


ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. Jiří Pospíšil	 Ekologické a inženýrské stavby spol. s r.o. Náchodská 2421, 193 00 Praha 9	
VYPRACOVAL	Ing. Petr Hotař		
STAVEBNÍK	Město Černošice, Riegrova 1209, 252 28 Černošice		
MÍSTO STAVBY	Město Černošice, K.Ú. Černošice (okres Praha - západ)		
PROJEKT: Rekonstrukce zpevněných ploch hasičské zbrojnice, Černošice		FORMÁT	
		DATUM	12/2014
		STUPEŇ	DSP/DPS
		Č. ZAKÁZKY	14 009 004
ČÁST: Technická zpráva		MĚŘÍTKO:	ČÍSLO VÝKRESU: C.1

a) Identifikační údaje objektu

Identifikační údaje stavby a stavebníka

Název stavby: Rekonstrukce zpevněných ploch hasičské zbrojnice,
Černošice
Kraj: Středočeský
Místo stavby: Ulice Srbská 999, číslo parcely 5724, Černošice
Katastrální území: Černošice (okres Praha-západ), 620386
Obec: Černošice (okres Praha-západ), 539139
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 SO101: Ing. Jiří Pospíšil – ČKAIT 0004256
Ing. Jan Dyntar, Ing. Petr Hotař
Stupeň PD: DSP/DPS
Číslo zakázky: 14 105 056

b) Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Stávající stav

Stávající povrch areálu hasičské zbrojnice je tvořen zbytky dožilého asfaltového krytu s častými betonovými či asfaltovými vysprávkami. Povrch je porušen výmoly, mozaikovými trhlinami a plošnou deformací. Dále je nevhodně řešeno odvodnění plochy, protože nedochází k odtoku srážkové vody do kanalizace, ale k jejímu hromadění v areálu.

Technické řešení

Zpevněná plocha je navržena ve třídě porušení D1 - IV.

Nová obrusná vrstva bude provedena z asfaltového betonu (ACO) podle **ČSN EN 13108-1**. Plocha rekonstrukce bude 405 m².

V areálu dojde k odstranění stávajícího dožilého krytu vozovky, vybourání dožilých obrub a odstranění zanešeného a kapacitně nevyhovujícího žlabu.

Dále bude provedena a vytvořena podkladní vrstva z cementové stabilizace SC C_{8/10} podle ČSN 73 6124.

Z důvodu zajištění odtoku vody bude provedeno osazení dvou žlabů DN 400 s minimální třídou zatížení D400 (dle ČSN EN 1433) dle situace. Žlaby budou osazeny do betonového lože C16/20 XF3 a zaústěny do kanalizace. Uložení žlabu bude provedeno dle technologického postupu daného výrobcem žlabu. Žlab bude napojen na stávající kanalizační přípojku, která bude v případě stávajícího profilu DN 100 nahrazena profilem větším, vzhledem k zvětšení dimenze žlabu. Případná rekonstrukce přípojky znamená zásah do stávající komunikace a po její realizaci budou povrchy uvedeny do původního stavu.

Při rekonstrukci je třeba počítat s rektifikací nebo úpravou povrchových znaků podzemních vedení (poklapy šachet, šoupat, vpustí, hydrantů atd.). Před samotnou realizací stavby bude se správci jednotlivých sítí počet a poloha jednotlivých povrchových znaků upřesněna.

Kabely budou dle potřeby uloženy do chrániček dle požadavků jednotlivých správců podzemních vedení. Chráničky budou uloženy do pískového lože.

Po obvodu hasičské zbrojnice bude zachován betonový okapový chodníček. Podle situace v místech kde je stávající betonový povrch, dojde k jeho zaříznutí a vytvoření tak okapového chodníčku.

Součástí projektu je také vytrhání dožilých ohrub v prostoru bývalého stromu.

Před rekonstrukcí bude demontována a po provedení nového krytu následně smontována zastřešená ocelová konstrukce.

Asfaltový beton (ACO)

Jedná se o vrstvu z asfaltem obaleného kameniva (kostra – asfaltový koberec drenážní) do které se zavibruje cementová malta.

Vrstva ACO bude položena na podkladní vrstvu opatřenou spojovacím postřikem 0,50 kg/m². Položená vrstva asfaltem obalené kostry se nehetní, ale hladí statickým tlakem lehkého válce. Výplňová malta se rozprostře stěrkami, směrem od odvodňovacího žlabu, kde bude nejnižší místo kce. Prolití malty je možné podpořit zavibrováním lehkou vibrační deskou nebo lehkým vibračním válcem.

Vrstva z ACO bude ošetřována proti vysychání cca 3-5 dní kropením.

Zatěžování vrstvy dopravou: Chůzí po 1 dni

Nákladní vozidla po 5 dnech

Těžká doprava včetně stání 7-12 dní

Použité materiály a technologie provádění musí splňovat požadavky normy ČSN 73 6127 – 3.

Skladba komunikace, hutnící zkoušky

Skladba byla zvolena na základě konzultace s investorem. Pokud předpokládané stávající podloží nebude dosahovat požadovaných parametrů, bude nutno zvětšit mocnost nebo změnit skladbu jednotlivých podkladních vrstev. Změna konstrukčních vrstev bude konzultována a případně změněna po dohodě investora, zhotovitele stavby a projektanta.

1. Vozovka

a. Asfaltový beton (obrusná vrstva)	ACO11	40 mm
b. Postřik spojovací emulzí	PS, E	0,50 kg/m ²
c. Asfaltový beton hrubozrnný	ACP16+	70 mm
d. Postřik infiltrační	PI	0,50 kg/m ²
e. Stabilizace cementová	SC C _{8/10}	140 mm
f. Štěrkodrt'	ŠD _B	200 mm
Celkem		450 mm

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*.

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.

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 (souřad. 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 stávajících zpevněných ploch.

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

Výškové řešení vychází především z nutnosti napojení navrhované rekonstrukce na stávající vjezdy a vstupy do objektů. Výškové řešení tedy kopíruje stávající stav.

Plocha areálu bude spádována směrem k odvodňovacímu žlabu. Voda ze žlabu bude dále odtékat do dešťové kanalizace.

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

Stávající dopravní značení zůstane zachováno.

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.