

Další technické podmínky

Stavba: „III/03824 Jihlava, ul. Romana Havelky, Pražská - I. etapa“

Jedná se o stavební úpravu silnice III. třídy v jednom úseku v celkové délce cca 0,630 km. Směrové a výškové vedení silnice zůstane zachováno. Úsek se nachází na frekventované ulici Pražská a Romana Havelky v Jihlavě. Začátek opravy v první etapě je stanoven na křižovatku ulic Pražská a Mostecká na začátek mostu ev. č. 03824-2 a pokračuje směrem k silnici I/38 (dálniční přívaděč), kde na hranici nové světelné křižovatky končí (za nájezdovou větví směr Havlíčkův Brod). Oprava spočívá v celkové opravě povrchu vozovky a přilehlé okružní křižovatky ulic Pražská, Sokolovská, Romana Havelky a UK k obchodním domům dle jednotlivých stavebních objektů.

Na akci se spolupodílí Město Jihlava v rámci převzetí této komunikace do vlastní správy a koordinace jednotlivých záměrů města.

Stavební objekty 1. etapy:

- SO 102.1.1 – Silnice km 0,245-0,756
- SO 102.1.2 – Silnice km 0,245-0,756 (rozšíření komunikace) investor město Jihlava
- SO 102.1.3 – Silnice km 0,245-0,756 (obnova povrchu Pražského mostu)
- SO 182 – Dopravně inženýrské opatření
- SO 190.2 – Trvalé dopravní značení (II.etapa)

Objekty SO 102a a 102 jsou rozděleny do jednotlivých etap výstavby pro zajištění obslužnosti obchodních center a přilehlé HZS na ulici Sokolovská s výjezdem přes OK na ulice R. Havelky a Pražská (blíže popsáno POV).

Stavební objekt SO102a a SO 102 Silnice km 0,245–0,756 má vazbu na několik dalších stavebních objektů. Z tohoto pohledu bude velmi důležitá koordinace výstavby.

Navazující stavební objekty:

- SO 102.2 Dělicí ostrůvek (město Jihlava)
- SO 102.3 Autobusová zastávka Romana Havelky (město Jihlava)

Výstavba bude probíhat uceleně s návazností jednotlivých stavebních činností, které se mohou vzájemně překrývat pro urychlení doby výstavby.

Krajnice budou seříznuty a obnoveny z asfaltového recyklátu v šířce min. 0,30 - 0,75 m a tl. 50 - 100 mm případně bude zřízena nová krajnice.

Bude provedeno nové VDZ dle požadavku města Jihlava.

Bude doplněno dopravní značení.

Celková délka navržené opravy silnice je **0,630 km**.

Technické podmínky:

SO 102

Šířka vozovky je v předmětném úseku proměnná cca 8,00 – 17,00 m v závislosti na stávajících silničních obrubnicích (šířka jízdního pruhu min. 4,50m).

Základní příčný sklon vozovky je navržen jako jednostranný proměnného sklonu. Dostředný sklon v obloucích, odpovídá směrovému vedení trasy, s úpravami hodnoty sklonu tak, aby byla zachována

výšková návaznost vozovky na okolní terén a zajištěno odvodnění komunikace. V celém úseku je šířka jízdních pruhů minimálně 3,50m (dle stávajícího stavu).

V celém úseku bude vozovka nejprve odfrézovaná v tl. 130mm, frézování vozovky bude provedeno včetně potřebného stupňovitého provedení (zazubení), v napojeních na ZU, KU, v rozjezdech, sjezdech apod.). Součástí frézování je provedení re profilace (srovnání nerovnosti), včetně případného provádění frézování pomocí lanko drahý nebo laserového senzoru. Asfaltové vrstvy bez obsahu dehtu budou odkoupeny zhotovitelem stavby, s obsahem dehtu budou odvezeny na skládku nebezpečného odpadu. Následně proběhne vizuální prohlídka povrchu s vyznačením lokálních vysprávek v místech pokračujících trhlin nebo případných dalších odhalených poruch. Lokální vysprávky se vyznačí rovněž v místech zaznamenaných v rámci vizuální prohlídky před frézováním. Pote proběhne provedení lokálních vysprávek s očištěním povrchu, nástřik spojovacím postřikem, pokládka ložné vrstvy ACL 16+ (modifikované pojivo) v tloušťce 40 mm jako vyrovnávací vrstvy s vyztužením okrajů/poruch pomocí skelné samolepicí mříže s min. oboustrannou tahovou pevností 100/100 k a ochranným povlakem skelných vláken elastomerovými polymery s bodem tavení povlaku >220°C, přičemž ochrana skelných vláken pouze asfaltovým PMB pojivem je nepřípustná), nástřik spojovacím postřikem, pokládka ložné vrstvy ACL 16+ (modifikované pojivo) v tloušťce 50 mm, a nakonec nástřik spojovacím postřikem a pokládka obrusné vrstvy ACO 11+ v tloušťce 40 mm

Konstrukce vozovky je navržena dle průzkumu vozovky:

Asf.beton modif. pro obrusné vrstvy	ACO 11+ (PmB 45/80-65)	40 mm	ČSN EN 13108-1
Spoj. postřik z modif. kat. asf. emulze	PS-CP	0,3 kg/m ²	ČSN 73 6129
Asf. beton modif. pro ložní vrstvy	ACL 16+(PMB 25/55-60)	50 mm	ČSN EN 13108-1
Spoj. postřik z modif. kat. asf. emulze	PS-CP	0,5 kg/m ²	ČSN 73 6129
Vyztužení okrajů skelným kompozitem š. min. 2,00 m od okraje vozovky			
Asf. beton modif. pro vyrovnávací vrstvu	ACL 16+(PMB 25/55-60)	vyr. 40 mm	ČSN EN 13108-1
Spoj. postřik z modif. kat. asf. emulze	PS-CP	0,6 kg/m ²	ČSN 73 6129
Celkem		min. 130 mm	

Konstrukce vozovky v místě rekonstrukce dlážděného prstence:

Asf.beton modif. pro obrusné vrstvy	ACO 11+ (PmB 45/80-65)	40 mm	ČSN EN 13108-1
Spoj. postřik z modif. kat. asf. emulze	PS-CP	0,3 kg/m ²	ČSN 73 6129
Asf. beton modif. pro ložní vrstvy	ACL 16+(PMB 25/55-60)	50 mm	ČSN EN 13108-1
Spoj. postřik z modif. kat. asf. emulze	PS-CP	0,5 kg/m ²	ČSN 73 6129
Vyztužení okrajů skelným kompozitem š. min. 2,00 m od okraje vozovky			
Asf. beton modif. pro vyrovnávací vrstvu	ACL 16+ (PMB 25/55-60)	vyr. 40 mm	ČSN EN 13108-1
Spoj. postřik z modif. kat. asf. emulze	PS-CP	0,6 kg/m ²	ČSN 73 6129
Vrstva ze směsi stmeleného cementem	SC 0/32 C _{8/10}	150 mm	ČSN EN 14227-1
Šterkodrt	ŠD _A 0/63 G _E	min. 200 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		min. 480 mm	

Konstrukce vozovky (betonové) v místě autobusových zastávek (Kaufland):

Železobetonová deska C 30/37	CB II	200 mm	ČSN 73 6123-1
Vrstva ze směsi stmeleného cementem	SC 0/32 C _{8/10}	150 mm	ČSN EN 14227-1
Šterkodrt	ŠD _A 0/63 G _E	min. 200 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		min. 550 mm	

Železobetonová deska C 30/37 je vyztužena KARI sítí s oky 150x150x8, pod kterou je osazena nepropustná folie (infiltrační vrstva).

Další ustanovení:

Všechny pracovní spáry v rozsahu cele stavby, budou ošetřeny modifikovanou asfaltovou zálivkou a dle potřeby případně profrézováním či proříznutím (zálivka je součástí položky pokládky asfaltové vrstvy!).

SO102.2 – Dělicí ostrůvek

Směrové řešení dělicího ostrůvku vychází ze směrového vedení silnice III/03824, dělicí ostrůvek je navržen tak, aby směrem na Staré Hory byl 1 jízdní pruh a směrem do centra Jihlavy 2 jízdní pruhy. Výškové vedení dělicího ostrůvku a přilehlého rozšíření vozovky vychází z objektu SO 102.1 Silnice km 0,245-0,756.

Konstrukce a příčné uspořádání

Šířka dělicího ostrůvku je 1,80 m, délka 6,85 m, pochozí plocha je navržena dlažďena s výškou nášlap +0,02 m, v ostatních částech dělicího ostrůvku je nášlap +0,20 m. Jsou navrženy betonové silniční obrubníky 1000x150x300 mm, resp. najezdové obrubníky 1000x150x150 mm.

Konstrukce dělicích ostrůvků:

Zámková dlažba	DL	60 mm	ČSN 73 6131
Lože z drčeného kameniva fr. 4/8	L	30 mm	ČSN 73 6131
Šterkodrť	ŠDB 0/32 GN	min. 150 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		min. 240 mm	

SO102.3 - Autobus zast. Romana Havelky

Směrové řešení nástupiště vychází ze směrového vedení silnice III/03824, resp. stávajícího chodníku. Výškové vedení nástupiště vychází z objektu SO 102.1 Silnice km 0,245-0,756.

Konstrukce a příčné uspořádání

Šířka nástupiště je proměnná šířky cca 3,00-3,20 v místě stávajícího chodníku, resp. až 5,50 m v místě nástupní hrany. Pochozí plocha je navržena dlažďena s výškou nášlapu +0,20 m v místě nástupní hrany jsou navrženy betonové chodníkové obrubníky 1000x100x250 mm, resp. bezbariérové zastávkové obrubníky.

Konstrukce nástupiště:

Zámková dlažba	DL	60 mm	ČSN 73 6131
Lože z drčeného kameniva fr. 4/8	L	30 mm	ČSN 73 6131
Šterkodrť	ŠDB 0/63 GE	min. 250 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem min.		340 mm	

Konstrukce vozovky (betonové) v místě autobusových zastávek (Kaufland):

Železobetonová deska C 30/37	CB II	200 mm	ČSN 73 6123-1
Vrstva ze směsi stmelého cementem	SC 0/32 C _{8/10}	150 mm	ČSN EN 14227-1
Šterkodrť	ŠD _A 0/63 G _E	min. 200 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		min. 550 mm	

Odvodnění PK

Stávající odvodnění bude v plné míře zachováno, opravou povrchu vozovky ve střežovitém (přímé úseky) a jednostranném sklonu (směrové oblouky) s přihlédnutím ke stávajícímu provedení bude povrch vozovky dostatečně odvodněn do průběžných příkopů a uličních vpustí. Pro zajištění řádného odvodnění bude stržen drn krajnic a to 0,03m pod zpevněnou krajnici případný chybějící materiál krajnic bude doplněn a zhutněn z recyklátu.

SO 182 – DIO

Řeší návrh přechodného dopravního značení (PDZ) a vychází z požadavku na zajištění dopravní obslužnosti v širším okolí. Podkladem pro řešení návrhu přechodného dopravního značení bylo zaměření, celková situace a okolí. Navržené PDZ, dle TP 66 je upraveno v závislosti na místních podmínkách.

SO 190 – Trvalé dopravní značení

Svislé DZ

Stávající svislé dopravní značení, které bude v rozporu s novým dopravním řešením, bude demontováno. Svislé dopravní značky budou velikosti základní ze zpevněného pozinkovaného plechu s dvojitým ohybem s retroreflexní fólií osazeny objímkami na typové pozinkované sloupky v betonovém základu

anebo na sloupy veřejného osvětlení. Retroreflexní folie na svislých dopravních značkách bude třídy min. RA 2.

Vodorovné DZ

Vodorovné dopravní značení bude provedeno jednotným způsobem na celém úseku s plynulým přechodem na stávající vodorovné dopravní značení v navazujících úsecích pozemních komunikací. Všechny vodorovné dopravní značky budou provedeny z materiálů s dlouhodobou životností (dvousložkový plast). Pro zajištění odtoku vody a noční viditelnosti za vlhka a deště musí být toto značení strukturální.

Předznačení vodorovného dopravního značení bude provedeno hladkou barvou bílé barvy.

Oprava komunikace bude prováděna za dopravního omezení v případně projednání za úplných uzavírek jednotlivých částí minimálně při pokládce ohrubných vrstev.

Zadávací podklady

Projektová dokumentace, soupis prací v programu ASPE, situační mapa.