





ÚPRAVA SJEZDU MÚK JENEČ
SO 104 ÚPRAVA SJEZDU R6 – 2 (JIH)

Investor: PANATTONI CZECH REPUBLIC DEVELOPMENT s.r.o. NA PŘÍKOPĚ 859/22 110 00 Praha 1 tel.: + 420 225 341 336 e-mail: czinfo@panattoni.com		Schema 	
Generální projektant: EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY s.r.o. Anny Letenské 24/7 120 00 Praha 2 tel.: 224 211 708 e-mail: etc@etc-transport.com 			
Projektant části PD: tel.: e-mail:			
Obec: JENEĚ, DOBROVÍZ	HIP: Ing. John Henley	Číslo zak.: 13PP137	
Místo stavby: k.ú. Jeneě, k.ú. Dobrovíz	Odpovídný projektant: Ing. Miloslav Maxa	Formát: A4	
Stupeň: PDPS	Vypracoval: Ing. Karel Smejkal	Datum: 01/2015	
	Ing. Jiří Souček	Místo:	
Název stavby: ÚPRAVA SJEZDU MÚK JENEČ		Číslo paré:	
Stavební objekt: SO 104 - Úprava sjezdu R6 - 2 (jih)			
Část dokumentace: C - STAVEBNÍ ČÁST			
Název dokumentu: C.1.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA		číslo výkresu: C.1.1	revize: 00

OBSAH

KAPITOLA	STRÁNKA
C. STAVEBNÍ ČÁST	1
SO 104 ÚPRAVA SJEZDU R6 – 2 (JIH)	1
1.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA	1

C. STAVEBNÍ ČÁST**SO 104 ÚPRAVA SJEZDU R6 – 2 (JIH)****1.1 Technická zpráva****a) Identifikační údaje stavebního objektu**

SO 104 – ÚPRAVA SJEZDU R6 – 2 (jih)

b) Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Předmětem této části dokumentace je část úpravy sjezdu MUK Jeneč na rychlostní silnici R6, jež zahrnuje úpravu jižního sjezdu z rychlostní silnice R6 do nově budované malé okružní křižovatky. Tato úprava vozovky je vyvolána novým uspořádáním křižovatky, resp. její přestavbou z průsečné na MOK. V zásadě se jedná o jednostranné rozšíření vozovky ve směru příjezdu na R6. Celková délka úpravy je 15,5 m. Vozovka v daném místě bude rozšířena tak, aby její průběh plynule navazoval na uspořádání okružní křižovatky.

Příčné uspořádání vychází ze stávajícího uspořádání sjezdu, kdy jsou šířky jízdních pruhů provedeny 3,75 m. Podélný sklon vozovky respektuje stávající uspořádání a je navržen 2,0 %. Příčný sklon vozovky je navržen v souladu se stávajícím uspořádáním jak jednostranný 2,5 %.

Skladba vozovky na sjezdu bude provedena shodná jako ve stávajícím stavu (1).

c) Vyhodnocení průzkumu, včetně jejich užití v dokumentaci

- Zaměření skutečného stavu a dokumentace skutečného provedení MÚK Jeneč (ŘSD / VPÚ DECO)
- Geodetické zaměření – polohopisný a výškopisný plán, digitální katastrální mapa – GBS Praha s.r.o. 08/2013
- Podklady od správců inženýrských sítí
- Geotechnický průzkum
- Podklad pro vynětí zemědělské půdy ze ZPF
- Dendrologický průzkum

Uvedené průzkumy byly zpracovány ke stavbě jako celku, tzn., že k řešené stavbě se samozřejmě vztahují, ale nikoliv všechny ke všem jednotlivým stavebním objektům. Na tento stavební objekt vzhledem k jeho rozsahu mají vliv výsledky jen některých průzkumů. Všechny závěry z provedených průzkumů byly samozřejmě zpracovány do projektové dokumentace stavby.

Společnost European Transportation Consultancy, s.r.o. připravila tyto podklady pro společnost **Panattoni Czech Republic Development s.r.o.** výhradně pro jejich užití. Použití těchto informací třetí stranou je výhradně na jejich vlastní riziko.

d) Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Před začátkem výstavby tohoto SO 104, bude realizován stavební objekt SO 001 Zařízení staveniště a příprava území. Současně s výstavbou SO 104 bude probíhat výstavba SO 103 – Okružní křižovatka – 2 (jih) a rovněž SO 301 ZTI – Odvodnění komunikací a zpevněných ploch. Dále v koordinaci bude probíhat příprava a posléze realizace SO 105 a SO 106, které se oba týkají instalace dopravního značení. Těsně po skončení výstavby SO 104 bude následovat realizace SO 801 – Rekultivace území.

e) Návrh zpevněných ploch včetně případných výpočtů

Skladby všech nových i rekonstruovaných vozovek jsou patrné z výkresů vzorových příčných řezů. Skladby jednotlivých komunikací, resp. jednotlivých vrstev vozovky se mohou v rámci realizace velmi mírně měnit v závislosti na požadavcích budoucího vlastníka či správce komunikace nebo možností dodavatele stavby. Dodržena však musí být deklarovaná minimální třída dopravního zatížení.

Všechny nově navržené vozovky budou spojeny se stávajícími živičnými povrchy.

Konstrukce zpevněných ploch jsou stanoveny dle TP 170 – „Navrhování vozovek pozemních komunikací“, přičemž bylo přihlédnuto ke stávající skladbě vozovek.

Navržená skladba konstrukce **živičné vozovky (1) – D0-N-3-II-P11** – upravená (maximální předpokládané zatížení do 3500 TNV/24h):

ASFALTOVÝ KOBEREC MASTIXOVÝ STŘEDNĚZRNNÝ	SMA 11S	40 mm	(ČSN EN 13108-1:2008)
ASFALTOVÝ BETON VELMI HRUBOZRNNÝ	ACL 22	80 mm	(ČSN EN 13108-1:2008)
OBALOVANÉ KAMENIVO STŘEDNĚZRNNÉ	ACP 22S	60 mm	(ČSN EN 13108-1:2008)
CEMENTOVÁ STABILIZACE	SC C _{8/10}	150 mm	(ČSN 73 6126)
ŠTĚRKODRŤ, třída A	ŠD _A	min. 180 mm	(ČSN 73 6126)
CELKEM		min. 510 mm	

Pro zajištění řádné kvality vozovky jsou požadovány následující minimální moduly přetvárnosti $E_{DEF,2}$:

- na vrstvě štěrkodrtě $E_{DEF,2} = 90 \text{ MPa}$.
- na zemní pláni $E_{DEF,2} = 60 \text{ MPa}$.

V případě neúnosného podloží (pláně), kdy nebude možné dosáhnout požadovaného modulu přetvárnosti 60 MPa a vzhledem ke složitým půdním podmínkám, lze z hlediska zajištění dostatečně únosného podloží zajišťující životnost vozovky, doporučit výměnu podloží v max. tloušťce 500 mm pod navrženou pláň. Podloží bude vyměněno za zeminy vhodné do podloží tak, aby bylo možné na pláni dosáhnout hodnoty min. $E_{def,2} = 60 \text{ MPa}$ a bylo nenamrzavé.

Materiál do výměny podloží bude upřesněn na stavbě za přítomnosti geologa a projektanta. Dále je možné dle skutečných podmínek pro zajištění dostatečné únosnosti podloží uložit na vzniklou parapláň separační geotextilii s pevností min. 50 kN/m.

O definitivním řešení bude rozhodnuto před samotnou realizací za účasti projektanta a geologa a na základě zpřesněného geologického průzkumu. V případě únosného podloží (pláně) není nutné dodatečná opatření provádět.

Společnost European Transportation Consultancy, s.r.o. připravila tyto podklady pro společnost **Panattoni Czech Republic Development s.r.o.** výhradně pro jejich užití. Použití těchto informací třetí stranou je výhradně na jejich vlastní riziko.

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

Odtokové poměry v území se vzhledem k charakteru stavby nemění. Stavba se nachází převážně v ploše stávajících komunikací. V souvislosti s úpravou tvaru křižovatkové větve dojde k odstranění části těchto vozovek a k dostavbě nových zpevněných ploch. Odvod dešťových vod se předpokládá v souladu s dnešním stavem do otevřených příkopů podél stávajících komunikací a dále do dešťové kanalizace. Stávající podélné příkopy budou tvarově a situačně přizpůsobeny novému průběhu paty silničního tělesa. Na dosavadní příkopy bude navázáno v tečně úprav. Dno lichoběžníkově profilovaných příkopů bude opevněno betonovými žlabovkami, kladenými do betonu.

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

Podrobně řeší SO 105 – Dopravní značení ŘSD, a to jak textovou, tak výkresovou část.

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

Se žádnými specifickými požadavky na postup výstavby či údržbu se neuvažuje.

i) Vazby na případné technologické vybavení

Se žádným technologickým vybavením se nepočítá.

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

Vozovky, jež jsou zahrnuty do tohoto stavebního objektu nevyžadují další výpočty a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů.

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

Součástí stavby nejsou žádné komunikace pro pěší, v řešeném území se v současné době nenacházejí chodníky, samostatné stezky pro pěší a cyklisty, ani žádné jiné stavby určené pěším.

Žádná bezbariérová opatření v souladu s vyhláškou Ministerstva pro místní rozvoj 398/2009 Sb. ze dne 5.11.2009. „O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb není proto nutné pro tuto stavbu navrhovat a budovat.