

Technická správa

1. Identifikačné údaje

Stavba: Rekonštrukcia primárneho vykurovacieho okruhu CK Sekčov, Prešov
Objekty: SO 01 Vonkajšie potrubné rozvody
Časť: E – Projekt organizácie výstavby,
E.2 Dopravné zabezpečenie počas výstavby
Stupeň: Projekt pre realizáciu
Investor: STAVBYTKOMFORT a.s., Prešov
Objednávateľ: Termoklima s.r.o. Poprad

2. Úvod, základná charakteristika

Počas prác na prekopávkach v rámci stavebného objektu SO 01, dôjde ku čiastočnému obmedzeniu dopravy na miestnych komunikáciách - ul. Arm. Gen . L. Svobodu, Exnarova, Karpatská, Ďumbierska, Magurská, Čergovská, Vihorlatská, Sibírska, akoo aj ku obmedzeniu dopravy na príľahlých spevnených plochách (parkoviskách, chodníkoch) – viď situácie vo výkresovej časti.

3. Dopravné zabezpečenie pracovísk na miestnych komunikáciách (údaje a zásady platné spolu všeobecne pre všetky pracoviská)

Na pracoviskách označených v situácii budú výkopové práce prevádzané ručne (strojne), pričom ryha vedie mimo telesa komunikácie, v telese komunikácie, krajinou vozovky, rigolom mimo komunikácie, chodníkom pre chodcov, zeleným pásom mimo miestnej komunikácie. Šírka výkopov pre potrubné rozvody bude do 2,1 m, hĺbka 1,1 až 1,6 m.

Práce narezania krytu vozovky v miestach prekopávok komunikácií budú dopravne zabezpečené v zmysle vzorovej schémy dopravného zabezpečenia (DZ) oblasti krátkodobého pevného (pohyblivého) pracoviska v obci – viď výkres č. TPV 01 (príloha TS).

V prípade potreby strojného prevedenia výkopov súbežných s príľahlou komunikáciou, resp. nakladania vyburanej suty, alebo vykladania materiálu budú na týchto jednotlivých pracoviskách mechanizmy stáť za sebou v jednom jazdnom pruhu (príľahlom k pracovisku - výkopu), pričom maximálna dĺžka pracoviska nepresiahne 25 m. Tieto práce budú dopravne zabezpečené taktiež pomocou vzorovej schémy dopravného zabezpečenia oblasti krátkodobého pevného pracoviska v obci – viď výkres č. TPV 01 (príloha TS).

Po ukončení prekopávkových prác a odstránení značiek dopravného zabezpečenia prislúchajúcich ku jednotlivým pracoviskám, je nutné zasypať ryhu (pred konečnou spätnou úpravou krytu doasfaltovaním) nechať ujazdiť a pravidelne dosypávať štrkom do nivelety vozovky. Dopravné zabezpečenie počas tohto obdobia navrhujem riešiť v súlade so vzorovou schémou dopravného zabezpečenia, ktorá je znázornená na výkrese č. TPV 02 (príloha TS).

Pre bezpečný pohyb chodcov je potrebné podľa situácie príslušného pracoviska, presmerovať pohyb chodcov (pozdĺž existujúcich chodníkov, resp. na druhý chodník na opačnej strane vozovky). V miestach kolízie pracoviska s trasami pre peších je potrebné zriadiť prechodové lávky so zábradlím (vo výkresoch označené „PL“ – v miestach križovania), resp. úplne zabrániť prechodu chodcov dopravnou značkou „B 13“ (v miestach pozdĺžnych prekopávkach chodníkov, kedy prekopávka zasahuje celý chodník). Výkopy je potrebné ohradiť podľa skutočnej hĺbky výkopu zábranami „Z 2 a“, (pri hĺbke do 0,8 m), zábradlím (pri hĺbke od 0,8 do 1,4 m) a oplatením (pri hĺbke nad 1,4 m). Výkopy je potrebné ohradiť z oboch strán vo vzdialenosti minimálne 600 mm od hrany výkopu.

Pri prácach je nutné zabezpečiť (dopredu určenou osobou) vjazd a výjazd stavebných mechanizmov na pracovisku, pohyb vozidiel (zúčastňujúcich sa cestnej premávky) pozdĺž pracoviska. Pre zabezpečenie účastníkov cestnej premávky navrhujem počas vykonávania prác na pracoviskách dočasne obmedziť rýchlosť na max. 30 km/hod. Za zníženej viditeľnosti je nutné osadiť výstražné svetlá na každý dopravný kužeľ a zábranu (3 ks na /jednu zábranu Z 2a, Z 2b), ktoré tvoria priečnu uzáveru.

Pracovníci vykonávajúci práce na pracovisku musia byť vybavení výstražnými reflexnými vestami.

Postup prác na prekopávkach komunikácií je nutné dopredu naplánovať tak, aby nedochádzalo ku vzájomným kolíziám jednotlivých dopravných schém (výpis kolíznych pracovísk je uvedený vo výkresovej časti ako aj v podrobnejšom popise jednotlivých pracovísk v tejto technickej správe) Práce je nutné naplánovať a vykonávať na etapy tak, aby nebol znemožnený prístup vozidiel HS a ZS!

Návrhy dopravného zabezpečenia jednotlivých pracovísk je graficky znázornený na jednotlivých výkresoch situácií – schém dopravného zabezpečenia pracovísk – vid' výkresovú časť.

3.1 Pracovisko v telese miestnej komunikácie na ul. Arm. Gen. Ludvíka Svobodu – pracovisko č.1:

Práce na pracovisku priamo nezasiahnu teleso (kryt) obojsmernej štvorpruhovej miestnej komunikácie, nakoľko križovanie trasy rozvodov s komunikáciou bude realizované uložením potrubí do existujúceho podzemného potrubného kolektora, bez prekopania krytu komunikácie.

Z dôvodu zvýšenia bezpečnosti prác, vykonávaných v tesnej blízkosti s komunikáciou, navrhujem dopravne zabezpečiť daný úsek komunikácie znížením rýchlosti vozidiel z oboch smerov príjazdu, podľa schémy vyznačenej vo výkrese č. DZ.01.01.

Z dôvodu zvýšenia bezpečnosti a plynulosti premávky je navrhované, aby práce na uložení potrubí do podzemného kolektora, popod komunikáciu (pracovisko č.1), neprebíjali súčasne s prácami na pracovisku č.2,3.

3.2 Pracovisko priečnej prekopávky cyklistického chodníka a chodníka pre chodcov pri miestnej komunikácii na ul. Exnárova – pracovisko č.2:

Práce na pracovisku priamo nezasiahnu teleso chodníka pre cyklistov priečnou prekopávkou.

Z uvedeného dôvodu je navrhované dopravné zabezpečenie premávky na cyklochodníku prerušením cyklotrasy osadením dopravných značiek „C 18“ z oboch smerov príjazdu, podľa schémy vyznačenej vo výkrese č. DZ.01.01.

Práce priečnej prekopávky zasiahnu aj telesá chodníkov pre chodcov, preto je navrhované tiež osadenie prechodových lávok so zábradlím nad výkopmi v miestach križovania trás, resp. tiež presmerovanie pohybu chodcov popri pracovisku.

Z dôvodu zvýšenia bezpečnosti a plynulosti premávky je navrhované, aby práce na pracovisku č.2, neprebíjali súčasne s prácami na pracovisku č.1,3.

3.3 Pracovisko v telese miestnej zásobovacej komunikácie na ul. Exnárova – pracovisko č.3:

Práce na pracovisku zasiahnu priamo teleso obojsmernej zásobovacej miestnej komunikácie, priečnou prekopávkou. V mieste prekopávky je komunikácia (š.6 m) dostatočne široká pre dva jazdné pruhy. Prístup zásobovacích vozidiel pre obchodné prevádzky je možný aj z opačnej strany. Realizačné práce navrhujeme vykonať v dvoch etapách. V prvej etape bude vykonaná prekopávka MK naraz v celej dĺžke, vrátane zabezpečenia výkopu proti zosuvu, pri úplnej uzávere prejazdu cez MK. V druhej etape budú nad výkopom preložené typové prejazdné dielce a uzáver a bude odstránená. Prejazd vozidiel počas druhej etapy realizačných prác bude zabezpečený v súčinnosti so vzorovou schémou dopravného zabezpečenia č.v Tpv 02 (príloha TS).

Z dôvodu zabezpečenia príjazdu zásobovacích vozidiel je nutné aby práce na pracovisku č.3 neprebíjali súčasne s prácami na pracovisku č.4.

Z dôvodu zvýšenia bezpečnosti a plynulosti premávky je navrhované, aby práce na priečnej prekopávke (pracovisko č.3) neprebíjali súčasne s prácami na pracovisku č.1,2.

3.4 Pracovisko v telese miestnej komunikácie na ul. Exnárova, pri výjazde na ul. Karpatská – pracovisko č.4:

Práce na pracovisku zasiahnu priamo teleso obojsmernej miestnej komunikácie, priečnou prekopávkou. V mieste prekopávky je komunikácia (š.7,0 m) dostatočne široká pre dva jazdné pruhy. V úseku priečnej prekopávky telesa miestnej komunikácie, dôjde počas prác na prekopávke k zúženiu prejazdného profilu vozovky. Prekopávka bude realizovaná v dvoch etapách. Prvá etapa – prekop cca jednej polovice uvedenej šírky komunikácie, pričom obojsmerná premávka (striedavo z oboch smerov) bude možná podľa schémy DZ vyznačenej na výkrese č. DZ.01.01.

Následne po ukončení výkopových prác prvej etapy a uložení potrubí, resp. chráničiek do výkopu a jeho zasypaní, resp. po uložení typového prejazdneho dielca nad otvoreným výkopom bude vykonaná druhá etapa prekopávkových prác, pričom striedavá premávka z oboch smerov bude možná podľa principiálne rovnakej schémy DZ ale otočenej o 180°.

Príklad úpravy v dopravnom značení pre jednotlivé etapy výkopových prác je znázornený vo vzorových schémach dopravného zabezpečenia č.v. TPV 03.1 a TPV 03.2 – viď prílohu technickej správy.

Po ukončení prác na prekopávke (po realizačných prácach a zasypaní ryhy) bude premávka prebiehať v súčinnosti so vzorovou schémou DZ vyznačenou na výkrese č.TPV 02 (príloha TS) až do času finálnej obnovy krytu vozovky.

Poznámky:

Z dôvodu zabezpečenia príjazdu zásobovacích vozidiel je nutné aby práce na pracovisku č.4 neprebiehali súčasne s prácami na pracovisku č.3.

Z dôvodu zvýšenia bezpečnosti a plynulosti premávky je navrhované, aby práce na priečnej prekopávke (pracovisko č.4) neprebiehali súčasne s prácami na pracovisku č.5,6.

3.5 Pracovisko v telese miestnej komunikácie na ul. Karpatská, pri výjazde na ul. Magurská a Ďumbierska – pracovisko č.5:

Práce na pracovisku zasiahnu priamo teleso obojsmernej miestnej komunikácie, priečnou prekopávkou. V mieste prekopávky je komunikácia (š.6,0 m) dostatočne široká pre dva jazdné pruhy. V úseku priečnej prekopávky telesa miestnej komunikácie, dôjde počas prác na prekopávke k zúženiu prejazdneho profilu vozovky. Prekopávka bude realizovaná v dvoch etapách. Prvá etapa – prekop cca jednej polovice uvedenej šírky komunikácie, pričom obojsmerná premávka (striedavo z oboch smerov) bude možná podľa schémy DZ vyznačenej na výkrese č. DZ.01.01.

Následne po ukončení výkopových prác prvej etapy a uložení potrubí, resp. chráničiek do výkopu a jeho zasypaní, resp. po uložení typového prejazdneho dielca nad otvoreným výkopom bude vykonaná druhá etapa prekopávkových prác, pričom striedavá premávka z oboch smerov bude možná podľa principiálne rovnakej schémy DZ ale otočenej o 180°.

Príklad úpravy v dopravnom značení pre jednotlivé etapy výkopových prác je znázornený vo vzorových schémach dopravného zabezpečenia č.v. TPV 03.1 a TPV 03.2 – viď prílohu technickej správy.

Po ukončení prác na prekopávke (po realizačných prácach a zasypaní ryhy) bude premávka prebiehať v súčinnosti so vzorovou schémou DZ vyznačenou na výkrese č.TPV 02 (príloha TS) až do času finálnej obnovy krytu vozovky.

Poznámky:

Z dôvodu zabezpečenia prejazdnosti vozidiel cez križovatku ulíc Karpatská Magurská a Ďumbierska je nutné aby práce na pracovisku č.5 neprebiehali súčasne s prácami na pracovisku č.6.

Z dôvodu zvýšenia bezpečnosti a plynulosti premávky je navrhované, aby práce na priečnej prekopávke (pracovisko č.5) neprebiehali súčasne s prácami na pracovisku č.4.

3.6 Pracovisko v telese miestnej komunikácie na ul. Ďumbierska, pri výjazde na ul. Magurská a Karpatská – pracovisko č.6:

Práce na pracovisku zasiahnu priamo teleso obojsmernej miestnej komunikácie, priečnou prekopávkou. V mieste prekopávky je komunikácia (š.6,3 m) dostatočne široká pre dva jazdné pruhy. V úseku priečnej prekopávky telesa miestnej komunikácie, dôjde počas prác na prekopávke k zúženiu prejazdneho profilu vozovky. Prekopávka bude realizovaná v dvoch etapách. Prvá etapa – prekop cca jednej polovice uvedenej šírky komunikácie, pričom obojsmerná premávka (striedavo z oboch smerov) bude možná podľa schémy DZ vyznačenej na výkrese č. DZ.01.02.

Následne po ukončení výkopových prác prvej etapy a uložení potrubí, resp. chráničiek do výkopu a jeho zasypaní, resp. po uložení typového prejazdneho dielca nad otvoreným výkopom bude vykonaná druhá etapa prekopávkových prác, pričom striedavá premávka z oboch smerov bude možná podľa principiálne rovnakej schémy DZ ale otočenej o 180° (okolo priesečníka osí cesty s osou vykopanej ryhy).

Príklad úpravy v dopravnom značení pre jednotlivé etapy výkopových prác je znázornený vo vzorových schémach dopravného zabezpečenia č.v. TPV 03.1 a TPV 03.2 – viď prílohu technickej správy.

Po ukončení prác na prekopávke (po realizačných prácach a zasypaní ryhy) bude premávka prebiehať v súčinnosti so vzorovou schémou DZ vyznačenou na výkrese č.TPV 02 (príloha TS) až do času finálnej obnovy krytu vozovky.

Poznámky:

Z dôvodu zabezpečenia prejazdnosti vozidiel cez križovatku ulíc Karpatská Magurská a Ďumbierska je nutné aby práce na pracovisku č.6 neprebiehali súčasne s prácami na pracovisku č.5. Z dôvodu zvýšenia bezpečnosti a plynulosti premávky je navrhované, aby práce na priečnej prekopávke (pracovisko č.5) tiež neprebiehali súčasne s prácami na pracovisku č.4.

3.7 Pracovisko v telese miestnej komunikácie na ul. Čergovská, pri výjazde na ul. Magurskú – pracovisko č.7:

Práce na pracovisku zasiahnu priamo teleso obojsmernej miestnej komunikácie, priečnou prekopávkou. V mieste prekopávky je komunikácia (š.6,1 m) dostatočne široká pre dva jazdné pruhy. V úseku priečnej prekopávky telesa miestnej komunikácie, dôjde počas prác na prekopávke k zúženiu prejazdného profilu vozovky. Prekopávka bude realizovaná v dvoch etapách. Prvá etapa – prekop cca jednej polovice uvedenej šírky komunikácie, pričom obojsmerná premávka (striedavo z oboch smerov) bude možná podľa schémy DZ vyznačenej na výkrese č. DZ.01.02.

Následne po ukončení výkopových prác prvej etapy a uložení potrubí, resp. chráničiek do výkopu a jeho zasypaní, resp. po uložení typového prejazdného dielca nad otvoreným a zabezpečeným výkopom bude vykonaná druhá etapa prekopávkových prác, pričom striedavá premávka z oboch smerov bude možná podľa principiálne rovnakej schémy DZ ale otočenej o 180° (okolo priesečníka osí cesty s osou vykopanej ryhy).

Príklad úpravy v dopravnom značení pre jednotlivé etapy výkopových prác je znázornený vo vzorových schémach dopravného zabezpečenia č.v. TPV 03.1 a TPV 03.2 – viď prílohu technickej správy.

Po ukončení prác na prekopávke (po realizačných prácach a zasypaní ryhy) bude premávka prebiehať v súčinnosti so vzorovou schémou DZ vyznačenou na výkrese č.TPV 02 (príloha TS) až do času finálnej obnovy krytu vozovky.

Poznámky:

Z dôvodu zabezpečenia prejazdnosti vozidiel cez križovatku ulíc Čergovská a Magurská je nutné aby práce na pracovisku č.7 neprebiehali súčasne s prácami na pracovisku č.8.

Z dôvodu zvýšenia bezpečnosti a plynulosti premávky je navrhované, aby práce na priečnej prekopávke (pracovisko č.7) tiež neprebiehali súčasne s prácami na pracovisku č.9.

3.8 Pracovisko v telese miestnej komunikácie na ul. Magurská pri výjazde na ul. Čergovskú – pracovisko č.8:

Práce na pracovisku zasiahnu priamo teleso obojsmernej miestnej komunikácie, priečnou prekopávkou. V mieste prekopávky je komunikácia (š.8,0 m) dostatočne široká pre dva jazdné pruhy. V úseku priečnej prekopávky telesa miestnej komunikácie, dôjde počas prác na prekopávke k zúženiu prejazdného profilu vozovky. Prekopávka bude realizovaná v dvoch etapách. Prvá etapa – prekop cca jednej polovice uvedenej šírky komunikácie, pričom obojsmerná premávka (striedavo z oboch smerov) bude možná podľa schémy DZ vyznačenej na výkrese č. DZ.01.01.

Následne po ukončení výkopových prác prvej etapy a uložení potrubí, resp. chráničiek do výkopu a jeho zasypaní, resp. po uložení typového prejazdného dielca nad otvoreným a zabezpečeným výkopom bude vykonaná druhá etapa prekopávkových prác, pričom striedavá premávka z oboch smerov bude možná podľa principiálne rovnakej schémy DZ ale otočenej o 180° (okolo priesečníka osí cesty s osou vykopanej ryhy).

Príklad úpravy v dopravnom značení pre jednotlivé etapy výkopových prác je znázornený vo vzorových schémach dopravného zabezpečenia č.v. TPV 03.1 a TPV 03.2 – viď prílohu technickej správy.

Po ukončení prác na prekopávke (po realizačných prácach a zasypaní ryhy) bude premávka prebiehať v súčinnosti so vzorovou schémou DZ vyznačenou na výkrese č.TPV 02 (príloha TS) až do času finálnej obnovy krytu vozovky.

Z dôvodu zabezpečenia prejazdnosti vozidiel cez križovatku ulíc Čergovská a Magurská je nutné aby práce na pracovisku č.8 neprebiehali súčasne s prácami na pracovisku č.7.

Z dôvodu zvýšenia bezpečnosti a plynulosti premávky je navrhované, aby práce na priečnej prekopávke (pracovisko č.8) tiež neprebiehali súčasne s prácami na pracovisku č.9.

3.9 Pracovisko v telese miestnej komunikácie na ul. Ďumbierska pri výjazde na ul. Čergovskú – pracovisko č.9:

Práce na pracovisku zasiahnu priamo teleso obojsmernej miestnej komunikácie, priečnou prekopávkou. V mieste prekopávky je komunikácia (š.6,10 m) dostatočne široká pre dva jazdné pruhy. V úseku priečnej prekopávky telesa miestnej komunikácie, dôjde počas prác na prekopávke k zúženiu prejazdného profilu vozovky. Prekopávka bude realizovaná v dvoch etapách. Prvá etapa – prekop cca jednej polovice uvedenej šírky komunikácie, pričom obojsmerná premávka (striedavo z oboch smerov) bude možná podľa schémy DZ vyznačenej na výkrese č. DZ.01.01.

Následne po ukončení výkopových prác prvej etapy a uložení potrubí, resp. chráničiek do výkopu a jeho zasypaní, resp. po uložení typového prejazdného dielca nad otvoreným a zabezpečeným výkopom bude vykonaná druhá etapa prekopávkových prác, pričom striedavá premávka z oboch smerov bude možná podľa principiálne rovnakej schémy DZ ale otočenej o 180° (okolo priesečníka osi cesty s osou vykopanej ryhy).

Príklad úpravy v dopravnom značení pre jednotlivé etapy výkopových prác je znázornený vo vzorových schémach dopravného zabezpečenia č.v. TPV 03.1 a TPV 03.2 – viď prílohu technickej správy.

Po ukončení prác na prekopávke (po realizačných prácach a zasypaní ryhy) bude premávka prebiehať v súčinnosti so vzorovou schémou DZ vyznačenou na výkrese č.TPV 02 (príloha TS) až do času finálnej obnovy krytu vozovky.

Poznámky:

Z dôvodu zvýšenia bezpečnosti a plynulosti premávky je navrhované, aby práce na priečnej prekopávke (pracovisko č.9) neprebiehali súčasne s prácami na pracovisku č.7,8.

3.10 Pracovisko v okraji telesa miestnej komunikácie na ul. Magurská – súbeh trasy potrubí s komunikáciou – pracovisko č.10:

Práce na pracovisku zasiahnu priamo teleso obojsmernej miestnej komunikácie, pozdĺžnou prekopávkou. V celom úseku (v dĺžke cca 180 m) pozdĺžnej prekopávky je komunikácia široká cca 8,0 m. Prekopávka v najnepriaznivejšej časti úseku zasiahne komunikáciu do cca 2,8 m od jej okraja. Ostávajúca voľná šírka komunikácie v danej časti úseku bude cca 5,2 m, čo je nedostatočná šírka pre obojsmernú premávku. Pre zabezpečenie dostatočnej minimálnej šírky pre obojsmernú premávku je nutné využiť aj časť parkovacích plôch na protiľahlej strane (na časti parkovísk bude potrebné počas prác úplne obmedziť parkovanie vozidiel, resp. podľa skutočných podmienok na stavbe dočasne upraviť spôsob parkovania z kolmého státia na šikmé, alebo pozdĺžne státie).

V úseku pozdĺžnej prekopávky telesa miestnej komunikácie, dôjde počas prác na prekopávke k zúženiu prejazdného profilu vozovky. Prekopávka bude realizovaná naraz v jednej etape, pričom obojsmerná premávka (plynulo z oboch smerov v zúženom profile) bude možná podľa schémy DZ vyznačenej na výkrese č. DZ.01.01.

Po ukončení prác na prekopávke (po realizačných prácach a zasypaní ryhy) bude premávka prebiehať v súčinnosti so vzorovou schémou DZ vyznačenou na výkrese č.TPV 02 (príloha TS) až do času finálnej obnovy krytu vozovky.

Z dôvodu zvýšenia bezpečnosti a plynulosti premávky je navrhované, aby práce na pozdĺžnej prekopávke (pracovisko č.10) neprebiehali súčasne s prácami na pracovisku č.7,8 a 11.

3.11 Pracovisko v telese miestnej komunikácie na ul. Magurská pri vjazde na ul. Vihorlatská – pracovisko č.11:

Práce na pracovisku priamo nezasiahnu teleso (kryt) obojsmernej miestnej komunikácie, nakoľko križovanie trasy rozvodov s komunikáciou bude realizované uložením potrubí do existujúceho podzemného potrubného kolektora, bez prekopania krytu komunikácie.

Z dôvodu zvýšenia bezpečnosti prác, vykonávaných v tesnej blízkosti s komunikáciou, navrhujem dopravne zabezpečiť daný úsek komunikácie znížením rýchlosti vozidiel z oboch smerov príjazdu, podľa vzorovej schémy DZ vyznačenej vo výkrese č. TPV 04 – príloha technickej správy.

Z dôvodu zvýšenia bezpečnosti a plynulosti premávky je navrhované, aby práce na uložení potrubí do podzemného kolektora, popod komunikáciu (pracovisko č.11), neprebiehali súčasne s prácami na pracovisku č.10.

3.12 Pracovisko v telese miestnej komunikácie na ul. Sibírska medzi bytovými domami č.7 a 14 – pracovisko č.12:

Práce na pracovisku zasiahnu priamo teleso obojsmernej miestnej komunikácie, priečnou prekopávkou. V mieste prekopávky je komunikácia (š.6,50 m) dostatočne široká pre dva jazdné pruhy. V úseku priečnej prekopávky telesa miestnej komunikácie, dôjde počas prác na prekopávke k zúženiu prejazdného profilu vozovky. Prekopávka bude realizovaná v dvoch etapách. Prvá etapa – prekop cca jednej polovice uvedenej šírky komunikácie, pričom obojsmerná premávka (striedavo z oboch smerov) bude možná podľa schémy DZ vyznačenej na výkrese č. DZ.01.01.

Následne po ukončení výkopových prác prvej etapy a uložení potrubí, resp. chráničiek do výkopu a jeho zasypaní, resp. po uložení typového prejazdného dielca nad otvoreným a zabezpečeným výkopom bude vykonaná druhá etapa prekopávkových prác, pričom striedavá premávka z oboch smerov bude možná podľa principiálne rovnakej schémy DZ ale otočenej o 180° (okolo priesečníka osí cesty s osou vykopanej ryhy).

Príklad úpravy v dopravnom značení pre jednotlivé etapy výkopových prác je znázornený vo vzorových schémach dopravného zabezpečenia č.v. TPV 03.1 a TPV 03.2 – viď prílohu technickej správy.

Po ukončení prác na prekopávke (po realizačných prácach a zasypaní ryhy) bude premávka prebiehať v súčinnosti so vzorovou schémou DZ vyznačenou na výkrese č. TPV 02 (príloha TS) až do času finálnej obnovy krytu vozovky.

4. Ďalšie (všeobecné) opatrenia pre zabezpečenie pracovísk, pracovníkov a účastníkov cestnej premávky

Pri montáži, údržbe a oprave jednotlivých dopravných zariadení je nutné, aby dodávatelia prác rešpektovali ustanovenia Vyhlášky č.147/2013 Zz.

Všetky výkopy na celej trase stavebného objektu musia byť ohradené plotom (pri hĺbke výkopu nad 1,4 m), zábradlím (pri hĺbke výkopu od 0,8 do 1,4 m), alebo zábranami "Z 2a " (pri hĺbke výkopu do 0,8 m)

Výkopy v miestach osadenia premostovacích dielcov vyhotoviť so zabezpečením proti zosuvu. Podobne je potrebné zabezpečiť výkopy (súbežne prekopávky) v miestach, kde bude dochádzať ku zvýšenej intenzite dopravy, resp. pri zúžených miestach, kde ochrana výkopu (oplotenie), resp. jazdný pruh bude v blízkosti hranice 0,6 m od hrany výkopu (technické zabezpečenie stability stien výkopov nie je predmetom riešenia tohto projektu dopravného zabezpečenia).

Premostovací dielec použitý na pojazdy všetkých vozidiel musí spĺňať podmienku posúdenia oprávneným statikom (autorizovaný inžinier), resp. musí byť schválený na používanie pre tento účel (posúdenie TI SR, resp. certifikát). Presné rozmery premostovacích dielcov určí autor konštrukcie, podľa šírky premostenia, predpokladaného zaťaženia a únosných podmienok konštrukcie vozovky a stien výkopu (návrh konštrukcie dielca nie je predmetom riešenia tejto časti, projektant predpokladá osadenie typových prejazdných dielcov). Šírku jedného prejazdného profilu premostovacieho dielca navrhujem pre priamy smer – 3,0m (šírka pre prejazd jedného vozidla).

Každá dočasná prekážka zasahujúca do vozovky musí byť za zníženej viditeľnosti a v noci označená červeným, alebo prerušovaným oranžovým (neoslňujúcim) svetlom, ďalej reflexnými smerovacími doskami Z4, alebo zábranami Z2 s červenými odrazkami.

Pri prácach na priečných prekopávkach v blízkosti križovatiek je nutné regulovať cestnú premávku aj prostredníctvom náležite poučených osôb, nakoľko pri osadení dočasného dopravného značenia môže dôjsť ku skráteniu minimálneho rozhľadu vodičov (napr. pri vchádzaní vodičov do križovatiek alebo tiež na prechody pre chodcov a pod.).

V prípade potreby čiastočnej uzávery cesty I/20 z dôvodu státia dopravných prostriedkov a stavebných mechanizmov vykonávajúcich práce na stavbe, zhotoviteľ požiadava okresný úrad (odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií) o vydanie povolenia na čiastočnú priečnu a pozdĺžnu uzáveru cesty I. triedy. K žiadosti o povolenie je potrebné priložiť príslušnú navrhovanú vzorovú schému dočasného dopravného značenia, znázornenú na výkrese č. TPV 05 (príloha technickej správy)

Dopravné zabezpečenie krátkodobého, resp. pohyblivého pracoviska v obci je potrebné realizovať podľa vzorových schém, uvedených na typových výkresoch (príloha technickej správy). V prípade osobitného zariadenia zariadenia staveniska v rámci realizácie stavby bude potrebné riešenie dopravné zabezpečenie doplniť – zabezpečí realizačná firma resp. projektant na základe vyzvania a dohody s investorom stavby.

O vykonávaní realizačných prác musia byť bezpodmienečne informovaní všetci obyvatelia a podnikateľské subjekty ktorí môžu byť prácami obmedzovaní. Blokovanie vjazdov ku a do objektov musí byť s týmito majiteľmi pred realizáciou zmluvne dohodnuté.

Ostatné zásady pre používanie prenosného dopravného značenia na pozemných komunikáciách určuje publikácia autora: Ing. Jozef Kanálik a kolektív – „Zásady pre používanie prenosného dopravného značenia na pozemných komunikáciách“, technické podmienky MDPT SR č.TP 06/2013 resp. sú tiež dané zákonom č.8/2009 a vyhláškou č.9/2009 a počas prác je nutné ich dodržať.

Dodávateľské firmy by mali prácami dopravného zabezpečenia poveriť zodpovedného dopravného inžiniera, alebo technika, ktorý bude pružne viesť práce osadzovania kontroly a demontáže značiek, resp. ktorý bude schopný pružne reagovať na nepredvídané situácie počas realizačných prác. Túto podmienku odporúčam uviesť v zadávacích podmienkach pre výber dodávateľa realizačných prác.

V prípade nutnosti je potrebné kontaktovať zástupcov investora resp. projektanta dočasného DZ.

Projektovú dokumentáciu je potrebné dať na vyjadrenie polícii (KDI KR PZ v Prešove) a oddeleniu dopravy energetiky a životného prostredia (príslušnému cestnému správnomu orgánu) na Mestskom úrade v Prešove, nakoľko realizačnými prácami budú priamo dotknuté miestne komunikácie, resp. dôjde ku obmedzeniam v existujúcej organizácii dopravy.

Pred realizačnými prácami je investor povinný požiadať o súhlas s prekopávkami (záberom pozemkov) zelene a chodníkov príslušné oddelenie dopravy energetiky a životného prostredia Mestského úradu s doložením jednej sady tohto projektu.

5. Poznámky k špecifikácii dopravného zabezpečenia

Vo výkresovej časti sú na každom výkrese uvedené sumárne špecifikácie dopravných značiek a zariadení, ktoré prislúchajú schémam DZ pre jednotlivé pracoviská v situácii.

Dátum spracovania: február 2016

vypracoval:

Ing. Milan Dunajský

zodp. projektant:

Ing. Janka Dunajská

Prílohy:

- Alternatívne návrhy realizácie ohradenia výkopov pri hĺbkach výkopov do 1,4 m
- Vzorové schémy DZ pracovísk v obci TPV 01, TPV 02, TPV 03.1, TPV 03.2 ,TPV 04, TPV 05

V prípade ak prevažná väčšina výkopov líniovej stavby bude s hĺbkou do 1,4 m, navrhujem nasledovné dva spôsoby zabezpečenia výkopov:

- a) V zmysle MDPT SR schválených zásad pre používanie prenosného dopravného značenia na pozemných komunikáciách musia byť pevné pracoviská s dlhodobým obmedzením – výkopy v obci, zabezpečené ochrannými zariadeniami. Ochranné zariadenia sú dopravné zariadenia, ktoré slúžia predovšetkým na ochraničenie pracoviska a na zamedzenie vstupu chodcov na pracovisko. Zároveň slúžia na ochranu chodcov a cyklistov pred pádom do výkopov, rýh a jám, ktoré vzniknú na pracoviskách. Ochranné zariadenia môžu slúžiť aj ako uzáverové zariadenia predovšetkým na chodníkoch, cestičkách pre cyklistov a v niektorých prípadoch aj na vozovke. Medzi ochranné zariadenia patria: zábrany, zábradlia, ploty a dotykové lišty pre nevidiacich. Zábrany zabezpečujú každé pracovisko v obci vrátane výkopu do hĺbky 0,8 m. Zábradlia sa pridávajú pri hĺbke výkopu nad 0,8 m a ploty, ak je výkop nad 1,4 m. Zo strany chodníka sa ako ochranné zariadenia umiestňujú výstražné svetlá s odstupom 10 m a pri veľkej intenzite chodcov je potrebné pridať dotykovú lištu pre nevidiacich.

V zmysle uvedených zásad a za predpokladu hĺbky výkopov do 1,4 m navrhujem ako vyhovujúce ohradenia z oboch strán pozdĺž celej línie výkopov zábradlie. Technické vyhotovenie zábradlia nie je týmito zásadami presnejšie stanovené, preto navrhujem atypické vyhotovenie dreveného zábradlia s výškou 1,1 m (minimálne dve dosky nad sebou). Zábradlie ukotviť vo vzdialenosti minimálne 600 mm od hrán výkopu.

- b) Podľa vyhlášky 147/2013 Z.z. (§ 10 Zemné práce, príloha č.2) výkopy v obývanom území na verejných priestranstvách a v uzavretých objektoch, kde sa súčasne vykonávajú aj iné práce, musia byť zakryté, alebo na okraji, kde hrozí nebezpečenstvo pádu do výkopu, musia byť zabezpečené. Ak je zabezpečenie vo väčšej vzdialenosti ako 1,5 m od hrany výkopu, za vyhovujúcu zábranu sa považuje jednotýčové zábradlie vysoké min 1,0 m, nápadná prekážka vysoká najmenej 0,9 m vysoká alebo materiál z výkopu uložený v kyprom stave do výšky najmenej 0,9 m.

V zmysle uvedenej vyhlášky a za predpokladu voľného priestoru 1,5 m od hrán výkopu, bude ako vyhovujúce ohradenie z jednej strany pozdĺž celej línie výkopov jednotýčové zábradlie 1,1 m vysoké. Technické vyhotovenie zábradlia nie je touto vyhláškou presnejšie stanovené, preto navrhujem atypické vyhotovenie dreveného zábradlia s výškou 1,1 m, alebo prenájom typového zábradlia resp. nízkeho oplotenia s výškou 1,1 m. Zábradlie ukotviť minimálne 1500 mm od hrán výkopu na jednu stranu. Z druhej strany výkopu pozdĺž celej línie navrhujem ako vyhovujúce ohradenie materiál z výkopu uložený v kyprom stave do výšky najmenej 0,9 m + natiahnutie výstražnej bielo červenej pásy pozdĺž päty nasypaného výkopu.