



Ing. Jan Tillinger
IČO:88920003
mobil: 728 576 319

Vilémkova 224
156 00 Praha
jan.tillinger@prinkom.cz

| | | | |
|---|---|----------------|---------------------|
| ZPRACOVATEL ČÁSTI: Ing. Jan Tillinger, Vilémkova 224, 156 00 Praha | | AUTORIZACE: | |
| PROJEKTANT: Ing. Jan Tillinger <i>Tillinger</i> | ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. Michal Turek | | |
| HLAVNÍ PROJEKTANT: Ing. Jan Tillinger | MÍSTO STAVBY: k.ú. Točná | | |
| INVESTOR: Městská část Praha 12, Písková 830/25, 143 12 Praha | | | |
| AKCE: Rekonstrukce ulice Ke Spálence Praha - Točná | | MĚŘÍTKO: -- | DATUM: 06/2018 |
| PŘÍLOHA: TECHNICKÁ ZPRÁVA | | VÝKRES ZN.: | ČÍSLO PŘÍLOHY: 1 |
| | | STUPEŇ: DPS | |

REKONSTRUKCE ULICE KE SPÁLENCE, PRAHA – TOČNÁ

DPS

ČERVEN 2018

TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. Identifikační údaje stavby

| | |
|---------------------|---|
| Název stavby: | Rekonstrukce ulice Ke Spálence, Praha - Točná |
| Místo stavby: | k.ú. Točná |
| Investor: | Městská část Praha 12 Písková 830/25 143 12 Praha |
| Stupeň dokumentace: | Dokumentace pro provedení stavby DPS |
| Část dokumentace: | Komunikace a zpevněné plochy |
| Projektant části: | Ing. Jan Tillinger Ing. Michal Turek, autorizovaný inženýr pro dopravní pozemní stavby, ČKAIT – 0012489 Vilímkova 224, 156 00 Praha tel: 728 576 319 jan.tillinger@prinkom.cz |

2. Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Předmětem stavebního objektu SO – 100 Komunikace a zpevněné plochy je návrh rekonstrukce ulice Ke Spálence v městské části Praha – Točná.

V současném stavu je povrch ulice Ke Spálence tvořen rozbitým asfaltovým a částečně mlatovým krytem. Křižovatka s ulicí Hájičkova je již řešena s krytem ze zatravnovací dlažby, typ Best Vega. V rámci projektu je navržena rekonstrukce ulice Ke Spálence a výměna mlatového krytu za kryt ze zatravnovací dlažby Best Vega. Dlažba bude vysypána drtí frakce 4/8. Délka rekonstruované komunikace je cca 166 m. Komunikace je navržena jako dvoupruhová obousměrná s šířkou 4,5-6,0 m. Ve staničení cca 0,134-0,153 je komunikace lokálně zúžena na 3,0 m. Komunikace je navržena s jedním směrovým obloukem. Jeho parametry jsou VB1: $R=7,50$ m, $t=7,50$ m, $\alpha=90,2^\circ$. Příčný sklon vozovky je navržen jako dostředný s hodnotou 1,5 %. Příčný sklon pláně je navržen jako dostředný s hodnotou 3,0 %. Po obou stranách vozovky je navržen betonový obrubník s nášlapem 2 cm nad úroveň vozovky. Vjezdy na pozemky jsou navrženy s krytem ze zatravnovací dlažby Best Kroso, vstupy pro pěší s krytem z betonové dlažby. Na začátku řešeného úseku je navržena zpevněná plocha pro kontejnery o rozměrech 2,0 x 5,5 m.

Výškový návrh komunikací respektuje především stávající výškové uspořádání terénu, napojení na okolní komunikace a možnost napojení okolních pozemků na rekonstruovanou komunikaci. Podélný sklon komunikace se pohybuje v rozmezí 0,1 - 3,0 %. V místech napojení okolní komunikace příčné a podélné sklony respektují stávající poměry.

3. Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci.

Základním podkladem pro práce na předkládané dokumentaci pro účely stavebního povolení byly vstupní informace, údaje a požadavky objednatele.

Předkládaná dokumentace je vypracována na podkladě polohopisného a výškopisného zaměření dotčeného území v digitální podobě v souřadnicovém systému S-JTSK a výškovém systému Bpv. Dále bylo provedeno vyšetření inženýrských sítí.

Jiné průzkumy a jejich vyhodnocování nebylo nutné pro potřebu výstavby chodníku provádět.

4. Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

V rámci stavebních objektů se jedná o návrh zpevněných ploch. Další stavební objekty stavba nevyžaduje.

5. Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

Konstrukce chodníku je navržena v souladu s TP 170 - Navrhování vozovek pozemních komunikací tak, aby s požadovanou spolehlivostí odolaly zatížením a vlivům, jejichž výskyt lze během provádění a užívání očekávat.

Navrženy jsou za předpokladu dodržení standardních návrhových podmínek. Tyto podmínky zejména únosnost zemní pláně, namrzavost, vodní režim a další je potřeba ověřit na místě samém příslušnými zkouškami.

Veškerý materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným ustanovením ČSN. Pro šterkové podsypy ČSN 73 6126..

Náležitou pozornost je třeba věnovat úpravě zemní pláně, zejména zabránit jejímu zvodnění. Z toho důvodu je důležité začít s realizací a pokládkou navržených konstrukcí zpevněných ploch v těsné návaznosti na její definitivní úpravu.

Rozsah jednotlivých typů konstrukcí je doložen v následujícím přehledu a v grafických přílohách Situace a Vzorové příčné řezy:

konstrukce vozovky a vjezdů se provede v následujícím složení (NÚPK D2-D-1,TDZ VI) PIII:

| | | | |
|---------------------|------|---------------|---------------|
| zatravnovací dlažba | DL I | 80 mm | ČSN 73 6131 |
| lože z drtě 4/8 | L | 40 mm | ČSN 73 6131 |
| šterkodrt' 0/63 | ŠDb | 250 mm | ČSN 73 6126-1 |
| celkem | | 370 mm | |

konstrukce chodníku se provede v následujícím složení (NÚPK D2-N-3,TDZ CH) PIII:

| | | | |
|-----------------|------|---------------|---------------|
| betonová dlažba | DL I | 60 mm | ČSN 73 6131 |
| lože z drtě 4/8 | L | 30 mm | ČSN 73 6131 |
| šterkodrt' 0/63 | ŠDb | 150 mm | ČSN 73 6126-1 |
| celkem | | 240 mm | |

Pláň se musí zhutnit na E2,def = 30 MPa. Po celou dobu stavebních prací by měl fungovat geotechnický dozor, který by v případě jakýchkoli anomálií oproti popsaným předpokladům rozhodoval o změnách v navržené technologii, případně určil potřebná sanační opatření.

V případě, že navrhované úpravy pláně a následné pokládky konstrukčních vrstev vozovek nebudou provedeny v těsném sledu bez časové prodlevy a dojde ke zvodnění, rozbřednutí, nebo rozježdění zemní pláně vozidly stavby, je nutné za účasti odpovědného geotechnika stavby navrhnout následná sanační opatření – nejlépe nahrazení poškozené vrstvy konstrukce novým násypem a zhutnění na požadované hodnoty doložené novými zatěžovacími zkouškami.

Pro oddělení zpevněných ploch od ploch zeleně se navrhuje kamenný obrubník 80/250/1000 do betonového lože s opěrou s nášlapem 2 cm nad úrovní vozovky.

6. Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

Inženýrsko geologický průzkum nebyl proveden. Jelikož zemní práce zasahují cca 40 cm pod úroveň stávajícího terénu, pláň by neměla být spodní vodou ovlivněna.

Odvodnění zpevněných ploch není stavbou nijak ovlivněno. Dešťová voda bude zasakována přes zatravnovací dlažbu a částečně zachytávána do stávající vsakovací drenáže.

7. Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a telematiku

Součástí stavby není návrh nového dopravního značení, ani změna stávajícího.

8. Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu

S ohledem na výstavbu zpevněných ploch nejsou kladeny na provádění výstavby speciální podmínky.

Údržba bude prováděna standardní mobilní technikou.

Je nutné, aby před zahájením stavebních prací bylo provedeno řádné polohové a výškové vytyčení podzemních vedení jejich správci se zákresem do PD a toto vytyčení musí dodavatel udržovat po celou dobu stavebních prací. Případně je třeba předat písemný doklad o neexistenci vedení a učinit o tom zápis do stavebního deníku. Stávající zařízení správců sítí musí být během stavební činnosti chráněna před poškozením, v případě poškození stavbou musí být za účasti správce opravena.

Veškeré stavební práce musí být prováděny odbornou firmou s dodržáním požadavků všech příslušných ČSN, TP a TPK. Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům. Musí být doloženy atesty použitých materiálů.

9. Vazba na případné technologické vybavení

Stavba zpevněných ploch nemá vazby na technologické vybavení.

10. Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů

V rámci návrhu zpevněných ploch se statický výpočet neprovádí.

11. Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se staveništěm osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Příčné a podélné sklony komunikace jsou v souladu s vyhláškou Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 398/2009 Sb. „O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb“.

Vodící linie pro osoby se zrakovým postižením nejsou řešeny.

Při provádění stavebních prací projektant navrhuje vyloučení pohybu osob se sníženou schopností pohybu a orientace.