

JEDNODUCHÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA
VČETNĚ DOPRAVNÍHO OPATŘENÍ PO
DOBU VÝSTAVBY

**REKONSTRUKCE MÍSTNÍ KOMUNIKACE
KE HŘBITOVU, UL. NOVÁ PLZEŇ,
P.Č. 1178, K.Ú. ROTAVA**

ROTAVA, k.ú. Rotava

Průvodní část

Identifikační údaje stavby, investora a projektanta:

Název stavby: REKONSTRUKCE MÍSTNÍ KOMUNIKACE KE
HŘBITOVU, UL. NOVÁ PLZEŇ, P.Č. 1178, K.Ú. ROTAVA

Investor: Město Rotava, IČO: 00259551, Sídliště 721,
Rotava, 357 01

Místo stavby: ROTAVA, k.ú. Rotava

Kraj: Karlovarský

Charakter stavby: Oprava a údržba stávajícího povrchu komunikace

Způsob provedení stavby: Dodavatelsky

Stupeň dokumentace: Zjednodušená projektová dokumentace

Město: Rotava

Stavební úřad: Kraslice

Odpovědný projektant dopravního řešení:

Petr Sobotka, ČKAIT 0301399 – autorizovaný technik v oboru
dopravní stavby - nekolejová doprava

Vypracoval:

Zdeněk Choc, IČO: 07229674, Uhelná 833, Habartov-Kluč, 357 09
Mob.: 607 400 080, email: ZChoc@seznam.cz,
DATOVÁ SCHRÁNKA: pyybfqp
<http://www.ch-projekt.cz>

Členění zprávy projektové dokumentace:

PRŮVODNÍ ČÁST

- Identifikační údaje stavby, investora a projektanta
- Členění technické zprávy projektové dokumentace
- Přehled výchozích podkladů

TECHNICKÁ ČÁST

- Zdůvodnění stavby, charakter stavby a jejích cílů
- Dopravní opatření po dobu výstavby
- Použité dopravní normy a předpisy

ZÁVĚR

Přehled výchozích podkladů:

Výchozími podklady jsou:

- stavební záměr opravy a údržby stávajícího povrchu komunikace + případné zlepšení současného stavu (např. provedení výhyben, atd.)
- vlastní ohledání na místě stavby
- normy ČSN, TP a ostatní právní a dopravní předpisy

Technická část

Zdůvodnění stavby, charakter stavby a jejích cílů:

Záměrem investora je provést opravu a údržbu stávajícího povrchu místní komunikace, která je provedena k místnímu hřbitovu v Rotavě.

Součástí opravy a výměny stávajícího živičného (asfaltového) povrchu bude i provedení nových výhyben, které zlepší stávající dopravní stav na této komunikaci.

Nově navržené 3 výhybny budou rovněž provedeny ze živičného (asfaltového) povrchu.

Dále před stávajícím hřbitovem, kde je v současné době provedena stávající odstavná plocha vozidel ze šterko-asfaltového povrchu, bude rovněž proveden nový živičný (asfaltový) povrch.

Řešená komunikace je v současné době opatřena veřejným osvětlením a do tohoto nebude zasahováno.

Celkově navrhovaná stavba bude provedena dle přiložené výkresové části projektové dokumentace.

Oprava a údržba stávající místní komunikace bude probíhat ve stejné trase stávající komunikace.

Stávající místní a řešená obousměrná komunikace je provedena v šíři 3,10 m a bez obrubníků.

Tato šířka komunikace zůstane po provedení nového pojízdného povrchu zachována.

Stejně tak i rozměry stávající odstavné plochy zůstanou zachovány.

Řešená komunikace včetně odstavné plochy nebude lemována silničními obrubníky.

Řešená komunikace odpovídá přibližně charakteristice typu příčného uspořádání

MO1k 4/4/30.

Tato komunikace je lemována vzrostlými stromy a převážně zeleným pásem doplněným částečně o oboustranný zatravněný příkop.

V rámci výměny a opravy povrchu na této řešené komunikaci bude provedena v celé délce (popřípadě lokálně v případě omezené šířky a stávajícího stromořadí) u této komunikace zpevněná krajnice šířky 0,50 m pomocí asfaltového recyklátu (R-materiálu frakce 0/22) v tl. 15 cm.

Podél této řešené komunikace bude také po obou stranách v rámci této stavby provedeno vyčištění a obnovení stávajících zatravněných příkopů.

Součástí tohoto řešení je i osazení a umístění nového SDZ (Zóny 30 se slepou komunikací).

Toto SDZ bude nově umístěno a osazeno na začátku řešené komunikace, která je provedena ke hřbitovu (dále viz. přiložená celková a koordinační situace).

Návrhová rychlost této řešené komunikace bude po osazení tohoto SDZ stanovena na 30 km/h.

Za nově řešenými výhybními bude nově proveden zatravněný příkop (dle lokálních podmínek), který bude navazovat a bude napojen na případný stávající zatravněný příkop, který je proveden při stávající řešené komunikaci.

Dále výhybní je možné provést až následně po dokončení opravy a výměny stávajících povrchů na místní komunikaci.

Tyto výhybní mohou být tedy realizovány (řádově v několika letech) až na základě získání dalších finančních prostředků.

Před realizací výhyben bude požádáno o kácení vzrostlých dřevin, které se v místě nově navržených výhyben nachází.

V rámci celkové opravy a údržby řešené stavby nedojde ke snížení stávajících nivelet povrchů komunikací.

Rovněž tak stávající podélné a příčné spády těchto komunikací nebudou měněny.

Odvodnění tudíž zůstane stávající a odtokové poměry zůstanou zachovány.

Vzhledem k vyšší poloze města Rotava a obzvláště v zimních měsících budou natrvalo osazeny a umístěny 2 reflexní tyče v místě výhyben – za výhybnami (cca. 2m vysoké, které budou uloženy do beton. patek).

Tyto reflexní tyče budou rovněž osazeny a umístěny podél celé komunikace směrem k lesnímu pozemku po vzdálenostech cca. 30 m.

Betonové patky budou řešeny pomocí prefabrikovaných patek určených např. pro trasírky.

Tyto patky budou uloženy v zemi a budou o rozměru 200 x 200 x 300 mm např. z vibrolisovaného betonu.

Reflexní tyče budou do těchto patek zabetonovány.

Dále je možné vymezit místa výhyben jiným pohledovým řešením (např. dřevěným ohradníkem, atd.). Toto může být dodatečně ještě upřesněno v rámci provádění stavby.

Dopravní opatření po dobu výstavby:

Zajištění průběhu provádění stavebních prací na opravě a údržbě stávajících řešených povrchů komunikací bude řešeno dopravním opatřením po dobu provádění prací, za které bude zodpovídat dodavatel stavby.

Při provádění dopravního opatření po dobu výstavby budou použity technické podmínky vydané Ministerstvem dopravy a spojů pod názvem „Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích – II. Vydání – TP66 a Pomůcek pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích v obci – Metodický pokyn“.

Všechny dopravní značky budou odpovídat umístěním, tvarem a materiálem a budou vyhovovat všem platným technickým podmínkám.

Dopravní značky budou provedeny jako reflexní.

V rámci opravy a údržby řešených povrchů komunikací bude provedeno dopravní opatření po dobu výstavby (DIO), které bude řešeno dle přiložené situace dopravního opatření po dobu výstavby.

Celkově je dopravní opatření po dobu výstavby řešeno v jedné etapě.

V případě, že budou výhybny realizovány v průběhu několika let, tak bude přiložené dopravní opatření po dobu výstavby použito i na provádění těchto výhyben.

Celková doba opravy a údržby se odhaduje na cca. 1 měsíc.

V rámci provádění se předpokládá, že stavební práce budou provedeny v co nejkratším termínu.

V případě nutnosti budou dále opravu v místě prováděných stavebních prací řídit náležitě poučené osoby!

Dále se také předpokládá, že případný stavební materiál bude pravidelně přivážen.

Případné nezbytné překopy nebo výkopy v komunikacích budou opatřeny např. přejezdovými plechy.

Při provádění prací nedojde k ohrožení bezpečnosti silničního provozu ani bezpečnosti chodců.

Práce bude zajišťována poučenými osobami a prostředky dodavatele stavby.

Vždy po skončení stavebních prací nebo v případě velkého nárazového znečištění stávajících komunikací, budou stávající komunikace uvedeny do původního stavu (např. čištění cisternou, atd.).

Dále výstavba bude probíhat dle navržené a schválené přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích.

Dopravní značky budou svým provedením a umístěním odpovídat příslušným normám ČSN a TP a budou umístěny na dobu nezbytně nutnou a po dokončení stavebních prací budou neprodleně odstraněny.

Od zhotovitele stavby se vyžaduje vstřícnost při řešení nepředvídatelných problémů a ohleduplnost při dopravě materiálu a staveništním provozu.

Z hlediska výstavby:

Zhotovitel stavby je povinen dodržovat s vozidly předepsanou rychlost v blízkosti stavby.

Tento zhotovitel nebude vířit nadměrně prach, případně zajistí zkrápění příliš prašného povrchu.

Na stavbě nebude rovněž spalován odpad a materiál za jakýmkoliv účelem.

Odpady vzniklé na stavbě budou likvidovány v souladu s platným zákonem o odpadech.

Dále:

1. Při provádění stavby bude omezována prašnost řádnou očištěnou vozidel opouštějících staveniště.
2. Bude prováděna pravidelná kontrola příjezdových komunikací na staveniště a v blízkosti stavby, v případě nutnosti (při jejich znečištění) bude zajištěna jejich očista vodou.
3. Při převážení sypkého materiálu bude zamezeno úniku materiálu za jízdy.
4. Při manipulaci se sypkými materiály na staveništi budou provedena účinná opatření ke snížení prašnosti (skrápění, zakrývání apod.), příp. budou tyto materiály skladovány v krytých skládkách.
5. Bude minimalizována možnost větrné eroze deponie zemin (zabezpečení proti prašnosti).

Použité dopravní normy a předpisy:

Při návrhu dopravního řešení bylo vycházeno z platných dopravních předpisů

ČSN a ze zásad bezpečného utváření pozemních komunikací:

- TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, II. Vydání
- TP 100 – Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích, II. Vydání
- TP 131 – Zásady pro úpravy silnic včetně průtahů obcemi
- TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 145 – Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi
- TP 169 – Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích

- TP 171 – Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací
- TP 179 – Navrhování komunikací pro cyklisty
- VL 6.1 – Svislé dopravní značky
- VL 6.2 – Vodorovné dopravní značky

- Zásady bezpečného utváření pozemních komunikací – metodická příručka
- Dopravní zařízení a výrobky pro užití na pozemních komunikacích – metodická příručka a dále z vyhl. č. 398/2009 Sb. (ZTP).
- ČSN 736102 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 736110 – Projektování místních komunikací
- Atd.

Závěr

Jednoduchá technická zpráva je nedílnou součástí výkresové dokumentace stavby. Případné změny lze realizovat jen po předchozím souhlasu stavebního úřadu, případných správců inženýrských sítí, projektanta a investora.

Před zahájením akce je nutné provést případné vytýčení jednotlivých stávajících inženýrských sítí (pokud se v zájmovém území nachází).

Sítě budou plně respektovány, při křížení nebo souběhu bude dodržena norma ČSN 73 6005 – Prostorové uspořádání sítí technického vybavení.

Při provádění prací budou zachovány veškeré veřejné dotčené nadzemní části zařízení, tj. například poklopy šachet, šoupat, hydrantů apod.

V rámci celkového řešení budou dodrženy veškeré podmínky, které jsou stanoveny ve vyjádření společnosti GasNet Služby, s.r.o.. (stavební režim).

Toto vyjádření je nedílnou součástí dokladové části této projektové dokumentace.

Dále budou dodrženy veškeré podmínky jednotlivých správců inženýrských sítí (např. ČEZ Distribuce, a.s., ČEZ Telco Pro Services, a.s.), která jsou rovněž nedílnou součástí dokladové části projektové dokumentace.

Datum: 04/2023

KÁCENÍ DŘEVIN V MÍSTĚ NOVĚ NAVRŽENÝCH VÝHYBEN:

VÝHYBNA č.1:

1 x Smrk ztepilý o \varnothing 146 mm
1 x Smrk ztepilý o \varnothing 86 mm
1 x Smrk ztepilý o \varnothing 138 mm
1 x Smrk ztepilý o \varnothing 150 mm
1 x Smrk ztepilý o \varnothing 131 mm
1 x Smrk ztepilý o \varnothing 102 mm
1 x Smrk ztepilý o \varnothing 140 mm
1 x Borovice lesní o \varnothing 111 mm
1 x Borovice lesní o \varnothing 123 mm
1 x Borovice lesní o \varnothing 98 mm
1 x Bříza bělokorá o \varnothing 103 mm

VÝHYBNA č.2:

1 x Bříza bělokorá o \varnothing 100 mm
1 x Jasan ztepilý o \varnothing 144 mm
1 x Borovice lesní o \varnothing 141 mm
1 x Borovice lesní o \varnothing 102 mm
1 x Borovice lesní o \varnothing 150 mm
1 x Borovice lesní o \varnothing 191 mm

+ 2 x náletové dřeviny (smrk ztepilý)

VÝHYBNA č.3:

1 x Bříza bělokorá o \varnothing 140 mm

+ 10 x náletové dřeviny (smrk ztepilý)

Datum: 27.11.2023 (datum měření kácených dřevin)