

B. TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. Identifikační údaje

a) Označení stavby

Název stavby: **REKONSTRUKCE MASARYKOVY ULICE
V HORŠOVSKÉM TÝNĚ**

Místo stavby

Obec : **Horšovský Týn**

Okres : **Domažlice**

Kraj: **Plzeňský**

Katastrální území: **Horšovský Týn**

b) Stavebník, objednatel

Investor : **Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o.**

Adresa : **Škroupova 18, 306 13 Plzeň**

IČO : **72053119**

Investor : **Město Horšovský Týn**

Adresa : **náměstí Republiky 52, 346 01 Horšovský Týn**

IČO : **00253383**

c) Zodpovědný projektant

Jméno : **Ing. Jaroslav Rojt**

Název : **Projekční kancelář Rojt**

Adresa : **Vodní 27, 344 01 Domažlice**

IČO: **12285447**

Zaměření: **Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby**

Číslo autorizace: **0200225**

A – Úvodem

Projektová dokumentace výše uvedené akce byla vypracována na základě objednávky investorů, tj. SÚS Plzeňského kraje a Města Horšovský Týn, s požadavkem zpracovat proj. dokumentaci výše uvedené stavby 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, požadavky z těchto jednání jsou zpracovány do výsledné podoby dokumentace tak, jak je předložena.

B – Použité výchozí podklady

Hlavním a výchozím podkladem pro zpracovanou PD byla odsouhlasená dokumentace pro stavební povolení, polohopisné a výškopisné zaměření současného stavu s vloženými aktuálními vlastnickými hranicemi a zpráva o posouzení stavu vozovky a návrh její opravy (zpracována Silniční inženýrskou společností s.r.o. dne 31.8.2016).

C – Současný stav

Dotčená komunikace II/200 se nachází v severozápadní části města Horšovský Týn a je vedena od okružní křižovatky se sil II/197 směrem k obci Bor. Zájmové území pro rekonstrukci je situováno od uvedené okružní křižovatky po konec obce. Komunikace je vedena od začátku úseku po křižovatku s ulicí Nerudova v táhlém směrovém oblouku, na zbývající části je komunikace vedena v přímé. Při komunikaci jsou zřízeny oboustranné chodníky, komunikaci lemuje zpevněná krajnice, která má neodpovídající parametry pro odstavování vozidel. Odvodnění komunikace je provedeno do stáv. uličních vpustí, příp. do sil. příkopu. Odvodňovací zařízení v ulici je funkční, trasy a technický stav stávajících kanalizačních vedení jsou zakresleny do situace. Silnice II/200 vykazuje v předmětném úseku rozsáhlé poruchy krytu včetně svěšených okrajů vozovky, hloubkové koroze obrusné vrstvy, výtluků a trhlin, způsobených zejména dopravním zatížením komunikace a stářím vozovky se stávajícím živичným krytem na konci jeho životnosti.

Komunikace pro pěší vedené v zájmovém území slouží zejména pro propojení centra města se základní školou a s průmyslovou zónou situovanou v okrajové části města. V prostoru před základní školou dochází ke zvýšenému pohybu chodců, zejména v ranních hodinách. Není zajištěno bezpečné parkování vozidel přivázejících děti do školy, ani odpovídající autobusové zastávky.

D – Zadání

Požadavkem investora bylo navrhnout dle možností a respektování stáv. zástavby takové technické řešení, které bude vycházet z následujících hlavních priorit:

- zajistit bezpečnost silničního provozu v prostoru školy
- sjednotit stáv. šířkové uspořádání silnic II/200
- v místech dostatečného uličního prostoru zřídit podélná parkovací místa
- propojit centrum města s průmyslovou zónou stezkou pro pěší a cyklisty
- v prostoru před základní školou zřídit autobusové zastávky pro oba směry dopravy

E – Technické řešení

Šířkové uspořádání

Zřízením nových silničních obrub při silnici II/200 bude změněno šířkové uspořádání komunikace (stávající šířka cca 7,0 m) na navrženou kategorii místní komunikace MS2p se základní šířkou jízdního pruhu 3,0 m, vozítkovým pruhem 0,25 m a podélným parkovacím pruhem 2,0 m.

Šířka komunikace mezi obrubami bude tudíž 6,5 m. Podélné parkovací pruhy jsou navrženy s ohledem na polohu navržených zálivů autobusových zastávek a přechodů pro chodce přes sil. II/200. Při pravé straně komunikace bude v celé délce zřízena komunikace pro pěší a cyklisty v šířce 3,0 m.

Směrové vedení trasy

Trasa místní komunikace byla s ohledem na okolní zástavbu ponechána ve stávajících směrových parametrech. V trase jsou tudíž vloženy směrové oblouky, jejichž parametry byly voleny s ohledem na okolní zástavbu. Trasa s malými odchylkami sleduje stávající průběh komunikace.

Výškové vedení trasy

Výškové vedení nivelety komunikace je dáno především stávajícími podmínkami, místem napojení v začátku úpravy, polohou stávajících sjezdů a zároveň množstvím inž. sítí uložených v komunikaci. Navržená niveleta komunikace bude s malými odchylkami sledovat stávající krytu komunikace.

Technologie rekonstrukce - (km 0,035⁵⁹ – 1,002⁰⁸)

Komunikace bude v místě stavby lemována betonovým silničním obrubníkem do lože z betonu C 20/25 XF4 s boční opěrou s jednořadou přídlažbou z betonové přídlažbové tvarovky do lože z betonu. Základní výška nášlapu je 120 mm ve vztahu k hl. komunikaci, která je v místě vjezdů snížena na 40 mm a v místě přechodů, které jsou v PD řešeny bezbariérově 20 mm.

V celém úseku bude provedeno odstranění stávajících krytových, ložných a podkladních vrstev komunikace, v místě výskytu žulové dlažby pod asf. krytem, bude provedeno její odtěžení a předání investorovi akce. Poté bude provedeno případné odtěžení zeminy na úroveň zemní pláně silničního tělesa a následná výměna zeminy v aktivní zóně vozovky v tloušťce 0,30 m ve staničení km 0,035⁵⁹ – 0,400⁰⁰ a v tloušťce 0,40 m ve staničení km 0,400⁰⁰ – 1,002⁰⁸. Výměna zeminy může být případně nahrazena zlepšením zeminy přidáním vápna v množství 2 – 2,5 % v tloušťce vrstvy 0,30 m. Následně bude zřízeno odvodnění zemní pláně komunikace a položení kanal. přípojek uličních vpustí, a po dokonalém zhutnění rýh a zřízení zemní pláně silničního tělesa budou provedeny nové konstrukční vrstvy vozovky.

Třída dopravního zatížení pro danou komunikaci byla stanovena v hodnotě III, návrhová úroveň porušení D1. Konstrukce vozovky komunikace v místě nového silničního tělesa je navržena dle TP 170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“ (katalogový list D1-N-1-III-PIII) a je patrná z výkresových příloh.

Konstrukce vozovky komunikace

asfalt. beton střednězrný PMB 45/80-60 (ČSN EN 13108-1)	ACO 11 S	tl. 40	mm
spojovací postřik (ČSN 73 6129)	PS-EP	0,20	kg/m ²
asfaltový beton hrubozrný PMB 25/55-60 (ČSN EN 13108-1)	ACL 16 S	tl. 60	mm
spojovací postřik (ČSN 73 6129)	PS-EP	0,20	kg/m ²
obalované kamenivo PMB 25/55-60 (ČSN EN 13108-1)	ACP 16 S	tl. 50	mm
mechanicky zpevněné kamenivo 0/32 (ČSN 73 6126-1)	MZK	tl. 170	mm 140 MPa
šterkodrt' 0/32 (ČSN 73 6126-1)	ŠD _A	tl. 250	mm 90MPa
zemní pláň z vhodné nebo upravené zeminy zhutněná na min. 45 MPa			

Technologie opravy krytu - (km 1,002⁰⁸ – 1,072⁹¹)

V celé trase před zahájením stavebních prací provede dodavatel odstranění bláta, prachu a příp. hlinitého nánosů z povrchu živичného krytu vozovky a vymytí stávajícího krytu vodou.

Poté bude provedeno odfrézování stávající krytové vrstvy v prům. tloušťce 100 mm

s částečným vyrovnáním profilu. Dále bude provedeno odstranění prachu vymytím vodou a provedena odborná prohlídka stavu povrchu za účelem výběru míst s výskytem příčných a podélných trhlin. V případě výskytu rozpadlé a neúnosné asfaltové vrstvy bude provedeno její odfrézování v tl. 60 mm a doplnění vrstvou ACL 22+ rovněž v tl. 60 mm. Dále bude provedena oprava příčných a podélných trhlin, které budou vyztuženy pomocí geomříže ze skelných vláken přiřítých k polypropylenové geotextilii s minimální tahovou pevností 100 kN/m a s přesahem min. 0,5 m na každou stranu. Při opravě neúnosných míst a trhlin nutno dodržovat TP 115 : 2009 a pokynů výrobce výztužných materiálů. Pokládku provádět dle pokynů a návodu výrobce. Místa na komunikaci určená k opravě budou upřesněna po provedeném frézování a provedené pochůzce po trase.

Na takto upravený a zasanovaný podklad bude aplikován spojovací postřik ze PS-EP v množství 0,40 kg/m², dále bude položena vyrovnávka ze směsi ACL 16 S PMB 25/55-60 v průměrné tloušťce 60 mm, po té bude aplikován spojovací postřik PS-EP v množství 0,20 kg/m² a následně položena obrusná vrstva ze směsi ACO 11 S PMB 45/80-60 v tloušťce 40 mm.

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.

Použitý geokompozit pro ukládání do asf. vrstev komunikace musí splňovat fyzikální vlastnosti, dané Technickými podmínkami TP 115

Styčné plochy dříve provedených asfaltových vrstev a plochy v místě napojení na odříznutý asf. kryt se opatří pružnou asfaltovou zálivkou, případně rovnoměrnou vrstvou asfaltového pojiva.

Konstrukce vozovky komunikace

asfalt. beton střednězrný PMB 45/80-60 (ČSN EN 13108-1)	ACO 11 S	tl.	40	mm
spojovací postřik (ČSN 73 6129)	PS-EP		0,20	kg/m ²
asfaltový beton hrubozrný PMB 25/55-60 (ČSN EN 13108-1)	ACL 16 S	tl. ø	60	mm
spojovací postřik (ČSN 73 6129)	PS-EP		0,40	kg/m ²
vymytí stáv. krytu vodou				
odfrézování stávající krytové vrstvy s vyrovnáním profilu			ø tl.	100 mm

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 násypového materiálu pro stavbu sil. tělesa.

Ve staničení km 0,035⁵⁹ – 0,400⁰⁰ bude provedena výměna zeminy v aktivní zóně vozovky v tloušťce 0,30 m, ve staničení km 0,400⁰⁰ – 1,002⁰⁸ v tloušťce 0,40 m. Výměna zeminy může být případně nahrazena zlepšením zeminy přidáním vápna v množství 2 – 2,5 % v tloušťce vrstvy 0,30m.

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 $E_{def,2} = 30$ 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 provádění stav. 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.

Chodníky, stezka pro pěší a cyklisty

Součástí stavebních úprav bude rovněž rekonstrukce komunikací pro pěší. Při levé straně komunikace bude zřízen chodník základní šířky 2,0 m, která bude místy modifikována okolní zástavbou dle umístění v trase. Při pravé straně komunikace je v celém úseku navržena stezka pro chodce a cyklisty šířky 3,0 m s krytem z asfaltobetonu, která bude napojena v místě okružní křižovatky sil. II/200 a II/197 na stávající cyklostezku vedoucí od centra města. Navržená stezka pro chodce a cyklisty bude v celém úseku vyznačena dopravním značením C9a (C9b). Na pozemku 373/6 je navrženo celkem 18 parkovacích stání pro jízdní kola.

Rekonstrukce křižovatky s ulicí Krátká a napojení na stávající stezku pro pěší a cyklisty ve směru k obci Horšov bude řešeno následně samostatnou projektovou dokumentací po vypořádání majetkoprávních vztahů v dotčeném území.

Konstrukce chodníku

beton asfaltový střednězrnný	ACO 11	tl.	50	mm
podklad z asf. recyklátu (ČSN EN 13108-8)	R-mat	tl.	50	mm
šterkodrt'	ŠD	tl.	200	mm

Konstrukce sjezdů (přejížděného chodníku)

beton asfaltový střednězrnný	ACO 11	tl.	50	mm
podklad z asf. recyklátu (ČSN EN 13108-8)	R-mat	tl.	50	mm
šterkodrt'	ŠD	tl.	250	mm

Autobusové zastávky

Součástí stavby bude i zřízení nových autobusových zastávek v prostoru před základní školou. Zastávkový záliv bude lemován betonovým silničním obrubníkem výšky 300 mm uloženým do betonového lože C 20/25 XF4 s boční opěrou s přídlažbou z betonové tvarovky. Nášlapná výška nové sil. obruby v místě nástupiště je 160 mm. Nástupiště a chodník bude ve styku s okolním travnatým terénem lemován novým beton. záhonovým obrubníkem do lože z betonu C 20/25 XF4. Zastávkový záliv bude od komunikace oddělen linkou ze žulové kostky velké do lože z betonu C20/25 XF4 s boční opěrou.

Délkové uspořádání zastávky je navrženo s ohledem na okolní zástavbu a odpovídá doporučeným hodnotám ČSN 73 6425-1 „Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: Navrhování zastávek“. Vlastní délka nástupní hrany je 14 m (odpovídá délce provozovaných vozidel na autobusové lince).

Konstrukce zastávkového zálivu

žulová kostka malá – oblouková dlažba	DL	tl.	100	mm
kamenivo drcené 4/8	KD	tl.	40	mm
mechanicky zpevněné kamenivo 0/32 (ČSN 73 6126-1)	MZK	tl.	200	mm 140 MPa
šterkodrt' 0/32 (ČSN 73 6126-1)	ŠD _A	tl.	250	mm 90MPa
zemní pláš z vhodné nebo upravené zeminy zhuťněná na min. 45 MPa				

Parkovací plochy

Součástí stavby bude i zřízení podélných parkovacích pruhů při silnici II/200. Poloha jednotlivých parkovacích ploch je patrná ze situace stavby. Kryt a konstrukce parkovacích pruhů je navržena shodně s komunikací. Parkovací plocha bude lemována betonovou silniční obrubou s přídlažbou z betonové tvarovky do lože z betonu C 20/25 XF4 s boční opěrou s nášlapnou výškou 120 mm. Šířka parkovacího pruhu je 2,0m, od komunikace bude oddělen vodorovným dopravním značením V 4 (0,5/0,5/0,25).

Napojení MK na sil. II/200

Vzhledem k uvažovanému zřízení Zóny Tempo 30 v ulicích Boženy Němcové, Nerudova a Jiráskova budou v místech křižovatek se sil. II/200 zřízeny lichoběžníkové zpomalovací prahy. Délka horní plochy rampy je navržena 3,0 m, délka nájezdových ramp je 1,0 m ve sklonu 1:10, výška prahu je 0,1 m. Uvedené parametry odpovídají jízdní rychlosti 30 km/h. Kryt prahu bude z betonové tvarovky a lemován bude silniční obrubou do lože z betonu. Konstrukce zpomalovacího prahu je patrná z výkresových příloh.

Odvodnění

Odvodnění komunikace bude zajištěno novými uličními vpustmi, zaústěnými přes zápachovou uzávěrku do smíšené kanalizace v trase. Vpusti budou zřízeny nové, jejich poloha je patrná ze situace stavby. Vpusti jsou navrženy typové, prefabrikované z betonových dílců s litinovým rámem a vtokovou mříží a košem na splaveniny. Vpusti budou zaústěny PVC potrubím DN 150 do stávající kanalizace. Vpusti jsou v trase rozmístěny s ohledem na podélný a příčný sklon vozovky a polohu stáv. podzemních inž. sítí. V místech, kde by vzhledem k příčnému sklonu chodníku docházelo k zatékání vody na soukromé pozemky bude osazen liniový odvodňovací žlab (třída zatížení min. B 125, s litinovým roštem), zaústěný rovněž do stávající kanalizace. Výkop pro jednotlivé kanal. přípojky je nutno provádět opatrně, za dohledu správce inž. sítí, které přípojka křížuje. Je nutné dodržovat normy pro vzdálenosti při křížení jednotlivých podzemních inž. sítí.

Podél komunikace je navržen trativod z drenážních flexibilních PVC trubek DN 100, zajišťující odvodnění pláň silničního tělesa a chodníku. Drenáž bude zaústěna do přípojek uličních vpustí, příp. přímo do kanalizace.

Stávající uliční vpusti, které jsou osově osazeny na stáv. kanalizačním potrubí a mají charakter revizních šachet, budou stavebně upraveny na revizní šachty. Vpusti budou osazeny šachtovým poklopem, výškově upraveny do výšky nové nivelety chodníku (zatravnění) a bude provedena jejich celková revize a oprava konstrukce šachty. V případě nevyhovujícího technického stavu budou kompletně odstraněny a zřízeny nové typové revizní šachty. Zbývající uliční vpusti ztrácející smysl budou odstraněny.

Součástí stavby je rovněž výšková úprava všech stavbou dotčených poklopů stáv. kanalizačních šachet, vodovodních uzávěrů, hydrantů a šoupat atd. do nové polohy nivelety, příp. okolního terénu.

Zatravnění, úpravy terénu

Po rekonstrukci komunikace bude provedena rovněž nezbytná úprava okolního terénu. Místa budou dosypána vhodnou zeminou, urovnána a vysvahována. Dále bude provedeno ohumusování ornice v tl. 100 mm a ve vhodném vegetačním období osetí travním semenem.

Svislé dopravní značení

Součástí stavby bude i úprava stáv. svislého dopravního značení nacházející se v zájmovém

území. V dokumentaci je na samostatné příloze uvedeno rozmístění jednotlivých nových i stávajících svislých dopravních značek.

Nové svislé dopravní značky budou osazeny v zákl. velikosti v retroreflexním provedení. Osazení provést dle TP 65, Zásad pro dopravní značení na pozemních komunikacích.

Provedení svislého dopravního značení včetně odstínů barev, materiálů a rozměrů musí odpovídat ČSN EN 1436+A1 a ČSN EN 12899-1. 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 EN 1436+A1, ČSN EN 12899-1 a ČSN 1993-1-1).

Vodorovné dopravní značení

Součástí stavby je i zřízení nového vodorovného značení, které bude provedeno dle situace ze strukturálního plastu v reflexním provedení.

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 EN 1436+A1 – „Vodorovné dopravní značení. Požadavky na dopravní značení“. Hodnocení hmot VDZ je upraveno v TP 70 „Systém hodnocení hmot pro VDZ“.

F – Skládky, odpadový materiál

Likvidaci všech druhů odpadů zajistí původce odpadu, tj. zhotovitel stavby tak, aby byla dodržena ustanovení zákona č. 185/2001 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.

Odstraněný asfaltobetonový kryt (kód 170 302 kategorie O) bude odvezen a uložen na skládce živičných materiálů v recyklačním centru. Odstraněný asfaltobetonový kryt může být dále zpracován jako recyklovatelná surovina pro výrobu asfaltobetonových směsí.

Při provádění zemních prací budou odstraněné podkladní vrstvy komunikace (štěrk, štět) odvezeny na skládku stavebních sutí.

Zemina a hlinitý materiál (kód 17 05 01 kategorie O) získaný při zemních pracích bude použit k provedení terénních úprav v okolí komunikace a zpevněných ploch. Případný přebytek bude předán k využití osobě oprávněné k jejímu převzetí (např. AZS 98, Havlovice), případně bude její využití předem projednáno s odborem životního prostředí MěÚ Horšovský Týn.

Sejmutá ornice bude deponována na dočasné skládce v prostoru staveniště a po dokončení stavby bude použita k čistým terénním úpravám a k ohumusování ploch v okolí komunikace. Případný přebytek bude odvezen na místo určené investorem.

Veškerý další přebytečný materiál bude odvezen na řízenou skládku odpadu.

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.

Při dopravě, manipulaci a montáži kanalizačních šachet a potrubí je třeba dbát všech

opatření vyplývající ze zákona a příslušných předpisů, zejména pro práce se zavěšeným břemenem ČSN ISO 12 480-1 a práce ve výkopu ČSN EN 1610.

S troubami a jinými beton. výrobky se může manipulovat pouze se zvedacím zařízením, které je vybaveno jemným posuvem. Pro vlastní uchopení trub se používají samosvorné kleště, univerzální kulové spojky DEHA (pokud jsou v troubě zabudovány DEHA úchytky) a dále ocelová lana nebo textilní úvazky. Manipulace pomocí lana provlečeného vnitřním průřezem trouby je zakázána! Trouby s přepravními kotvami (např. DEHA úchytky) mohou být zvedány rozepřenými lany s maximálním úhlem rozepření (měřeno u háku) 60°. Pomalé, plynulé zvedání či spouštění bez trhavých pohybů jsou základním předpokladem pro jistotu únosnosti úchytů. Při nedodržení těchto zásad hrozí nebezpečí nehody! V ostatním je třeba dbát konkrétních pokynů dodavatele!

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

Povinností zhotovitele stavebního díla je veškeré stavby na veřejně přístupných komunikacích a v její těsné blízkosti řádně označit tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost pohybu osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Řešení oplocení, vjezdů a výjezdů ze staveniště, zajištění výkopů a jiných překážek na veřejně přístupných komunikacích je nutno věnovat náležitou pozornost. U vjezdu a výjezdu ze staveniště křižující komunikaci pro pěší (chodník), kde je frekvence pohybu vozidel velká či jinak nebezpečná, musí být na chodníku provedeno hmatové označení výjezdu vozidel. Toto opatření je vhodné provést i u výjezdů z dlouhodobých velkých stavenišť s velkou frekvencí staveništní dopravy. Pro oplocení staveb, ale i zajištění výkopů či dočasných skládek materiálu, platí nutnost jejich vyznačení zábranami. Oplocení nebo zábrany musí být pevné, ve výši 100 – 250 mm mít zárazku pro slepeckou hůl, musí být i barevně kontrastní.

Lávky přes výkopy musí být široké nejméně 900 mm s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100 – 250 mm nad pochozí plochou nebo sokl s výškou nejméně 100 mm. Pokud se pro pochozí plochu použije rošt, musí mít velikost mezery ve směru chůze nejvýše 15 mm.

Všechny pochozí plochy (trvalé i dočasné) musí být řešeny tak, aby byla důsledně dodržena vodící linie pro osoby se zrakovým postižením. Do průchozího prostoru podél vodící linie nesmí zasahovat ani být umístěna žádná překážka. Předměty a jiné konstrukce na ostatních místech pochozích ploch musí mít ve výši 100 až 250 mm nad pochozí plochou pevnou zarážku pro bílou hůl jako je spodní tyč zábradlí nebo podstavec a ve výši 1100 mm pevnou ochranu jako je tyč zábradlí nebo horní díl oplocení, sledující půdorysný průmět překážky. Takto musí být označeny výkopy i staveniště.

J – Zařízení staveniště

Bude určeno na základě dohody zhotovitele s investorem nejpozději při předání staveniště.

K – Provádění stavby

Předpokládá se, že stavební práce na rekonstrukci silnice II/200 budou prováděny ve dvou fázích výstavby. I. fáze výstavby bude prováděna za provozu na silnici II. třídy při dopravním omezení. II. fáze výstavby bude prováděna za úplné uzavírky silnice II. třídy. Schéma jednotlivých fází výstavby je patrné z výkresových příloh.

Dopravní opatření během výstavby je obsaženo v příloze PD a bylo projednáno a odsouhlaseno na DI Policie ČR.

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. Dočasné dopravní značení je uvedeno v příloze E. Zásady organizace výstavby. Pro autobusovou dopravu v průběhu rekonstrukce Masarykovy ulice a její úplné uzavírky bude náhradní zastávkou stanovena Horšovský Týn, Vrchlického, přičemž vybrané spoje se budou otáčet u místní hasičárny. Objízdná trasa povede ulicemi Vrchlického a Lidická. Po dokončení rekonstrukce bude obnovena zastávka Masarykova, autobusy se budou dočasně otáčet blokově ulicemi Lidická a Vrchlického, do zastávky zajedou spoje určené pro žáky, případně pro cestující z firem v průmyslové zóně. Výhledově bude Plzeňský kraj i obec Horšovský Týn spolupracovat na možnosti vybudování kruhového objezdu u stávající zastávky Horšovský Týn, Plastik, kvůli možnému otáčení autobusů.

L – 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.

M – Závěr

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

UPOZORNĚNÍ :

Před zahájením zemních prací je nutno všechna podzemní vedení nechat od správců sítí vytýčit a stavební práce provádět dle jejich pokynů.

Křížení s jednotlivými sítěmi, příp. jejich souběh, provést v souladu s ČSN 73 6005 - prostorová úprava vedení technického vybavení.

PŘEHLED KÓT TERÉNU A NIVELET

<u>Staničení(km)</u>	<u>Terén(m)</u>	<u>Niveleta(m)</u>
0,00765	75,90	
0,00800	75,64	
0,01100	75,52	
0,01700	75,68	
0,03386	76,39	
0,03559		76,40 (0,00)
0,04500		76,70 (0,00)
0,05709	77,43	77,16 (0,02)
0,05887		77,24 (0,01)
0,07000		77,78 (0,00)
0,08052	78,52	78,29 (0,00)
0,08649		78,58 (0,00)
0,10000		79,23 (0,00)
0,11068	79,98	79,75 (0,00)
0,11284		79,86 (0,00)
0,12000		80,20 (-0,00)
0,13000		80,66 (-0,03)
0,13988	81,27	81,06 (-0,05)
0,14182		81,14 (-0,03)
0,15703	81,87	81,68 (0,00)
0,15905		81,75 (0,00)
0,16869	82,22	82,07 (0,00)
0,17896		82,41 (0,00)
0,18825	82,82	82,72 (0,00)
0,20000		83,12 (0,00)
0,21247		83,53 (0,00)
0,21640	83,76	83,66 (0,00)
0,22500		83,95 (0,00)
0,23666	84,49	84,34 (0,00)
0,24468		84,61 (0,00)
0,25061	84,95	84,82 (0,01)
0,26494		85,33 (0,00)
0,27148	85,66	85,56 (0,00)
0,28388		86,01 (0,00)
0,29200		86,30 (0,00)
0,29918		86,56 (0,00)
0,30023	86,70	86,60 (-0,00)
0,31000		86,92 (-0,03)
0,31700		87,13 (-0,01)
0,32589		87,37 (0,00)
0,32892	87,60	87,44 (0,00)
0,34000		87,73 (0,00)
0,35392		88,10 (0,00)
0,35936	88,42	88,24 (0,00)
0,37000		88,52 (0,00)

**REKONSTRUKCE MASAI
V HORŠOVSKÉM TÝNĚ****PODÉLNÝ PROFIL OSOU KOMUNIKACE**

0,38172	89,01	88,82 (0,00)
0,38982		89,04 (0,00)
0,40000		89,30 (0,00)
0,41226	89,84	89,62 (0,00)
0,42000		89,82 (-0,01)
0,43000		90,06 (-0,03)
0,44151	90,59	90,32 (-0,07)
0,44638		90,42 (-0,09)
0,46000		90,69 (-0,18)
0,46965	91,18	90,87 (-0,25)
0,47968		91,04 (-0,34)
0,48688	91,47	91,15 (-0,42)
0,49062		91,21 (-0,46)
0,49903		91,33 (-0,56)
0,51091	91,74	91,48 (-0,72)
0,51339		91,51 (-0,76)
0,52000		91,58 (-0,86)
0,53000		91,68 (-1,02)
0,53451	91,97	91,72 (-1,10)
0,54000		91,76 (-1,20)
0,54064		91,76 (-1,21)
0,54862	92,07	91,82 (-1,36)
0,56009		91,88 (-1,60)
0,56749	92,11	91,92 (-1,76)
0,57500		91,94 (-1,75)
0,58499	92,15	91,96 (-1,54)
0,59193	91,92	91,96 (-1,39)
0,60000		91,96 (-1,24)
0,60793	92,09	91,95 (-1,09)
0,62156		91,91 (-0,87)
0,62392		91,90 (-0,83)
0,62628	92,01	91,89 (-0,79)
0,63300		91,85 (-0,69)
0,64041		91,80 (-0,59)
0,64700		91,76 (-0,51)
0,65580		91,68 (-0,41)
0,65774	91,77	91,67 (-0,39)
0,65833		91,66 (-0,38)
0,67000		91,54 (-0,27)
0,68000		91,43 (-0,19)
0,69138	91,39	91,28 (-0,12)
0,70000		91,15 (-0,07)
0,70800		91,02 (-0,04)
0,71538	90,99	90,90 (-0,02)
0,72173		90,79 (-0,01)
0,72923	90,74	90,64 (0,00)
0,74000		90,43 (0,00)
0,75256		90,18 (0,00)
0,76290	90,12	89,98 (0,00)

0,77720		89,72 (0,02)
0,78334	89,75	89,63 (0,00)
0,79000		89,54 (0,00)
0,80000		89,42 (0,00)
0,80460		89,36 (0,00)
0,81000		89,29 (0,00)
0,82131	89,21	89,15 (0,00)
0,83013		89,04 (0,00)
0,84000		88,92 (0,00)
0,85045	88,98	88,82 (0,02)
0,85940		88,75 (0,00)
0,87000		88,70 (0,00)
0,88000		88,65 (0,00)
0,88698		88,62 (0,00)
0,89007	88,81	88,60 (0,00)
0,90000		88,55 (0,00)
0,91000		88,51 (0,00)
0,92000		88,46 (0,00)
0,92466	88,64	88,43 (0,00)
0,92647		88,43 (0,00)
0,93300		88,39 (0,00)
0,94154		88,36 (0,00)
0,94900		88,33 (0,02)
0,95844	88,48	88,32 (0,01)
0,95957		88,32 (0,01)
0,97108		88,33 (0,00)
0,98467		88,36 (0,00)
0,99212	88,39	88,37 (0,00)
0,99908		88,39 (0,00)
1,00833		88,40 (0,00)
1,01466	88,38	88,41 (0,00)
1,07291	88,52	88,52 (0,00)

SKLONOVÉ POMĚRY

<u>Staničení(km)</u>	<u>Výška(m)</u>	<u>Sklon</u>	<u>Vzdálenosti(m)</u>	<u>Parametry oblouku</u>		
0,03559	76,40	3,16%	DL 17,41 (7,23)			
0,05300	76,95	-----		R = 1200	t = 10,18	y = 0,04
		4,86%	DL 83,00 (53,87)			
0,13600	80,98	-----		R = 2500	t = 18,95	y = 0,07
		3,34%	DL 112,00 (80,17)			
0,24800	84,72	-----		R = 10000	t = 12,87	y = 0,01
		3,60%	DL 62,00 (36,83)			
0,31000	86,95	-----		R = 2500	t = 12,30	y = 0,03
		2,61%	DL 261,00 (88,10)			
0,57100	93,77	-----		R = 7000	t = 160,61	y = 1,84
		-1,98%	DL 206,00 (34,25)			
0,77700	89,70	-----		R = 3000	t = 11,14	y = 0,02
		-1,23%	DL 73,00 (50,72)			
0,85000	88,80	-----		R = 3000	t = 11,14	y = 0,02
		-0,49%	DL 102,00 (74,06)			
0,95200	88,30	-----		R = 5000	t = 16,80	y = 0,03
		0,18%	DL 120,91 (104,11)			
1,07291	88,52	-----				