

TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Označení stavby: **OPRAVA POVRCHŮ SILNIC - PD - SFDI
II / 212 HORNÍ POCHLOVICE - KACÉŘOV
km 26,113 – 27,713**

Místo stavby : **k. ú. DOLNÍ POCHLOVICE
k. ú. HORNÍ POCHLOVICE
k. ú. KACÉŘOV**

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 : **leden – březen 2015**

Zakázka : **06 / 2015**

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

2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Stávající komunikace II/212 je komunikace ve správě KSÚS KK. Kryt komunikace je za hranicí životnosti, lokálně již několikrát vyspravovaný. Před začátkem úseku již byla provedena oprava krytu.

Diagnostický průzkum konstrukce vozovky byl zpracován firmou Nievelt labor Praha, spol. s r.o. v 03/2015 – zak. Číslo DV-15-010-08.

V závěru zprávy diagnostického průzkumu je popsán návrh a technologie opravy:

- odstranit konstrukční souvrství na hloubku 90 mm
- důkladně vyčistit povrch
- místní sanace ulámaných krajů vozovky v rozsahu cca 10-20 % délky úseku (bude upřesněno vizuální prohlídkou) – odstranění stávajících porušených vrstev na šířku 1000 mm a hloubku 500 mm. Vyplnění takto vzniklé rýhy šterkodrtí a asfaltovým recyklátem s řádným zhutněním ve dvou vrstvách. Tloušťka vyplnění bude činit 420 mm. Zbývající tloušťka tj. 80 mm bude provedena z asfaltové směsi typu ACP 16 + s asfaltovým pojivem 50/70
- provést spojovací postřík modifikovanou asfaltovou emulzí C 60 BP 4 v množství 0,40 kg/m² zbytkového asfaltu
- položit ložní vrstvu z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACL 16 + podle ČSN EN 13108-1 v tloušťce 50 mm s asfaltovým pojivem 50/70
- provést spojovací postřík modifikovanou asfaltovou emulzí C 60 BP 4 v množství 0,40 kg/m² zbytkového asfaltu
- položit obrušnou vrstvu z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACO 11 + podle ČSN EN 13108-1 v tloušťce 40 mm s asfaltovým pojivem 50/70

Vzhledem k omezeným finančním prostředkům objednatele nebude realizována sanace okrajů silničního tělesa. Dojde pouze k vyspravení okrajů vozovky a doplnění krajnic.

Konstrukce vozovky nebude zesílena.

Pochůzkou přímo v místě stavby byl stanoven rozsah opravy (začátek a konec úseku). Při pochůzce pak bylo na trase komunikace vyznačeno 12 bodů, které byly vyznačeny v místech největších poruch. Vyznačené body byly geodetickou firmou zaměřeny a přeneseny do systému JTSK a Bpv. Ve výkrese "Situace 1:2000,, jsou tyto body zakresleny.

V místech velkých nerovností bude kryt vyrovnán nemodifikovaným asfaltem ACL 16 v celkovém množství 20 t.

Po dokončení opravy krytu bude doplněna krajnice z hutněného drceného kameniva v šířce 0,50m a ve sklonu 8%. Ze stávající krajnice budou odstraněny drny v tloušťce 5cm. Stávající krajnice bude doplněna novým hutněným drceným kamenivem v tl. 8cm.

Svodidla a směrové sloupky nebudou upravovány v rámci stavby. Tyto práce budou součástí běžné údržby po dokončení stavby.

Kolem bodu č. 1 (před začátkem úseku) jsou na okraji vozovky patrné mozaikové trhliny – až síťové trhliny. Dle TP 82 Katalog poruch netuhých vozovek poruchy dle katalogového listu 10 a 17. Doporučuji tento úsek (1,75x41,0m). V tomto místě bude odfrézována obrušná i ložná vrstva krytu. Konstrukce bude po aplikaci spojovacích postříků doplněna ložnou vrstvou (ACL 16+) a obrušnou vrstvou (ACO 11+).

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 - V4 v šířce 0,125m . V místech sjezdů a připojení polních cest V4 nebude přerušována. V místech křížení komunikace II/212 s místními komunikacemi bude V4 přerušena a nahrazena V2b (1,5/1,5/0,125). Středová čára nebude vzhledem k šířce vozovky realizována (2 x 2,75m). Vodorovné dopravní značení je popsáno ve výkrese „ Vodorovné dopravní značení “

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 a do hloubky max. 9 cm.

V rámci navrhovaného projektu bude sledován efekt délky „časových/hutnicích oken“ tedy druhé možnosti využití konceptu nízkoteplotních směsí, který je však v praxi používán minimálně. Nízkoteplotní směsi je možné vyrábět při standardních teplotách, přičemž je možné je pokládat při teplotách nižších. Tímto způsobem je možno rozšířit teplotní režim pro pokládku, zajistit dostatečnou kvalitu zhutnění a to i za nepříznivých klimatických podmínek nebo zajistit řádnou zhutnitelnost asfaltové směsi i ve městech, kdy je doba dopravy na místo negativně ovlivněna dopravními kongescemi. Realizovány budou nízkoteplotní asfaltové směsi s vysokým podílem R-materiálu (do obrusné vrstvy 50 % a ložné vrstvy 60 %). Na pokusném úseku bude realizováno 5 samostatných částí, jeden referenční úsek a čtyři úseky z nízkoteplotních směsí. V rámci projektu bude sledován teplotní režim asfaltové směsi během výroby, dopravy a pokládky. Na obalovně bude zaznamenána teplota každé šarže. K dopravě budou použity jak běžná velkokapacitní nákladní vozidla, tak i velkokapacitní vozidla s izolovanou vanou a kontinuálním měřením teploty. I u jednoho z běžných vozidel bude zajištěno přenosným datalogerem kontinuální měření teploty směsi během dopravy směsi. Dále bude sledována teplota směsi v násypce finišeru a termokamerou teplotní režim chladnutí směsi při hutnění se zaznamenáním počtu pojezdů hutnicí techniky. Účinnost hutnění bude sledována radiometrickou sondou.

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.