

OBSAH:

1.	Identifikační údaje	2
1.1.	Stavba	2
1.2.	Objednatel dokumentace	2
1.3.	Zhotovitel dokumentace	2
2.	Základní popis stavby	3
2.1.	Základní údaje o stavbě	3
2.2.	Navržené umístění	3
3.	Technické řešení	3
3.1.	Směrové vedení	3
3.2.	Výškové vedení	3
3.3.	Příčné klopení	3
3.4.	Konstrukce zpevnění a tvarovky	3
3.4.1.	Konstrukce vjezdu	4
3.4.2.	Všeobecně	4
3.4.3.	Obrubníky, sloupky	4
3.5.	Propustek a revizní šachta	4
3.6.	Nezpevněná krajnice	4
3.7.	Zemní práce	5
3.8.	Odvodnění	5
3.9.	Bezpečnostní a ochranná zařízení (svodidla, zábradlí, apod.)	5
3.10.	Městský mobiliář (lavičky, koše, stojany, atd.)	5
3.11.	Dopravní značení	5
3.11.1.	Svislé dopravní značení	5
3.11.2.	Vodorovné dopravní značení	5
3.11.3.	Stanovení místní úpravy provozu na PK	5
3.12.	Vegetační úpravy	5
4.	Zabezpečení užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	6
5.	Provádění a dopravní opatření	6
6.	Vytyčení	6

1. Identifikační údaje

1.1. Stavba

Název stavby : **II/201 Mariánský Týnec, Úprava napojení a odvodnění**

Stavební objekt : **101 – Úprava napojení a odvodnění**

Kraj : Plzeňský

Okres : Plzeň-sever

Obec : Kralovice-Mariánský Týnec

Katastrální území : Kralovice u Rakovníka (672 645)

Druh stavby : Úprava napojení a odvodnění

1.2. Objednatel dokumentace

Název : Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o.

Adresa : Koterovská 462/162, 326 00 Plzeň

Zástupce : Bc. Lukáš Václavík

1.3. Zhotovitel dokumentace

Název : **WORING s.r.o.**

IČO : 291 59 342

Adresa : Na Roudné 1604/93; Plzeň; 301 00

Zástupce : Ing. J. Vavříčka (HIP), M. Bělohubá

2. Základní popis stavby

2.1. Základní údaje o stavbě

Projektová dokumentace řeší zřízení samostatného sjezdu na pozemky p. č. 4226 a 5563/45 v KÚ Kralovice u Rakovníka (672 645). Samostatný sjezd je napojen na silnici II/201. Samostatný sjezd je určen pro příjezd vozidel složek IZS a staveništní techniku. Z toho důvodu bude využíván pouze ojedinelé s asistencí způsobilé a náležitě poučené osoby.

Stavbou dotčenou komunikací je silnice II. třídy (dle zákona č.13/1997, o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů).

2.2. Navržené umístění

Umístění sjezdu je patrné z výkresových příloh.

3. Technické řešení

Sjezd je napojen na silnici II/201. Navržená délka sjezdu je v jeho ose 7,00 m. Základní šířka sjezdu je 7 m. Návrh samostatného sjezdu splňuje mimo uvedené požadavky příslušných technických a obecně platných předpisů. V místě připojení se podél silnice nenachází chodník. Zřízení sjezdu vyvolá nutnou úpravu odvodnění silnice, kdy bude nutné část stávajícího příkopu zatrubnit. Nátok do zatrubněného příkopu bude řešen svahovým čelem. Podrobně viz výkresové přílohy. Voda z povrchu přilehlé silnice bude odtékat po krajnici do nově vytvořeného mělkého příkopu, který je ukončen uliční vpustí zaústěnou do zatrubněného příkopu. Samostatný sjezd bude osazen sklopnými sloupky. Sloupky budou osazeny za hranicí největší rozhodující vzdálenosti pevné překážky dle ČSN 73 6101 odst. 8.19.2. To znamená, že nebudou tvořit pevnou překážku na komunikaci.

Technické a fyzikální vlastnosti stavebních materiálů, konstrukcí a prací pro všechny veřejně přístupné pozemní komunikace jsou požadovány v rozsahu odpovídajícímu SJ-PK (systém jakosti v oboru pozemních komunikací), zveřejněného ve věstníku dopravy v platném znění. Základní požadavky na vlastnosti jsou uvedeny ve výkresových přílohách. Nejsou-li tyto v některých přílohách blíže popsány, vyplývají minimální požadavky z platných oborových ČSN, TP (technické podmínky) a TKP (technicko kvalitativní podmínky) zahrnutých do SJ-PK.

3.1. Směrové vedení

Příčný sklon sjezdu respektuje podélný sklonu komunikace. Podélný sklon sjezdu je cca % od hrany stávající silnice.

Podrobněji viz výkresové přílohy.

3.2. Výškové vedení

Výškové vedení je přehledně doloženo ve výkresových přílohách (viz Vzorový řez a Charakteristické příčné řezy). Sjezd vychází z nivelety stávající silnice.

3.3. Příčné klopení

Příčné klopení je přehledně doloženo ve výkresových přílohách (viz Vzorový řez a Charakteristické příčné řezy). Sjezd vychází z nivelety stávající silnice.

3.4. Konstrukce zpevnění a tvarovky

Navrhované konstrukce a povrchy jsou přehledně doloženy ve výkresových přílohách (viz Vzorové příčné řezy, Situace, resp. Koordinační situace).

Je navrženo použití konstrukce dle předpokládaného zatížení, a také vzhledem k umístění u kláštera Mariánská Týnice, dle celkového konceptu řešení okolí kláštera. Konstrukce je navržena z kamenné dlažby. Konstrukce sjezdu vychází z TP170, navrhování vozovek pozemních komunikací.

3.4.1. Konstrukce vjezdu

V rámci zpracování této projektové dokumentace je pro samostatný sjezd navržena následující konstrukce (Dle TP170, NÚP D2, TDZ O, P III):

DL	80 mm	Kamenná dlažba	ČSN 73 6131
L	40 mm	Lože	ČSN 73 6131
min. ŠD-B	250 mm	Štěrkodrt	ČSN 73 6126
Celkem	370 mm		

3.4.2. Všeobecně

Stávající vozovka bude v místě sjezdu seříznuta a spára mezi obrubou a vozovkou bude ošetřena asfaltovou zálivkou za horka. Veškeré spáry je požadováno proříznout na tloušťku ohrubné vrstvy a šířku 12 mm a opatřit zálivkou za horka dle ČSN EN 14188-1.

3.4.3. Obrubníky, sloupky

Navrhované prvky jsou přehledně doloženy ve výkresových přílohách (viz Vzorové příčné řezy).

Obrubník

Pro oddělení vozovky a sjezdu je navržen kamenný obrubník 150x150x1000 mm v betonovém loži z betonu C20/25nXF3. Obrubník bude osazen 40 mm nad hranu vozovky.

Sklopné nebo lehce demontovatelné sloupky

Na sjezdu budou osazeny sloupky pomocí hydraulického pístu, které budou zabraňovat v parkování a vjezdu automobilů, pro které není sjezd určen. Zasouvací sloupky budou ovládány mechanicky v případě potřeby využití sjezdu. Vzhled sloupku viz příloha této technické zprávy– barva šedá. Sloupky budou osazeny za hranici největší rozhodující vzdálenosti pevné překážky dle ČSN 73 6101 odst. 8.19.2. tj. 5,0 m.

3.5. Propustek, revizní šachta, monolitická jímka

Stavba zahrnuje úpravu odvodnění, konkrétně propustku. Nový propustek bude mít průměr DN 600 a délku 36 m. V místě před sjezdem bude na propustku osazena revizní šachta pro údržbu, která díky poklopu s otvory bude sloužit zároveň jako uliční vpust'. Nový propustek bude napojený na stávající propustek pod silnicí pomocí monolitické revizní šachty. Do nového propustku budou napojeny stávající drenážní potrubí ústící do stávajícího příkopu.

Nový propustek bude proveden z betonových trub DN 600. Čelo propustku bude seříznuta dle svahu ve spádu 1:1,5. Čelo bude odlážděno kamennou dlažbou tl. 150 mm do betonového lože z betonu C20/25n XF3 a vyspárovány maltou M25 XF4.

Revizní šachta bude provedena v místě, kde je dnes čelo stávajícího propustku pod silnicí a kde je příkop upraven jako vtoková jímka z kamenného zdiva. Nová revizní šachta bude vestavěna do prostoru této jímky. Z důvodů zasypání nové šachty bude částečně ubouráno kamenné zdivo stávající jímky tak, aby po výstavbě nové jímky a úpravách terénu nebylo původní kamenné zdivo vidět. Vzhledem k nepravidelnému tvaru stávajícího objektu byla navržena monolitická revizní šachta. Zastropení revizní šachty bude provedeno tak, že jedna polovina stropu bude odnímatelná. Stropní deska bude tedy rozdělena na dvě poloviny. V pevné části bude klasicky proveden vlez do šachty. Druhá polovina bude upravena tak, aby v případě nutnosti bylo možné šachtu více otevřít a provést jakékoliv stavební úpravy. Do této odnímatelné části budou vsazeny ocelové prvky, za které bude možné desku zvednout stavební technikou.

3.6. Nezpevněná krajnice

Stávající krajnice bude seříznuta min. 200 mm. Nová nezpevněná krajnice bude v šířce 750 mm ze štěrkodrti fr. 0/22 v tl. 150 mm. Výškový rozdíl mezi krajnicí a hranou vozovky je požadován 30 mm.

3.7. Zemní práce

Požadované hodnoty únosnosti jednotlivých vrstev konstrukce vozovky a rozsah jejich použití je přehledně doložen ve výkresových přílohách (viz Vzorové příčné řezy).

3.8. Odvodnění

Zřízení sjezdu vyvolá nutnou úpravu odvodnění silnice, kdy bude nutné část stávajícího příkopu zatrubnit. Pro zatrubnění bude použita ŽB trouba DN 600. Nátok do zatrubněného příkopu bude řešen svahovým čelem. Nové zatrubnění bude navazovat na stávající propustek pod silnicí II/201 s tím, že v místě napojení bude zřízena revizní šachta. Podrobně viz výkresové přílohy. Voda z povrchu přilehlé silnice bude odtékat po krajnici do nově vytvořeného mělkého příkopu, který je ukončen uliční vpustí zaústěnou do zatrubněného.

3.9. Bezpečnostní a ochranná zařízení (svodidla, zábradlí, apod.)

Sklopné sloupky, budou umístěny přímo do nového sjezdu. Sloupky budou sklopné mechanicky. To znamená, že v případě nutnosti, přijde obsluha a sjezd pro IZS jednotky nebo jiné vybrané skupiny vozidel uvolní. Sklopné sloupky už v areálu kláštera použity jsou, a tak budou použity shodné, které dodrží jednotný architektonický ráz areálu. Do sjezdu budou osazeny 3 kusy sloupků od sebe vzdálených 2,2 m. Sloupky budou osazeny za hranici největší rozhodující vzdálenosti pevné překážky dle ČSN 73 6101 odst. 8.19.2.

3.10. Městský mobiliář (lavičky, koše, stojany, atd.)

Nevyskytují se.

3.11. Dopravní značení

3.11.1. Svislé dopravní značení

Bude odstraněna stávající značka B1.

3.11.2. Vodorovné dopravní značení

Stávající stav se nemění.

3.11.3. Stanovení místní úpravy provozu na PK

Místní úpravu dopravního značení stanovuje dle zákona č. 361/2000Sb., o provozu na PK, místně příslušný silniční správní úřad. Dle §77, stanovení místní a přechodné úpravy provozu na PK, dříve zmíněného zákona je nutné doložit vyjádření místně příslušného dopravního inspektorátu Policie ČR.

Toto vyjádření ke stanovení přechodného a trvalého dopravního značení příslušným silničním správním úřadem vydá dopravní inspektorát Policie ČR po předložení aktualizace dopravního značení v konkrétním termínu realizace stavby.

3.12. Vegetační úpravy

Součástí stavebního objektu je obnova zeleně po zasypání příkopu a provedení sjezdu. Předpokládaný rozsah dotčených ploch je patrný z výkresové přílohy – viz Koordinační situace, Situace stavby a Vzorové příčné řezy.

Tloušťka ohumusování je požadována minimálně 150 mm. Půda je požadována bez kamenů a jakýchkoliv částic větších než 50 mm. Kvalita půdy je požadována v kvalitě nezapevlené ornice. Není přípustné použití odtěžené zeminy. Výsev travního semene se zapravením do půdy bude následně zaválen (přibližně 80 kg těžký válec bez vibrací). Výsev je požadováno přednostně provést ve vhodných agrotechnických termínech (březen – květen; září – říjen), v ostatních termínech je možné výsev provést při použití zvláštních opatření a s použitím pomocných látek. Výsev není povolen v zimním období (listopad – únor).

Není navrhována nová výsadba keřů ani stromů.

4. Zabezpečení užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Z hlediska plnění požadavků vyhlášky č. 398/2009Sb., o technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, ve znění pozdějších předpisů, není stavba posuzována.

5. Provádění a dopravní opatření

Dopravně inženýrská opatření související se stavbou budou podrobně zpracována v dalším stupni dokumentace. Předpokládá se pouze zúžení komunikace v místě stavby. Místo bude označeno dle předpisů pro označování pracovních míst na komunikacích II. třídy. Bude provedeno přechodné dopravní značení.

Označení pracovního místa bude vypracováno prováděcí firmou a následně schváleno příslušnými orgány.

6. Vytyčení

Zaměření zájmového území je provedeno v globálním systému S-JTSK a výškovém systému BpV. Umístění stavby je dáno polohou stávajících komunikací a územním rozhodnutím.

Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytyčení inženýrských sítí v prostoru stavby jejich správci. Poloha sítí technického vybavení zakreslených ve výkresových přílohách je pouze orientační a neslouží jako vytyčovací výkres!

Vypracovala: Markéta Bělohubá

a kolektiv

Vzhled zasouvacích sloupků na sjezdu – barva šedá

(vzor – výsuvný patník City 160/80)



Způsob osazení sloupků

