


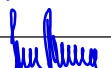




D.1.1. PDPS

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK
VÝŠKOVÝ SYSTÉM: BpV

KRESLIL:	MILOŠ BEDNÁŘ, DiS.		 FÖRSTEROVA Č.P. 175, 566 01 VYSOKÉ MÝTO EMAIL.: MDS@MDSPROJEKT.CZ	
ZPRACOVAL:	MILOŠ BEDNÁŘ, DiS.			
TECHNICKÁ KONTROLA:	ING. JAN BURSA			
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:	ING. JAN BURSA			
HLAVNÍ PROJEKTANT:	MILOŠ BEDNÁŘ, DiS.			
KRAJ: PARDUBICKÝ	OKRES: SVITAVY	OBEC: OSÍK	STUPEŇ:	PDPS
INVESTOR: Pardubický kraj, Správa a údržba silnic Pardubického kraje, Doubravice 98, 533 53 Pardubice			ZAK.ČÍSLO:	3117-24-3
AKCE: Osík, zajištění svahu silnice II/359 u č.p.186			ARCHIVNÍ ČÍSLO:	3117
			DATUM:	09/2024
			FORMÁT:	A4
			MĚŘÍTKO:	-
OBJEKT: D.1.1. SO 121 – SILNICE II/359			ČÍSLO SOUPRAVY:	ČÍSLO PŘÍLOHY: D.1.1.1.
OBSAH: TECHNICKÁ ZPRÁVA				

Stavba: OSÍK, ZAJIŠTĚNÍ SVAHU SILNICE
II/359 U Č.P.186

Objekt: SO 121 - SILNICE II/359

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.	Stavební objekt pozemní komunikace	4
-	SO 121 – Silnice II/359	4
1.5.	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 II/359	5
3.	VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH VYUŽITÍ V DOKUMENTACI (DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM)	9
3.1.	Geotechnický průzkum	9
3.2.	Inženýrskogeologické a hydrogeologické posouzení trasy nebo její varianty	9
3.3.	Posouzení technické realizovatelnosti pozemní komunikace včetně posouzení staveniště mostních objektů s případným doporučením optimálního vedení trasy.	10
3.4.	Vyhledávací průzkum materiálových nalezišť - zemníků - pro ověření množství a vlastností sypaniny.	10
3.5.	Korozní průzkum, případně základní průzkum.....	10
3.6.	Průzkum ložisek nerostů.	10
3.7.	Pedologický průzkum	10
3.8.	Stavebně historický průzkum.	10
4.	VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY.....	10
5.	NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ	10
5.1.	Kategorie komunikace	10
5.2.	Konstrukce vozovky	10
6.	REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE.....	10
7.	NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTLNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU.....	11
7.1.	Dopravní značení	11
8.	VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ.....	14

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

1.1. Označení stavby

Název objektu	SO 121 - SILNICE II/359
Název stavby	OSÍK, ZAJIŠTĚNÍ SVAHU SILNICE II/359 U Č.P.186
Kraj	Pardubický
Obec	Osík
Katastrální území	Osík (okres Svitavy); 713104
Druh stavby	Novostavba, 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
osoba s autorizací – Miloš Bednář, DiSč.a. 1006109 – obor Dopravní stavby,
specializace nekolejová vozidla

1.3.2. Hlavní inženýr projektu

Miloš Bednář, DiS.
tel.: 465 323 931
email: bednar@mdsprojekt.cz

1.3.3. Projektant objektu

Miloš Bednář, DiS.
tel.: 465 323 931
email: bednar@mdsprojekt.cz

1.4. Stavební objekt pozemní komunikace

- SO 121 – Silnice II/359

1.5. 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 POPIŠ SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Jedná se o stavební objekt, který řeší rekonstrukci části silnice II/359, která je vyvolána zásahem výkopových prací pro založení opěrné zdi do stávající konstrukce vozovky silnice II/359. Jedná se o úsek dl. 95,5 m. Délka je odvozena od rozsahu výkopových prací hlavního stavebního objektu SO 201. Začátek SO 121 je v km 4,257 liniového staničení silnice II/359 (km 0,013 projektového staničení) a konec úseku je v km 4,352 50 liniového staničení silnice II/359 (km 0,108 50 projektového staničení). Levý jízdní pruh komunikace, jež bude dotčen výkopovými pracemi pro založení SO 201, bude podroben hloubkové výměně konstrukce vozovky v celé jeho šířce a pravý jízdní pruh, po kterém bude převáděna doprava během výstavby, bude v jeho celé šíři podroben obnově asfaltového krytu v mocnosti dvou asfaltových vrstev, obrusné a ložní. Stávající živičné vrstvy budou celoplošně odfrézovány v tl. 100 mm. Na levém jízdním pruhu bude odfrézováno dalších 50 mm na podkladní konstrukční vrstvy, které budou následně odtěženy a nahrazeny novými dle navržené konstrukce vozovky. Stávající konstrukce vozovky levého jízdního pruhu bude tedy kompletně nahrazena za novou v celkové tl. 450 mm a na pravém jízdním pruhu bude provedena obnova asfaltového krytu v tl. 100 mm. Nové asfaltové vrstvy jsou navrženy z nemodifikovaného asfaltu. Směrově a výškově bude stávající trasa zrekonstruována s minimálními odchylkami vůči stávajícímu stavu, dá se tedy prohlásit, že výškové a směrové vedení trasy zůstane nepozměněno. Hodnoty podélných sklonů navržené nivelety se pohybují v hodnotách od min. 0,50 % po max. 2,25 %. Stejně jako výškové a směrové uspořádání, tak i šířkové bude upraveno s minimálními odchylkami. Šířka vozovky bude upravena do konstantní šířky obrusné vrstvy 6,5 m mezi obrubami nebo mezi nezpevněnými krajnicemi s rozšířením ve směrovém oblouku o max. Δa dle stávajícího stavu. Šířka jízdních pruhů je tedy navržena v základní šířce 3 a 3,5 m. Jedná se tedy o místní sběrnou komunikaci II. třídy funkční skupiny B s návrhovou rychlostí 50 km/h základní kategorie dle ČSN 736110 MS2 9/7/50. Základní příčný sklon vozovky je navržen a maximálně přizpůsoben stávajícímu stavu jako střešovitý v hodnotě 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. Obruby podél levého jízdního pruhu budou z důvodu odvodnění povrchu komunikace obnoveny v celé své délce. Stávající odvod srážkových vod z povrchu vozovky je řešen gravitačně podél silniční obruby do stávající uliční vpusti s vyústěním do stávajícího

dešťového potrubí. V rámci výstavby opěrné zdi bude obruba obnove v totožném rozsahu, a tedy stávající způsob odvodnění zůstane zachováno. Podél obruby pod nezpevněnou krajnicí z R-materiálu je navržen podélný drenážní trativod DN min. 150 mm. Trativod zajistí odvodnění silniční pláň a případné vody z ní odvede do zmiňované stávající UV. Jelikož je drenážní trativod navržený v délce 83 m a s jedním vyústěním, bude doplněn o revizní plastové šachty. Náslap obrub je navržený +150 mm vůči povrchu vozovky. Jedná se o betonové silniční obruby (1000/150/250) z C35/45 XF4 do betonového lože s opěrou. Pláň bude profilována do základního příčného střechovitého sklonu v hodnotách 3,0% a zhutněna 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 tl. 300 mm z ŠDa fr. 0-63 (2x150 mm). S rekonstrukcí souvisí i řešení obnovy svislého a vodorovného dopravního značení. V rámci vodorovného dopravního značení budou obnoveny podélné čáry souvislé a přerušované š. 125 mm. Stávající svislé dopravní značení se v předmětném úseku nevyskytuje. Napojení nové obrusné vrstvy na stávající 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. Stejná spára bude provedena i v ose vozovky a to z důvodu provádění stavebních prací po polovinách.

2.1. SO 121 – Silnice II/359

2.1.1. Všeobecné informace

- účel komunikace, zdůvodnění návrhu:

Jedná se o komunikaci II. třídy, která plní účel spojnice mezi Litomyšlí a Prosečí a zároveň zajišťuje obslužnost zastavěného území obce Osík.

Hlavním důvodem návrhu rekonstrukce je zásah výkopových prací pro založení opěrné zdi do stávající konstrukce vozovky silnice II/359.

- 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 II/359, stejně tak bude zachována obslužnost přilehlých pozemků

- kapacita komunikace, mezikřížovatkových úseků, křížovatek a parkovišť:

Poslední sčítání dopravy z roku 2016 udává intenzitu dopravy:

Sčítací úsek silnice II/359	Celkový počet voz./24h	Celkový počet TNV/24h
5-4090	3929	256

Vozovka komunikace jsou navrženy na odpovídající intenzitu dopravy. Stavbou nevznikají nová ochranná pásma nebo chráněná území.

- 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 druhé třídy II/359 na délce 95,5 m mezi km 4,257 - 4,352 50 jejího provozního staničení.

- návrhová rychlost:

50 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 ze 3 prostých směrových oblouků a ze 4 přímých.

Bod	Staničení	Y	X	Z	Celková délka	Typ	Směrník:	Poloměr
1	13	614263,1	1087031	379,62	0	V	289,814	300
2	13,35	614263,5	1087031	379,63	0,35		289,74	300
3	20	614270	1087032	379,78	7		288,329	300
4	20,7	614270,7	1087032	379,79	7,7	KT	288,18	300
5	25,33	614275,3	1087033	379,9	12,33	ZZ	288,18	-
6	25,62	614275,6	1087033	379,9	12,62	TK	288,18	-
7	32	614281,8	1087034	380,04	19	V	286,826	300
8	38,67	614288,3	1087036	380,15	25,67	KZ	285,41	300
9	40	614289,6	1087036	380,17	27		285,128	300
10	43,88	614293,4	1087037	380,23	30,88	ZZ	284,305	300
11	44,54	614294	1087037	380,24	31,54		284,166	300
12	49	614298,3	1087038	380,31	36	V	283,219	300
13	54,12	614303,3	1087040	380,37	41,12	KZ	282,132	300
14	60	614308,9	1087041	380,43	47		280,884	300
15	63,45	614312,2	1087042	380,47	50,45	KT	280,152	300
16	70,62	614319	1087045	380,55	57,62	TK	280,152	-
17	73,47	614321,7	1087046	380,58	60,47	ZZ	278,942	150
18	80	614327,9	1087048	380,64	67		276,172	150
19	80,5	614328,3	1087048	380,64	67,5	V	275,96	150
20	84,9	614332,4	1087050	380,67	71,9		274,091	150
21	87,53	614334,8	1087051	380,69	74,53	KZ	272,977	150
22	99,18	614345,2	1087056	380,74	86,18	KT	268,031	150
23	100	614345,9	1087056	380,75	87		268,031	-

24	106	614351,2	1087059	380,78	93	TK	268,031	-
25	108,5	614353,4	1087060	380,79	95,5	KU, V	267,713	-

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

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).

Na začátku úseku kde se niveleta napojuje na stávající povrch vozovky, začíná tečnou o délce 19,00 (12,33) m a sklonu 2,25%, následuje vypuklý oblouk o poloměru R=2000 (T=6,67, y=0,01, km 0,032), po té tečna dl. 17,0 (5,20) m se sklonem +1,58%, po té vypuklý oblouk o poloměru R=2000 (T=5,12, y=0,01, km 0,049), po té tečna dl. 31,50 (19,35) se sklonem +1,07%, po té vypuklý oblouk o poloměru R=2500 m (T=7,03, y=0,01, km 0,08050), po té tečna dl. 28,0 (20,97) m se sklonem 0,50%.

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 šířky obrusné vrstvy 6,5 m mezi obrubami nebo mezi nezpevněnými krajnicemi s rozšířením ve směrovém oblouku o max. Δ a dle stávajícího stavu. Šířka jízdních pruhů je tedy navržena v základní šířce 3 a 3,5 m. Jedná se tedy o místní sběrnou komunikaci II. třídy funkční skupiny B s návrhovou rychlostí 50 km/h základní kategorie dle ČSN 736110 MS2 9/7/50. Základní příčný sklon vozovky je navržen a maximálně přizpůsoben stávajícímu stavu jako střechovitý v hodnotě 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 měli 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 svahy tělesa komunikace v úseku za mostem, 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. 200 a 250 mm ze štěrkodrti ŠDa fr. 0-63.

- uvažované základní parametry:

Konstrukce vozovky

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

• ASFALTOVÝ BETON	ACO 11 +	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 +	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 +	tl. 50 mm	ČSN EN 13108, ČSN 736121
• Edef = 90 Mpa			
• ŠTĚRKODRT	ŠDa fr. 0-63	tl. 200 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
• Edef = 70 Mpa			
• ŠTĚRKODRT	ŠDa fr. 0-63	tl. 250 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
• Edef = 45 Mpa			
• CELKEM		tl. 600 mm	

SKLADBA VOZOVKY – OBNOVA ASFALTOVÉHO KRYTU:

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

2.1.7. Odvodňovací zařízení

- zdůvodnění technického řešení:

Stávající odvod srážkových vod z povrchu vozovky je řešen gravitačně podél silniční obruby do stávající uliční vpusti s vyústěním do stávajícího dešťového potrubí. V rámci výstavby opěrné zdi bude obruba obnovena v totožném rozsahu, a tedy stávající způsob odvodnění zůstane zachován. Podél obruby pod nepevněnou krajnicí z R-materiálu je navržen podélný drenážní trativod DN min. 150 mm. Trativod zajistí odvodnění silniční pláň a případné vody z ní odvede do zmiňované stávající UV. Jelikož je drenážní trativod navržený v délce 83 m a s jedním vyústěním, bude doplněn o revizní plastové šachty.

2.1.8. Křižovatky a křížení

Netýká se.

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.3. IG průzkum.

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 stavenišť 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 přidružený stavební objekt, který je vyvolaný hlavním stavebním objektem SO 201 – Opěrná zeď.

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.3. 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 obnovy svislého a vodorovného dopravního značení. V rámci vodorovného dopravního značení budou obnoveny podélné čáry souvislé a přerušované š. 125 mm. Stávající svislé dopravní značení se v předmětném úseku nevyskytuje.

Vzhledem k tomu, že se jedná o krátký úsek bez příčných překopů apod. s možností zachování jednoho průjezdného jízdního pruhu o min. š. 3 m, lze předpokládat, že zhotovitel bude stavbu provádět za částečně omezeného provozu na silnici II/359, tedy po polovinách pomocí přechodného značení dle schémat 'O' - Komunikace s provozem motorových vozidel v obci z 'Příručky pro označování pracovních míst na dálnicích a silnicích' Ředitelství silnic a dálnic ČR. Doprava bude tedy převáděna po pravém (ve směru na Proseč) jízdním pruhu. Doprava bude od staveniště oddělena betonovým silničním svodidlem typu "NEW JERSEY" se zádržností H1, v kombinaci s oboustrannými směrovacími deskami Z4.

8. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Neobsazeno.

9. POŽADAVKY NA DALŠÍ STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

Vzhledem k rozsahu provedené projektové dokumentace ve stupni PDPS bude nutné vypracovat následné stupně projektové dokumentace a to RDS a DSPS v návaznosti na možnosti a požadavky dodavatele objektu.

Provedení nového objektu je nutné provést v souladu s předchozí projektovou dokumentací DUSP.

Případné změny v dalších stupních PD oproti projektové dokumentaci DUSP je nutné konzultovat s projektantem. Podkladem pro zhotovení objektu bude projektová dokumentace ve stupni RDS.



Ve Vysokém Mýtě 09/2024

Miloš Bednář