

Technická zpráva

Stavba: „Výstavba ZTV Nivy I.“

Zodpovědný projektant:		Vypracoval:		<i>Ladislav Marek</i>	
L. Marek		L. Marek			
Investor:	Město Dačice			Č. zakázky:	55
Obec:	Olbramkostel			Datum:	9/2017
Stavba:	Výstavba ZTV Nivy I.			Formát:	A4
				Měřítko:	
				Stupeň:	PDPS
Příloha:				Číslo přílohy:	
Technická zpráva.				C	

TECHNICKÁ ZPRÁVA:

a) Identifikační údaje objektu

Název stavby: Výstavba ZTV Nivy I.

Místo stavby: Dačice

Kraj: Jihočeský

Stavebník: Město Dačice, Krajířova 27/I, 380 13 Dačice

Objednatel projektu: Město Dačice

Generální projektant: Ladislav Marek, U hřiště 194/13, Brno – Starý Lískovec
autorizovaný technik dopravní stavby, nekolejová doprava
číslo 1004615

Název stavebního objektu: SO 100 Pozemní komunikace.

b) Technický popis

Stávající stav:

Křižovatka s místní komunikací byla vybudována v I. etapě výstavby místních komunikací. Pozemky, na kterých se navrhuje pokračování nové komunikace, jsou v současné době zatravněny, ošetřovány sečením.

Navrhovaný stav:

Projektová dokumentace řeší novostavbu pokračování místní komunikace v délce 28,75 m, šířky 6,00 m, oboustranně lemované silničním obrubníkem s krytem z asfaltobetonu. Šířka dopravního prostoru s bezpečnostním odstupem podél komunikace šířky 0,50 m, je 7,00 m.

Směrově je komunikace navržena s levostranným prostým kružnicovým obloukem o poloměru 9,00 m, aby byl zajištěn příjezd k jednotlivým pozemkům. Navrhovaná místní komunikace je zakončena na hranici pozemku betonovou přídlažbou, osazenou na cementovou maltu v celé její šířce.

Rozsah a situační umístění je patrný ze situace stavby.

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

V rámci stavby nebyly využity výsledky průzkumů. Podkladem pro zpracování projektové dokumentace bylo předprojektové geodetické zaměření, zaměření inženýrských sítí poskytnutých jednotlivými správci ve formátech dgn nebo dwg.

d) Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Stavební objekty zasahující, ovlivňující nebo jinak související s SO 100 musí být zpracovány dle platné legislativy a ČSN a zejména s ohledem na požadavky:

- ČSN 73 6110, při zajištění průjezdního a průchozího prostoru pozemních komunikací
- vyhl. č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Poloha stávajících inženýrských sítí je v situaci zakreslena pouze orientačně. Před zahájením zemních prací musí být ověřena poloha všech inženýrských sítí procházející

prostorem staveniště, jejich vytýčením jednotlivými správci sítí a ručními sondami. O vytýčení tras technické infrastruktury bude proveden zápis.

Zásypy rýh inženýrských sítí pod komunikacemi budou provedeny po úroveň pláně dle SO 100. Požadované parametry pláně jsou uvedeny dále v textu a ve vzorových příčných řezech.

Výšky povrchových znaků inženýrských sítí musí být upraveny dle nivelety komunikace.

e) Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

SO 100 Pozemní komunikace

Směrové řešení a šířkové uspořádání

Komunikace je vedena od místa ukončení vybudovaného nájezdu s asfaltobetonovým krytem. Napojení se provede vyfrézováním obrusné vrstvy asfaltobetonu v tl. 50 mm v šířce 1,95 m. V místě styku s novými konstrukčními vrstvami se provede zafrézování ložní vrstvy z asfaltobetonu v šířce 0,60 m a podkladní vrstvy z obalovaného kameniva v šířce 0,30 m tak, aby se napojení nových konstrukčních vrstev vzájemně překrývaly (zazubení).

Před zahájením výstavby komunikace budou provedeny práce na inženýrských sítích, v rámci kterých bude přiveden plynovod, kabely veřejného osvětlení, kabely NN a prodloužena kanalizace včetně veškerých přípojek na přilehlé pozemky. Napojení plynovodu se bude provádět v hlavní silnici. Po provedení prací, zásypu rýh a zhutnění se jednotlivé konstrukční asfaltové vrstvy kolem okrajů rýhy zafrézují stejným způsobem (zazubení).

Stávající směrové vedení oblouků v křižovatce není směrován na nový požadovaný směr komunikace. Z toho důvodu bude nutné provést vybourání obrub. Předpokládá se vybourání jednoho, či dvou obrubníků vpravo a jejich zpětného osazení v požadovaném směru.

Od oblouků v křižovatce komunikace pokračuje v přímém směru po staničení km 0,013 04.

Mezi km 0,013 04 a 0,026 56 je vložen levostranný prostý oblouk s poloměrem 9,00 m, přičemž vnitřní oblouk komunikace má poloměr 6,00 m. Komunikace je zakončená ve staniční km 0,028 75 m příčně osazeným betonovým vodícím proužkem (přídlažbou) š. 0,25 m osazenou na cementovou maltu s betonovou opěrou.

Výškové řešení

Místní komunikace je výškově navržena s ohledem na výškové poměry stávajícího terénu. Podélný spád komunikace je v její ose v délce 1,97 m -1,2 %, dále pak 2,77 % ve směru ke křižovatce.

Příčný spád v místě napojení na stávající komunikaci je vpravo 2,0 % levý jízdní pruh a 1,4 % pravý jízdní pruh. Z důvodu vloženého levostranného oblouku v průběhu komunikace je příčný sklon plynule přetáčen vlevo, kdy ve staničení km 0,019 80 je dosaženo levostranného příčného spádu 1,0 %. Od staničení 0,019 80 do konce úseku je příčný spád plynule přetáčen až na 0,0 %.

Konstrukce místní komunikace

Nová konstrukce místní komunikace se navrhuje ve skladbě vrstev (shora):

- asfaltový beton střednězrný ACO 11+	40 mm
- spojovací postřík asf. emulzí 0,5 kg/m ²	-
- asfaltový beton hrubozrný ACL 16+	60 mm
- spojovací postřík asf. emulzí 0,5 kg/m ²	-
- obalované kamenivo střednězrné ACP 16+	90 mm
- infiltrační postřík asf. emulzí 1,0 kg/m ²	
- štěrkodrt' 0-63	200 mm
- štěrkodrt' 0-63	<u>min. 150 mm</u>
celkem	min. 540 mm

Konstrukce vozovky je navržena podle TP 170, katalogového listu D1-N-2. Vyhovuje pro dopravní zatížení třídy V a návrhovou úroveň porušení vozovky D1.

Před prováděním stavby je nutno ověřit, zda zemina v podloží odpovídá návrhovým předpokladům, tj. zda není nebezpečně namrzavá a zda CBR je větší než 15%. Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti podloží zeminy $E_{def,2} = 45 \text{ MPa}$ (pro jemnozrnné zeminy). Tato hodnota musí být dosažena na celé ploše pláňe tj. i nad překopy pro podzemní vedení.

Zemní práce

Před započítáním výkopových prací je třeba přesnou polohu inženýrských sítí ověřit vytyčením případně i sondami. V projektové dokumentaci jsou známy inženýrské sítě zakresleny pouze informativně podle podkladů jednotlivých správců. Vytyčení zajistí jednotliví správci sítí.

Zemní práce spočívají v sejmutí ornice (počítá se s vrstvou 300 mm). Asfaltové plochy stávající silnice budou vyfrézovány, napojení bude provedeno odstupňováním jednotlivých asfaltových vrstev. Mimo konstrukční vrstvy stávající silnice se provede odkopávka zeminy pro konstrukci navrhované komunikace. Sejmutá ornice se uloží na meziskládku dle určení investora, část bude využita zpětně na provedení terénních úprav. Přebytečná zemina bude odvezena na skládku.

Původce odpadů je ze zákona povinen odpad třídit a skladovat podle jednotlivých druhů a je povinen vést jeho evidenci.

Veškeré vyzískané znovu použitelné materiály, které nebudou použity v rámci stavby, se předají investorovi na skládku podle jeho určení.

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

Povrchová voda

V zájmovém území se nenachází žádná vodoteč. V současnosti se dešťové vody vsakují do terénu.

Podzemní vody

Podle poznatků z prováděných staveb v minulých letech se dá usoudit, že hladina podzemní vody nezasahuje do konstrukce komunikace.

Zásady odvodnění

Navrhovaná komunikace bude příčným sklonem odvodněna k betonovým obrubníkům a podélným sklonem podél obrub přes zapuštěné obruby a vegetační pás do vsakovací rýhy.

Ochrana pozemní komunikace

Spodní stavba je odvodněna podélným a příčným spádem pláňe, rozšířené po obou stranách za úroveň vedení obrub, min. o 0,50 m. Pláň je takto odvodněna mimo konstrukční vrstvu komunikace do vsakovací rýhy, navržena vpravo na začátku úseku.

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

Nově se namontují svislé dopravní značky:

P 4 „Dej přednost v jízdě!“

Umístění dopravní značky je znázorněno ve výkresu Situace pozemní komunikace

.

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

Stavební práce musí být provedeny tak, aby za všech okolností byla zajištěna dosažitelnost všech objektů vozidly Policie, Záchrané služby a Hasičského záchranného sboru.

Po dobu provádění stavby musí být zajištěn bezpečný průchod chodců přes a podél staveniště. Staveniště musí být řádně označeno.

i) Vazba na případné technologické vybavení

Součástí stavby nejsou technologická vybavení.

j) Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů

Návrh konstrukce místní komunikace vychází z TP 170 Katalogových listů.

V řešeném území se nacházejí samostatné sjezdy. Návrhem stavebních úprav se rozhledové poměry ve sjezdech nezmění.

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

Samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých na navržených pozemních komunikacích řeší vyhláška č. 398/2009 Sb.

Projekčně řešená stavba se nachází v nezastavěné části, chodníky v úseku nejsou řešeny.