



PRINKOM spol. s r.o.
IČO:04594932
mobil: 777 107 125

Za Zrcadlem 149
251 01 Babice
e-mail: info@prinkom.cz

ZPRACOVATEL ČÁSTI:

PRINKOM spol.s r.o., Za Zrcadlem 149, 251 01 Babice

PROJEKTANT:

Ing. Jan Tilinger

ZODPOVĚDNÝ PROJEKANT:

ing.Jiří Křepinský

HLAVNÍ PROJEKTANT:

Ing. Jan Tilinger

MÍSTO STAVBY:

k.ú. Třebotov

INVESTOR:

Obec Třebotov, Klidná 69, 252 26 Třebotov

AKCE:

Rekonstrukce komunikace K Třešňovce

PŘÍLOHA:

TECHNICKÁ ZPRÁVA

AUTORIZACE:



MĚŘÍTKO:

--

DATUM:

02/2017

VÝKRES ZN.:

ČÍSLO PŘÍLOHY:

STUPEŇ:

DSP

C.1

REKONSTRUKCE KOMUNIKACE K TŘEŠŇOVCE V TŘEBOTOVĚ

DSP

ÚNOR 2017

C.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. Identifikační údaje stavby

Název stavby:	Rekonstrukce komunikace K Třešňovce v Třebotově
Místo stavby:	k.ú. Třebotov
Investor:	Obec Třebotov Klidná 69 252 26 Třebotov
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro stavební povolení (DSP) DSP
Část dokumentace:	Komunikace a zpevněné plochy
Projektant části:	PRINKOM Ing. Jan Tillinger, Vít Křepinský Ing. Jiří Křepinský, autorizovaný inženýr pro dopravní pozemní stavby, ČKAIT – 0009618 Za Zrcadlem 149, 251 01 Babice tel: 777107125, 777241576 www.prinkom.cz info@prinkom.cz

2. Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Předmětem stavebního objektu SO – 100 Komunikace a zpevněné plochy je návrh rekonstrukce uličního prostoru v ulici K Třešňovce. Stavba je koordinována s projektem chodníku podél ulice Hlavní.

Ulice K Třešňovce se nachází v severozápadní části obce Třebotov. Komunikace je navržena jako obousměrná jednopruhová v šířce 3,5 m. Délka komunikace je 127,05 m. Chodník se nenavrhuje, pohyb chodců bude ve společném dopravním prostoru. Jako výhybny budou sloužit křižovatky a vjezdy na okolní pozemky. Komunikace je navržena se třemi směrovými oblouky. Jejich parametry jsou VB1: $R=25,00$ m, $t=3,37$ m, $\alpha=15,4^\circ$; VB2: $R=50,00$ m, $t=8,33$ m, $\alpha=18,9^\circ$; VB3: $R=50,00$ m, $t=3,57$ m, $\alpha=8,2^\circ$. Příčný sklon vozovky je navržen jako jednostranný s hodnotou 2,5 %. Parkování vozidel se předpokládá na vlastních pozemcích.

Výškový návrh komunikací respektuje především stávající výškové uspořádání terénu, napojení na stávající komunikace a možnost napojení okolních pozemků na rekonstruovanou komunikaci. Podélný sklon komunikace se pohybuje v rozmezí 3,36%-13,19%. Komunikace v celém úseku stoupá. V místech napojení na stávající komunikace příčné a podélné sklony respektují stávající poměry.

3. Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci.

Základním podkladem pro práce na předkládané dokumentaci pro účely stavebního povolení byly vstupní informace, údaje a požadavky objednatele.

Předkládaná dokumentace je vypracována na podkladě polohopisného a výškopisného zaměření dotčeného území v digitální podobě v souřadnicovém systému S-JTSK a výškovém systému Bpv. Dále bylo provedeno vyšetření inženýrských sítí.

Jiné průzkumy a jejich vyhodnocování nebylo nutné pro potřebu výstavby chodníku provádět.

4. Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

V rámci stavebních objektů se jedná o návrh zpevněných ploch. Další stavební objekty stavba nevyžaduje.

Odvodnění zpevněných ploch je zajištěno podélným a příčným spádováním do horské vpusti. Ta bude dále v rámci koordinace s projektem chodníku napojena do zatrubněného silničního příkopu.

5. Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

Konstrukce vozovky je navržena v souladu s TP 170 - Navrhování vozovek pozemních komunikací tak, aby s požadovanou spolehlivostí odolaly zatížením a vlivům, jejichž výskyt lze během provádění a užívání očekávat.

Navrženy jsou za předpokladu dodržení standardních návrhových podmínek. Tyto podmínky zejména únosnost zemní pláně, namrzavost, vodní režim a další je potřeba ověřit na místě samém příslušnými zkouškami.

Veškerý materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným ustanovením ČSN. Pro šterkové podsypy ČSN 73 6126..

Náležitou pozornost je třeba věnovat úpravě zemní pláně, zejména zabránit jejímu zvodnění. Z toho důvodu je důležité začít s realizací a pokládkou navržených konstrukcí zpevněných ploch v těsné návaznosti na její definitivní úpravu.

Rozsah jednotlivých typů konstrukcí je doložen v následujícím přehledu a v grafických přílohách Situace a Vzorové příčné řezy:

konstrukce vozovky se provede v následujícím složení (D1-N-5, TDZ V, PIII):

asfaltový beton	ACO 11+	40 mm	ČSN 73 6121
postřik spojovací emulzní	PS, E	0.20 kg/m ²	ČSN 73 6129
asfaltový beton	ACP 16+	50 mm	ČSN 73 6121
infiltrační postřik asfaltový	PI, A	1.00 kg/m ²	ČSN 73 6129
směs stmelená cementem	SC C _{8/10}	150 mm	ČSN 73 6124-1
šterkodrt' 0/63	ŠD	150 mm	ČSN 73 6126-1
celkem		min. 390 mm	

konstrukce vjezdů se provede v následujícím složení (NÚPK D2-D-1,TDZ O) PIII:

cementobetonová dlažba	DL I	80 mm	ČSN 73 6131
lože z drtě 4/8	L	40 mm	ČSN 73 6131(tab.2)
šterkodrt' 0/63	ŠD	250 mm	ČSN EN 13 242
celkem		370 mm	

konstrukce chodníku se provede v následujícím složení (NÚPK D2-D-1,TDZ CH) PIII:

cementobetonová dlažba	DL I	60 mm	ČSN 73 6131
lože z drtě 4/8	L	30 mm	ČSN 73 6131(tab.2)
šterkodrt' 0/63	ŠD	150 mm	ČSN 73 6126-1
celkem		240 mm	

Pláň se musí zhutnit na E_{2,def} = 30 MPa. Po celou dobu stavebních prací by měl fungovat geotechnický dozor, který by v případě jakýchkoli anomálií oproti popsaným předpokladům rozhodoval o změnách v navržené technologii, případně určil potřebná sanační opatření.

V případě, že navrhované úpravy silniční pláně a následné pokládky konstrukčních vrstev vozovek nebudou provedeny v těsném sledu bez časové prodlevy a dojde ke zvodnění, rozbřednutí, nebo rozježdění zemní pláně vozidly stavby, je nutné za účasti odpovědného geotechnika stavby navrhnout následná sanační opatření – nejlépe nahrazení poškozené vrstvy konstrukce novým násypem a zhutnění na požadované hodnoty doložené novými zatěžovacími zkouškami.

Pro oddělení vozovky a vjezdů od ploch zeleně se navrhuje kamenný obrubník 80/250/1000 do betonového lože s opěrou v nášlapem 6 cm nad úrovní vozovky.

6. Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

Inženýrsko geologický průzkum nebyl proveden. Jelikož zemní práce zasahují cca 40 cm pod úroveň stávajícího terénu, pláň by neměla být spodní vodou ovlivněna.

Odvodnění zpevněných ploch je zajištěno podélným a příčným spádováním do horské vpusti. Ta bude dále v rámci koordinace s projektem chodníku napojena do zatrubněného silničního příkopu.

7. Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a telematiku

Součástí stavby není návrh nového dopravního značení ani úprava stávajícího značení v dotčené oblasti.

8. Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu

S ohledem na výstavbu zpevněných ploch nejsou kladené na provádění výstavby speciální podmínky.

Údržba bude prováděna standardní mobilní technikou.

Je nutné, aby před zahájením stavebních prací bylo provedeno řádné polohové a výškové vytyčení podzemních vedení jejich správci se zákresem do PD a toto vytyčení musí dodavatel udržovat po celou dobu stavebních prací. Případně je třeba předat písemný doklad o neexistenci vedení a učinit o tom zápis do stavebního deníku. Stávající zařízení správců sítí musí být během stavební činnosti chráněna před poškozením, v případě poškození stavbou musí být za účasti správce opravena.

Ve staničení cca 0,02000-0,04500 je vozovka rozšířena proti současnému stavu do prostoru zeleně, kde jsou uloženy optické a metalické páteřní sítě ve správě Cetin. Od začátku staničení, až do staničení 0,05300 budou tyto sítě dokryty a umístěny do chrániček (plastová půlená chránička Arot). V místě souběhu sítí a obruby budou sítě ochráněny tak, aby při betonování obruby nedošlo k zabetonování chrániček (např. překrytí vedení sítí betonovými deskami nebo geotextilií). Od staničení 0,05300 budou sítě uloženy do chrániček v místě křížení s komunikací a v místě vjezdů.

V ostatních částech stavby je vozovka vedena ve stávající trase a v původní niveletě (ve staničení 0,08700-0,12300 je niveleta nově cca 30cm nad původní výškou vozovky) a krytí sítí není stavbou ovlivněno.

Veškeré stavební práce musí být prováděny odbornou firmou s dodržением požadavků všech příslušných ČSN, TP a TPK. Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům. Musí být doloženy atesty použitých materiálů.

9. Vazba na případné technologické vybavení

Stavba zpevněných ploch nemá vazby na technologické vybavení.

10. Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů

V rámci návrhu zpevněných ploch se statický výpočet neprovádí.

11. Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se staveništěm osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Stávající podélné sklony vozovky nejsou v souladu s vyhláškou Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 398/2009 Sb. „O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb“.

Pro osoby se zrakovým postižením jsou zajištěny vodící linie, které jsou řešeny zvýšenou obrubou na rozhraní vozovky a zeleně.

Při provádění stavebních prací projektant navrhuje vyloučení pohybu osob se sníženou schopností pohybu a orientace.