


ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	ING. JIŘÍ POSPÍŠIL	 Ekologické a inženýrské stavby spol. s r.o. Náchodská 2421, 193 00 Praha 9	
VYPRACOVAL	ING. JAN DYNTAR, ING. PETR HOTAŘ		
INVESTOR	MĚSTO ČERNOŠICE, RIEGROVA 1209, 252 28 ČERNOŠICE		
MÍSTO STAVBY	MĚSTO ČERNOŠICE, K.Ú. ČERNOŠICE (OKR. PHA - ZÁPAD)		
PROJEKT:	Rekonstrukce místní komunikace, ulice Na Drahách	FORMÁT	
		DATUM	6/2014
		STUPEŇ	DSP
		Č. ZAKÁZKY	14 105 037
		Č. DOKUMENTACE	C
ČÁST:	Technická zpráva	MĚŘITKO:	ČÍSLO VÝKRESU: C.1

a) Identifikační údaje objektu**Identifikační údaje stavby a stavebníka**

Název stavby: Rekonstrukce místní komunikace, ulice Na Drahách
Kraj: Středočeský
Místo stavby: Černošice
Katastrální území: Černošice (okres Praha-západ), 620386
Druh stavby: Rekonstrukce

Stavebník nebo objednatel stavby, jeho sídlo nebo místo podnikání

Investor: Město Černošice
Riegrova 1209
252 28 Černošice
IČO: 00241121
Odpovědný zástupce: Mgr. Filip Kořínek, starosta
Zástupce ve věcech technických: Jiří Jiránek, vedoucí odboru investic a správy majetku

Projektant nebo zhotovitel projektové dokumentace

Zpracovatel projektu: Ekologické a inženýrské stavby, spol. s r.o.
Náchodská 2421
193 00 Praha 9
IČ: 18626084
DIČ: CZ18626084
Projektant části SO103: Ing. Jiří Pospíšil – ČKAIT 0004256
Ing. Jan Dyntar
Stupeň PD: DSP
Číslo zakázky: 14 105 037

b) Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení**Technické řešení**

Předmětem projektu je rekonstrukce komunikace v ul. Na Drahách po povodních. Na začátku úseku dojde k napojení na stávající stav v ulici Ke Hřišti. V místě napojení bude provedeno zaříznutí spáry a asfaltová zálivka. Stejným způsobem bude provedeno i napojení na stávající komunikaci konci úseku (u městské pláže).

Délka opravy komunikace je 233,86 m, šířka 3,50 m až 4,25 (v místě parkovacích stání). V úseku 0,000 00 – 0,042 00km bude zhotovena komunikace ze žulových kostek (8/10cm) kladených do cementové malty. Vydlážděn bude i prostor v okolí kiosku.

V místech s poškozeným asfaltovým krytem dojde k zfrézování komunikace a bude provedena nová obrusná vrstva tl. 40mm (ACO 11) + ACP tl. 50mm.

V místě výraznějšího poškození dojde úpravě krytu z kameniva drceného doplněním kameniva drceného od 0,06 do 0,10 m³/m² a bude provedena nová vrstva ACO11 tl. 40mm + ACP16+ 70 mm.

Komunikace bude osazena do silničních betonových obrubníků 80/250/1000mm do betonového lože s opěrou (beton C16/20 XF3).

Celkem bude provedeno 13 ks kolmých parkovacích stání (2,65x4,50 m) a 1 místo pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (3,50x4,50 m).

Při opravě je třeba počítat s rektifikací nebo úpravou povrchových znaků podzemních vedení (poklopy šachet, šoupat, vpustí, hydrantů atd.). Veškeré poklopy šachet a poklopy armatur v zeleném pásu budou vyzvednuty cca 100 mm nad terén, budou obezdušeny (např. dvěma řadami žulových kostek) nebo obetonovány. Před samotnou realizací stavby bude se správcem jednotlivých sítí počet a poloha jednotlivých povrchových znaků upřesněna.

Skladba komunikace

Předpokladem pro návrh byla zkušenost z předchozích realizací a geologické poměry v oblasti. Geotechnický průzkum z oblasti předpokládá zeminy třídy G4, hlinotokamenité suti, (očekávaný modul přetvárnosti $E_{def,2}$ 30 – 70 MPa, dle tab. č. 8 TP170) – zeminy dobře zpracovatelné, zhutnitelné, mírně namrzavé.

Pokud zemní pláň tělesa komunikace nebude dosahovat požadovaných parametrů, bude nutno zvětšit mocnost a případně skladbu jednotlivých podkladních vrstev. Změna konstrukčních vrstev bude konzultována a případně změněna po dohodě investora, zhotovitele stavby a projektanta.

1. Komunikace dle TP 170: D1-N-2-V-PIII (stávající asfalt, odfrézování krytu)

a. Asfaltový beton (obrusná vrstva)	ACO11	40 mm
b. Spojovací postřik	PS E	0,25 kg/m ²
c. Asfaltový beton (podkladní vrstva)	ACP	50 mm
d. Infiltrační postřik	PI E	0,70 kg/m ²

2. Komunikace + parkovací stání dle TP 170: D1-N-2-V-PIII

a. Asfaltový beton (obrusná vrstva)	ACO11	40 mm
b. Spojovací postřik	PS E	0,25 kg/m ²
c. Asfaltový beton (podkladní vrstva)	ACP16+	70 mm
d. Infiltrační postřik	PI E	0,70 kg/m ²
e. Štěrkoдр		0,06 -0,10 m ³ /m ²
f. Hutněná pláň		

3. Komunikace dlážděná dle TP 170: D1-D-2-VI-PIII

a. Žulové kostky 8/10 cm	DL	80 mm
b. Směs stmelená cementem	SC _{CS/6}	150 mm
c. Podklad z vibrovaného štěrku	VŠ	100 mm
d. Hutněná pláň		

Při předání staveniště předá zhotovitel stavby objednateli plán jakosti včetně kontrolního a zkušebního plánu (KZP) na celou dobu provádění díla. KZP bude zpracován dle platných právních předpisů a souvisejících ČSN.

Kvalitu provedených komunikací zhotovitel doloží na upravené a zhutněné pláni zkouškami dle ČSN 72 1006 *Kontrola zhutnění zemin a sypanin*, dále dle ČSN 73 6190 *Statická a zatěžovací zkouška podloží a podkladních vrstev vozovek* a ČSN 73 6192 *Rázové zatěžovací zkoušky vozovek a podloží*.

Doporučuje se provést statickou zatěžovací zkoušku v množství 1ks/500 m².

Bourací a zemní práce

Obsahem bouracích a zemních prací je provedení dokopávek na úroveň pláně dle vzorových příčných řezů. Odtěžená vrstva bude odvezena na skládku. Náležitou pozornost je potřeba věnovat úpravě zemní pláně, zejména zabránit jejímu zvodnění. Z tohoto důvodu je důležité začít s realizací a pokládkou navržených konstrukcí zpevněných ploch v těsné návaznosti na její definitivní úpravu. V případě nepříznivých hydrogeologických poměrů v podloží je nutno počítat se sanací zemní pláně výměnou zeminy v aktivní zóně. Jednotlivé konstrukční vrstvy musí být hutněny dle příslušných norem.

Před realizací se doporučuje provést pasport okolních nemovitostí z důvodu provádění výkopových prací v těsné blízkosti stávajících nemovitostí.

Výškové a směrové řešení, odvodnění

Výškové řešení vychází především z nutnosti napojení navrhované rekonstrukce na stávající komunikace, vjezdy a vstupy do objektů. Směrové a výškové řešení tedy kopíruje stávající stav. Sklon zemní pláně bude min. 3,0%. Podélný sklon je v rozmezí -0,30% do +7,52%.

Rekonstrukcí nebude narušen stávající systém odvodnění, řešení odvodnění bude zachováno. Komunikace bude odvodněna do zelených pásů podél komunikace.

Dopravně inženýrská opatření během stavby

Během realizace je třeba zamezit přístupu veřejnosti na staveniště. Otevřené výkopy chránit např. zábradlím nebo zábranami, v noci řádně osvětlit. V případě stavebních záborů vozovky označit zábory ve směru jízdy sestavou přechodných SDZ. Během provozu je třeba dodržovat ustanovení zákona o pozemních komunikacích.

Vliv jednotlivých fází výstavby na provoz veřejných komunikací a prostranství budou zajištěny projektovou dokumentací Dopravně inženýrských opatření (DIO) během stavby, které budou zpracovány v rámci příslušného POV vybraného zhotovitele.

c) Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci

Vzhledem k rozsahu stavby nebyl prováděn geologický a hydrogeologický průzkum. Pro vypracování PD bylo provedeno výškové zaměření terénu a výškové zaměření povrchových znaků podzemních vedení. Stavba není kulturní památkou a nenachází v památkové rezervaci nebo v památkové zóně.

Projekt stavby vychází z:

- výškové a polohové zaměření terénu (souřadnicový systém S-JSTK a výškový systém Bpv)
- zaměření inženýrských sítí (povrchových znaků podzemních vedení)
- zákresy sítí jednotlivých správců sítí
- průzkum pochůzkou
- konzultace s investorem
- fotodokumentace
- podklad geologických poměrů v lokalitě

d) Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Jedná se o rekonstrukci stávající komunikace.

e) Režim povrchových vod a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

Rekonstrukcí nebude narušen režim povrchových a podzemních vod. Voda z komunikace bude svedena do zelených pásů podél komunikace.

f) Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Stávající dopravní značení zůstane zachováno.

Nově bude označeno parkovací stání pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace bude označeno značením IP12 „Vyhrazené parkoviště“. Kolmá stání budou označena dopravním značením IP11b „Parkoviště (kolmé nebo šikmé)“.

Dopravní značky budou upevněny objímkami na kovových sloupcích nebo konstrukcích (bezbarvé – pozink) a nesmí zasahovat do průjezdného profilu komunikace. Instalací značek nedojde k omezení rozhledových poměrů na křižovatkách ve městě. Dopravní značení bude provedeno dle TP65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“.

Vodorovné dopravní je navrženo V 10f „Vyhrazené parkoviště pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohyblivě postiženou“ a V10b „Stání kolmé“.

g) Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu

Nejsou kladeny zvláštní požadavky.

h) Vazba na případné technologické vybavení

Předmětem PD není žádná technologická část.

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

Během realizace je třeba zamezit přístupu veřejnosti na staveniště. Otevřené výkopy chránit např. zábradlím nebo zábranami, v noci řádně osvětlit. V případě stavebních záborů vozovky označit zábory ve směru jízdy sestavou přechodných SDZ. Během provozu je třeba dodržovat ustanovení zákona o pozemních komunikacích.

Vliv jednotlivých fází výstavby na provoz veřejných komunikací a prostranství budou zajištěny projektovou dokumentací Dopravně inženýrských opatření (DIO) během stavby, které budou zpracovány v rámci příslušného POV vybraného zhotovitele. Předběžný návrh DIO je uveden v části E Zásady organizace výstavby.

V Praze 19. 06. 2014