
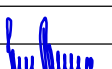
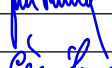
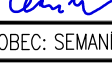
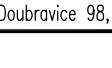


SO 121 PDPS

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK
VÝŠKOVÝ SYSTÉM: BpV

KRESLIL:			 FÖRSTEROVA Č.P. 175, 566 01 VYSOKÉ MÝTO EMAIL.: MDS@MDSPROJEKT.CZ	
ZPRACOVAL:	MILOŠ BEDNÁŘ, DiS.			
TECHNICKÁ KONTROLA:	ING. JAN BURSA			
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:	MILOŠ BEDNÁŘ, DiS.			
HLAVNÍ PROJEKTANT:	ING. FRANTIŠEK ČERNÍK			
KRAJ: PARDUBICKÝ	OKRES: ÚSTÍ NAD ORLICÍ	OBEC: SEMANÍN	STUPEŇ:	PDPS
INVESTOR: Pardubický kraj, Správa a údržba silnic Pardubického kraje, Doubravice 98, 533 53 Pardubice			ZAK.ČÍSLO:	3020-24-3
AKCE: PROPUSTEK EV.Č. 35846-009P SEMANÍN OBJEKT: D.1.1. SO 121 – SILNICE III/35846			ARCHIVNÍ ČÍSLO:	3020
			DATUM:	01/2024
			FORMÁT:	
			MĚŘÍTKO:	-
OBSAH: TECHNICKÁ ZPRÁVA			ČÍSLO SOUPRAVY:	ČÍSLO PŘÍLOHY: D.1.1.1.

Stavba: **PROPUSTEK EV.Č. 35846-009P
SEMANÍN**

Objekt: SO 121 -Silnice III/35846

D.1.1.1. – Technická zpráva

Stupeň: Dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

OBSAH:

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU	3
1.1.	Označení stavby	3
1.2.	Stavebník, objednatel stavby	3
Název	- Pardubický kraj	3
Název	- SÚS Pardubického kraje	3
1.3.	Zhotovitel projektové dokumentace	3
1.4.	Uvažovaný správce	4
Název	- Pardubický kraj	4
Název	- SÚS Pardubického kraje	4
2.	STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ	4
2.1.	SO 121 – Silnice III/35846	5
3.	VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH VYUŽITÍ V DOKUMENTACI (DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM)	13
3.1.	Geotechnický průzkum	13
3.2.	Inženýrskogeologické a hydrogeologické posouzení trasy nebo její varianty	13
3.3.	Posouzení technické realizovatelnosti pozemní komunikace včetně posouzení staveniště mostních objektů s případným doporučením optimálního vedení trasy.	13
3.4.	Vyhledávací průzkum materiálových nalezišť - zemníků - pro ověření množství a vlastností sypaniny.	13
3.5.	Korozní průzkum, případně základní průzkum.	14
3.6.	Průzkum ložisek nerostů.	14
3.7.	Pedologický průzkum	14
3.8.	Stavebně historický průzkum.	14
4.	VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY	14
5.	NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ	14
5.1.	Kategorie komunikace	14
5.2.	Konstrukce vozovky	14
6.	REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE.....	14
7.	NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU	15
7.1.	Dopravní značení	15
8.	VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ.....	15

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

1.1. Označení stavby

Název objektu	SO 121 -Silnice III/35846
Název stavby	PROPUSTEK EV.Č. 35846-009P SEMANÍN
Kraj	Pardubický
Obec	Semanín
Katastrální území	Semanín (okres Ústí nad Orlicí);747157
Druh stavby	Modernizace, změna dokončené stavby, trvalá stavba
Stupeň PD	PDPS

1.2. Stavebník, objednatel stavby

Název	- Pardubický kraj
IČ	- 70892822
Adresa sídla	- Komenského náměstí 125, 532 11 Pardubice

Zastoupený:

Název	- SÚS Pardubického kraje
IČ	- 72053119
Adresa sídla	- 533 03 Pardubice, Doubravice 98

1.3. Zhotovitel projektové dokumentace

1.3.1. Generální projektant

MDS projekt s.r.o.
Försterova 175
566 01 Vysoké Mýto
IČO: 274 87 938
DIČ: CZ 274 87 938
tel.: 465 322 451
email: mds@mdsprojekt.cz

1.3.2. Hlavní inženýr projektu

Ing. František Černík
email: cernik@mdsprojekt.cz

1.3.3. Projektant objektu SO 121

Miloš Bednář, DiS.
tel.: 465 323 931
email: bednar@mdsprojekt.cz
osoba s autorizací – Miloš Bednář, DiS. č.a. 1006109 – obor TD02-Dopravní stavby, specializace nekolejová vozidla

1.4. Uvažovaný správce

Název	- Pardubický kraj
IČ	- 70892822
Adresa sídla	- Komenského náměstí 125, 532 11 Pardubice

Zastoupený:

Název	- SÚS Pardubického kraje
IČ	- 72053119
Adresa sídla	- 533 03 Pardubice, Doubravice 98

2. **STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ**

Modernizace vybraného úseku silnice III/358 46, řeší stavební objekt **SO 121 – Silnice III/35846**. Začátek úseku modernizace silnice je v km 9,415 liniového staničení silnice III/358 46 (km 0,590 projektového staničení) a konec úseku je v km 9,485 liniového staničení silnice III/358 46 (km 0,660 projektového staničení). Stávající živičné vrstvy budou odfrézovány a podkladní konstrukční vrstvy odtěženy. Stávající konstrukce vozovky bude tedy nahrazena za novou v celkové tl. 450 mm v km 0,600 – 0,650. Nové asfaltové vrstvy jsou navrženy z prostého asfaltu. Směrově a výškově bude stávající trasa zmodernizována s minimálními odchylkami vůči stávajícímu stavu, dá se tedy prohlásit, že výškové a směrové vedení trasy zůstane nepozměněno. Stejně jako výškové a směrové uspořádání, tak i šířkové bude upraveno s minimálními odchylkami. Šířka vozovky bude upravena do konstantní kategoriální šířky 6,0 m mezi obrubami nebo mezi nezpevněnými krajnicemi. Šířka jízdních pruhů je tedy navržena v základní šířce 2x2,75 m mezi vodičími proužky. Vodičí proužky jsou navrženy v šířce 0,125 m s též odsazením od okraje vozovky, šířka vozovky je tedy navržena 2x3,0m. Jedná se tedy o místní obslužnou komunikaci silnice III. třídy funkční skupiny C s návrhovou rychlostí 30 km/h základní kategorie dle ČSN 736110 MO2 7/7/30. Základní příčný sklon vozovky je v přímých úsecích navržen jako střechovitý v hodnotě 2,5%, který ve směrovém oblouku přechází v jednostranný dostředný sklon s maximální hodnotou 2,5 %. Výškové a směrové vedení trasy, šířkové uspořádání a klopení vozovky je navrženo a zachováno, s minimálními odchylkami, stávající s ohledem na přilehlé nemovitosti a vjezdy a vstupy do nich. Nášlap obrub je navržený +150 mm vůči povrchu vozovky a v místech pro přecházení nebo umožňující přejítí +20 mm. Jedná se o betonové silniční obruby (1000/150/250) z C35/45 XF4 do betonového lože s opěrou. Ve vjezdech budou osazeny zaoblené nájezdové obruby s max. nášlapem +50 mm a min. +20 mm vůči povrchu vozovky. Jedná se o betonové nájezdové silniční obruby (1000/150/150) z C35/45 XF4 do betonového lože s opěrou. Povrch vjezdů a sjezdů bude upraven ze snadnočistitelného materiálu (asfalt, dlažba, dle sit.) a tak aby voda z nich nestékala na vozovku a naopak. Pod obrubami je navržen podélný drenážní trativod DN min. 150 mm. Trativod zajistí odvodnění silniční pláň a případné vody odvede do uličních vpustí nebo přímo do koryta vodního toku. Pláň bude profilována do základního příčného střechovitého sklonu v hodnotách 3,0% a zhuťněna na Edef min. 45 MPa. Na základě prohlídky základové spáry a na základě zkoušek prokazující vhodnost či nevhodnost zeminy v podloží, bude případně provedena výměna podloží v min. tl. 300 mm z ŠDa fr. 0-63 (2x150 mm). S rekonstrukcí souvisí i řešení svíslého a vodorovného dopravního značení. V rámci vodorovného dopravního značení budou nově vyznačeny podélné vodičí čáry š. 125.

Stávající svislé dopravní značení bude v celém rozsahu nahrazeno novým s parametry s doplněním o nové dle požadavků správce komunikace. Napojení na stávající asfaltové vrstvy na začátku a konci úseku, či v bočních napojeních, bude řešeno pomocí spáry, která bude profrézována na tl. 40 mm a šířku 10 mm a následně zalita asfaltovou zálivkou s podrcením.

2.1. SO 121 – Silnice III/35846

2.1.1. Všeobecné informace

- účel komunikace, zdůvodnění návrhu:

Jedná se o komunikaci III. třídy, která v předmětném úseku plní účel místní komunikace se zajišťováním obslužnosti zastavěného území obce.

Hlavním důvodem návrhu rekonstrukce komunikace je rekonstrukce propustku.

- zajištění obslužnosti území:

Obslužnost území je zajištěna respektováním veškerých vazeb na dopravní infrastrukturu tzn., že budou respektovány stávající komunikace a jejich připojení na hlavní trasu III/35846, stejně tak bude zachována obslužnost přilehlých pozemků a to obnovou dotčených stávajících hospodářských sjezdů, z důvodu výškového napojení na rekonstruovanou komunikaci.

- kapacita komunikace, mezikřižovatkových úseků, křižovatek a parkovišť:

Vzhledem k dopravnímu významu silnice III. třídy je komunikace zařazena do návrhové úrovně porušení D1. Dopravní zatížení je udáváno hodnotou průměrné denní intenzity provozu těžkých nákladních vozidel. Celostátní sčítání dopravy probíhalo v roce 2016. Posuzovaná komunikace sčítána nebyla. Na nejbližším sčítaném úseku (III/35847), který přímo navazuje je úsek č. 5-4240, kde bylo sečteno 189 TNV za 24 hod. Vozovka je zařazena do IV. třídy dopravního zatížení (101 – 500 TNV denně).

- organizace silničního provozu:

Jelikož se jedná se o dopravní stavbu s neomezeným přístupem v intravilánu, platí pro všechny účastníky silničního provozu základní pravidla silničního provozu, kterými se při pohybu na předmětných komunikacích musí řídit a dodržovat je. Silniční provoz jen na předmětném úseku řízen pomocí svislého dopravního značení v kombinaci s vodorovným.

2.1.2. Směrové vedení

- délka úpravy:

Tento stavební objekt řeší úpravu silnice třetí třídy III/35846 na délce **70 m** mezi km 9,415 - 9,485 jejího provozního staničení.

- návrhová rychlost:

30 km/h.

- základní parametry směrového řešení osy trasy (směrový průběh osy trasy komunikace musí být definován uvedením souřadnic hlavních bodů osy trasy, vrcholových bodů směrového polygonu a parametrů směrových oblouků a přechodnic).

Trasa se skládá z přímých a z prostých směrových kružnicových oblouků.

Bod	Staničení	Y	X	Z	Celková délka	Typ	Směrník:	Poloměr
1	0	601886,3	1084880	466,89	0	ZU, V	136,844	-
2	5,66	601881,6	1084883	466,29	5,66	TK	136,844	-
3	9,58	601878,3	1084885	465,87	9,58	ZZ	135,595	200
4	17,28	601871,7	1084889	465,11	17,28		133,146	200
5	20	601869,3	1084890	464,87	20		132,279	200
6	26	601864	1084893	464,4	26	V	130,369	200
7	28,89	601861,4	1084895	464,19	28,89	KT	129,447	200
8	40	601851,5	1084899	463,56	40		129,447	-
9	42,26	601849,5	1084900	463,46	42,26	TP	129,447	-
10	42,42	601849,3	1084901	463,46	42,42	KZ	129,448	27657,16
11	60	601833,7	1084909	462,74	60		131,725	248
12	80	601816,7	1084919	461,92	80		139,752	116,58
13	88,87	601809,7	1084925	461,56	88,87	ZZ	145,168	94,39
14	97,26	601803,6	1084930	461,24	97,26	PK	151,331	80
15	100	601801,8	1084932	461,15	100		153,513	80
16	101,75	601800,6	1084934	461,09	101,75		154,904	80
17	103	601799,8	1084935	461,05	103	V	155,9	80
18	106,24	601797,8	1084937	460,95	106,24	KP	158,478	80
19	117,13	601791,7	1084946	460,68	117,13	KZ	166,093	105,53
20	120	601790,3	1084949	460,61	120		167,754	115,24
21	140	601781,8	1084967	460,17	140		175,266	320,32
22	151,24	601777,7	1084977	459,93	151,24	PT	176,383	-
23	160	601774,5	1084985	459,74	160		176,383	-
24	180	601767,3	1085004	459,3	180		176,383	-
25	200	601760	1085023	458,86	200		176,383	-
26	220	601752,8	1085041	458,42	220		176,383	-
27	234,34	601747,6	1085055	458,1	234,34	TK	176,383	-
28	240	601745,5	1085060	457,98	240		176,202	2000
29	248,71	601742,3	1085068	457,79	248,71		175,925	2000
30	260	601738,1	1085079	457,54	260		175,566	2000
31	263,08	601737	1085081	457,47	263,08	KT	175,468	2000
32	265,69	601736	1085084	457,42	265,69	ZZ	175,468	-
33	280	601730,6	1085097	457,07	280	V	175,468	-
34	294,31	601725,2	1085110	456,65	294,31	KZ	175,468	-
35	300	601723,1	1085116	456,47	300		175,468	-

PROPUSTEK EV.Č. 35846-009P SEMANÍN

SO 121 – Silnice III/35846

D.1.1.1. – Technická zpráva

Stupeň
PDPS

36	320	601715,6	1085134	455,84	320		175,468	-
37	323,51	601714,2	1085137	455,73	323,51	TK	175,468	-
38	329,2	601712,1	1085143	455,55	329,2		175,286	2000
39	334,89	601709,9	1085148	455,38	334,89	KT	175,105	2000
40	340	601708	1085153	455,21	340		175,105	-
41	351,41	601703,6	1085163	454,86	351,41	ZZ	175,105	-
42	360	601700,4	1085171	454,51	360		175,105	-
43	368	601697,3	1085179	454,06	368	V	175,105	-
44	380	601692,7	1085190	453,14	380		175,105	-
45	384,59	601691	1085194	452,71	384,59	KZ	175,105	-
46	400	601685,1	1085208	451,2	400		175,105	-
47	419,98	601677,5	1085227	449,25	419,98	TK	175,105	-
48	420	601677,5	1085227	449,25	420		175,101	250
49	431,63	601672,8	1085237	448,11	431,63		172,141	250
50	435,32	601671,2	1085241	447,75	435,32	ZZ	171,199	250
51	440	601669,1	1085245	447,28	440	V	170,008	250
52	443,27	601667,6	1085248	446,94	443,27	KT	169,176	250
53	444,68	601667	1085249	446,79	444,68	KZ	169,176	-
54	451,08	601664	1085255	446,1	451,08	ZZ	169,176	-
55	460	601659,9	1085262	445,19	460		169,176	-
56	466,8	601656,7	1085268	444,54	466,8	V	169,176	-
57	467,58	601656,3	1085269	444,47	467,58	TK	169,176	-
58	479,69	601650,5	1085280	443,44	479,69		166,975	350
59	480	601650,4	1085280	443,42	480		166,918	350
60	482,52	601649,1	1085282	443,23	482,52	KZ	166,46	350
61	491,79	601644,3	1085290	442,52	491,79	KT	164,773	350
62	492,09	601644,2	1085290	442,5	492,09	TP	164,773	-
63	500	601639,9	1085297	441,9	500		160,348	56,9
64	510,09	601633	1085304	441,14	510,09	PK	141,855	25
65	516,37	601627,6	1085308	440,66	516,37		125,86	25
66	520	601624,2	1085309	440,39	520		116,622	25
67	522,65	601621,6	1085309	440,19	522,65	KP	109,866	25
68	540	601604,4	1085308	438,87	540		86,978	689,15
69	540,65	601603,8	1085308	438,82	540,65	PT	86,948	-
70	542,64	601601,8	1085307	438,67	542,64	TK	86,948	-
71	546,43	601598,1	1085307	438,39	546,43	ZZ	86,258	350
72	552,65	601592	1085305	437,93	552,65		85,126	350
73	560	601584,9	1085303	437,43	560		83,79	350
74	562,67	601582,3	1085303	437,27	562,67	KT	83,305	350
75	570,29	601575	1085301	436,82	570,29	TK	83,305	-
76	579	601566,5	1085299	436,36	579	V	84,764	380
77	580	601565,6	1085298	436,31	580		84,932	380

PROPUSTEK EV.Č. 35846-009P SEMANÍN

SO 121 – Silnice III/35846

D.1.1.1. – Technická zpráva

Stupeň
PDPS

78	599,14	601546,9	1085294	435,55	599,14		88,138	380
79	600	601546	1085294	435,52	600		88,282	380
80	611,57	601534,6	1085292	435,22	611,57	KZ	90,22	380
81	620	601526,3	1085291	435,04	620		91,633	380
82	627,99	601518,3	1085290	434,87	627,99	KT	92,971	380
83	640	601506,4	1085289	434,61	640		92,971	-
84	640,68	601505,7	1085289	434,59	640,68	TK	92,971	-
85	651,3	601495,2	1085287	434,37	651,3		90,718	300
86	660	601486,6	1085286	434,18	660		88,872	300
87	661,91	601484,7	1085286	434,14	661,91	KT	88,466	300
88	662,69	601483,9	1085286	434,12	662,69	TK	88,466	-
89	680	601467,1	1085282	433,75	680		82,955	200
90	700	601448,1	1085275	433,32	700		76,589	200
91	710,74	601438,2	1085271	433,09	710,74	ZZ	73,169	200
92	714,57	601434,7	1085270	433,01	714,57		71,95	200
93	720	601429,8	1085267	432,88	720		70,223	200
94	728	601422,7	1085264	432,67	728	V	67,676	200
95	740	601412,4	1085257	432,32	740		63,857	200
96	745,26	601408	1085255	432,15	745,26	KZ	62,183	200
97	760	601396,1	1085246	431,67	760		57,49	200
98	766,46	601391,1	1085242	431,45	766,46	KT	55,434	200
99	780	601380,8	1085233	431,01	780		55,434	-
100	796,16	601368,4	1085223	430,47	796,16	TK	55,434	-
101	796,49	601368,2	1085222	430,46	796,49	ZZ	55,344	230
102	800	601365,5	1085220	430,35	800		54,372	230
103	805	601361,8	1085217	430,2	805	V	52,988	230
104	813,51	601355,6	1085211	429,97	813,51	KZ	50,632	230
105	816,92	601353,2	1085209	429,89	816,92		49,69	230
106	820	601351	1085206	429,82	820		48,836	230
107	825,64	601347,1	1085202	429,68	825,64	ZZ	47,274	230
108	835	601341	1085195	429,42	835	V	44,684	230
109	837,67	601339,3	1085193	429,33	837,67	KT	43,946	230
110	840	601337,8	1085191	429,26	840		43,946	-
111	844,36	601335	1085188	429,1	844,36	KZ	43,946	-
112	853,72	601329	1085181	428,76	853,72	TK	43,946	-
113	860	601324,9	1085176	428,53	860		47,276	120
114	865,55	601321,1	1085172	428,32	865,55	ZZ	50,218	120
115	873,29	601315,4	1085167	428,05	873,29		54,329	120
116	875	601314,1	1085166	428	875	V	55,236	120
117	880	601310,2	1085163	427,86	880		57,887	120
118	884,46	601306,6	1085160	427,74	884,46	KZ	60,254	120
119	892,87	601299,7	1085155	427,54	892,87	KT	64,712	120

120	900	601293,6	1085151	427,36	900		64,712	-
121	920	601276,6	1085141	426,88	920		64,712	-
122	930,19	601267,9	1085136	426,63	930,19	ZZ	64,712	-
123	940	601259,6	1085130	426,36	940	V	64,712	-
124	941,53	601258,3	1085130	426,31	941,53	TK	64,712	-
125	949,81	601251,4	1085125	426,02	949,81	KZ	60,628	129
126	960	601243,3	1085119	425,64	960		55,597	129
127	980	601229,1	1085105	424,89	980		45,727	129
128	983,26	601226,9	1085102	424,77	983,26		44,12	129
129	998,71	601217,8	1085090	424,2	998,71	ZZ	36,494	129
130	1000	601217,1	1085089	424,15	1000		35,857	129
131	1010	601212,1	1085080	423,86	1010	V	30,922	129
132	1020	601207,8	1085071	423,7	1020		25,987	129
133	1021,29	601207,3	1085070	423,69	1021,29	KZ	25,351	129
134	1024,98	601205,9	1085066	423,66	1024,98	KT	23,528	129
135	1025,67	601205,6	1085066	423,66	1025,67	TK	23,528	-
136	1029,58	601204,3	1085062	423,63	1029,58	ZZ	20,415	80
137	1031,53	601203,7	1085060	423,61	1031,53		18,865	80
138	1035	601202,8	1085057	423,58	1035	V	16,101	80
139	1037,39	601202,2	1085055	423,54	1037,39	KT	14,203	80
140	1040	601201,7	1085052	423,5	1040		14,203	-
141	1040,42	601201,6	1085052	423,49	1040,42	KZ	14,203	-
142	1042	601201,2	1085050	423,46	1042	KU, V	14,203	-

Přesný průběh směrového vedení trasy, včetně staničení a parametrů směrových oblouků, je zřejmý z výkresu D.1.1.2. – Situace.

2.1.3. Výškové vedení

- omezující podmínky:

Bez omezujících podmínek.

- základní parametry výškového řešení osy trasy (výškový průběh osy trasy komunikace musí být definován uvedením staničení a výšek vrcholů výškového polygonu, podélných sklonů tečen výškového polygonu, parametrů výškových oblouků (R, T, y) a základních údajů o hlavních výškových bodech trasy).

Staničení vrcholu směrového polygonu	Y	X	Vzdálenost	Směr
0.00	-1,084,879.85m	-601,886.33m		
			17.29m	J56° 50' 23.97"V
17.29	-1,084,889.31m	-601,871.85m		
			61.89m	J63° 29' 50.21"V

PROPUSTEK EV.Č. 35846-009P SEMANÍN

SO 121 – Silnice III/35846

D.1.1.1. – Technická zpráva

Stupeň

PDPS

79.15	-1,084,916.93m	-601,816.47m		
			21.24m	J63° 29' 50.21"V
100.39	-1,084,926.40m	-601,797.46m		
			7.78m	J23° 09' 20.99"Z
101.75	-1,084,933.55m	-601,800.52m		
			19.61m	J37° 22' 12.61"V
121.35	-1,084,949.14m	-601,788.62m		
			127.60m	J21° 15' 20.64"V
248.71	-1,085,068.05m	-601,742.36m		
			80.49m	J22° 04' 44.94"V
329.20	-1,085,142.64m	-601,712.11m		
			102.44m	J22° 24' 18.78"V
431.63	-1,085,237.34m	-601,673.06m		
			48.07m	J27° 44' 28.72"V
479.69	-1,085,279.89m	-601,650.68m		
			24.49m	J31° 42' 15.94"V
504.17	-1,085,300.73m	-601,637.81m		
			12.49m	J52° 19' 51.27"V
516.51	-1,085,308.36m	-601,627.93m		
			5.37m	J23° 16' 27.68"Z
518.95	-1,085,313.30m	-601,630.05m		
			14.77m	S78° 15' 11.31"V
528.73	-1,085,310.29m	-601,615.58m		
			24.08m	S78° 15' 11.31"V
552.66	-1,085,305.39m	-601,592.00m		
			46.54m	S74° 58' 27.64"V
599.19	-1,085,293.32m	-601,547.05m		
			52.22m	S83° 40' 25.59"V
651.30	-1,085,287.57m	-601,495.15m		
			64.48m	S79° 37' 09.77"V
715.77	-1,085,275.95m	-601,431.73m		
			103.59m	S49° 53' 25.20"V
816.97	-1,085,209.21m	-601,352.50m		
			56.61m	S39° 33' 05.06"V
873.47	-1,085,165.56m	-601,316.45m		
			111.66m	S58° 14' 27.28"V
984.78	-1,085,106.79m	-601,221.51m		
			49.80m	S21° 10' 30.67"V
1031.54	-1,085,060.35m	-601,203.52m		
			24.23m	S12° 46' 56.10"V
1055.74	-1,085,036.72m	-601,198.16m		
			14.40m	S1° 47' 10.49"Z

1070.00	-1,085,022.34m	-601,198.61m		
---------	----------------	--------------	--	--

Přesný průběh výškového vedení nivelety, včetně staničení a parametrů výškových oblouků, je zřejmý z výkresu D.1.1.3. – Podélný profil komunikace.

2.1.4. Příčné uspořádání PK

-základní návrhová kategorie, funkční skupina a typy příčného uspořádání:

Šířka vozovky bude upravena do konstantní kategorijské šířky 6,0 m mezi obrubami nebo mezi nezpevněnými krajnicemi s rozšířením ve směrovém oblouku o Δa převážně ve stávajících hodnotách nebo upravené na max. hodnoty. Šířka jízdních pruhů je tedy navržena v základní šířce 2x2,75 m mezi vodičnými proužky. Vodičí proužky jsou navrženy v šířce 0,125 m s těže odsazením od okraje vozovky, Šířka vozovky je tedy navržena 2x3,0m. Jedná se tedy o místní obslužnou komunikaci silnice III. třídy funkční skupiny C s návrhovou rychlostí 30 km/h základní kategorie dle ČSN 736110 MO2 7/7/30. Základní příčný sklon vozovky je v přímých úsecích navržen jako střechovitý v hodnotě 2,5%, který ve směrovém oblouku přechází v jednostranný dostředný sklon s maximální hodnotou 2,5 %.

- zvětšení počtu jízdních pruhů:

Počet jízdních pruhů nebyl navýšen.

- úprava dopravního prostoru, parkovací pruhy nebo pásy:

V rámci tohoto SO nejsou řešeny žádné odstavné či parkovací plochy.

- zvláštní úprava:

Stavba nevyžaduje žádnou zvláštní úpravu.

- rozhledové poměry:

V rámci rekonstrukce komunikace nedojde k úpravám, které by měly negativní vliv na stávající rozhledové poměry.

2.1.5. Zemní těleso

- zdůvodnění tvaru zemního tělesa ve vztahu k dostupnosti a kvalitě pozemků a geotechnickým podmínkám:

Jelikož se jedná o dokumentaci, která zajišťuje umístění stavby, je tvar zemního tělesa navržen dle platných norem, předpisů a vzorových listů bez ohledu na dostupnost pozemků avšak zohledňuje kvalitu pozemků a geotechnické podmínky. Násypové a zářezové svahy tělesa komunikace, jsou navrženy v normových sklonech 1:1,5 až 1:2,5 dle ČSN 736133, VL 2..

- materiálová problematika:

Materiály pro stavbu jsou navrženy dle platných norem a předpisů.

2.1.6. Vozovky a ostatní zpevněné plochy

- konstrukční řešení vozovky (tuhá/netuhá) včetně zdůvodnění použití:

Jelikož se jedná o rekonstrukci silnice druhé třídy s asfaltovým krytem, byla navržena taktéž netuhá vozovka s asfaltovým krytem ze 3 vrstev na podkladu ze dvou vrstev tl. 150 mm ze štěrkodrti ŠDa fr. 0-63.

- uvažované základní parametry:

Konstrukce vozovky

Konstrukce vozovky na hlavní trase byla navržena na základě výsledků diagnostického průzkum konstrukce vozovky. Skladba konstrukce vozovky byla posouzena programem Laymed TP 170.

SKLADBA KONSTRUKCE VOZOVKY DLE TP 170 - KOMPLETNÍ VÝMĚNA VRSTEV - NÚP-D1,N-2, TDZ-IV, PIII:

• ASFALTOVÝ BETON	ACO 11+ 50/70	tl. 40 mm	ČSN EN 13108, ČSN 736121
• SPOJ. POS. KAT. ASF. EMULZÍ	PS-C	0,30 kg/m ²	ČSN 736129
• ASFALTOVÝ BETON	ACL 16+ 50/70	tl. 60 mm	ČSN EN 13108, ČSN 736121
• SPOJ. POS. KAT. ASF. EMULZÍ	PS-C	0,30 kg/m ²	ČSN 736129
• ASFALTOVÝ BETON	ACP 16+ 50/70	tl. 50 mm	ČSN EN 13108, ČSN 736121
• Edef = 100 Mpa dle TP 170			
• ŠTĚRKODRŤ	ŠDa fr. 0-63	tl. 150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
• Edef = 70 Mpa dle TP 170			
• ŠTĚRKODRŤ	ŠDa fr. 0-63	tl. 150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
• Edef = 45 Mpa dle TP 170			
CELKEM		tl. 450 mm	

SKLADBA KONSTRUKCE VOZOVKY – OBNOVA ASFALTOVÉHO KRYTU – NAPOJENÍ NA STÁVAJÍCÍ ASFALTOVÉ SOUVRSTVÍ:

• ASFALTOVÝ BETON	ACO 11+ 50/70	tl. 40 mm	ČSN EN 13108, ČSN 736121
• SPOJ. POS. KAT. ASF. EMULZÍ	PS-C	0,30 kg/m ²	ČSN 736129
• ASFALTOVÝ BETON	ACL 16+ 50/70	tl. 60 mm	ČSN EN 13108, ČSN 736121
• SPOJ. POS. KAT. ASF. EMULZÍ	PS-C	0,30 kg/m ²	ČSN 736129
CELKEM		100 mm	

2.1.7. Odvodňovací zařízení

- zdůvodnění technického řešení:

Stávající odvodnění komunikace je realizováno příčným a podélným sklonem do okolního terénu, přilehlých patních příkopů nebo uličních vpustí, které jsou taktéž vyústěny do stávajících patních příkopů. Patní příkopy jsou zaústěny do stávajícího vodního toku Semanínského potoku. Některé části příkopů jsou historicky zatrubněné různými dimenzemi potrubí z různých materiálů. Nově je zatrubněna část levostranného příkopu u základní školy. Jedná se o zatrubnění části příkopu dl. cca 30 m z potrubí DN 400 s napojením na stávající zatrubněnou část dl. cca 40 m před základní školou, která je vyústěna do toku Semanínského potoku. Stávající zatrubnění bylo obnoveno z nového potrubí DN 400. Zatrubnění a obnova zatrubnění byla provedena v rámci realizace projektu parkoviště u ZŠ. Celkem se jedná o cca 70 m potrubí DN 400 z PVC.

Nově je v intravilánu obce odvedení srážkových vod řešeno jednou uliční vpustí vpravo před mostem. Vpust' je zaústěn do koryta vodního toku.

2.1.8. Křižovatky a křížení

Na hlavní trasu jsou připojeny 3 místní nebo účelové komunikace, které s hlavní trasou tvoří stykové křižovatky s předností v jízdě na vedlejší komunikaci.

2.1.9. Bezpečnostní zařízení

- požadavky na svodidla – typ, umístění, rozsah, úroveň zadržení:

Netýká se.

- požadavky na směrové sloupky:

Jedná se o úsek v intravilánu, kde směrové sloupky nejsou řešeny ani vyžadovány.

- požadavky na tlumiče nárazu – poloha, typ, úroveň zadržení:

V rámci tohoto SO nejsou navrženy tlumiče nárazu.

2.1.10. Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK (nejsou-li samostatnými objekty)

Netýká se.

3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH VYUŽITÍ V DOKUMENTACI (DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM)

3.1. Geotechnický průzkum

Byl proveden – viz samostatná příloha F.2. Rešerše IG průzkumu.

3.2. Inženýrskogeologické a hydrogeologické posouzení trasy nebo její varianty

Jedná se o rekonstrukci, nebylo tedy provedeno.

3.3. Posouzení technické realizovatelnosti pozemní komunikace včetně posouzení staveniště mostních objektů s případným doporučením optimálního vedení trasy.

Nebylo provedeno.

3.4. Vyhledávací průzkum materiálových nalezišť - zemníků - pro ověření množství a vlastností sypaniny.

Nebyl proveden.

3.5. Korozní průzkum, případně základní průzkum.

Nebyl proveden.

3.6. Průzkum ložisek nerostů.

Nebyl proveden.

3.7. Pedologický průzkum

Nebyl proveden.

3.8. Stavebně historický průzkum.

Nebyl proveden.

**4. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM
OBJEKTŮM STAVBY**

Objekt pozemní komunikace je hlavní stavební objekt.

**5. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH
VÝPOČTŮ**

5.1. Kategorie komunikace

Viz. odstavec 2.1.4. Příčné uspořádání PK

5.2. Konstrukce vozovky

Viz. odstavec 2.1.6. Vozovky a ostatní zpevněné plochy

**6. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY
ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE**

Hydrogeologické poměry

Hydrogeologický průzkum byl proveden v rámci IG průzkumu – viz samostatná příloha F.2. IG průzkum.

Odvodnění

Viz. odstavec 2.1.7. Odvodňovací zařízení

Ochrana pozemní komunikace

K ochraně silnice II. třídy a provozu na ní mimo souvisle zastavěné území obcí slouží silniční ochranné pásmo. Silniční ochranné pásmo pro nově budovanou silnici nebo rekonstruované vzniká na základě rozhodnutí o umístění stavby. Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami

vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti. Jedná se o 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

7. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU

7.1. Dopravní značení

S rekonstrukcí souvisí i řešení svislého a vodorovného dopravního značení. V rámci vodorovného dopravního značení budou nově vyznačeny podélné vodící čáry š. 125 mm a označení BUS zastávky. Stávající svislé dopravní značení bude v celém rozsahu nahrazeno novým s parametry s doplněním o nové dle požadavků správce komunikace. Dotčené svislé dopravní značení bude obnoveno jako ocelové pozink, cedule s reflexní úpravou s fólií třídy 1. Cedule dopravních značek budou připevňovány na hliníkový sloupek. Sloupky dopravních značek budou upevňovány pomocí hliníkových patek a ocelových kotev do žb. patek.

Vodorovné dopravní značení bude provedeno z dvousložkových plastů v provedení hladkém.

Druh a rozmístění dopravního značení viz D.1.1.2. - Situace.

8. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Neobsazeno.



Ve Vysokém Mýtě 15.01.2024

Ing. František Černík