




C101

VEDOUCÍ PROJEKTANT	ING.KOTLÁN			
ZODP. PROJEKTANT	ING.KOTLÁN			
VYPRACOVAL	J.PÍPA			
KONTROLOVAL	ING.SEDLÁK			
OBJEDNATEL, INVESTOR: VYSOČINA , Žižkova 57, Jihlava				
AKCE: III/4062 JIHLAVA - PÍSTOV			DATUM: 11/2016	
			STUPEŇ: PDPS	
			ZAK.Č.: 2016-000128	
			PARÉ Č.	
OBSAH				
TECHNICKÁ ZPRÁVA			1010	

Identifikační údaje

Název stavby:	III/4062 JIHLAVA - PÍSTOV
Místo stavby:	k.ú. Jihlava, Pístov
Druh stavby :	Rekonstrukce
Investor:	Vysočina
Uživatel :	KSÚS Vysočina
Budoucí vlastník:	Statutární město Jihlava
Budoucí uživatel :	SMJ Jihlava
Generální projektant:	PROfi Jihlava spol. s .r.o.
Stupeň dokumentace :	PDPS

2. Základní údaje o stavbě

Silnice III/4062 tvoří hlavní dopravní spojnici mezi městem Jihlava a obcemi Pístov, Popice, Vysoká, jedná se o jedinou „kvalitativně“ přístupnou a dostupnou komunikaci do těchto obcí, přesto její parametry nesplňují základní požadavky na bezpečnost provozu na této silnici byť třetí třídy. Veškerá doprava do a z těchto obcí je zajišťována právě touto komunikací. Alternativně lze použít propojení silnice na druhé straně do obce Salavice, což je ale pro dopravní spojení s krajským městem zcela nevyhovující a také neúměrné delší spojení.

Potřeba rekonstrukce silnice III/4062 je dána především výměnou stávajícího povrchu ze žulových kostek a jejím nahrazením živičným povrchem s úpravou podloží vozovky. Dále též úprava odvodnění zpevněných i přilehlých nezpevněných ploch s vyústěním do recipientu.

Projektová dokumentace se zabývá řešením trasy silnice III/4062 v úseku od úpravy silnice v rámci výstavby obchvatu Jihlavy a je ukončena v ulici Wolkerova u křižovatky s ulicí Seifertova, celková délka řešeného úseku je 1305 m.

V zájmovém území je trasa vedena ve stávající trase, mimo obec je navržena v kategorii S6,5/50, v obci je navržena v kategorii MO2p se základní šířkou jízdního pruhu 3,25m. Silnice je navržena ve novém šířkovém uspořádání dle navržených kategorií a rovněž bude v celé délce provedena v nové skladbě a to zejména s ohledem na nevyhovující stav mimo obec a na předpokládanou rekonstrukci kanalizace a vodovodu v obci, kdy po této rekonstrukci budou stávající zpevněné plochy narušeny tak, že je nezbytná rekonstrukce v celé nové skladbě včetně podkladních vrstev a zajištění odvodnění.

3. Přehled výchozích podkladů

- 1) Silnice III/4062 Jihlava - Pístov, PROfi Jihlava, DUR (2009), DSP (2010),

Současně bylo využito výsledků projednávání dokumentace během jejího zpracování a prohlídky budoucího staveniště.

4. Použité mapové podklady

Situace řešení silnice je zpracována do polohopisného a výškopisného zaměření zájmového území v měřítku 1:500 zpracovaného v roce 2008 firmou PROGEO Jihlava s.r.o. Toto zaměření bylo aktualizováno toutéž firmou v roce 2009 s ohledem na provedené úpravy v rámci výstavby souběžné cyklotrasy.

Uvedené mapové podklady jsou v souřadnicovém systému S-JTSK a výškovém systému Bpv - Balt po vyrovnání.

Pro zákres stavby do katastrálních map byla použity digitalizované katastrální mapy k.ú. Jihlava a Pístov v měř. 1:1000.

5. Návrh technického řešení

a) vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci

Součástí stavby bylo i provedení geologického průzkumu pro mostní objekt viz. C201. Sčítání dopravy nebylo v daném úseku prováděno, podle celostátního sčítání v roce 2005 byla intenzita vozidel na silnici III/4062 stanovena na 727 voz. /24 hod. Návrh vlastní skladby vozovky byl proveden dle TP170 pro celou skladbu vozovky v tl.550 mm doplněnou o odvodnění pláň vozovky. Geologický průzkum v trase nebyl součástí zadání ani nabídky projektovaných prací. Ovšem lze předpokládat, že v blízkosti Koželužského potoka se budou nacházet nevhodné zeminy, které bude nutno odstranit z podloží aktivní zóny budoucí komunikace. Projekt předpokládá sanaci podloží kamenivem fr.0-200 tl. 30cm v rozsahu staničení 0,000 – 0,460 km a sanaci podloží kamenivem fr.0-200 tl. 50cm v rozsahu staničení 0,460 – 0,620 km. V intravilánu se s ohledem na stávající inženýrské sítě a na jejich rekonstrukci před vlastními povrchy sanace podloží předpokládají pouze lokální a budou řešeny po odkrytí podkladních vrstev komunikací. Na případném nevyhovujícím podloží v intravilánu bude provedena sanace kamenivem fr.0-200 tl.30 cm.

b) vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Navržená komunikace bude napojena na začátku a konci úseku na stávající. Po trase jsou navrženy hospodářské a účelové sjezdy, vjezd do okolních nemovitostí. Výškové řešení se snaží co nejvíce kopírovat stávající. Stávající obrubníky budou znovu osazeny a okolní chodníky a vjezdy budou v nutném rozsahu předlážděny a dopojeny na navrhovanou skutečnost.

Souvisejícími stavbami je zde rekonstrukce autobusové zastávky Telečská ulice a rekonstrukce kanalizace a vodovodu v ulici Telečská a Wolkerova.

Rekonstrukce autobusové zastávky byla koordinována s navrženou rekonstrukcí vozovky a lze je provést jak společně, tak samostatně. Vzájemná řešení jsou v souladu pro obě uvažované stavby.

Rekonstrukce vodohospodářských sítí kanalizace a vodovodu byla v době zpracování této dokumentace projekčně připravena a rekonstruované řady budou ve stejném rozsahu, jako jsou stávající, které jsou zakresleny v dokumentaci. Rovněž se předpokládá realizace těchto sítí před vlastní rekonstrukcí vozovky. Nadzemní součásti (poklopy, šachty) budou vyvedeny na upravený terén dle této dokumentace, projekt počítá i s jejich případným znovu osazením.

c) návrh zpevněných ploch,

Na stávající komunikaci byla zpracována diagnostika stávající vozovky, ta ovšem ke skutečnostem nebude realizována a bude provedena nikoliv částečná výměna skladby vozovky, ale úplná skladba včetně podkladních vrstev. Rozsah zpevněných ploch odpovídá navrženým kategoriím. Komunikace B předpokládá provedení asfaltového krytu v šířce 7,0m a přidružení parkovacího pruhu v šířce cca 2,2m. Součástí návrhu je rovněž znovu osazení stávajících obrubníků v obci a dopojení vjezdů a vstupů na upravený terén se zdlážděním včetně stávajících chodníků.

d) režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace,

Odvodnění komunikace je řešeno pomocí stávajících silničních příkopů, které budou upraveny dle příčných profilů a lokálně zpevněny. Pro převedení povrchových vod v místech vjezdů a sjezdů jsou navrženy propustky. Pro následné vyústění do místního povodí je navržen trubní propustek s šikmými čely, který na vtoku bude opatřen lapačem splavenin. Odvodnění v intravilánu je zajištěno uličními vpustěmi, které budou nahrazeny novými vpustěmi se zaústěním do stávající jednotné kanalizační sítě, jejíž se předpokládá rekonstrukce před realizací této komunikace. Napojení bude na odbočky z řadu provedené v rámci rekonstrukce kanalizace. Odvodnění pláň je navrženo pomocí oboustranné drenáže umístěné pod plání budoucí vozovky, která bude zaústěna do navržených uličních vpustí v intravilánu a do vodoteče a příkopu v extravilánu.

e) návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Součástí návrhu je i finální dopravní značení, které předpokládá vyznačení vodících čar oboustranně v délce úpravy komunikace v extravilánu s následným vyznačením vjezdů a sjezdů na okolní nemovitosti. Součástí dopravního značení bude i osazení nových svislých značek, které nahradí v rozsahu ty původní. Další dopravní značení se nepředpokládá. Přenosné dočasné dopravní značení po dobu stavby je řešeno samostatně v kapitole D Přípravy a organizace výstavby.

f) zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu,

Stavba bude prováděna po jednotlivých úsecích, nelze ji provést jako jeden celek a to s ohledem na zachování dopravní obslužnosti dané lokality viz. Kap. D Organizace výstavby. Následná údržba komunikace v zimním období se předpokládá solením.

g) vazba na případné technologické vybavení,

Žádná vazba nebyla zjištěna.

h) přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů,

Dopravní značení navrženo dle TP 66. Vodorovné dopravní značení navrženo dle TP 133. Skladba komunikace navržena dle TP170.

Propustek navržen z materiálu vhodného pro daný typ zatížení a pro daný typ zimní údržby.

Navržená označení betonových směsí a malt jsou vhodná pro použití pro daný typ komunikace a pro její údržbu solením.

Navržené objekty pro zajištění odvodnění jsou rovněž v souladu se vzorovými listy VL2.2. Odvodnění - schválenými Ministerstvem dopravy pro použití na pozemních komunikacích.

Zkoušky podloží, rozbory a zatřídění hornin je obsaženo v geologickém posudku, který je součástí projektové dokumentace, a dané rozbory byly provedeny v akreditovaných laboratořích. Posudek byl zpracován pouze v rozsahu mostního objektu C201.

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

Jelikož se jedná částečně o stavbu v extravilánu, nebyly vzneseny požadavky na pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace mimo uzavřenou obec. V intravilánu bude řešena pouze vlastní komunikace, pěší trasy zůstanou dle stávajícího rozsahu, přístupy na komunikaci budou provedeny v úrovni navržené vozovky znovu osazením stávajících obrubníků v úrovni upraveného terénu a vstupy do vozovky budou provedeny v úrovni s maximálním převýšením do 2cm pro výše zmiňované osoby. Pouze v ulici Wolkerova, kde dochází k výměně dlažby stávajících pěších tras bude provedeno nové zadláždění chodníků včetně bezbariérových prvků.

6. Závěr

Projekt byl zpracován z hlediska maximální hospodárnosti, platných nařízení a směrnic. Realizací navržených stavebních úprav silnice III/4062 dojde ke zlepšení jejího nevyhovujícího stavebního stavu, výměna krytu z dlažebních kostek bude mít pozitivní dopad nejenom na bezpečnost silničního provozu, ale také na snížení hluku z dopravy.

Při provádění všech prací je nutno dbát zvýšené péče o bezpečnost a ochranu zdraví při práci, veškeré práce a činnosti provádět předepsanými postupy a podle platných předpisů, před zahájením prací je třeba vytyčit všechny stávající podzemní sítě správci těchto sítí. K vytyčení nelze použít kót odměřených z projektové dokumentace.