

**JEDNODUCHÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA**  
**VČETNĚ DOPRAVNÍHO OPATŘENÍ PO**  
**DOBU VÝSTAVBY**

**REKONSTRUKCE MÍSTNÍ KOMUNIKACE,  
UL. SKLENSKÝ VRCH,  
P.Č. 1653/3, K.Ú. ROTAVA**

**ROTAVA, k.ú. Rotava**

# **Průvodní část**

## ***Identifikační údaje stavby, investora a projektanta:***

**Název stavby:** REKONSTRUKCE MÍSTNÍ KOMUNIKACE,  
UL. SKLENSKÝ VRCH, P.Č. 1653/3, 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](mailto: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 v lokalitě Sklenský vrch 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 4 výhybny budou rovněž provedeny ze živičného (asfaltového) povrchu.

Z těchto výhyben, za kterými nebude proveden zatravněný příkop, bude možné vjíždět na zemědělské okolní pozemky.

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 a to ve dvou etapách.

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

Stávající místní a řešená obousměrná komunikace je provedena v šíři 3,50 m a bez obrubníků.

Tato šířka komunikace zůstane po provedení nového pojízdného povrchu zachována.

Řešená komunikace nebude lemována silničními obrubníky.

Tato komunikace odpovídá přibližně charakteristice typu příčného uspořádání MO1k 4/4/30, ale má návrhovou rychlost komunikace 50 km/h. Do tohoto nebude zasahováno.

Řešená komunikace je lemována vzrostlými stromy a převážně zeleným pásem, který je doplněn 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. Za novými výhybnami nebude prováděn zatravněný příkop.

Součástí tohoto řešení je i provedení nového VDZ (vodorovného dopravní značení), které v současné době není na této komunikaci provedeno.

Nové VDZ – V4 – Vodící čáry (0,125) bude provedeno podél a po obou stranách celé řešené komunikace.

V místech nových výhyben bude VDZ řešeno pomocí zákazu zastavení - V12c (0,125).

Tato nová VDZ budou vždy provedena s odstupem 0,125 m od hrany asfaltové krajnice (dále viz. příložená celková a koordinační situace).

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

Tyto výhybny 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 stávající nivelety povrchu komunikace.

Rovněž tak stávající podélné a příčné spády této komunikace 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).

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 stávajícího řešení komunikace 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 řešeného povrchu komunikace 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 pomocí uzavírky celé komunikace.**

**Toto bude platit v rámci provádění první a druhé etapy této řešené komunikace.**

**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 přivážěn.

Případné nezbytné překopy nebo výkopy v komunikaci 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., CETIN, a.s., atd.), která jsou rovněž nedílnou součástí dokladové části projektové dokumentace.**

Datum: 05/2023

## **KÁCENÍ DŘEVIN V MÍSTĚ NOVĚ NAVRŽENÝCH VÝHYBEN:**

### **VÝHYBNA č.1:**

+ 2 x náletové dřeviny

### **VÝHYBNA č.2:**

1 x Topol černý o  $\varnothing$  93 mm

1 x Topol černý o  $\varnothing$  106 mm

2 x Topol černý o  $\varnothing$  113 mm

+ 10 x náletové dřeviny (smrk ztepilý o  $\varnothing$  73 cm a 8 cm, atd.)

### **VÝHYBNA č.3:**

-

### **VÝHYBNA č.4:**

1 x Bříza bělokorá o  $\varnothing$  100 mm

+ 3 x náletové dřeviny (smrk ztepilý o  $\varnothing$  73 cm, 73 cm a 75 cm)

Datum: 27.11.2023 (datum měření kácených dřevin)