

# TECHNICKÁ ZPRÁVA

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

*Označení stavby:* **PD - OPRAVA POVRCHŮ SILNIC - SFDI  
II / 208 KRÁSNO - BEČOV  
km 5,791 – 7,291**

*Místo stavby :* **k. ú. KRÁSNO NAD TEPLOU  
k. ú. DOLNÍ HLUBOKÁ**

*Objednatel :* **Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje  
Chebská 282  
356 04 Sokolov  
IČO : 709 47 023  
DIČ : CZ70947023**

*Projektant :* **P - TIP - projektová kancelář  
Ing. Ivan ŠKULAVÍK  
Spartakiádní 1973  
IČO : 187 33 336  
DIČ : CZ6412101014  
autorizace : 0300548  
autorizace v oboru dopravních staveb**

*Datum :* **listopad – prosinec 2015**

*Zakázka :* **31 / 2015**

*Stupeň :* **dokumentace pro provedení stavby - zjednodušená**

## 2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Jedná se o silnici II. třídy v Karlovarském kraji, která se nachází v jeho středu (na hranici mezi okresy Sokolov a Karlovy Vary). Silnice II/208 začíná v místě křížení se silnicí II/210, která spojuje Sokolov přes Krásno se silnicí první třídy I/20 a končí v Bečově nad Teplou, kde se napojuje na silnici I/20.

Projektová dokumentace řeší opravu povrchu silnice II. třídy č. 208 ve staničení 5,791 – 7,291 km (délka úseku = 1,500 km) mezi městy Krásno a Bečov nad Teplou na pozemkových parcelách č. 3144/2 v k. ú. Krásno nad Teplou a č. 663/3 v k. ú. Dolní Hluboká. V rámci úseku je překonáno 80 metrů výškových a na nachází se zde klopené směrové oblouky s malými poloměry. Stávající kryt vozovky je za hranicí životnosti, lokálně již několikrát vyspravovaný. V důsledku provedených vysprávek jsou zde nevyhovující protismykové vlastnosti a nerovnosti.



### Návrh opravy komunikace:

- stávající konstrukční souvrství bude zachováno;
- budou pouze lokálně doplněny rozlámané a propadlé hrany stávající obrusné vrstvy krytu a opraveny hluboké poruchy obrusné vrstvy krytu do tl. 50 mm. Odfrézovaná místa budou pečlivě očištěna, včetně stržení stávající krajnice (stržení drnů do hl. 50 mm). Na očištěný povrch bude aplikován spojovací postřík vč. svislé hrany;
- odfrézovaná obrusná vrstva krytu bude doplněna ACL 16;
- na takto vyrovnaný a očištěný podklad bude v celé šířce vozovky aplikován spojovací postřík C 60 BP 4 v množství 0,60 kg/m<sup>2</sup> zbytkového asfaltu;
- položit ložní vrstvu z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACL 16 podle ČSN EN 13108-1 v tloušťce 70 mm s asfaltovým pojivem 50/70;
- provést spojovací postřík modifikovanou asfaltovou emulzí C 60 BP 4 v množství 0,40 kg/m<sup>2</sup> zbytkového asfaltu;
- položit obrusnou vrstvu z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACO 11 S podle ČSN EN 13108-1 v tloušťce 40 mm s asfaltovým pojivem 50/70.

Konstrukce vozovky bude zesílena o 110 mm.

Napojení krytu jízdních pruhů bude provedeno nalitím asfaltové směsi na pracovní spáru (hranu).

Napojení jednotlivých vrstev bude odstupňované s přesahem minimálně 100 mm tak, aby nevznikla průběžná svislá spára.

Pochůzkou přímo v místě stavby byl stanoven rozsah opravy (začátek a konec úseku). Při pochůzce pak bylo na trase komunikace vyznačeno 10 bodů, které byly vyznačeny v místech největších poruch. Rozsah větších oprav je vázán k těmto bodům. Vyznačené body byl geodetickou firmou zaměřeny a přeneseny do systému JTSK a Bpv. Ve výkrese "Situace,, jsou tyto body zaneseny. V blízkosti bodu č. 7 je stávající odstavná plocha, která bude v rámci opravy krytu také opravena (146 m<sup>2</sup>). Detailně je oprava popsána ve výkrese Situace – bod č. 7 (1:200 ).

Stávající krajnice bude zbavena drnů do hloubky 50 mm. Krajnice bude doplněna novým hutněným drceným kamenivem nebo recyklovaným asfaltovým materiálem ve sklonu 8% v tloušťce 150 mm.

Dopravní opatření po dobu výstavby bylo projednáno s policií ČR DI Sokolov. Přednosti v jízdě v místech pohybu techniky budou zajištěny pomocí řádně poučených osob zhotovitele.

Vodorovné dopravní značení bude realizováno v nejnutnějším rozsahu – pouze vodící čáry V4 v šířce 125 mm – plast a středová čára v šířce 125 mm – plast. V místech sjezdů a připojení polních cest V4 nebude přerušována.

Při realizaci stavebních prací budou dodrženy všechny bezpečnostní předpisy zejména předpisy spojené s provozem na silničních komunikacích.

Podzemní sítě nejsou v rámci PD zjišťovány vzhledem ke skutečnosti, že stavební práce budou probíhat pouze v tělese komunikace.

**Cílem projektu je zlepšit kvalitu (a tím prodloužit životnost) pokládané asfaltové směsi. Při výrobě asfaltové směsi hraje velmi důležitou roli teplota, ať už na obalovně, tak při pokládce pro dosažení 100 % míry zhutnění. V rámci projektu bude sledována teplota asfaltové směsi pomocí termografie a teplotních senzorů od výroby na obalovně po pokládku na stavbě. Pro převoz asfaltové směsi budou použity vozidla s korbou s i bez izolace pro zjištění poklesu teploty v průběhu převozu. Dále bude v místě pokládky použit homogenizér asfaltové směsi bez přehřívání pro možnost posouzení jeho vlivu na homogenitu směsi z hlediska teploty. Dalším cílem projektu je ověření možnosti prodloužení maximální celkové doby pokládky asfaltové směsi, od výroby na obalovně po pokládku na stavbě, v případě použití vozidel s korbou s izolací. Pokládané asfaltové směsi budou typu asfaltový beton (AC) s R-materiálem v množství 50 a 60 %. Přidávání R-materiálu do asfaltových směsí se stává samozřejmostí, a proto je důležité sledovat jeho vliv i z teplotního hlediska.**

**Výrobna asfaltobetonové směsi zhotovitele případně jeho dodavatele musí být vybavena zařízením potřebným k výrobě uvedených asfaltových směsí. Jedná se zejména o paralelní buben pro dávkování ohřívaného R-materiálu v množství až 60 % a zařízení na výrobu pěnoasfaltů pro možnost dávkování speciálních přísad pro snižování teploty.**