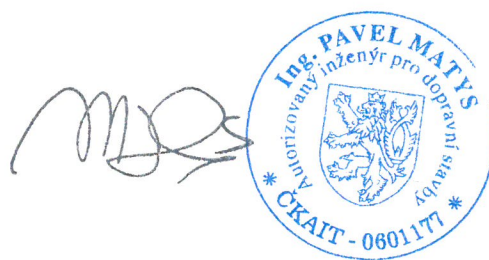


**SILNICE III/28525 ROKOLE - DOLY**  
**(KM 0,589 - 1,768)**  
**MODERNIZACE VOZOVKY**

**C.1. TECHNICKÁ ZPRÁVA**




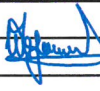


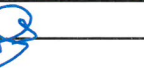

**IDProjekt s.r.o.**  
Júnova 1028  
517 41 Kostelec nad Orlicí  
DIČ: CZ02497247

**PDPS**

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK  
VÝŠKOVÝ SYSTÉM: BpV

<b>Investor:</b>	 <b>KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ</b> Pivovarské náměstí 1245 500 03 Hradec Králové	<b>Razítko, datum, podpis:</b>
------------------	--	--------------------------------

<b>Objednatel:</b>	 <b>SÚS Královéhradeckého kraje a.s.</b> Kutnohorská 59 500 04 Hradec Králové	<b>Razítko, datum, podpis:</b>
--------------------	---	--------------------------------

KRESLIL:	KOLEKTIV		 <b>IDProjekt s.r.o.</b> inženýring a projekce dopravních staveb Júnova 1028, 517 41 Kostelec nad Orlicí tel. 494 544 554    www.idprojekt.cz IČO 024 97 247    DIČ CZ02497247	
ZPRACOVAL:	FRANTIŠEK WAYRAUCH			
TECHNICKÁ KONTROLA:	ING. PETR PÁCHA			
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:	ING. PAVEL MATYS			
HLAVNÍ PROJEKTANT:	ING. PAVEL MATYS			
KRAJ: KRÁLOVÉHRADECKÝ	OKRES: NÁCHOD	OBEC: DOLY (K.Ú. NOVÝ HRÁDEK)	STUPEŇ:	PDPS
INVESTOR: Královéhradecký kraj, Pivovarské náměstí 1245, 500 03 Hradec Králové			ZAK. ČÍSLO:	0012
AKCE: <b>SILNICE III/28525 ROKOLE - DOLY</b> <b>(km 0,589 - 1,768)</b>			ARCHIVNÍ ČÍSLO:	2014-012-0012
			DATUM:	VI / 2014
			FORMÁT:	A4
			MĚŘÍTKO:	-
OBJEKT: SO 101 - KOMUNIKACE	OBSAH: <b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>		ČÍSLO SOUPRAVY:	ČÍSLO PŘÍLOHY:
			<b>1</b>	<b>C.1.</b>



# TECHNICKÁ ZPRÁVA

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Název stavby            | Silnice III/285 25, Rokole – Doly (km 0,589 – 1,768) |
| <input type="checkbox"/> Druh stavby             | Modernizace vozovky                                  |
| <input type="checkbox"/> Obec                    | Doly   |
| <input type="checkbox"/> Kraj                    | Královéhradecký                                      |
| <input type="checkbox"/> Katastrální území       | Nový Hrádek  |
| <input type="checkbox"/> Druh dokumentace        | PDPS v návaznosti na DOS                             |
| <input type="checkbox"/> Typ komunikace          | Komunikace III. třídy s neomezeným přístupem         |
| <br>   |  |
| <input type="checkbox"/> Třída a kategorie cesty | S 6,5/30 – přizpůsobeno místním podmínkám            |
| <input type="checkbox"/> Celková délka cesty     | 1,179 km (km 0,589 – 1,768)                          |

Datum zpracování dokumentace PDPS VI/2014

### **1.1. Identifikační údaje investora**

Název investora:	Královéhradecký kraj
Zástupce:	SÚS Královéhradeckého kraje a.s.
	Kutnohorská 59
	500 04 Hradec Králové
IČO	27502988
<input type="checkbox"/> Kraj	Královéhradecký

### **1.2. Identifikační údaje projektanta stavby**

<input type="checkbox"/> Název projektanta PDPS	IDProjekt s.r.o
<input type="checkbox"/> Sídlo projektanta	Júnova 1028, 517 41 Kostelec nad Orlicí
<input type="checkbox"/> IČO	02497247

## **2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE STAVBY**

Předmětem řešení projektové dokumentace PDPS je modernizace vozovky stávající silnice III/285 25 Rokole – Doly v k.ú. Nový Hrádek v km (0,589 – 1,768) za účelem zkvalitnění silničního provozu dané komunikace a bezpečnějšího pohybu cyklistů a pěších. Součástí stavby je i čištění přilehlých příkopů a sanace stávajících trubních propustů. Projektová dokumentace navazuje na předešlý stupeň DOS určený k ohlášení stavby zpracovaný projekční kanceláří MADOS MT s.r.o. zak. Č. 0175 z VII/2008.

### Členění stavby dle objektů:

SO 101b – Komunikace

SO 105 – Trubní propust sanace DN 400 (0,975 14)

SO 106 – Svodidlo JSNH 4 (1,020 47 – 1,061 60)

SO 001 – Všeobecné položky stavby

Stavba plynule navazuje na již dříve rekonstruovaný úsek (km 0,000 00 – 0,589) Okres Rychnov nad Kněžnou.

Aktuálně je řešena v úseku km 0,589 – 1,768, Okres Náchod.

Komunikace, jenž je předmětem opravy vykazuje v některých úsecích značné poruchy, které přes opakované lokální výspravy zhoršují sjízdnost a bezpečnost provozu vzhledem k značným nerovnostem v podélném a příčném sklonu.

Odvodnění komunikace je ze značné části nefunkční. Tento stav se neustále zhoršuje a souvislá oprava krytové vrstvy včetně sanace poruch a obnovy odvodnění komunikace je tedy nutná a nezbytná.

V předešlých letech byly v dotčeném úseku již provedeny některé opravy vozovky lokálními zesíleními obrusné vrstvy. Toto však bylo nedostačující a v celkovém měřítku neefektivní.

V některých úsecích bude potřeba provést důkladnější sanaci hlavně neúnosných krajů vozovky v obou směrech. V těchto místech bude případně použita geosyntetická tkanina polyfelt PGM. Celková a přesná míra a četnost poruch ložných asfaltových vrstev bude však patrná až po odfrézování obrusné vrstvy (tl. frézování 30 – 60 mm.)

## **3. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ**

### **Směrové řešení**

Zůstává beze změn. Navržené úpravy budou realizovány převážně na pozemcích investora v rámci stávajícího tělesa komunikace. Úprava napojení soukromých vjezdů bude provedena v nezbytně nutném rozsahu a plynule bude směrově navazovat na nově opravovaný úsek silnice III. třídy 285 25 v dotčeném úseku.

### **Výškové řešení**

Navrženou úpravou nedochází k podstatným změnám nivelety komunikace.

Celkově dojde k průměrnému navýšení nivelety o 30 mm.

Frézováním stávající vozovky se upraví příčný sklon vozovky a odstraní poruchy především v krajích vozovky a v místech zástavby.

V místech bez poruch se provede nový kryt na stávající povrch, pokud bude zachováno odvodnění vozovky a nezhorší se podmínky vjezdů a vstupů na přilehlé pozemky.

### **Příčné uspořádání**

Šířka vozovky bude sjednocena dle stávajícího stavu jednotlivých úseků. Příčné šířkové poměry jsou patrné z přílohy C. 2. Situace. Rozšíření v obloucích bude zachováno, pokud nedojde k částečné úpravě v rámci obnovy odvodnění. Zpevnění krajnice šířky 0,5 m bude navazovat na úpravu odvodnění, nebo přilehlé pozemky a bude provedeno po obou stranách komunikace ve směru staničení. Příčný sklon bude zachován dle stávajícího stavu se sjednocením na 2,5 % u jednostranného sklonu a 2,5% u sklonu základního střechovitého. Ve směrových obloucích je příčný sklon navržen min. 3,0 %.

### **Oprava poruch vozovky**

Stávající četné opravy výtluků a propadlých krajů vozovky asfaltovou směsí budou opraveny v celistvých plochách dle výkazu výměr odfrézováním na pr. tl. 30-60 mm. Zbytky vrstvy, které nebudou dostatečně spojeny s podkladem, budou odstraněny také. Po strojním očištění a provedení spojovacího postřiku asf. emulzí v mn. 0,5 kg/m<sup>2</sup> se provede výplň asf. směsí ACP 22.

Vícenásobné podélné a rozvětvené trhliny budou odstraněny stejným způsobem.

V případě výskytu pokračování lokálních trhlin do podkladu se provede jejich pročištění a výplň elasticou asf. zálivkou za horka. Po nástřiku asf. emulzí v mn. 1,0 kg/m<sup>2</sup> se trhliny překryjí geosyntetickou tkaninou se skelným vláknem Polyfelt PGM 50 přilepením v podélném směru. Zvláštní pozornost je třeba věnovat rovnosti nanesení množství spojovacího nástřiku.

Případná místa v položené geotextilii, která nebudou dostatečně propenetrována asf. emulzí musí být dosycena postřikem shora.

Po dokonalém vyštěpení asf. emulze se provede výplň obalovanou směsí ACP 22.

Příčné trhliny přes celou šíři vozovky budou odfrézovány na tl. 40 mm a na šířku 2,0 m. Pokud budou pokračovat do podkladu, provede se jejich pročištění a výplň elasticou asf. zálivkou za horka. Po nástřiku asf. emulzí v mn. 1,0 kg/m<sup>2</sup> se trhlina překryje geosyntetickou tkaninou se skelným vláknem Polyfelt.

Poté se provede výplň obalovanou směsí ACL22.

Případná propadlá neúnosná místa vozovky převážně v krajích vozovky zjevná po provedení odfrézování stávajícího obrusného krytu budou sanována následujícím způsobem. Provede se odstranění konstrukce vozovky na hloubku cca 50 cm v šíři viditelné deformace 1,0m. V případě únosného podkladu  $E_{def,2} \geq \min. 30 \text{ MPa}$  se provede podklad ze štěrkodrti fr. 0/63 v tl. 30 cm.

Na této druhé vrstvě musí být dosažena únosnost  $E_{def,2} \geq \min. 80 \text{ MPa}$ . Na tuto vrstvu se položí podkladní vrstva z ACL22 tl. 50 mm do úrovně stávajícího krytu. V případě neúnosného podloží se provede jeho sanace další vrstvou štěrkodrti.

Jednotlivé výtluky budou vyspraveny po odfrézování asf. směsí ACP22 tl. 60 mm.

Úseky komunikace, kde je povrch bez dostatečného příčného spádu budou upraveny na 2,5% frézováním v průměrné tl. 30-60 mm.

### **Konstrukce vozovky**

Po výpravě všech poruch stávajícího krytu se provede položení nové ohrusné vrstvy z asf. směsi ACO11+ tl. 40 mm na očištěný povrch opatřený spojovacím postřikem z asf. emulze v mn. 0,5 kg/m<sup>2</sup>.

Zpevnění nezpevněné krajnice se provede v šíři 0,50 m a tl. 50 mm ŠD fr.0/32 mm nebo asfaltovým recyklátem z vyfrézované vozovky.

Úprava hospodářských sjezdů se provede v nezbytném rozsahu dle místních podmínek jen u těch, které jsou používány. Provede se jejich zpevnění vrstvou ze štěrkodrti tl. 150 mm a vsypem živичné recykláže z vozovky v tl. 100mm.

- Frézování tl. 30 – 60 mm.
- Spojovací postřik emulze 0,5kg/m<sup>2</sup> (1,0kg/m<sup>2</sup> v případě polyfelt PGM)
- Vyrovnávky lokálních výtluků ACP 22 pr.tl.60 mm
- Zesílení asfaltových vrstev ACL 22 tl. 50 mm.
- Spojovací postřik emulze 0,5kg/m<sup>2</sup>
- Zesílení asfaltových vrstev ACO 11+ tl. 40 mm,

Předpokládaná plocha lokálních vyrovnávek výtluků ACP 22 tl. 60 mm činí 1768 m<sup>2</sup>.

Předpokládaná plocha vyztužení geosyntetickou textilií Polyfelt PGM činí 1440 m<sup>2</sup>.

Po dokončení modernizace vozovky budou technické parametry silniční komunikace odpovídat

S 6,5/30 – přizpůsobeno místním podmínkám.

### **Odvodnění komunikace**

Odvodnění komunikace bude zachováno stávající. Bude provedeno pročištění příkopů do podélného spádu min. 0,5% a sanace stávajících propustků především jejich čel, trub, vtokových a výtokových objektů.

Dále dle možností bude proved odvodňovací rigol v místech souběžně s trasou úpravy silnice. Dle potřeby bude provedena výšková úprava uličních vpustí a kanalizačních poklopů do nové nivelety ohrusné vrstvy.

### **Bezpečnostní zařízení**

Stávající bezpečnostní zařízení bude zachováno. Výměnu ani osazení nových směrových sloupků investor nepožaduje.

### **Dopravní značení**

Svislé dopravní zařízení bude zachováno stávající, vodorovné nebude provedeno.

#### **4. INŽENÝRSKÉ SÍTĚ**

**Před zahájením zemních prací je třeba požádat o vytýčení všech inženýrských sítí od jednotlivých správců, případně zajistit jejich odborný dozor.**

Vzhledem k minimální hloubce výkopových prací a čistění příkopu není předpoklad, že dojde ke kolizi s podzemním zařízením, vyjma výkopových prací při opravě propustů.

#### **5. SKLÁDKY**

Veškerý přebytečný vytěžený materiál je nutné uložit na řízené skládce a dokladovat pasportizačními listy základního popisu odpadu (zajistí zhotovitel realizace stavby).

V prostoru stavby z důvodů stísněných poměrů nebude možné skladovat vytěžený ani jiný sypký materiál. Bude umístěno pouze zařízení stavby (stavební buňka)

#### **6. ZÁBORY POZEMKŮ**

K záboru pozemků nedojde. Stavba bude realizována na stávající komunikaci.

#### **7. OSTATNÍ**

**Pro fakturační plnění budou závazné výměry skutečně provedených prací za dodržení jednotkových cen.**

### **POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍ ŘEŠENÍ**

Během stavby dojde ke stavebním úpravám, které dodrží předepsané podmínky z hlediska přístupu požární techniky ke stávajícím průmyslovým objektům.

Stavba je liniovou stavbou, stavebním řešením dojde ke zlepšení průjezdu vozidel integrovaného záchranného systému v celém prostoru a uvedené lokalitě. Nástupní požární plochy a přístupy k stávajícím objektům jsou zachovány dle stávajícího stavu.

Stavba bude realizována za částečné uzavírky, pouze při pokládce krytových vrstev bude cca na 2 dny bude zajištěna úplná uzavírka. Jelikož se jedná o uzavřený prostor, doprava bude převedena na okolní místní účelové komunikace. Celkový rozsah stavebních prací bude realizován tak, aby byl vždy zabezpečen přístup vozidel integrovaného záchranného systému k jednotlivým průmyslovým objektům ze stávajících místních komunikací v prostoru staveniště.

Po dokončení stavby bude v celém úseku zachován průjezdný průřez pro požární vozidla v obou směrech, ve světých rozměrech nejméně 3500 mm široký a 4100 mm vysoký.

Konstrukce vozovky a sanace jsou navrženy dle TP 170 - Navrhování vozovek pozemních komunikací. Na veškeré materiály a práce související s požární bezpečností staveb musí být při kolaudaci doloženy doklady dle zákona č.22/97 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

