY ARCHIVNÍ Č. |
| OBSAH: SITUACE ZÁBORU KOMUNIKACE Č.3 | | | | MĚŘÍTKO: 1:1250 ČÍSLO VÝKRESU: S.03 |