

Akce: Tachov, rekonstrukce Jiráskovy ulice
Část : D.1. SO 101 Zpevněné plochy
Investor : Město Tachov, Hornická 1695, 347 01 Tachov

TECHNICKÁ ZPRÁVA

(PDPS)

Projektant : Ing. Václav Lacyk
Datum : srpen 2022

a) Identifikační údaje objektu

Označení stavby

Název stavby : Tachov, rekonstrukce Jiráskovy ulice
Místo stavby : k.ú. Tachov [764914]
Silnice : MK Jiráskova (MK 19b)
Kraj : Plzeňský
Charakter stavby: rekonstrukce

Stavebník

Název investora: Město Tachov
Adresa: Hornická 1695, 347 01 Tachov
IČ: 260 231

Projektant

Zhotovitel : D PROJEKT PLZEŇ Nedvěd s.r.o.
Adresa: Koterovská 177, 326 00 Plzeň
IČO: 26388791
Vedoucí projektu: Ing. Václav Lacyk
Zodpovědný projektant: Ing. Karel Nedvěd, ČKAIT 0200110 - AI v oboru dopravní stavby
IČ: 263 88 791

b) Koncepce řešení

SO 101 řeší rekonstrukci uličního profilu Jiráskovy ulice v celém uličním profilu, v úseku od MK Pionýrská (MK 18b), do profilu uliční čáry ulice T.G.Masaryka. Konec úseku je zvolen po dohodě s investorem, křižovatka MK Jiráskova x silnice II/198 (ul.T.G.M.) není součástí řešených ploch a stala by se případně předmětem samostatné akce v širším rozsahu řešení dopravní plochy až do ulice pod Deltou.

Jiráskova ul. v současném stavu nevyhovuje jak z hlediska stavebně technického stavu, tak z hlediska neuspořádaného příčného profilu, zejména bez vymezení ploch pro parkování. Současně s rekonstrukcí ulice dojde k zajištění odvodnění zpevněných ploch, SO zahrnuje návrh uličních vpustí a žlabu, s připojením přípojkami na kanalizační řad, který do doby zahájení stavby, případně v koordinaci, projde kompletní výměnou, zajišťovanou správcem TI.

Součástí SO jsou úpravy chodníků pro pěší, úpravy stávajících samostatných sjezdů, plocha pro nádoby pro separovaný odpad a trvalé dopravní značení.

c) Popis současného stavu

Místní komunikace je ve stávajícím stavu jednosměrná (od ul. T.G.Masaryka do Pionýrské ul.), v nevyhovujících technických parametrech, s jednostranným chodníkem, který je lokálně bez výškové segregace motorové a nemotorové dopravy. Ulice je charakterizována jednostrannou zástavbou rodinných domů, opačná strana ulice je spíše zadním traktem sousední ulice Karolíny Světlé, resp. uliční profil je lemován oploceními zahrad s integrovanými vstupními vrátky. Podél oplocení je cca 1m široký pás bez zpevnění, částečně zatravněn, který je využíván jednak k odstavování vozidel a jednak jsou zde umístěny popelnice a kontejnery na komunální i separovaný odpad.

Zpevněné plochy jsou v současnosti výhradně s krytem asfaltovým, obruby kamenné.

Levostranně, před koncem úprav, je umístěna nákladová rampa přilehlé skladové budovy, s přístupem po kovovém schodišti. Plocha pod rampou je s krytem betonovým. Dle informace investora zůstane rampa i po rekonstrukci zachována pro svoji funkci.

d) Navrhované řešení

Komunikace

Směrový průběh komunikace zachovává s ohledem na uliční profil stávající stopu, je navržen v jediném přímém úseku, celková délka úprav je 242,81m.

PD (viz. příloha D.1.3 Podélný profil) respektuje svým návrhem výškového řešení přilehlou zástavu, jednotlivé vstupy a vjezdy a v kombinaci s jednostranným příčným profilem umožňuje svádění dešťových vod pod pravostrannou obrubu, do linie navrhovaných uličních vpustí, resp. žlabu, napojených přípojkami na kanalizační řad. Niveleta komunikace je v ose snížena oproti současnému stavu, v profilu levostranně obruby jsou přibližně zachovány stávající výškové úrovně a je tak mj. zachováno krytí stávajících inženýrských sítí. Podélné sklony dosahují hodnot 0% - 1,74%.

Příčné uspořádání vozovky je navrženo při zachování jednosměrného provozu tak, že jízdní pruh dosahuje šířky 3,5m a oboustranně je umožněno podélné parkování s částečným stáním na chodníku, v pruzích šířky 1,80m (vždy 90cm ve vozovce a 90cm na chodníku). Levostranně je zachován v celé délce na chodníku minimálně profil 1,40m pro pěší, pravostranně je ve zbytkové šířce k oplocení sousedních pozemků rovněž navrženo zpevnění formou chodníku, ale funkce této plochy bude odlišná. Nejedná se o průchozí chodník, ale o plochu, která jednak umožní vystoupení z vozidla, přístup k vrátkům v oplocení a do poloh umístění popelnic a kontejnerů. Zároveň budou v uvedené ploše umístěny stožáry veřejného osvětlení a je zde zachován i jeden stožár vzdušného vedení elektro. Vzhledem k uvedeným skutečnostem je na začátku úpravy navrženo osadit dva květináče s výsadbou (betonové, alternativně např. kombinované se dřevem), které nasměrují pěší na levostranný chodník.

Vozovka je uvažována v celém rozsahu s novou konstrukcí pro TDZ V s povrchem z asfaltového betonu. Vzhledem k absenci geotechnického posouzení současného stavu vozovky je v celém rozsahu úprav navržena sanace aktivní zóny v tl.25cm, v kombinaci s tahovou geotextilií. *Vždy bude dodržena podmínka provádění zemních prací max.40cm nad úrovní plynovodních vedení.*

Komunikace bude lemována betonovými obrubami s převýšením +5 cm oproti přilehlé vozovce, v místě pro přecházení a při ploše pro kontejnery bude obruba snížena na +2 cm, v místě vjezdů pak bude rovněž snížena na +5 cm. Základní návrh konstrukce viz Vzorové příčné řezy (příloha č. D.1.4).

Chodníky, plocha pro kontejnery, sjezdy

Problematika principu řešení ploch pro pěší je popsána výše. Chodníky jsou navrženy v minimální šířce 1,40m, resp. v šířkách proměnných ve vazbě na navazující stávající objekty a oplocení. Kromě chodníků jsou pak v návaznosti na plochy vozovek navrženy plochy sjezdů. V celé délce trasy jsou oboustranně sjezdy napojeny sousední pozemky v místech stávajících vjezdových vrat, buď umístěných v oplocení, nebo integrovaných do objektu garáže.

Chodníky jsou navrženy se základním příčným sklonem do vozovky, podélný sklon respektuje průběh navržené vozovky a výškové úrovně stávajících vstupů a vjezdů do přilehlých objektů. Povrchy chodníků jsou uvažovány z betonové dlažby tl. 6 cm, v místě sjezdů a v pruzích částečného parkování na chodníku 8cm, celková tloušťka konstrukce chodníku 25cm, v místech zesílené konstrukce 42cm.

V místě sjezdů a místech pro přecházení v křižovatce Pionýrská x Jiráskova bude chodník opatřen varovnými pásy šířky 40 cm z betonové dlažby pro nevidomé, v kontrastním barevném odstínu v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb.

Cca v profilu staničení km 0,140 je navržena pravostranně plocha pro kontejnery, umístěná v poloze, kde jsou již v současnosti postaveny odpadové nádoby na separovaný odpad. Pro vyrovnaní výškových rozdílů je na vnější hraně plochy navrženo vysazení betonových palisád, uložených do lože z nekonstrukčního betonu.

Plocha pro kontejnery, stejně jako veškeré sjezdy jsou uvažovány s krytem z betonové zámkové dlažby tl. 8 cm.

Pravostranně v konci úprav se nachází shoz, který sloužil pro provoz restaurace v objektu na p.č.2089. Po dohodě s majitelem objektu zůstane shoz zachován, dojde k novému ohraničení formou vysazení betonových obrub a osazení nového litinového poklopu do litinového rámu. Přesný způsob provedení bude přímo na místě s majitelem objektu konzultován.

V rozsahu rekonstrukce budou výškové upraveny veškeré krycí hrnečky na vodovodu a plynovodu, v případě, že nebude ve vzájemné koordinaci prováděna oprava kanalizačního řadu a rekonstrukce uličního prostoru, je třeba počítat s definitivní výškovou úpravou poklopů revizních šachet.

Pravostranně podél pozemku parc.č. 2053/4 je v současnosti přerostlá vegetace na stávajícím oplocení. Před zahájením prací bude v rozsahu veřejného pozemku ořezána.

Zásady odvodnění

Odvodnění bude zajištěno povrchově s napojením do navržených uličních vpustí, resp. liniového odvodňovacího žlabu, s napojením na kanalizační řad prostřednictvím přípojek PVC KG DN150. Celkem je navrženo 6 uličních a tři žlabové vpusti.

Jeden liniový odvodňovací žlab se žlabovou vpustí bude osazen v rozsahu nulového podélného sklonu komunikace, mezi km 0,144 60 – 0,194 60. Druhý žlab je pak navržen před vstupem do objektu na pozemku parc.č. 2089. Na uvedený žlab naváže linie betonové parkové obruby, která zajistí svedení dešťových vod do žlabu. Prostor mezi obrubou a fasádou bude vyplněn kačírkem frakce 8/16mm.

Žlaby jsou navrženy typu MEA SV2000, se žlabovou vpustí stejného typu. Jde o prefabrikované tvarovky z polymerického betonu délky 1,0 m a 0,5 m, které se spojují na sucho pomocí per a drážek. Tvarovky se ukládají do betonového podkladního lože dle doporučených vzorových detailů uložení výrobce.

Vpusti budou napojeny na kanalizační řad přípojkami PVC KG DN 150. Kanalizační řad je v současnosti v nevyhovujícím stavu a je nezbytná jeho výměna. Po dohodě investora a správce technické infrastruktury (Vodakva a.s.) bude řad vyměněn buď před zahájením prací na rekonstrukci uličního profilu, nebo dojde ke koordinaci

harmonogramů výstavby a práce budou prováděny v jednom časovém úseku. Celková délka nových přípojek 30,65m, spád max. 20%. Potrubí přípojek budou uložena do šterkopískového lože frakce 8 – 16mm, na dno bez vad, vyrovnané do předepsaného sklonu. Pokládka potrubí bude prováděna dle technologického předpisu výrobce. Obsyp trub lze provádět až po úspěšné zkoušce vodotěsnosti potrubí. Zásyp potrubí bude prováděn po vrstvách, lze použít pouze zhutnitelný materiál tak, aby na úrovni zemí pláň bylo dosaženo úrovně min. $E_{def,2} \geq 45 \text{ MPa}$. Při zhutňování rýhy nesmí dojít ke směrovému, nebo výškovému vybočení trub z původní polohy.

Zpracovatel upozorňuje, že realizace veškerých odvodňovacích zařízení, resp. jejich přípojek je nezbytné koordinovat se záměry společnosti Vodakva, a to zejména ve smyslu výměny stávajícího kanalizačního řadu a vysazení nových odboček pro jednotlivá odvodňovací zařízení.

Odvodnění zemní pláň vozovky je zajištěno podélnými drenážemi DN160 s napojením na přípojky odvodňovacích vpustí.

Detaily odvodňovacích zařízení a schémata připojení viz. př. č. D.1.6.

Návrh dopravních značek

Dopravní značení bude provedeno v souladu s ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení – část 1: Stálé dopravní značky (včetně změny Z1 z 05/2006), s ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení – Požadavky na dopravní značení, dále pak v souladu s TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích (s účinností od 1.8.2013) a v souladu se zákonem 361/2000 Sb. a s jeho prováděcí vyhláškou 30/2001 Sb.

Budou užity značky základní velikosti dle Národní přílohy ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení – část 1: Stálé dopravní značky (včetně změny Z1 z 05/2006), nelze užívat značek zmenšené velikosti.

Návrh jednotlivých vodorovných i svislých dopravních značek včetně jejich základního umístění je patrný ze situace dopravního značení (příloha č. D.1.7.) zpracované v měř. 1:500.

Přesná poloha značek pak bude upřesněna realizační dokumentací případně za účasti DI v průběhu provádění stavby.

Svislé dopravní značení bude provedeno v reflexní úpravě, veškeré vodorovné dopravní značení bude provedeno nástřikem, stříkaný strukturovaný plast dvousložkový, příp. barva, při splnění funkčních a kvalitativních požadavků na dopravní značení dle změn ČSN EN 1436 a TP 65 a po odsouhlasení správcem komunikace.

Před definitivním osazením dopravních značek nutno respektovat obsah výše popsaných odstavců včetně uložených podzemních vedení, nad nimiž DZ nelze umisťovat.

Před objednáním DZ bude typ značek, sloupků, způsob kotvení a uchycení značek projednán a odsouhlasen se správcem komunikace v rámci homogenizace DZ na komunikační síti.