


S–JTSK

Výškový systém B.p.v.

PROJEKTANT: Ing. Adam Tužil	VYPRACOVAL: Ing. Adam Tužil	KONTROLOVAL: Ing. František Habura, Ph.D.	ZPRACOVATEL: 	
<i>Tužil</i>	<i>Tužil</i>	<i>Habura</i>		
INVESTOR: Správa a údržba silnic Pardubického kraje, Doubravice 98, Pardubice 533 53			ČÍSLO ZAKÁZKY:	FORMÁTÝ:
KRAJ / OBEC: Pardubický kraj / Lázně Bohdaneč				
STAVBA: Okružní křižovatka silnic II/211 x III/0361 Lázně Bohdaneč STAVEBNÍ OBJEKT: SO 101 – POZEMNÍ KOMUNIKACE			DATUM: 06. 2021	PŘÍL. Č.: 1
			STUPEŇ: DSP+PDPS	
			MĚŘÍTKO:	
NÁZEV PŘÍLOHY: TECHNICKÁ ZPRÁVA			ČÁST: D.1.1.	
DOKUMENTACI LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. VÝKRES, ČI JEHO ČÁST, MŮŽE BÝT KOPIROVÁN NEBO JINÝM ZPŮSOBEM ROZŠÍŘOVÁN POUZE PO PŘEDCHOZÍM SOUHLASU ZPRACOVATELE.				

OBSAH

A)	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU	3
A.1)	Označení stavby	3
A.2)	Stavebník	3
A.3)	Zhotovitel dokumentace	3
B)	STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ	4
C)	VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI – DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM APOD.	5
D)	VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY	5
E)	NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ	6
E.1)	Situační a směrové řešení	6
E.2)	Výškové a sklonové poměry	7
E.3)	Šířkové uspořádání	8
E.4)	Konstrukce vozovky	9
E.5)	Křižovatky, křížení a napojení sjezdů	10
F)	REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE	10
G)	NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU	10
G.1)	Svislé dopravní značení	10
G.2)	Vodorovné dopravní značení	10
H)	ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU 11	
H.1)	Zařízení staveniště	11
H.2)	Zařízení staveniště dle způsobu užívání	11
H.3)	Zajištění přístupu vody a energií	11
H.4)	Dopravní trasy	11
H.5)	Bezpečnost práce	11
H.6)	Dopravní inženýrské opatření	11
H.7)	Ostatní	11
I)	VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ	12
J)	PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ	12
K)	ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE	14

A) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

A.1) Označení stavby

Název stavby: Okružní křižovatka silnic II/211 x III/0361 Lázně Bohdaneč

Název SO: SO 101 Pozemní komunikace

A.2) Stavebník

Stavebník: Správa a údržba silnic Pardubického kraje

Doubravice 98

533 53 Pardubice

IČ: 00085031

DIČ: CZ 00085031

A.3) Zhotovitel dokumentace

Zpracovatel SO 101: DSP a.s.

Kostějnice 111

530 02 Pardubice

IČ: 27555917

DIČ: CZ 27555917

Zodpovědný projektant: Ing. František Haburaj Ph.D.

Autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby

ČKAIT 0701216

B) STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Zájmovými komunikacemi stavby jsou silnice II/211 (původní označení I/36) a silnice III/0361.

SO 101 zahrnuje výstavbu nové okružní křižovatky, napojení větví okružní křižovatky na stávající komunikace a krátký úsek rekonstrukce silnice III/0361.

Výstavba nové okružní křižovatky v místech stávajících silnic II/211 a III/0361 je koncipována jako zpomalovací prvek dopravní infrastruktury.

Nově navržená okružní křižovatka má 3 větve. Větev 1 směrem na Lázně Bohdaneč, větev 2 směrem na Rohovládovou Bělou a větev 3 směrem na Neratov.

V rámci stavby dojde k odstranění všech konstrukčních vrstev vozovky zájmových komunikací v uvažovaném prostoru stavby a k odstranění stávajících lanových svodidel. Následně dojde k provedení nové zemní plně.

V případě zjištěné nedostatečné únosnosti v úrovni plně ($E_{def,2} = \min. 60 \text{ MPa}$) bude navíc upravena aktivní zóna pomocí vrstev štěrkodrti v tloušťkách 2x200 mm.

Dle vytyčení dojde k osazení jednotlivých typů obrub (silniční obruby, sklopené obruby KO, žulové obruby apod.), k osazení silniční betonové přídlažby, k provedení prstence z monolitického betonu, a k pokládce AC vrstev okružního jízdního pásu a jednotlivých větví okružní křižovatky.

V rámci výstavby okružní křižovatky dojde k povrchové opravě stávající betonové zídky a k vyvýšení zídky formou dobetonování konstrukce, tak aby došlo k výškovému napojení na nově navrženou okružní křižovatku. Na betonové zídce dojde k osazení nového ocelového zábradlí.

Za AC vrstvami bude provedena nezpevněná krajnice z R-materiálu v tloušťce cca 15 cm a šířce v rozmezí 0,50 – 1,50 m, dle umístění svodidla. Do nezpevněné krajnice dojde k osazení nového ocelového svodidla s požadovanou úrovní zadržení N2, pracovní šířkou min. W4 a se speciálními absorpčními koncovými náběhy (např. PRIMUS či jiné obdobné typy).

Na silniční obruby budou napojeny chodníkové plochy dle SO 102.

Směrové dělicí ostrůvky budou vyplněny zámkovou dlažbou. Středový ostrůvek okružní křižovatky bude vyplněn kačirkem. Výplň středového ostrůvku se může změnit dle připomínek dotčených orgánů.

Napojení asfaltových vrstev na obruby a silniční betonovou přídlažbu bude řešeno nalitím hrany asfaltovou zálivkou podél obrub a betonové přídlažby.

Veškeré technologické spáry budou proříznuty a ošetřeny asfaltovou zálivkou.

Místa napojení asfaltových vrstev na stávajících vozovku budou řešena přesahem, viz. výkres D.1.1.4 Vzorové příčné řezy.

Před přechodem pro chodce bude osazena jedna nová uliční vpust. Potrubí dešťové kanalizace z dané uliční vpusti bude vedeno pod konstrukcí vozovky a chodníkovou plochou do nejbližší uliční vpusti. Pro potrubí dešťové kanalizace bude použito potrubí PVC DN 200. Poklopy uličních vpustí budou výškově upraveny.

Pro potřeby stavby dojde k odstranění náletových dřevin a drobných stromků, zasahujících do uvažovaného prostoru stavby. Nepředpokládá se odstranění stromů s obvodem větší než 80 cm (měřeno ve výšce 130 cm nad zemí).

Na provedeném novém živičném povrchu komunikace bude provedeno dopravní značení barvou, obnova plastem. Vodorovné dopravní značení bude provedeno dle výkresu D.1.1.6 Situace dopravního značení a zařízení. Dle daného výkresu budou taktéž osazeny svislé dopravní značení a zařízení.

Plochy určené jako terénní úpravy budou doplněny recyklovanou zeminou a osety travním semenem.

Návrh konstrukce komunikace vycházel z předpokládaného dopravního zatížení a je v souladu s TP 170.

C) VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI – DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM APOD.

Během terénního šetření byl ověřován stav krytu vozovky zájmového úseku a stav stávající opěrné zídky.

Dále bylo vycházeno z provedeného průzkumu konstrukčních vrstev vozovky a z polohopisného a výškového zaměření stávajícího stavu.

Průzkum konstrukce vozovky je v samostatné příloze PD.

Na základě vyhlášky č. 130/2019 Sb., Přílohy č. 1 Celkové množství polycyklických aromatických uhlovodíků (PAU), byly provedeny zkoušky (PAU). Výsledky PAU jsou uvedeny v samostatné příloze PD. **Všechny odebrané vzorky asfaltových směsí vozovky byly zatříděny do třídy ZAS-T1, jež se neoznačuje jako nebezpečný odpad.**

Na základě průzkumu vozovky je navržena výměna aktivní zóny vozovky v tl. 400 mm v místech, kde nebude prokázána dostatečná únosnost $E_{def,2}=60$ MPa statickou zatěžovací zkouškou na pláni vozovky. Tato výměna aktivní zóny se předpokládá pouze na větví 3 směrem na obec Neratov.

D) VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Projektová dokumentace obsahuje 3 stavební objekty.

SO 101 Pozemní komunikace

- SO 101 obsahuje výstavbu nové okružní křižovatky v místech křížení stávajících silnic II/211 a III/0361 a rekonstrukci silnice III/0361 v délce přibližně 132,5 m od středu nové okružní křižovatky směrem na obec Neratov.

SO 102 Chodníkové plochy

- SO 102 obsahuje výstavbu nových chodníkových ploch, navazující na přechod pro chodce přes zájmovou komunikaci.

SO 401 Veřejné osvětlení

- SO 401 obsahuje výstavbu nových sloupů veřejného osvětlení a nasvětlení nové okružní křižovatky a přechodu pro chodce.

Předpokládá se výstavba všech stavebních objektů současně v rámci jedné etapy jedním zhotovitel stavby. Vlastní rozsah a časový postup si projedná předmětný zhotovitel stavby s investorem dle místních potřeb.

E) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

E.1) Situační a směrové řešení

Situační a směrové řešení je určeno polohou okružní křižovatky a napojením na stávající zájmové komunikace. Střed okružní křižovatky a další významné vytyčovací body stavby jsou uvedeny v kapitole J.

Nově navržená okružní křižovatka má 3 větve. Větev 1 směrem na Lázně Bohdaneč bude napojena na stávající silnici II/211 (původní označení I/36) přibližně po 52 metrech od středu okružní křižovatky. Větev 2 směrem na Rohovládovu Bělou bude napojena na stávající silnici II/211 přibližně po 45 metrech od středu okružní křižovatky. Větev 3 směrem na Neratov bude v délce 132,5 metrů od středu okružní křižovatky rekonstruována a následně napojena na stávající silnici III/0361.

Osy jednotlivých větví okružní křižovatky jsou dány vytyčovacími body dle kapitoly J a prvky směrového řešení uvedeného v následujících tabulkách:

TABULKA SMĚROVÉHO ŘEŠENÍ – VĚTEV 1 (SMĚR LÁZNĚ BOHDANEČ)				
Typ	Počáteční staničení [km]	Koncové staničení [km]	Délka [m]	Poloměr oblouku [m]
Přímá	0,000 00	0,013 00	13,00	
Směrový oblouk	0,013 00	0,041 45	28,45	100,00
Přímá	0,041 45	0,052 73	11,28	

TABULKA SMĚROVÉHO ŘEŠENÍ – VĚTEV 2 (SMĚR ROHOVLÁDOVA BĚLÁ)				
Typ	Počáteční staničení [km]	Koncové staničení [km]	Délka [m]	Poloměr oblouku [m]
Přímá	0,000 00	0,013 00	13,00	
Směrový oblouk	0,013 00	0,042 63	29,63	100,00
Přímá	0,042 63	0,045 00	2,37	

TABULKA SMĚROVÉHO ŘEŠENÍ – VĚTEV 3 (SMĚR NERATOV)				
Typ	Počáteční staničení [km]	Koncové staničení [km]	Délka [m]	Poloměr oblouku [m]
Přímá	0,000 00	0,013 00	13,00	
Směrový oblouk	0,013 00	0,036 11	23,11	250,00
Přímá	0,036 11	0,064 20	28,09	
Přímá	0,064 20	0,088 36	24,17	
Přímá	0,088 36	0,103 38	15,02	
Přímá	0,103 38	0,114 62	11,23	
Směrový oblouk	0,114 62	0,132 51	17,90	92,00

Směrové řešení je patrné z výkresu D.1.1.2 Situace stavby.

E.2) Výškové a sklonové poměry

Výškové řešení a podélný sklon jednotlivých větví okružní křižovatky je uveden ve výkresu D.1.1.3 Podélné profily.

Výškové řešení je dáno a určeno také vytyčovacími body uvedenými v kapitole J a ve výkresu C.4 Vytyčovací výkres.

Okružní křižovatka je navržena na nakloněné rovině ve sklonu 3,0 % ve směru k větví 3 (směr Neratov). Jízdní pás na okružní křižovatce má příčný sklon dle sklonu nakloněné roviny. Prstenec okružní křižovatky je navržen s proměnným příčným sklonem. V místech osy komunikace větve 3 (směr Neratov), má prsten příčný sklon v hodnotě 5,0 % ve stejném směru jako okružní jízdní pás. na protější straně okružní křižovatky má prsten hodnotu příčného sklonu 1,0 % v opačném sklonu oproti jízdnímu pásu okružní křižovatky. Příčný sklon prstence se mezi těmito body lineárně mění.

Jednotlivé větve svým příčným sklonem navazují na stávající stav a na nově navržený příčný sklon okružní křižovatky. Změna klopení příčného sklonu mezi těmito úseky je uvedena v následujících tabulkách.

TABULKA ZMĚNY KLOPENÍ – VĚTEV 1 (SMĚR LÁZNĚ BOHDANEČ)			
Staničení [km]	Sklon [%]	TYP	Pozn.
0,012 50	-		Napojení na sklon jízdního pásu okružní křižovatky
0,013 00	3,00	Jednostranný příčný sklon	
0,018 00	3,50	Jednostranný příčný sklon	Sklon dle stávajícího stavu silnice II/211

TABULKA ZMĚNY KLOPENÍ – VĚTEV 2 (SMĚR ROHOVLÁDOVA BĚLÁ)			
Staničení [km]	Sklon [%]	TYP	Pozn.
0,012 50	-		Napojení na sklon jízdního pásu okružní křižovatky
0,013 00	3,00	Jednostranný příčný sklon	
0,023 00	4,50	Jednostranný příčný sklon	Sklon dle stávajícího stavu silnice II/211

TABULKA ZMĚNY KLOPENÍ – VĚTEV 3 (SMĚR NERATOV)			
Staničení [km]	Sklon [%]	TYP	Pozn.
0,012 50	-		Napojení na sklon jízdního pásu okružní křižovatky
0,013 00	0,00	Rovina	
0,023 00	2,50	Jednostranný příčný sklon	
0,064 20	2,50	Jednostranný příčný sklon	Pouze jeden jízdní pruh
0,088 36	2,50	Střechovitý příčný sklon	Začátek rozšíření komunikace
0,125 00	2,50	Střechovitý příčný sklon	Napojení na stáv. sklon silnice III/0361

Výškové a sklonové řešení je patrné z výkresů D.1.1.3 Podélné profily, D.1.1.4 Vzorové příčné řezy a D.1.1.5 Pracovní příčné řezy.

E.3) Šírkové uspořádání

Vnější průměr okružního jízdního pásu okružní křižovatky je 25,0 m. Jedná se o jednopruhový okružní pás s šířkou jízdního pásu 5,0 m. Návrhová rychlost na okružním jízdním pásu je 30 km/h. Středový ostrov okružní křižovatky je kruhového půdorysu o průměru 11,0 m. Je lemovaný zvýšeným žulovým obrubníkem OP 4 š. 0,20 m, výšky 0,25 m, s převýšením horní hrany obrubníku 20 cm oproti hrany prstence. Okolo středového ostrova je navržen prstenec šířky 2,0 m ohraničený sklopenou obrubou KO šířky 0,30 m a výšky 0,195 m, s převýšením 9,5 cm oproti jízdnímu pásu okružní křižovatky. Okolo jízdního pásu je navržena zpevněná krajnice š. 0,75 m.

Vjezdy na okružní křižovatku větve 1 a 2 jsou v šířkách 4,0 m. Výjezd z okružní křižovatky větve 1 a 2 je v šířce 4,50 m. U větve 3 je vjezd na okružní křižovatku v šířce 3,50 m a výjezd v šířce 4,0 m. Vjezdy a výjezdy okružní křižovatky jsou navrženy na návrhovou rychlost 30 km/h.

Větev 1 a 2 navazuje na stávající silnici II/211 ve stávajících šířkách. Šířka jízdních pruhů je 3,50 m. Šířka zpevněného krytu komunikace včetně zpevněných krajnic je dle navázání na stávající stav v šířce 12,11 – 15,00 m.

Větev 3 okružní křižovatky vedoucí směrem na obec Neratov bude rekonstruována v délce přibližně 132,51 m od středu okružní křižovatky. Od okružní křižovatky po staničení km 0,036 11 je šířka komunikace 6,5 m. Následně bude silnice III/0361 zúžena, a to v úseku km 0,064 20 – km 0,088 36 na hodnotu 3,25 m. Od staničení km 0,103 38 je komunikace rozšířena na hodnotu 5,50 m a na konci rekonstruovaného úseku je napojena na stávající stav dle stávající šířky komunikace. Rekonstrukce silnice III/0361 vycházela ze zpracované studie s názvem: „Modernizace silnice III/0361 Lázně Bohdaneč – Neratov“.

Jednotlivé vjezdy a výjezdy na okružní křižovatku jsou odděleny směrovacími ostrůvky. Ty jsou odsazeny od jízdního pruhu vjezdu/výjezdu o bezpečnostní odstup 0,50 m. Směrový ostrůvek na větví 2 a 3 je ohraničen sklopenou obrubou KO s převýšením horní hrany obruby od jízdního prahu 9,5 cm. Směrový ostrůvek na větví 1 je ohraničen žulovou obrubou š. 20 cm s převýšením horní hrany obruby od jízdního prahu 20 cm, případně 2 cm v místech přechodu pro chodce. Rohy směrových ostrůvků jsou zaobleny o poloměru 1,0 m (vyjma větve 3, kde je roh nejbližší směrem na Neratov zaoblen o poloměru 0,5 m).

E.4) Konstrukce vozovky

Návrh konstrukce komunikací vycházel z předpokládaného dopravního zatížení a je v souladu s TP 170. Konstrukce vozovky jednotlivých větví okružní křižovatky byla volena dle typových listů D0-N-3-II-P11.

Návrh konstrukce dlážděných ploch vycházel z obvykle používaných konstrukcí, a byl zvolen D2-D-1-O-P111.

Konstrukce vozovky:

A KONSTRUKCE VOZOVKY – VĚTVE OKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKY

Asfaltový koberec mastixový	SMA 11S PMB 45/80-65	40 mm	ČSN EN 13 108-5 ČSN 73 6121
Postřík spojovací – pol. mod.kati. asf. emulze	PS-CP	0,300 kg/m ²	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16S PMB 45/80-65	70 mm	ČSN EN 13 108-1 ČSN 73 6121
Postřík spojovací – pol. mod.kati. asf. emulze	PS-CP	0,300 kg/m ²	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16S 50/70	60 mm	ČSN EN 13 108-1 ČSN 73 6121
Postřík infiltrační – kation. asf. emulze	PI-C	1,000 kg/m ²	ČSN 73 6129
Směs stmelená cementem Zhutnění Edef,2 = min 80 MPa	SC C _{8/10}	170 mm	ČSN EN 14 227-1
Štěrkořť Zhutnění Edef,2 = min 60 MPa	ŠDa	150 mm	ČSN 73 6126-1
Nová konstrukce celkem		490 mm	

B KONSTRUKCE POCHOZÍCH DĚLÍČÍCH OSTRŮVKŮ A CHODNÍKOVÝCH PLOCH

Betonová zámková dlažba	DL	80 mm	ČSN 73 6131
Lože z kam. Drti frakce 4/8	L	40 mm	ČSN 73 6131
Štěrkořť	ŠD	200 mm	ČSN 73 6126-1
+ Podkladní vrstvy konstrukce vozovky okružní křižovatky			

Nová konstrukce celkem min. 320 mm

C KONSTRUKCE SMĚROVÝCH DĚLÍČÍCH OSTRŮVKŮ (NEPOCHOZÍ)

Betonová zámková dlažba	DL	80 mm	ČSN 73 6131
Lože z kam. Drti frakce 4/8	L	40 mm	ČSN 73 6131
Štěrkořť	ŠD	100 mm	ČSN 73 6126-1
+ Podkladní vrstvy konstrukce vozovky okružní křižovatky			

Nová konstrukce celkem min. 220 mm

V případě nedostatečné únosnosti v úrovni zemní pláně bude upravena aktivní zóna pomocí vrstev:

Štěrkodrt' fr. 0-63	ŠD	200 mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt' fr. 0-63	ŠD	200 mm	ČSN 73 6126-1
Celková tloušťka úpravy podloží		400 mm	

Prstenec okružní křižovatky je tvořen z monolitického betonu C20/25nXF3 v tloušťce 20 cm, osazeného do štěrkodrti tloušťky cca 20 cm, frakce 0-32 mm.

V rámci zjištěného průzkumu konstrukce a podloží vozovky byly provedeny celkem 2 jádrové vývrty konstrukce vozovky. Celkový provedený průzkum je přiložen v dokladové části PD.

E.5) Křižovatky, křížení a napojení sjezdů

Napojení stávajících místních komunikací, účelových komunikací, hospodářských sjezdů a stezek na nový povrch větví okružní křižovatky bude provedeno z materiálu dle stávajícího stavu a ve stejných šířkových parametrech.

F) REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE

Odvodnění pozemních komunikací a chodníkových ploch bude zajištěno příčnými a podélnými sklony s odvedením srážkové vody do terénu, kde se předpokládá její vsakování, případně odvod vody do místní vodoteče, nebo dešťové kanalizace. Obdobně, jako tomu je u stávajícího stavu.

V rámci stavby bude osazena jedna nová uliční vpust v blízkosti přechodu pro chodce s odvedením dešťové vody pomocí potrubí DN 200 dl. 28,8 m do blízké stávající UV.

G) NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU

G.1) Svislé dopravní značení

Značka označující začátek a konec obec bude posunuta tak, že se okružní křižovatka bude nacházet již ve městě Lázně Bohdaneč. Na větví 1 a 2 při příjezdu k okružní křižovatce budou v dopravním stínu vodorovného dopravního značení, umístěny směrové sloupky Z11h Balisety.

Svislé dopravní značení bude provedeno dle výkresu D.1.1.6 Situace dopravního značení a zařízení.

G.2) Vodorovné dopravní značení

Vodorovné dopravní značení bude provedeno dle výkresu D.1.1.6 Situace dopravního značení a zařízení. Vodorovné dopravní značení bude provedeno barvou, obnova plastem.

H) ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

H.1) Zařízení staveniště

Vzhledem k charakteru stavby se předpokládá umístění zařízení staveniště v blízkosti stavby, resp. na pozemcích investora stavby. Přesné určení místa pro zařízení staveniště a dočasných skládek bude upřesněno smluvním vztahem mezi zhotovitelem a investorem, nejpozději však v době předání staveniště.

H.2) Zařízení staveniště dle způsobu užívání

Jedná se o vlastní zařízení staveniště v rámci užívání vyššího zhotovitele. Sklárky stavebního materiálu budou určeny investorem akce, a to nejpozději při předání staveniště. Úložiště přebytečného materiálu se předpokládá na pozemcích zhotovitele nebo investora stavby.

H.3) Zajištění přístupu vody a energií

Napájecí body vody (NBV) a elektrické energie (NBE) budou zajištěny z vlastních zdrojů zhotovitele.

H.4) Dopravní trasy

Doprava rozhodujících hmot a materiálů na staveniště se předpokládá po veřejných komunikacích.

H.5) Bezpečnost práce

Všechny používané stroje a zařízení musí odpovídat platným bezpečnostním předpisům. Před zahájením veškerých prací budou všichni zaměstnanci prokazatelně proškoleni o bezpečnosti práce a práce se stavebními mechanismy.

H.6) Dopravní inženýrské opatření

Dopravně inženýrská opatření budou spočívat ve zřízení přechodného dopravního značení ve smyslu uzavření přístupu předmětné části silnice II/211 (původní označení I/36) a silnice III/0361. Dopravní opatření během stavby bude odpovídat zásadám pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích.

Dopravně inženýrské opatření (DIO) bude detailně řešeno zhotovitelem stavby ve vztahu k časovému průběhu stavby a s investorem stavby dle místních potřeb.

Předběžný návrh přechodného dopravního značení je uveden v dokladové části projektové dokumentace.

H.7) Ostatní

Zhotovitel stavby musí před započítím prací veškeré dotčené subjekty v daném území včas upozornit (např. vyhláškou) o zamýšlených pracích, o částečných omezeních a o časovém postupu výstavby. Harmonogram prací bude upřesněn ve SOD mezi investorem a zhotovitelem stavby.

Před zahájením stavby je potřeba doložit písemnou smlouvu o zajištění předání vzniklých odpadů do zařízení, které je k jejich odběru oprávněno, zhotovitelem stavby příslušnému orgánu státní správy.

Před zahájením prací je nutné zajistit existenci průběhu inženýrských sítí. Stavební práce budou probíhat v souladu s všeobecnými podmínkami příslušných správců. V případě výskytu trasy podzemních inženýrských sítí bude prováděno odkopávání a úprava zásadně ručně a s maximální opatrností.

Přesný způsob ochrany případných sítí technické infrastruktury bude konzultován s pověřenými osobami správců sítí. Požadavky pro provádění technologie výstavby jsou uvedeny ve vyjádřeních správců sítí. V případě střetu s podzemním vedením sítí TI budou dotčené sítě uloženy do kabelových chrániček.

I) VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Nejsou.

J) PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

Stavba je určena následujícími vytyčovacími body a výkresem C.4. Vytyčovací výkres.

PŘEHLED BODŮ – OSA KOMUNIKACE VĚTVE 1			
Číslo bodu	Popis	X	Y
101	TK	1054653,88	654378,87
102	STŘED OBLOUKU	1054661,41	654366,81
103	KT	1054670,56	654355,94
104	KÚ VĚTVE 1	1054678,43	654347,85

PŘEHLED BODŮ – OSA KOMUNIKACE VĚTVE 2			
Číslo bodu	Popis	X	Y
201	TK	1054637,96	654398,84
202	STŘED OBLOUKU	1054627,49	654409,31
203	KT	1054618,69	654421,21
204	KÚ VĚTEV 2	1054617,42	654423,21

PŘEHLED BODŮ – OSA KOMUNIKACE VĚTVE 3			
Číslo bodu	Popis	X	Y
301	TK	1054657,37	654399,15
302	STŘED OBLOUKU	1054666,06	654406,77
303	KT, ZAČÁTEK ZÚŽENÍ	1054675,06	654413,96
304	VB, ZÚŽENÍ 3,25 m	1054697,43	654431,00
305	VB, ZÚŽENÍ 3,25 m	1054716,91	654445,31
306	VB, ROZŠÍŘENÍ 5,5 m	1054729,22	654453,91
307	TK	1054738,78	654459,81
308	STŘED OBLOUKU	1054746,15	654464,87
309	KÚ VĚTEV 3	1054753,00	654470,63

PŘEHLED BODŮ – STŘED OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKY			
Číslo bodu	Popis	X	Y
401	STŘED OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKY	1054647,80	654390,36
402	PRSTENEC, VĚTEV 1	1054650,37	654385,49
403	PRSTENEC, VĚTEV 2	1054643,64	654393,95
404	PRSTENEC, VĚTEV 3	1054651,85	654394,08
405	PRSTENEC	1054643,75	654386,63
406	JÍZDNÍ PÁS, VĚTEV 1	1054651,31	654383,73
407	JÍZDNÍ PÁS, VĚTEV 2	1054642,12	654395,25
408	JÍZDNÍ PÁS, VĚTEV 3	1054653,32	654395,43
409	JÍZDNÍ PÁS	1054642,28	654385,28
410	JÍZDNÍ PÁS, VĚTEV 1	1054653,65	654379,31
411	JÍZDNÍ PÁS, VĚTEV 2	1054638,33	654398,52
412	JÍZDNÍ PÁS, VĚTEV 3	1054657,00	654398,81
413	JÍZDNÍ PÁS	1054638,60	654381,90

PŘEHLED BODŮ – SMĚROVÉ OSTRŮVKY			
Číslo bodu	Popis	X	Y
501	Větev 1	1054652,34	654376,77
502	Větev 1	1054653,59	654375,09
503	Větev 1	1054655,18	654372,54
504	Větev 1	1054659,25	654366,65
505	Větev 1	1054660,61	654366,46
506	Větev 1	1054660,88	654367,81
507	Větev 1	1054657,46	654373,85
508	Větev 1	1054656,28	654376,63
509	Větev 1	1054655,71	654378,46
510	Větev 2	1054638,56	654399,50
511	Větev 2	1054638,36	654401,06
512	Větev 2	1054632,46	654405,40
513	Větev 2	1054631,12	654405,37
514	Větev 2	1054631,00	654404,04
515	Větev 2	1054635,63	654397,91
516	Větev 2	1054637,24	654397,93
517	Větev 3	1054657,61	654400,83
518	Větev 3	1054660,37	654402,30
519	Větev 3	1054661,04	654401,58
520	Větev 3	1054659,27	654398,94

PŘEHLED BODŮ – SILNIČNÍ OBRUBY			
Číslo bodu	Popis	X	Y
601	Převýšení 2 cm	1054661,37	654379,58
602	Převýšení 2 cm	1054662,47	654376,70
603	Převýšení 12 cm	1054662,92	654375,80
604	Převýšení 12 cm	1054675,67	654359,65
605	Převýšení 2 cm	1054676,37	654358,93
606	Převýšení 2 cm	1054679,20	654358,89
607	Převýšení 0 cm	1054641,93	654378,48
608	Převýšení 12 cm	1054642,82	654378,01
609	Převýšení 12 cm	1054647,80	654372,96
610	Převýšení 2 cm	1054648,17	654372,03
611	Převýšení 2 cm	1054648,71	654368,77
612	Převýšení 12 cm	1054648,66	654367,77
613	Převýšení 12 cm	1054640,19	654352,55
614	Převýšení 2 cm	1054640,04	654351,56
615	Převýšení 2 cm	1054637,87	654350,55
616	Převýšení 12 cm, napojení na stáv. obrubu	1054650,02	654357,31
617	Převýšení 12 cm	1054660,14	654356,72
618	Převýšení 12 cm, napojení na stáv. obrubu	1054670,20	654346,93
619	Převýšení 12 cm	1054672,24	654342,09

K) ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE

V rámci SO 101 dojde k výstavbě směrového dělicího ostrůvku v místech přechodu pro chodce. V místech umožňující chodci vstup do vozovky bude na směrovém ostrůvku osazena žulová obruba s převýšením 2 cm oproti hraně komunikace. Podél snížené obruby bude proveden varovný pás z dlažby s hmatovou úpravou, kontrastní barvy, v šířce 0,4 m. Pro navedení osob s omezenou schopností pohybu a orientace na přechod pro chodce, bude mezi varovnými pásy osazen signální pás šířky 0,8 metrů, ze stejného materiálu, jako varovné pásy.

Technické řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace je plně v souladu s vyhl. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a ČSN 73 6110 v č. Z 1. Veškeré použité materiály pro hmatové prvky (varovné a signální pásy) musí být v souladu s NV 163/2002 Sb. a splňovat TN TZÚS 12.03.04 až 06.

Kostěnice, červen 2021

Ing. Adam Tužil
Ing. František Haburaj, Ph.D.