

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

A– Úvodem

Projektová dokumentace výše uvedené akce byla zpracována na základě objednávky investora, tj. SÚS PK s požadavkem zpracovat projektovou dokumentaci v rozsahu dokumentace pro provádění stavby.

Vlastní technický návrh je vypracován na základě konzultací se zainteresovanými orgány a na základě provedeného výběru staveniště, mapování současného stavu a provedené pochůzky po trase se zástupcem DI Policie ČR Tachov. Požadavky z těchto jednání jsou zpracovány do výsledné podoby dokumentace tak, jak je předložena.

B – Všeobecné údaje

Zájmové území křižovatky silnic III/19846 a III/19847 se nachází ve východní okrajové části obce Velký Rapotín. Po výstavbě rodinného domu a oplocení na pozemku p.č. 20/1 došlo k výraznému zhoršení rozhledových poměrů v uvedené křižovatce. Pro zajištění bezpečnosti silničního provozu a snížení rychlosti v dotčené křižovatce je nutno změnit průběhu hlavní komunikace a osazení svislého dopravního značení P 6 (stůj, dej přednost v jízdě) na vedlejší komunikaci. Navržená změna vyvolá provedení nezbytných stavebních úprav rozjezdu křižovatky, včetně zajištění jejího odvodnění.

C – Použité výchozí podklady

Hlavním a výchozím podkladem pro zpracovanou PD bylo výškopisné a polohopisné zaměření současného stavu s vloženými aktuálními vlastnickými hranicemi. Dalším podkladem byla zpracovaná studie, vyjádření jednotlivých správců inženýrských sítí a zařízení poskytujících se v zájmovém území a provedená pochůzka po trase se zástupcem investora a mapování současného stavu.

D - Zadání

Požadavkem objednatele a investora bylo navrhnout dle možností a respektování stávající zástavby takové technické řešení, které bude vycházet z následných hlavních priorit:

- změnit průběh hlavní komunikace včetně provedení nezbytných stavebních úprav
- v maximální možné míře využít stávající konstrukční vrstvy komunikace

Požadavky byly zpracovány do několika variant dopravního řešení, jejichž výsledná podoba byla odsouhlasena na DI Policie ČR Tachov a je v předložené projektové dokumentaci zpracována.

E – Technické řešení

Navržený tvar rozjezdu křižovatky sil. III/19846 a III/19847 bude v převážné části vymezen nově zřízenou silniční betonovou obrubou s přídlažbou z betonové tvarovky do lože z betonu C 20/25 XF4 s boční opěrou s nášlapnou výškou 120 mm. Na části bude komunikace lemována krajnicí zpevněnou šterkodrtí 0/32 v tl. 100 mm.

V celém rozsahu křižovatky bude provedeno odfrézování stávajícího krytu s částečným vyrovnáním profilu v \varnothing tl. 50 mm. V místě úpravy šířky komunikace bude provedeno odtěžení stávajících konstrukčních vrstev na úroveň pláně silničního tělesa. Po důkladném vyspádování a zhutnění zemní pláň budou zřízeny konstrukční vrstvy komunikace a osazení silničních obrub, případně zpevněné krajnice. Pro eliminaci případných trhlin v krytu komunikace budou jednotlivé konstrukční vrstvy napojovány na stávající stav postupně (uskočené o 750 mm). Zajištění odtoku dešťových vod z komunikace v místě silniční obruby bude provedeno snížením nášlapné výšky obruby na 0 mm a osazení žulových kostek malých v délce 300 mm v úrovni komunikace. Polohu těchto míst nutno ověřit nivelací.

Na začátku a na konci úseku je třeba zajistit plynulé navázání nové úpravy na starou vozovku. Navázání bude provedeno rovněž ve styku nového krytu s okolními plochami. Styčné plochy dříve provedených asfaltových vrstev a plochy v místě napojení na odříznutý asf. kryt se opatří asfaltovou zálivkou, případně rovnoměrnou vrstvou asfaltového pojiva. Krajnice budou po položení krytu zpevněny v šířce 750 mm a dosypány šterkodrtí fr. 0/32. Asfaltové směsi nesmějí být pokládány za deště a je-li na podkladu souvislý vodní film, sníh nebo led. Nejnižší přípustná teplota vzduchu při pokládce obrusné vrstvy je 5 °C a minimální průměrná teplota vzduchu za posledních 24 h 3°C. Veškeré stavební postupy a materiály musí odpovídat technicko-kvalitativním podmínkám staveb pozemních komunikací.

Konstrukce vozovky v místě celoplošné úpravy

asfaltový beton střednězrnný z asf. 50/70	ACO 11+	tl.	50	mm
zametení a vymytí stávajícího krytu vodou				
odfrézování krytových vrstev komunikace		\varnothing tl.	50	mm

Konstrukce vozovky v místě rozšíření komunikace

asfaltový beton střednězrnný z asf. 50/70	ACO 11+	tl.	50	mm
obalované kamenivo střednězrnné	ACP 16+	tl.	70	mm
kamenivo zpevněné cementem	SC 0/32 C _{8/10}	tl.	200	mm
šterkodrt'	min. ŠD _B	tl.	100	mm
zemní pláň upravena a zhutněna na min E _{def2} = 45 MPa (ČSN 72 1006)				

Zemní práce, provádění, zkoušky

Provádění násypového tělesa pod komunikacemi, parkovacími plochami a chodníky je nutno věnovat náležitou pozornost, postupovat dle ČSN 73 6133 - Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací.

Násypové těleso musí být v případě použití zemin bez úpravy provedeno s odvoláním na čl. 7.1.1.3 ČSN 73 6133 ze zemin vhodných nebo alternativně méně vhodných dle klas. ČSN 72 1002. To předpokládá v případě potřeby dovezení vhodného násyp. materiálu pro stavbu sil. tělesa

Investor nepožadoval zajištění geologického průzkumu jako podkladu pro projekt s tím, že v případě možného výskytu neúnosných namrzavých zemin bude po provedení části zemních prací, projektantem ve spolupráci s investorem, posouzena nutnost sanace podloží před pokládkou konstrukčních vrstev.

V celé mocnosti aktivní zóny musí být dodržena předepsaná míra zhutnění nejméně 100 % PS. Na pláni sil. tělesa musí být dosažena nejmenší hodnota modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu E_{def,2} = 45 MPa stanoveného podle ČSN 72 1006.

Zhotovitel je povinen při provádění zemních prací a konstrukčních vrstev vozovky postupovat dle technicko-kvalitativních podmínek (TKP) staveb pozemních komunikací a dodržovat technologické předpisy a předepsané postupy. Dále je zhotovitel povinen před zahájením prací předložit výsledky průkazných zkoušek a průkazy o požadované kvalitě u všech

k zabudování určených výrobků. V průběhu staveb. prací je zhotovitel povinen provádět kontrolní zkoušky v druzích a minimálních četnostech uvedených v TKP. Před zahájením stavby předkládá zhotovitel zadavateli ke schválení kontrolně zkušební plán (KZB) na všechny technologie stavby.

Odvodnění

Stávající silniční příkop bude upraven tak, aby byl zajištěn plynulý odtok vody ke stávajícímu trubnímu propustku situovaném ve staničení km 0,072⁸⁸. Dno příkopu bude zpevněno betonovou žlabovkou do lože z betonu C 20/25 XF3 s vyspárováním z malty M25 XF4. Svahy příkopu budou opevněny jednou řadou betonových příložných desek rovněž do lože z betonu s vyspárováním.

Hospodářské sjezdy

V místě stávajících hospodářských sjezdů bude zřízeno zatrubnění z žebrovaných PP trub DN 400 dle nově upravené nivelety dna silničního příkopu. Potrubí bude na vtokové i výtokové straně zakončeno seříznutím ve sklonu cca 1 : 2 s odlážděním z lomového kamene tl. 100 mm do lože z betonu C 20/25 XF3 s následným zatřením spár cementovou maltou M 25 XF3.

Sklon potrubí bude min. 1 %. Po hrubém výkopu se ručně odstraní nerovnosti dna a provede se zhutnění lože ze stávající zeminy zbavené ostrých kaménků. Trouby se kladou od nejnižšího místa směrem vzhůru proti spádu propustku. Pro zajištění jednotného sklonu potrubí je nutné v loži zřídit prohloubení v místě spoje jednotlivých trub. Po pospojování trub se provede směrové urovnání a následné stranové obsypání ze štěrkodrti 16/32. Obsyp potrubí bude proveden ze štěrkodrti 16/32 v min tl. 200 mm. Povrch sjezdu bude upraven do původního stavu.

Zatravnění, úpravy terénu

Po zřízení komunikace bude provedena rovněž nezbytná úprava přilehlého terénu. Místa budou dosypána vhodnou zeminou, urovňována a vysvahována. Dále bude provedeno ohumusování ornici v tl. 100 mm a ve vhodném vegetačním období osetí travním semenem.

Svislé dopravní značení

Součástí stavby bude rovněž osazení nových svislých dopravních značek dle schématu . V PD je na samostatné příloze uvedeno schéma rozmístění nových svislých dopravních značek, které budou osazeny v základní velikosti v retroreflexním provedení.

Osazení provést dle TP 65, Zásad pro dopravní značení na pozemních komunikacích. Provedení svislého a vodorovného značení včetně odstínů barev, materiálů a rozměrů musí odpovídat ČSN 01 8020. Retroreflexní materiál reflexních dopravních značek musí splňovat vlastnosti minim. tř.1 dle změny 1 uvedené normy.

Nové dopravní značky budou osazovány na nosné prvky dle příslušných norem a předpisů (ČSN 01 8020 a ČSN 73 1401) dle požadavků a pokynů správce komunikace.

Vodorovné dopravní značení

Součástí stavby bude rovněž provedení nového vodorovného dopravního značení. Vodorovné dopravní značení bude provedeno dle přílohy PD – „Trvalé dopravní značení“ z plastu taženého za studena s retroreflexní příměsí.

Značení bude provedeno dle TP 133, „Zásad pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“. Provedení vodorovného značení včetně odstínů barev, materiálů a rozměrů musí odpovídat ČSN 01 8020 – „Dopravní značky na pozemních komunikacích“ a dále specifikované v ČSN EN 1436 – „Vodorovné dopravní značení. Požadavky na dopravní značení“. Hodnocení hmot VDZ je upraveno v TP 70 „Systém hodnocení hmot pro VDZ“.

F – Bezpečnost provozu

Při provádění stavebních prací na rekonstrukci vozovky je nutné respektovat všechny bezpečnostní předpisy a výnosy při provádění vlastních stavebních prací.

G – Bezpečnost práce, ochrana zdraví

Provádění stavebních prací musí být v souladu s vyhláškou Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu o bezpečnosti práce a technických zařízení při staveb. pracích.

Vyhláška stanoví požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení při přípravě a provádění stavebních, montážních a udržovacích prací a při pracích s nimi souvisejících. Základní povinností dodavatele stavebních prací je vést evidenci pracovníků od jejich nástupu do práce až po opuštění pracoviště. Je současně povinen vybavit všechny osoby, které vstupují na staveniště, osobními ochrannými pracovními prostředky, odpovídajícími ohrožení, které pro tyto osoby z provádění stavebních prací vyplývá.

H – Podzemní sítě, cizí vedení

V trase rekonstruované komunikace a v její těsné blízkosti se nacházejí některé podzemní a nadzemní inženýrské sítě a zařízení, orientačně zakreslené projektantem do situace stavby na základě podkladů jednotlivých správců sítí. Proto je nutno z výše uvedených důvodů dodržet během výstavby následující podmínky:

- před zahájením stavby nechat veškerá vedení od jejich správců vytýčit
- dodržovat pokyny správců jednotl. sítí
- při křížení a souběhu dodržovat příslušné normy a předpisy
- zemní práce v blízkosti vedení provádět s max. opatrností za dohledu správce

Před začátkem výkopových prací je nutné nechat veškerá podzemní vedení a zařízení nacházející se v zájmovém území od jejich správců vytýčit. Při křížení podzemních vedení musí být dodržena předepsaná nejmenší svislá i vodorovná vzdálenost křížujících se vedení podle ČSN 73 6005 – „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“.

Výkopové práce v ochranném pásmu podzemního vedení budou prováděny pouze ručně. Před záhozem výkopu v prostoru ochranného pásma podzemního vedení musí být provedena jejich kontrola.

I – Skládky, odpadový materiál

Likvidaci všech druhů odpadů zajistí původce odpadu, tj. zhotovitel stavby tak, aby byla dodržena ustanovení zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech v platném znění a další příslušné vyhlášky vč. všech novel. Doporučuje se maximální využití odpadů k recyklaci. Veškeré odpady budou likvidovány na místně příslušné skládce s potřebným oprávněním k likvidaci. Při provádění zemních prací budou odstraněné podkladní vrstvy komunikace (šterk, štět) odvezeny na skládku stavebních sutí. Zemina a hlinitý materiál získaný při zemních pracích bude použit k provedení terénních úprav v okolí komunikace. Přbytek bude předán k využití osobě oprávněné k jejímu převzetí. Veškerý další přebytný materiál bude odvezen na řízenou skládku odpadu.

J – Provádění stavby

Stavební práce budou prováděny za omezeného silničního provozu. Dopravní opatření

během výstavby je obsaženo v příloze PD.

Po celou dobu stavby je nutno zachovat příjezd vozidel při mimořádné události, tj. zejména umožnit vjezd záchranným a hasičským vozidlům na stavbu. Z tohoto důvodu je na dodavatelské firmě zajistit a dodržet odpovídající organizaci stavebních prací.

Postup prací se ponechává po dohodě s investorem na dodavateli, je nutno jej volit s ohledem na minimální dobu omezení hlavní trasy.

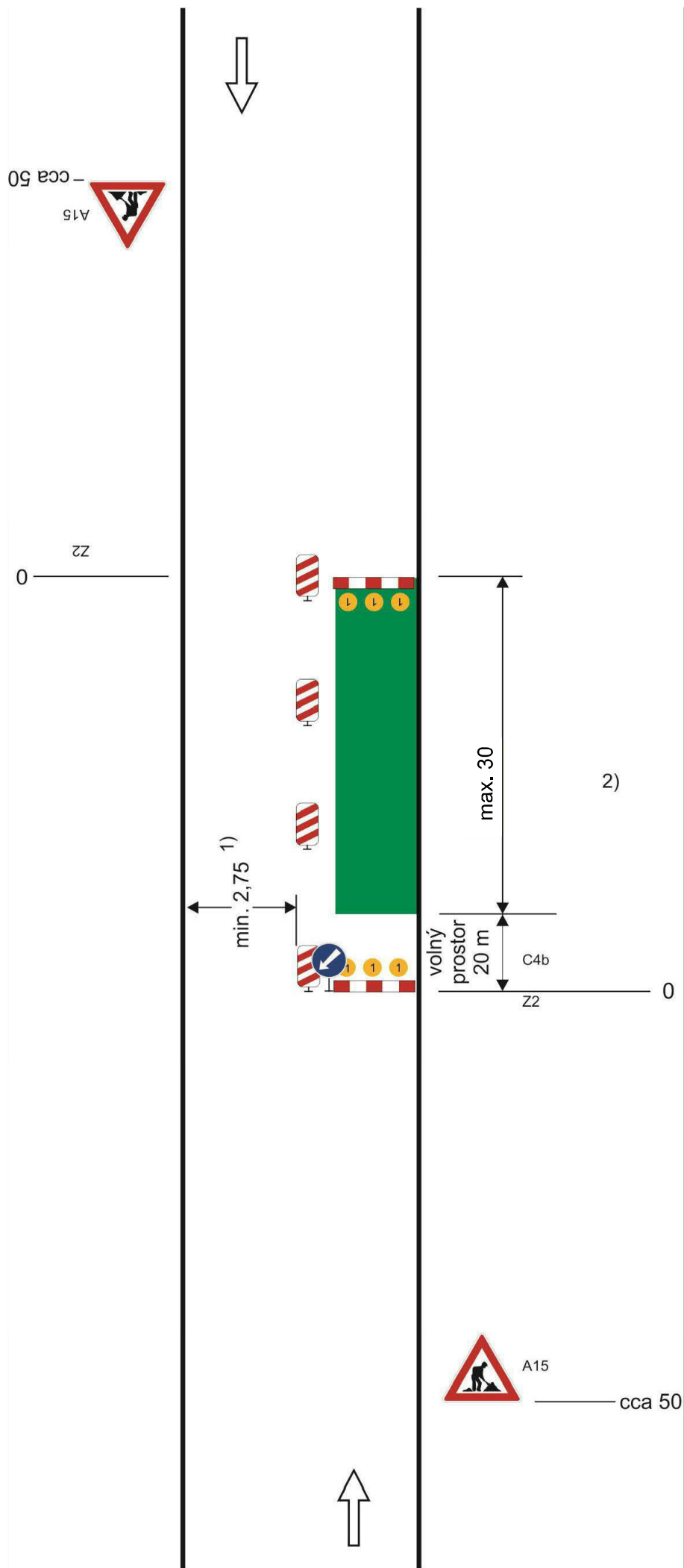
K – Zaměření, pevné body

Zájmové území bylo pro potřebu zpracování PD polohopisně a výškopisně zaměřeno. Území je zobrazeno v souřadnicovém systému S-JTSK a ve výškovém systému Balt p. v.

Hlavní vytyčovací body jsou zajištěny v souřad. systému a jsou patrné z výkresových příloh.

L – Závěr

Dokumentace byla vypracována podle platných norem a předpisů. Rozpracovaná projektová dokumentace byla projednána a odsouhlasena orgány státní správy a investorem akce.



Standardní pracovní místo na pozemní komunikaci s malým dopravním zatížením. Zúžení vozovky na jeden jízdní pruh.

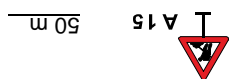
příčná uzávěra zábranou Z 2
minimálně 3 výstražná světla typu 1

podélná uzávěra obou-strannou
směrovací deskou Z 4
odstup max. 10m

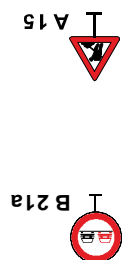
příčná uzávěra zábranou Z 2
minimálně 3 výstražná světla typu 1

vzdálenosti v metrech

DOČASNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
PŘI PROVÁDĚNÍ PRACÍ
V OBCI



50 m



30 m

0 m



min. 3 m



B 21b

30 m

ÚSEK OPRAVY

0 m



A 6b



B 21a

30 m



A 15

50 m

LEGENDA:



ŘÍZENÍ PROVOZU ODPOVĚDNÝMI OSOBAMI

DOČASNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
V MÍSTĚ NEROVNOSTI
NA KOMUNIKACI V OBCI

