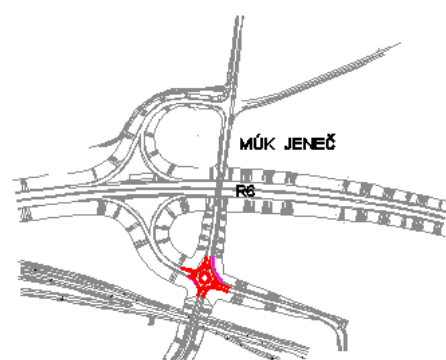




ÚPRAVA SJEZDU MÚK JENEČ
SO 106 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ KSÚS

Investor: PANATTONI CZECH REPUBLIC DEVELOPMENT s.r.o. NA PŘÍKOPĚ 859/22 110 00 Praha 1		Schema			
tel.: + 420 225 341 336 e-mail: czinfo@panattoni.com					
Generální projektant: EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY s.r.o. Anny Letenské 24/7 120 00 Praha 2					
tel.: 224 211 708 e-mail: etc@etc-transport.com					
Projektant části PD:					
tel.: e-mail:					
Obec:	JENEČ, DOBROVÍZ	HIP:	Ing. John Henley	Číslo zak.:	13PP137
Místo stavby:	k.ú. Jeneč, k.ú. Dobrovíz	Odpovědný projektant:	Ing. Miloslav Maxa	Formát:	A4
Stupeň:	PDPS	Vypracoval:	Ing. Karel Smejkal	Datum:	01/2015
			Ing. Jiří Souček	Měřítko:	
Název stavby:	ÚPRAVA SJEZDU MÚK JENEČ			Číslo paré:	
Stavební objekt	SO 106 - Dopravní značení KSÚS (pro SO 103)				
Část dokumentace	C - STAVEBNÍ ČÁST				
Název dokumentu:	C.1.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA			číslo výkresu	revize
				C.1.1	01



OBSAH

KAPITOLA	STRÁNKA
C. STAVEBNÍ ČÁST	1
SO 106 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ KSÚS	1
1.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA	1

C. STAVEBNÍ ČÁST**SO 106 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ KSÚS****1.1 Technická zpráva****a) Identifikační údaje stavebního objektu**

SO 106 – dopravní značení KSÚS (pro SO 103)

b) Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Návrh stavebního řešení, jež se vztahuje k tomuto stavebnímu objektu je podrobně popsán ve stavebních objektech SO 103 Okružní křižovatka – 2 (jih), včetně příslušného zdůvodnění navrženého řešení.

Tento stavební objekt SO 106 „Dopravní značení KSÚS“ podrobně řeší návrh veškerého dopravního značení (tj. svislého a vodorovného) a dalšího příslušného dopravního zařízení. Veškeré navrhované dopravní značení je plně v souladu s ustanoveními zákona č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a jeho prováděcí vyhláškou MDS č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích a bude navrženo dle ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení - Část 1: Stálé dopravní značky a ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení - Požadavky na dopravní značení. Samotný návrh a provedení odpovídá požadavkům TP 65, TP 66, TP 100, TP 133, VL. 6.1 a VL 6.2.

c) Vyhodnocení průzkumu, včetně jejich užití v dokumentaci

Pro potřeby tohoto stavebního objektu se žádné průzkumy prováděly a ani se k němu žádné provedené průzkumy nevztahují.

d) Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Tento stavební objekt bezprostředně navazuje na dokončení stavebních objektů SO 103 Okružní křižovatka – 2 (jih) a jeho realizace bude probíhat v koordinaci se SO 105 – Dopravní značení ŘSD.

e) Návrh zpevněných ploch včetně případných výpočtů

Tento stavební objekt neobsahuje žádné vozovky a proto není třeba žádné navrhovat a posuzovat.

f) Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

Obsahem tohoto stavebního řešení nejsou žádné vozovky, a proto není třeba řešit jejich odvodnění. Nespádají sem ani žádné jiné odvodňovací prvky či jiná zařízení, která by mohla do tohoto bodu vztahujícímu se k tomuto objektu spadat.

Základy a stojky pro dopravní značení je třeba umístit tak, aby nebránilo průtoku vody příkopem.

g) Návrh dopravních značek, dopravních zařízení světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematik.

- Tento stavební objekt SO 106 „Dopravní značení KSÚS“ podrobně řeší návrh veškerého dopravního značení (tj. svislého a vodorovného) a dalšího příslušného dopravního zařízení. Veškeré navrhované dopravní značení je plně v souladu s ustanoveními zákona č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a jeho prováděcí vyhláškou MDS č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích a bude navrženo dle ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení - Část 1: Stálé dopravní značky a ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení - Požadavky na dopravní značení. Samotný návrh a provedení odpovídá požadavkům TP 65, TP 66, TP 100, TP 133, VL. 6.1 a VL 6.2.
- Těsně před podáním žádosti na schválení místní úpravy silničního provozu, na jehož základě bude návrh definitivního dopravního značení proveden, je nutné překontrolovat, zda aktuální podoba stávajícího dopravního značení v řešeném území odpovídá stavu zakreslenému v dokumentaci. V případě, že budou shledány odlišnosti oproti dokumentaci, je třeba kontaktovat projektanta a dohodnout případnou úpravu navrhovaného značení.
- Na každém rameni okružní křižovatky bude ve vzdálenosti 100 m od křižovatky umístěna nová svislá dopravní značka IS 9b, jež informuje o směru k jednotlivým vyznačeným cílům. Na větvích MÚK bude mít tato velkoplošná značka rozměr 4,0 x 3,0 m (obě jsou součástí SO 105 a budou ve správě ŘSD). Na zbývajících větvích okružních křižovatek, jež jsou součástí tohoto SO bude mít značka IS 9b rozměr 3,0 x 2,25 m.
- Celková plocha značky činí 3,0 x 2,250 m, tj. celkem 6,75 m². Poloměr zaoblení rohů štítů značek bude 20 mm. Značky budou splňovat požadavky třídy P3 dle čl. NA.2.5 národní přílohy ČSN 12 899-1 a také nejméně třídy E2 dle čl. NA.2.6 národní přílohy ČSN EN 12 899-1. Všechny značky budou provedeny z folie třídy 2 s životností nejméně 10 let. Počet kusů folie na VLKP bude co nejmenší, veškeré okraje, šipky, symboly a písmo budou řezány ručně. Značky VLKP je možné zhotovit soulepem.
- VLKP budou provedeny z ocelových pozinkovaných lamel. Lamely budou z jednoho kusu na celou šířku VLKP a opatřeny budou bočními lištami. Lamely musí být opatřeny zámkem nebo osazením, aby mezi nimi neprosvítalo světlo. VKPL budou osazeny na nosné konstrukce, jež bude tvořit příhradová stojka. Stojky mohou být zabetonovány přímo do základu nebo mohou být připevněny pomocí patních desek.

Společnost European Transportation Consultancy, s.r.o. připravila tyto podklady pro společnost **Panattoni Czech Republic Development s.r.o.** výhradně pro jejich užití. Použití těchto informací třetí stranou je výhradně na jejich vlastní riziko.

- Na ramenech okružní křižovatky budou dále umístěny následující svislé značky: A4 – „Pozor, kruhový objezd“, B20a – „Nejvyšší dovolená rychlost“, C1 – „kruhový objezd“ a P4 „Dej přednost v jízdě“. Půjde o standardní značky v základní velikosti, nesvětelné, z hliníkového plechu s reflexní povrchovou úpravou. V souvislosti s instalací nových značek, budou odstraněny některé stávající značky, které upravují přednost v jízdě, upozorňují na jiný tvar křižovatky, nebo směrové tabule, které nahradí výše uvedená značka IS 9b. Zcela odstraňované značky budou demontovány samozřejmě včetně sloupku a základu.
- Na okružním pásu obou křižovatek budou umístěny směrové tabule IS 2c, IS 3c, IS 3d a IS 5. Uvnitř obou okružních křižovatek, tj. v prostoru středového ostrova budou umístěny vodící tabule Z3 mp čtvercového tvaru. Všechny rekonstruované větve obou křižovatek, včetně okružního pásu, budou dále doplněny o směrové sloupky Z 11a a Z 11b.
- Rozměry a konstrukce základů pro VLKP i standardní značky budou provedeny dle ZTKP kap. 14, typových projektů či statických výpočtů. Kvalita provedení základů bude dle TKP kap. 18. Základy budou provedeny z betonu třídy C 20/25 – XF4. Pro beton základů VLKP pro stavební objekt 105 se uvažuje jeden celek betonu s rozsahem kontrolních zkoušek dle TKP kap. 18. Horní plocha základů bude v rovném terénu spádována od sloupku, ve svažitém terénu bude spádována rovnoběžně s terénem. Kotevní prvky zabetonované do základu budou z nekorodujících materiálů nebo budou povrchově upraveny proti korozi ve shodě s kap. 19 TKP a TO 84.
- Značky, nosné konstrukce ani upevňovací prvky se nenatírají krycími nátěry. Zadní stěna všech značek, sloupky, stojky a patky budou matné a barvy šedé nebo hliníkové. Patky mohou být i černé. Matnost bude taková, aby zařízení nevyvolávalo omezující nebo oslepující oslnění účastníků provozu. Značky, jejich nosné konstrukce, upevňovací prvky a základy musí vyhovovat nejméně požadavkům uvedených v člancích NA.2.13, NA.2.14, NA.2.16 národní přílohy k ČSN EN 12 899-1. Kombinace materiálů na všech typech značek budou splňovat požadavky TP 84 a TKP kap. 19.
- VLKP i standardní značky budou umístěny svisle, kolmo k vozovce. VLKP značky budou osazeny na dvě stojky, vzdálené 1,6 m od sebe a 0,2 m od kraje značky. Standardní značky budou osazeny do patek. Dolní hrana patek bude osazena do úrovně terénu. Patky budou obsahovat otvory pro šrouby. Vzdálenost bližší hrany značky od hrany zpevnění vozovky bude činit 1000 mm. Dolní hrana značky bude 1800 mm nad terénem. Sloupky včetně základu budou provedeny tak, aby nebránily odtoku srážkové vody a jejímu průtoku odvodňovacím příkopem.
- Návrh vodorovného značení v podstatě zahrnuje pouze značení v prostoru okružních křižovatek a v místech vjezdu / výjezdu z nich. Pro vyznačení okružního pásu bude použito vodorovné značení V2b (1,5 x 1,5 / 0.25) a V4 (0.25). Na vjezdových větvích bude umístěno značení V4 (0,25) a v prodloužení pojížděných směrových ostrůvků značení V13 (dopravní stín). Veškeré navržené vodorovné dopravní značení musí po celou dobu životnosti splňovat požadavky ČSN EN 1436+A1. Toto navržené vodorovné dopravní značení bude provedeno v retroreflexní úpravě.

Společnost European Transportation Consultancy, s.r.o. připravila tyto podklady pro společnost **Panattoni Czech Republic Development s.r.o.** výhradně pro jejich užití. Použití těchto informací třetí stranou je výhradně na jejich vlastní riziko.

- Veškeré podélné čáry budou provedeny z materiálů s dlouhou životností (vícesložkové plasty nanášené za studena nebo z termoplastu). Pro zajištění odtoku vody a noční viditelnosti za vlhka a za deště musí být toto značení profilované či strukturální (tj. typ II dle TP 70). Profilované i strukturální značení bude provedeno v souladu s fotodokumentací uvedenou ve schváleném katalogu. Veškeré vodorovné dopravní značení bude provedeno v barvě bílé.
- Na základě bezpečnostního auditu a doporučení z něj vycházející budou do vnitřního prstence okružní křižovatky a směrovacích ostrůvků umístěny reflexní prvky. V případě prstence půjde o obrubníkové knoflíky o průměru 50 mm, které budou zafrézovány do středu každé obruby v Pravidelné vzdálenosti, vždy 1,0 m od sebe. Protože směrovací ostrůvky jsou navrženy jako pojížděné, jsou zde navrženy silniční knoflíky o průměru 100 mm, které tento pojezd umožňují. Budou rozmístěny v pravidelných vzdálenostech 1,00 – 1,25 m od sebe. Budou umístěny buď těsně nad obrubu nebo naopak těsně pod obrubu, tj. v podstatě do vodící proužků, podle technologických možností při zhotovení díla. O jejich konečném umístění rozhodne přímo na stavbě projektant společně se zhotovitelem.

h) Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu

Se žádnými specifickými požadavky na postup výstavby či údržbu se neuvažuje. Pouze před zahájením stavby bude nutné požádat o přechodné stanovení úpravy silničního provozu

i) Vazby na případné technologické vybavení

Se žádným technologickým vybavením se pro tento stavební objekt nepočítá.

j) Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících průřezů a dimenzí

Obsahem tohoto stavebního objektu jsou zařízení, jež nevyžadují žádné výpočty.

k) Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Obsahem tohoto stavebního objektu jsou zařízení, ke kterým se daná problematika nevztahuje.

Společnost European Transportation Consultancy, s.r.o. připravila tyto podklady pro společnost **Panattoni Czech Republic Development s.r.o.** výhradně pro jejich užití. Použití těchto informací třetí stranou je výhradně na jejich vlastní riziko.

514/2

574/5

asfalt

NAPROSTO IDENTICKY BUDOU PROVEDENY VŠECHNY
SMĚROVÉ OSTRŮVKY NA OBOU OKRUŽNÍCH KŘÍŽOVATKÁCH
574/4

574/4

369,26
S20

369,33
S4

369,35
S19

DN 500

živice
nájezd na R6

S40

S37

369,50

S36

369,55

S17

369,64

369,67
S18

369,71
S16

369,76
S15

SILNIČNÍ KNOFLÍKY PRŮMĚRU 100 mm, UMÍSTĚNÉ
V PRAVIDELNÝCH VZDÁLENOSTECH 1,00 - 1,25 m TĚSNĚ
POD ČI NAD OBRUBNÍK, DLE TECHNOLOGICKÝCH MOŽNOSTÍ

627/41

S25

S24

369,39

S29

369,64

S38

369,60

S7

369,64

S39

369,63

S3

369,50

S32

369,56

S33

369,59

S5

369,39

S6

369,07

S12

369,37

S13

369,05

S11

369,74

S10

369,86

S9

369,94

S41

369,77

369,81

S35

S34

S43

S31

S30

S29

S28

S27

S26

S25

S24

S23

S22

S21

S20

S19

S18

S17

S16

S15

S14

S13

S12

S11

S10

S9

S8

S7

S6

S5

S4

S3

S2

S1

S0

S-1

S-2

S-3

S-4

S-5

S-6

S-7

S-8

S-9

S-10

S-11

S-12

S-13

S-14

S-15

S-16

S-17

S-18

S-19

S-20

S-21

S-22

S-23

S-24

S-25

S-26

S-27

S-28

S-29

S-30

S-31

S-32

S-33

S-34

S-35

S-36

S-37

S-38

S-39

S-40

S-41

S-42

S-43

S-44

S-45

S-46

S-47

S-48

S-49

S-50

S-51

S-52

S-53

S-54

S-55

S-56

S-57

S-58

S-59

S-60

S-61

S-62

S-63

S-64

S-65

S-66

S-67

S-68

S-69

S-70

S-71

S-72

S-73

S-74

S-75

S-76

S-77

S-78

S-79

S-80

S-81

S-82

S-83

S-84

S-85

S-86

S-87

S-88

S-89

S-90

S-91

S-92

S-93

S-94

S-95

S-96

S-97

S-98

S-99

S-100

S-101

S-102

S-103

S-104

S-105

S-106

S-107

S-108

S-109

S-110

S-111

S-112

S-113

S-114

S-115

S-116

S-117

S-118

S-119

S-120

S-121

S-122

S-123

S-124

S-125

S-126

S-127

S-128

S-129

S-130

S-131

S-132

S-133

S-134

S-135

S-136

S-137

S-138

S-139

S-140

S-141

S-142

S-143

S-144

S-145

S-146

S-147

S-148

S-149

S-150

S-151

S-152

S-153

S-154

S-155

S-156

S-157

S-158

S-159

S-160

S-161

S-162

S-163

S-164

S-165

S-166

S-167

S-168

S-169

S-170

S-171

S-172

S-173

S-174

S-175

S-176

S-177

S-178

S-179

S-180

S-181

S-182

S-183

S-184

S-185

S-186

S-187

S-188

S-189

S-190

S-191

S-192

S-193

S-194

S-195

S-196

S-197

S-198

S-199

S-200

S-201

S-202

S-203

S-204

S-205

S-206

S-207

S-208

S-209

S-210

S-211

S-212

S-213

S-214

S-215

S-216

S-217

S-218

S-219

S-220

S-221



5. Opatření

Vjezdový ostrůvek je proveden tak, aby došlo k vychýlení jízdy vozidel v obou směrech. Ostrůvek je fyzický s betonovými obrubníky s reflexními knoflíky, tzv. „rybími oky“, je lemován čtyřřádkem ze žulových kostek, osázený zelení a vybavený veřejným osvětlením. Krajnice je v obou směrech nezpevněná.



Obrázek 4: Osobní vozidlo projíždí kolem ostrůvku ve směru na Prostějov



Obrázek 5: Detail obrubníku s tzv. "rybím okem" a šířkového uspořádání dlážděného okraje ostrůvku

6. Nehody

Nehodovost v této oblasti je minimální. Za sledované období 10/2006 - 12/2010 se v blízkosti ostrůvku stala jediná dopravní nehoda, a to nehoda nákladního vozidla s chodcem, kdy příčinou nehody bylo chybné otáčení nákladního vozu. Nehoda se stala v roce 2008.