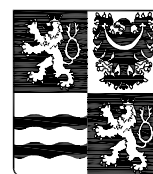


Objednatel:

Středočeský kraj


ZBOROVSKÁ 11, 150 21 – PRAHA 5



II/272 LYSÁ NAD LABEM, PRŮTAH

Souřadnicový systém: S–JTSK

Výškový systém: Bpv

Číslo zakázky:	07 165 00	HIP:	Ing. J. ČAMROVÁ	 Praha 4, Bezová 1658, 147 14 tel: +420 244462219 fax: +420 244461038
		724011007, jca@pontex.cz	<i>Čamrová</i>	
Schválil:	Ing. Václav HVÍZDAL	Zodp. projektant:	Ing. J. ČAMROVÁ	
	<i>Hvízdal</i>	724011007, jca@pontex.cz	<i>Čamrová</i>	
Tech. kontrola:	Ing. Martin NEUDERT	Vypracoval:	Martin TESLEVIČ	
737947774, mne@pontex.cz	<i>Neudert</i>	727840872, mte@pontex.cz	<i>Teslevič</i>	

Objednatel:	Středočeský kraj	Obec:	Lysá nad Labem	Kraj:	Středočeský
Akce:	II/272 LYSÁ NAD LABEM, PRŮTAH C. SITUAČNÍ VÝKRESY SO 121 – SILNICE II/272 TECHNICKÁ ZPRÁVA			Datum	Stupeň
Část:				09/2018	DSP+PDPS
Objekt				Souprava	Č. přílohy
Příloha:					1

Obsah:

1	Identifikace objektu	- 2 -
1.1.	Stavba	- 2 -
1.2.	Projektant	- 2 -
2	Obsah objektu	- 3 -
3	Výchozí podklady	- 3 -
4	Technické řešení	- 3 -
4.1.	Směrové vedení	- 3 -
4.2.	Výškové vedení	- 3 -
4.3.	Příčné uspořádání	- 3 -
4.4.	Konstrukce vozovky	- 4 -
4.5.	Dopravní značení	- 4 -
4.6.	Odvodnění	- 4 -
5	Zemní práce	- 5 -
6	Ochrana stávajících inženýrských sítí	- 5 -
7	Kácení dřevin a smýcení křovin	- 5 -
8	Zajištění přístupu a podmínek pro užívání veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	- 5 -
9	Závěr	- 6 -

TECHNICKÁ ZPRÁVA

1 IDENTIFIKACE OBJEKTU

1.1. *Stavba*

Název: Rekonstrukce II/272 Lysá nad Labem, průtah
Místo stavby: Lysá nad Labem
Katastrální území: Lysá nad Labem (689505)
Druh stavby: Rekonstrukce

1.2. *Projektant*

Název: PONTEX, spol. s r.o.
Adresa: Bezová 1658, 147 14 Praha 4
IČO: 407 63 439
DIČ: CZ40763439
Hl. inž. projektu: Ing. Jindřiška Čamrová 0008216, autorizovaný inženýr pro
dopravní stavby
– komunikace: Martin Teslevič

2 OBSAH OBJEKTU

Silnice II/272 – ulice Čs. armády – v Lysé n/L je vedena jako průtah obytnou zástavbou. Součástí této připravované stavby je úsek od křižovatky s ulicí Na Písku, konec úpravy je na křižovatce ulic K Milovicům a Ke Vrutici. Délka rekonstrukce je cca 563m.

Stávající silnice v úseku provozního staničení km 16,007-16,570 je ve špatném stavebně technickém stavu, dlažební kostky spolu s vysokou rychlostí projíždějících vozidel způsobují nadměrnou hlukovou zátěž. Cílem stavby je podstatně zlepšit stavebně technický stav silnice, zlepšit bezpečnost silničního provozu a omezit negativní vliv dopravy na okolní zástavbu.

Chodníky a vjezdy mají samostatné objekt SO123.

Před zahájením stavebních prací je nutno provést podrobnou pasportizaci stávajících objektů v rámci staveniště.

3 VÝCHOZÍ PODKLADY

Zaměření stávajícího stavu v systému JTSK a B.p.v. včetně zjištění průběhu inženýrských sítí.

4 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1. Směrové vedení

Směrový návrh koresponduje se stávajícím stavem. V návrhu byly použity oblouky o poloměrech $R=53\text{m}$ až $R=500$. Výškové řešení komunikace je opět přizpůsobeno stávajícímu stavu.

Před ulicí Resslova byl navržen ostrůvek pro usměrnění dopravy a zlepšení bezpečnosti chodců.

Po obou stranách jsou navrženy parkovací stání, které jsou přerušeny mysy pro výsadbu stromů. Parkovací stání mají vlastní SO 124.

V km cca 0,500 jsou navrženy zálivy pro autobusové zastávky délky 15m s výjezdovým klínem 20m a výjezdovým 15m.

Směrový výpočet je doložen výpočtem v systému JTSK, který je součástí přílohy č. 7. Výpočty.

4.2. Výškové vedení

Navržené výškové poměry na komunikaci vycházejí ze stávajících výškových poměrů, je nutné veškeré napojení na okolní pozemky a komunikace zachovat. Podélné sklony se pohybují od 0,50% do 1,78% se zakružovacími oblouky od $R=500\text{m}$ do $R=3000\text{m}$.

Výškový výpočet je doložen výpočtem ve výškovém systému B.p.v., který je součástí přílohy č. 7. Výpočty.

4.3. Příčné uspořádání

Po obou stranách ulice jsou navrženy chodníky šířky 1,5-2,0m (SO 123), dále je pruh určený pro výsadbu zeleně proměnné šířky – podle šířkových poměrů 1,0–3,0m (SO 821). Podél vozovky je navržen přerušovaný pruh pro podélné parkovací stání šířky 2,0m (SO 124). Komunikace je navržena jako MS 20/7,5/50 která je dále modifikovaná s návrhovou rychlostí 50km/hod., v základní šířce 2 x 3,25m se základním příčným střeovitým sklonem 2,5% (viz. B.2 Koordinační situace). Nové autobusové zálivy byly situovány mezi ulice Luční (Vjezd a výjezd). Délka zastávky je 15m, vjezdové klíny jsou v délce 20m, výjezdové 15m. Příčný sklon autobusových zastávek je 2% sklopený k průběžné vozovce.

Součástí návrhu řešení jsou i přechody pro chodce viz část „6. Situace dopravního značení“

4.4. Konstrukce vozovky

Skladba vozovky:

Asf. beton pro obrusné vrstvy, modif.	ACO 11+	40mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
Postřík spojovací, modif.	PS-CP	0,35kg/m ²	ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808
Asf. beton pro ložní vrstvy, modif.	ACL 16+	60mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
Postřík spojovací, modif.	PS-CP	0,35kg/m ²	ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808
Asf. beton pro podkladní vrstvy, modif.	ACP 16+	50mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
Postřík infiltrační, modif.	PS-CP	0,6 kg/m ²	ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808
Směs stmelená cementem	SC C _{8/10}	150mm	ČSN 73 6124, ČSN EN 14 227-1

Vrstva SC S_{8/10} bude příčně nařezána po cca 5m do hloubky 0,05m, pro vytvoření menších smršťovacích celků – důležité opatření pro prevenci prokopírování nepravidelných kontrakčních trhlin do asfaltového krytu vozovky!

Štěrkodrt' (0–63) ŠDA min. 220mm ČSN 73 6126, ČSN EN 13 285

Konstrukce vozovky celkem min. 520mm

Minimální požadovaná hodnota na pláni je $E_{\text{def.2}} = 45 \text{ Mpa}$.

Výchozími podklady pro návrh vozovky jsou:

- dopravní zatížení odečtené z celostátního sčítání dopravy 2016, kde je uvažována hodnota TNV 1197 voz/den resp. 828 voz/den
- pro jeden jízdní pruh 599voz/den,
- je uvažován vliv pomalé a zastavující dopravy: TNV je uvažována v hodnotě 1255voz/den, což odpovídá TDZ III
- návrhová úroveň porušení D1
- umístění stavby a tomu odpovídající index mrazu $I_m = 400^\circ\text{C}$
- typ podloží P III

Návrh konstrukce vozovky vychází z katalogové konstrukce D1-N-6.

Skladba ostrůvků:

Žulová dlažba drobná (100/100)	DL	100mm	ČSN 73 6131-1
Betonové lože	L	40mm	ČSN 73 6226
Směs stmelená cementem	SC C _{8/10}	120mm	ČSN 73 6124
<u>Štěrkodrt' (0–63)</u>	<u>ŠD</u>	<u>min. 150mm</u>	<u>ČSN 73 6126</u>
Konstrukce vozovky celkem		min. 410mm	

Dopravní ostrůvek dělicí má kapkovitý tvar, jsou dlážděné kamennými kostkami drobnými.

Spáry budou vyspárovány vysokopevnostní polymercementovou spárovací maltou (např. GROUTEX Pavement nebo materiál s obdobnými vlastnostmi).

4.5. Dopravní značení

Dopravní režim na komunikaci zůstává zachován v souladu se stávajícím stavem. Dopravní značení je součástí tohoto stavebního objektu, podrobně je zpracováno v příloze č. 6. Situace dopravního značení.

Vodorovné dopravní značení bude provedeno v barvě a následně cca po roce v plastu.

4.6. Odvodnění

Odvodnění komunikace a chodníku je zajištěno kanalizací (SO 302). Opravou komunikace dojde k zásahu do polohy stávajících vpustí, které budou vyměněny a výškově upraveny a nebo budou doplněny nové s novou přípojkou. Vše je součástí tohoto SO.

Mříž bude německého typu 500x500mm pro zatížení D400.

Odvodnění pláň vozovky je zajištěno trativodem DN 150, který je zaústěn do nových těles vpustí, které pro tento účel budou osazeny prstencem s již připraveným otvorem. Není přípustné navrtávání do tělesa UV.

Stávající UV, které nebudou využity pro nové odvodnění, budou vybourány a jejich přípojky budou zaslepeny zátkou a zasypany.

5 ZEMNÍ PRÁCE

Po odstranění stávající konstrukce a zeminy do hloubky potřebné pro realizaci nové konstrukce vozovky se odeberou vzorky a na jejich základě určí geolog stavby úpravu podloží.

Předpokládáme úpravu podloží náhradou nevhodného materiálu štěrkodrtí.

Při provádění úpravy podloží pod vozovkou je třeba brát zřetel na stávající inženýrské sítě, které se zde nacházejí. Po určení jejich skutečné hloubky uložení, bude nutno určit způsob výkopů. **Případnou úpravu je nutno provést minimálně do hloubky 0,20m pod pláň.** Pokud budou sítě v hloubce menší, je nutno provádět úpravu vykopané zeminy ručně – nutná spolupráce geologa.

Stavba zajistí, aby po celou dobu výstavby, byla řádně odvodněna pláň.

Veškeré zemní práce, které souvisí se založením komunikace, musí být průběžně konzultovány s geologem stavby. Geologie nebyla zpracována (objednána). Geotechnické poměry jsou odhadnuty.

Položky pro sanaci podloží v soupisu prací jsou odhadnuty a jejich rozsah a čerpání musí odsouhlasit investor (TDI) na základě geologického posudku ze stavby.

Po dobu výkopových prací je nutné, aby stavba zajistila přístup chodců do nemovitostí pomocí koridorů ze zábradlí a mobilních pěších lávek.

6 OCHRANA STÁVAJÍCÍCH INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

V prostoru stavby se nachází značné množství stávajících inženýrských sítí. Zákresy těchto inženýrských sítí v koordinační situaci jsou pouze orientační, před zahájením stavebních prací je nutno tyto sítě přesně vytyčit a označit.

Veškeré stavební práce musí probíhat s ohledem na tato podzemní vedení, technologie musí být zvolena tak, aby nedošlo k poškození těchto sítí.

7 KÁCENÍ DŘEVIN A SMÝCENÍ KŘOVIN

V rámci předpokládaného záboru stavby dojde ke kácení 73 stromů, které jsou součástí SO 001 – Příprava území.

8 ZAJIŠTĚNÍ PŘÍSTUPU A PODMÍNEK PRO UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Navržené řešení rekonstrukce silnice II/272 vyhovuje technickým požadavkům ČSN 73 6101, ČSN 73 6102 a ČSN 73 6110. Řešení je navrženo v souladu s vyhláškou č.398/2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové řešení staveb. Podrobné řešení je popsáno v příloze B.4 Bezbariérové užívání stavby.

9 ZÁVĚR

Při realizaci stavebních prací je dodavatel povinen respektovat veškeré technické a právní předpisy, státní normy, TKP včetně jejich aktualizací, předpisy o ochraně a bezpečnosti zdraví. Ve smyslu zák. č.20/1987 Sb. O státní památkové péči ve znění zák. č.242/92 Sb. je nutno při výkopových pracích dbát na to, aby nedošlo k narušení archeologických nálezů a situací. Náhodné archeologické nálezy učiněné v průběhu stavby je nutno hlásit Archeologickému ústavu AV ČR Praha.

Vypracoval: Martin TESLEVIČ