



# A

## PDPS

ŽADATEL:   <b>Správa a údržba silnic</b> Pardubického kraje	<b>SÚS PARDUBICKÉHO KRAJE</b> <b>DOUBRAVICE 98</b> <b>533 53 PARDUBICE</b> <b>IČO 000 85 031</b>	RAZÍTKO, DATUM, PODPIS:
---	---	-------------------------

KRESLIL:	ING. JAKUB HAJN		 <b>IDProjekt s.r.o.</b> inženýring a projekce dopravních staveb Sokolovská 94 Nedošín 570 01 Litomyšl IČO 024 97 247 DIČ CZ02497247 www.idprojekt.cz				
ZPRACOVAL:	ING. JAKUB HAJN						
TECHNICKÁ KONTROLA:	ING. PETR PÁCHA						
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:	ING. JAKUB HAJN						
HLAVNÍ PROJEKTANT:	ING. JAKUB HAJN						
KRAJ:	PARDUBICKÝ	OKRES:	ÚSTÍ NAD ORLICÍ	OBEC:	VELKÁ SKROVNICE, SUDSLAVA	STUPEŇ:	PDPS
INVESTOR: PARDUBICKÝ KRAJ, SÚS PARDUBICKÉHO KRAJE, DOUBRAVICE 98, 533 53 PARDUBICE						ZAK ČÍSLO:	0241
AKCE: <b>OPRAVA SILNICE III/3124 VELKÁ SKROVNICE - HR. PK</b>						ARCHIVNÍ ČÍSLO:	2019-037-0241
						DATUM:	V / 2020
						FORMÁT:	A4
						MĚŘÍTKO:	-
OBJEKT: SO 101 - KOMUNIKACE						ČÍSLO SOUPRAVY:	ČÍSLO PŘÍLOHY:
OBSAH:							<b>A1.</b>
<b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>							

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

Předmětem vypracování projektové dokumentace (dále jen PD) ve stupni DÚR+DSP je oprava dopravně – technického stavu silnice III/3124 v úseku od konce obce Velká Skrovnice až po hranici Pardubického kraje. Stavba se nacházejí v intravilánu a extravilánu obce Velká Skrovnice a v extravilánu obce Sudslava. Délka stavby je 2340,00 m. Součástí opravy silnice je vyčištění stávajících příkopů, příčných a podélných propustků. Pět příčných propustků je ve špatném technickém stavu, a proto je vybouráme a zhotovíme nové. Svislé a vodorovné dopravní značení bude obnoveno a doplněno.

## 2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Stavební práce zahájíme u pěti příčných propustků, které jsou ve špatném technickém stavu, a proto je vybouráme a zhotovíme nové. Jedná se o příčné propustky v km 0,566 47, km 0,899 59, km 2,050 67. Propustek v km 0,513 34 bude vybourán bez náhrady, jelikož srážková voda z uvedeného propustku vtékala na soukromý pozemek a zaplavovala nádvoří domu. Propustek v km 2,075 24 bude nahrazen potrubím DN 300 mm SN 12 s napojením na vtokovou jímku a zasakovací výtokovou jímku, z důvodu požadavku majitele přilehlého rybníka.

Před zahájením stavebních prací vytyčíme a vyznačíme průběh inženýrských sítí a zařízení a vytyčíme obrys stavby. U propustků odstraníme náletové dřeviny a seřízíme nezpevněnou krajnici v š. 0,50 m v tl. 0,15 m. Na dotčených plochách sejmemе ornici v tl. 0,15 m, která bude po dokončení stavby použita pro ohumusování. Dále odfrézujeme část stávajícího asfaltobetonového souvrství v tl. 0,05 m, odbouráme vrstvu penetračního makadamu tl. 0,09 m v dl. 4,25 m před a za propustkem, tj. na dl. 8,50 m. Dále odtěžíme zbylou konstrukci tl. 0,25 m v dl. 3,50 m před a za propustkem, tj. na dl. 7,00 m. Z této úrovně provedeme lichoběžníkový výkop pro spodní stavbu. Po obnažení vybouráme stávající kolmá čela a betonové trouby příčného propustku.

Po kompletním odstranění stávajícího propustku urovnáme a zahutníme podloží a provedena podkladní betonovou desku tl. 0,10 m a š. 2,50 m pro betonové lůžko ŽB troub. Na podkladní desku použijeme z betonu třídy C 12/15, X0. Na podkladní beton položíme podkladní betonové prahy a na ně osadíme ŽB trouby T'ZH-Q60/250 (průřez 0,28 m<sup>2</sup>) - km 0,566 47, km 0,899 59 a T'ZH-Q80/250 - km 2,050 67. Po směrové a výškové kontrole je zajistíme dřevěnými klíny a provedeme betonáž lůžka š. 1,00 m a v. 0,25 m z betonu třídy C 20/25, XF3. Předpokládaná spotřeba betonu činí 0,40 m<sup>3</sup>/m. Po zatvrdnutí betonového lůžka provedeme zásyp výkopu vhodným nenamrzavým materiálem až do úrovně zemní pláně, který hutníme po vrstvách v. max. 0,30 m.

Po dokončení zásypu urovnáme zemní pláň do sklonu 3,00 % a zahutníme ji ( $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$ ,  $\text{CBR}_{\text{sat}} \text{ min } 15\%$ ). Na zemní pláň zhotovíme spodní vrstvu štěrkodrti ŠD<sub>a</sub> 0/63 tl. 0,30 m ( $E_{\text{def},2} = 70 \text{ MPa}$ ) a následně horní vrstvu štěrkodrti ŠD<sub>a</sub> 0/63 tl. 0,20 m ( $E_{\text{def},2} = 100 \text{ MPa}$ ). Ta bude oproti stávající úrovni povrchu silnice o 0,05 m níže, tj. do úrovně odfrézovaného krytu. U příčného propustku jsou navržena šikmá čela. Okolí propustku vysvahujeme, doplníme dlažbou z lomového kamene (dále jen LK) tl. 0,20 m, kterou vyspárujeme cementovou maltou M25-XF3. Dlažbu z LK uložíme do betonového lože z betonu třídy C 20/25n, XF3 tl. min. 0,20 m a zajistíme ji betonovým stabilizačním prahem š. 0,20 m a hl. 0,60 m, který zhotovíme z betonu třídy C 20/25n, XF3.

Dále na dotčeném úseku silnice III/3124 seřízíme nezpevněné krajnice š. 0,50 m v tl. 0,15 m. Stávající příkopy vyčistíme a mírně prohloubíme. S tím souvisí reprofilace a dotvarování příkopů s ohledem na budoucí funkčnost odvodnění. Svahy příkopů provedeme ve sklonu 1:2 - 1:1,5. Pouze u příčných propustků, které jsou u odbočky na Sudslavu, provedeme levostranný příkop ve sklon 1:1. Rovněž vyčistíme od nánosů stávající příčné a podélné propustky. U vybraných podélných propustků

## OPRAVA SILNICE III / 3124 VELKÁ SKROVNICE – HR. PK

### A.1. Technická zpráva

odbouráme betonová kolmá čela a zhotovíme šikmá čela obdobným způsobem jako u příčných propustků. Úpravou na šikmá čela dojde k prodloužení podélného propustku o cca 2,50 m.

Na začátku stavby vybouráme v pravostranném příkopu stávající betonové žlabovky š. 0,57 m v dl. 306,00 m. V levostranném příkopu vybouráme 15,50 m betonových žlabovek š. 0,57 m, které jsou u příčného propustku v km 0,308 14. Celkem vybouráme 321,50 m (306,00 + 15,50) betonových žlabovek š. 0,57 m vč. betonového lože. Na levé straně od km 0,180 00 osadíme nové betonové žlabovky š. 0,57 m o délce 128,71 m, které uložíme do betonového lože z betonu třídy C 20/25n, XF3 tl. min. 0,10 m.

Dále vybouráme stávající uliční vpusti včetně betonového potrubí DN 400, které je pod komunikací. Jedná se o uliční vpusti: UV2 km 1,164 42, UV3 km 1,273 34, UV4 km 1,370 94, UV5 km 1,472 97, UV7 km 1,571 29, UV8 km 1,667 33, UV10 km 1,821 09 a UV11 km 1,872 99. Odvodnění v tomto úseku doplníme o tři nové uliční vpusti: UV1 km 1,050 00, UV6 km 1,554 62, UV9 km 1,788 62 a UV 12 km 1,149 70. Pro nové uliční vpusti vyhloubíme jámy o rozměru 1,50/1,50 m a hl. 1,00 m. Zde budeme postupovat obdobně jako u příčných propustků. Odfrézujeme část stávajícího asfaltobetonového souvrství v tl. 0,05 m, odbouráme vrstvu penetračního makadamu tl. 0,09 m v dl. 1,00 m před a za budoucím kanalizačním potrubím, tj. na dl. 2,00 m. Dále odtěžíme zbylou konstrukci tl. 0,25 m v dl. 0,75 m před a za kanalizačním potrubím, tj. na dl. 1,50 m. Napříč komunikací vyhloubíme rýhu š. 1,00 m a hl. 0,70 m. Od uličních vpustí zhotovíme kanalizační přípojky z plastového potrubí PVC DN 200, SN 12. Kanalizační potrubí přípojek osadíme do posypu z písku 0/4 v tl. 0,10 m a po uložení ho obsypeme až do úrovně 0,10 m nad potrubí a řádně zahutníme. Po dokončení zásypu urovnáme zemní pláň do sklonu 3,00 % a zahutníme ji ( $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$ ,  $\text{CBR}_{\text{sat}}$  min 15%). Na zemní pláň zhotovíme spodní vrstvu štěrkodrti  $\text{ŠD}_a 0/63$  tl. 0,30 m ( $E_{\text{def},2} = 70 \text{ MPa}$ ) a následně horní vrstvu štěrkodrti  $\text{ŠD}_a 0/63$  tl. 0,20 m ( $E_{\text{def},2} = 100 \text{ MPa}$ ). Ta bude oproti stávající úrovni povrchu silnice o 0,05 m níže, tj. do úrovně odfrézovaného krytu. Na výtoku z uličních vpustí, který se nachází na druhé straně komunikace, seřízneme plastové kanalizační potrubí do sklonu podle svahu a okolí doplníme dlažbou z LK tl. 0,20 m, kterou vyspárujeme cementovou maltou M25-XF3. Dlažbu z LK uložíme do betonového lože z betonu třídy C 20/25n, XF3 tl. min. 0,20 m a zajistíme ji betonovým stabilizačním prahem š. 0,20 m, hl. 0,60 m, který zhotovíme z betonu třídy C 20/25n, XF3.

Na rozhraní asfaltobetonového krytu komunikace a nezpevněné krajnice na pravé straně odstraníme v úseku od cca km 1,000 00 do cca km 1,300 00 velké žulové kostky K18 vč. betonového lože. Jedná se o celkovou délce 130,00 m (22,00 + 108,00). Na pravé straně za nezpevněnou krajnicí od km 0,920 00 do km 1,910 00 osadíme nové betonové žlabovky š. 0,57 m, které uložíme do betonového lože z betonu třídy C 20/25n, XF3 tl. min. 0,10 m. Betonové žlabovky š. 0,57 m budou zde o celkové délce 1083,37 m (129,75 + 113,90 + 108,38 + 97,10 + 101,48 + 80,95 + 9,12 + 95,46 + 120,67 + 24,80 + 51,73 + 37,03 + 113). Od odbočky na Sudslavu (křížení se silnicí III/3155) do konce úseku odstraníme na levé straně stávající ocelové jednostranné svodidlo.

Stavební práce budou pokračovat odfrézováním části asfaltobetonového krytu v prům. tl. 0,05 m. Pře samotnou recyklaci v km cca 0,5 před sjezdem (km 0,496 21) budou osazeny betonové obrubníky v délce 26,00 m do bet. lože C20/25n XF3 doplněné o dvě obrubníkové vpusti (km 0,486 60 a km 0,502 73) s vyústěním pomocí PP DN 160 SN 10 v dl. 10 do přilehlého příkopu. Dále provedeme recyklaci za studena do hl. 0,20 m. Jako pojivo použijeme cement CEM II/R 32,5, který bude dávkován hmotnostně v množství 6 %. Dávkování cementu bude upřesněno dle laboratorních zkoušek na stavbě a průkazních zkoušky recyklované vrstvy. Před vlastní recyklací v případě potřeby doplníme okraje a plochu silnice vhodným zrnitým materiálem (např.  $\text{ŠD}_a 0/32$ ), aby při míchání nedocházelo k nehomogenním místům. V průběhu recyklace budeme provádět vizuální kontrolu povrchu se snahou eliminovat lokální místa a plochy segregovaného materiálu. V případě výskytu těchto nevhodných míst provedeme ruční zahození vhodnou recyklovanou směsí ještě před zhutněním vibračním válcem. Na vrstvu recyklace položíme asfaltobetonové souvrství složené ze dvou vrstev. Na vrstvu recyklace provedeme postřík infiltrační

# OPRAVA SILNICE III / 3124 VELKÁ SKROVNICE – HR. PK

## A.1. Technická zpráva

emulzní PI-E 1,50 kg/m<sup>2</sup> s podrcením kamenivem 2/4 v množství 2,00 kg/m<sup>2</sup> a položíme asfaltobetonovou modifikovanou podkladní vrstvu – ACP 16+ 70 mm. Na ni provedeme postřík spojovací emulzní modifikovaný PS-E 0,50 kg/m<sup>2</sup> a po vyštěpení položíme asfaltobetonovou ohrusnou vrstvu – ACO 11+, 50 mm. Celková tl. asfaltobetonových vrstev je 120 mm. Teoretické navýšení nivelety je 70 mm (tj. 120 mm asf. vrstvy - 50 mm odfrézování části asf. krytu).

Po dokončení krytových vrstev doplníme nezpevněné krajnice vhodným nenamrzavým materiálem a zahutníme (např. ŠD 0/32) a provedeme nezpevněnou krajnici z ŠD 0/32 v tl. 0,15 m (0,03 m pod hranu vozovky) ve spádu 8,00 %. V dotčených plochách provedeme ohumusování v tl. 0,15 m a hydroseiv.

Od odbočky na Sudslavu (křížení se silnicí III/3155) do konce úseku osadíme na levé straně jednostranné ocelové svodidlo s dlouhými výškovými náběhy (12,00 m), úroveň zadržení H1, pracovní šířka W5 (1,53 m). Na ocelová svodidla osadíme tzv. směrové nástavce.

Na závěr vyměníme stávající svislé dopravní značky, které odstraníme vč. jejich betonové základu. Na původní místa osadíme nové SDZ (nová značka, sloupek, nový betonový základ). Výměna značek je znázorněna a popsána v situaci (ponechat/vyměnit/zrušit). Stávající směrové sloupky odstraníme a nahradíme je novými plastovými otevřenými Z 11 a,b. Směrové sloupky budou s kovovým bodcem ve spodní části sloupku pro zabudování do krajnice zatlučením.

Vodorovné dopravní značením provedeme nejprve s předznačením - 1x základním nátěrem barvou a po cca 6 měsících (vyzrání povrchu ohrusné vrstvy) 1x strukturovaným plastem.

V celém úseku respektuje navržená oprava silnice III/3124 v přípustné míře stávající směrové, výškové a šířkové uspořádání. V přímých úsecích je střežovitý příčný sklon o hodnotě 2,50 %. Ve směrových obloucích dochází k překlápění povrchu vozovky (dostředný příčný sklon).

Vše výše uvedené je znázorněno ve stavebních situacích.

## 2.1. Směrové řešení

Směrový průběh trasy a polohové uspořádání komunikace vychází ze stávajícího směrového uspořádání a plynule navazuje na přilehlé úseky silnice. Trasa je proložena tečnovým polygonem, který je zaoblen složenými oskulačními kružnicovými oblouky.

ozn.	úsekové staničení [km]	směrový prvek [km]	1/R [m]	délka [m]
ZÚ	0,00000	R = 300,00	0,0033	22,92
KT	0,02292	přímá		69,38
TK	0,09230	R = 1000,00	0,0010	29,25
KK	0,12155	R = 200,00	0,0050	34,00
KK	0,15555	R = 300,00	0,0033	37,40
KT	0,19295	přímá		104,74
TK	0,29769	R = 10000,00	0,0001	33,73
KT	0,33142	přímá		86,49
TK	0,41791	R = 400,00	0,0025	27,32
KT	0,44523	přímá		6,43
KK	0,45166	R = 180,00	0,0056	29,24
KK	0,48090	R = 400,00	0,0025	34,47
KT	0,51537	přímá		88,76
TK	0,60413	R = 250,00	0,0040	37,57
KT	0,64170	přímá		8,29

# O P R A V A   S I L N I C E I I I / 3 1 2 4   V E L K Á   S K R O V N I C E   –   H R .   P K

## A.1. Technická zpráva

TK	0,64999	R = 100,00	0,0100	42,28
KT	0,69227	přímá		2,34
TK	0,69461	R = 120,00	0,0083	22,47
KK	0,71708	R = 180,00	0,0056	51,56
KT	0,76864	přímá		28,44
TK	0,79708	R = 250,00	0,0040	51,88
KT	0,84896	přímá		20,52
TK	0,86948	R = 220,00	0,0045	45,28
KT	0,91476	přímá		145,52
TK	1,06028	R = 10000,00	0,0001	30,48
KK	1,09076	R = 8000,00	0,0001	157,29
KT	1,24805	přímá		30,97
TK	1,27902	R = 20000,00	0,0001	77,57
KT	1,35659	přímá		89,28
TK	1,44587	R = 2000,00	0,0005	34,71
KK	1,48058	R = 1200,00	0,0008	29,50
KK	1,51008	R = 1500,00	0,0007	61,61
KK	1,57169	R = 3000,00	0,0003	74,31
KT	1,64600	přímá		79,38
TK	1,72538	R = 1200,00	0,0008	43,68
KT	1,76906	přímá		37,19
TK	1,80625	R = 650,00	0,0015	68,04
KT	1,87429	přímá		12,72
TK	1,88701	R = 300,00	0,0033	38,62
KT	1,92563	přímá		4,85
TK	1,93048	R = 400,00	0,0025	28,73
KK	1,95921	R = 600,00	0,0017	32,52
KT	1,99173	přímá		19,47
TK	2,01120	R = 350,00	0,0029	23,69
KK	2,03489	R = 72,00	0,0139	51,52
KT	2,08641	přímá		18,09
TK	2,10450	R = 575,00	0,0017	81,33
KT	2,18583	přímá		23,68
TK	2,20951	R = 600,00	0,0017	51,24
KT	2,26075	přímá		22,76
TK	2,28351	R = 120,00	0,0083	41,57
KT	2,32508	přímá		14,92
KÚ	2,34000			

## 2.2. Šířkové řešení

Stávající silnici III/3124 lze podle ČSN 73 6101 zařadit přibližně do kategorie S 6,5/50. Základní šířka vozovky je 5,60 m, jízdního pruhu 2,80 m. Šířka nebezpečné krajnice je 0,50 m.

V celém úseku respektuje navržená oprava silnice v přípustné míře stávající šířkové uspořádání.

# O P R A V A   S I L N I C E I I I / 3 1 2 4   V E L K Á   S K R O V N I C E   –   H R .   P K

## A.1. Technická zpráva

### 2.3. Výškové řešení

Výškové řešení komunikace je dáno výškovou úrovní navazujících úseků komunikace, dále stávajícím výškovým vedením silnice, výškovou úrovní hran stávajících vodících linií a prostorovým napojením navazujících sjezdů, včetně přilehlých pozemků. Navržená niveleta respektuje v přípustné míře stávající výškový průběh trasy. V trase je navrženo teoretické navýšení nivelety o 0,07 m.

úsekové staničení [km]	výška vrcholu [m]	poloměr [m]	tečna [m]	vzepětí [m]	sklon [%]	délka [m]
0,000 00	407,14				1,07	60,00 (15,58)
0,06000	407,78	13000,00	44,42	0,076	1,75	120,00 (21,52)
0,180 00	409,88	2500,00	54,06	0,585	-2,57	120,00 (22,07)
0,300 00	406,79	2000,00	43,87	0,481	1,81	85,00 (0,00)
0,385 00	408,33	3416,00	41,13	0,248	4,22	100,00 (16,02)
0,485 00	412,55	3500,00	42,85	0,262	1,77	210,00 (129,18)
0,695 00	416,27	1180,00	37,97	0,611	-4,66	125,00 (55,43)
0,820 00	410,44	5000,00	31,60	0,100	-3,40	70,00 (27,77)
0,890 00	408,06	1500,00	10,63	0,038	-1,98	230,00 (193,87)
1,120 00	403,50	8000,00	25,50	0,041	-2,62	100,00 (74,50)
1,220 00	400,88				-2,15	120,00 (120,00)
1,340 00	398,30				-2,51	140,00 (105,91)
1,480 00	394,79	11500,00	34,09	0,051	-3,10	80,00 (45,91)
1,560 00	392,31				-2,63	115,00 (79,05)
1,675 00	389,28	4250,00	35,95	0,152	-0,94	105,00 (36,99)
1,780 00	388,29	5000,00	32,05	0,103	-2,23	160,00 (80,05)
1,940 00	384,73	1400,00	47,89	0,819	-9,07	120,00 (43,92)
2,060 00	373,85	420,00	28,19	0,946	4,36	115,00 (34,08)
2,175 00	378,86	1150,00	52,73	1,209	-4,81	97,00 (23,03)
2,272 00	374,19	1250,00	21,24	0,180	-1,42	48,00 (0,00)
2,320 00	373,51	1016,50	26,77	0,352	3,85	20,00 (0,00)
2,340 00	374,28					

### 2.4. Odvodnění

V přímých úsecích je střešovitý příčný sklon o hodnotě 2,50 %. Ve směrových obloucích dochází k překlápění povrchu vozovky. Odvodnění je převážně řešeno pomocí stávajících příkopů, které vyčistíme a mírně prohloubíme s ohledem na budoucí funkčnost odvodnění. Svahy příkopů budou ve sklonu 1:2 - 1:1,5. Pouze u příčných propustků, které jsou u odbočky na Sudslavu, provedeme v levostranný příkop ve sklonu 1:1. Rovněž vyčistíme od nánosů stávající příčné a podélné propustky.

Stávající uliční vpusti včetně betonového potrubí DN 400, které je pod komunikací vybouráme. Jedná se o uliční vpusti: UV2 km 1,164 42, UV3 km 1,273 34, UV4 km 1,370 94, UV5 km 1,472 97, UV7 km 1,571 29, UV8 km 1,667 33, UV10 km 1,821 09 a UV11 km 1,872 99. Odvodnění v tomto úseku doplníme o tři nové uliční vpusti: UV1 km 1,050 00, UV6 km 1,554 62, UV9 km 1,788 62 a UV 12 km 1,149 70. Od uličních vpustí zhotovíme kanalizační přípojky z plastového potrubí PVC DN 200, SN 12.



### 3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI

Před zahájením projektových prací byla provedena pochůzka spojená s místním šetřením. Dále byla provedena diagnostika vozovky (viz příloha F.7. Diagnostika).

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

Z hlediska technické infrastruktury se v prostoru nebo v blízkosti stavby nachází řada nadzemní i podzemních sítí včetně přípojek. Jedná se o vodovodní řad, vedení NN do 1 kV, sdělovací vedení, vedení VO a STL plynovod. Vedení VO je v majetku obce Velká Skrovnice. Vodovod a je v majetku Vodovody a kanalizace Jablonné nad Orlicí, a.s. Vedení elektro NN je v majetku ČEZ Distribuce, a.s. Sítě elektronické komunikace jsou v majetku CETIN, a.s. Distribuční soustavy STL plynovodu a technické infrastruktury jsou v majetku RWE GasNet, s.r.o.

### 5. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

#### Skladba konstrukce komunikace

Oprava silnice III/3124 vychází z diagnostického průzkumu. Konstrukce vozovky je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací a zohledňuje konkrétní místní podmínky. Třída dopravního zatížení IV, typ podloží PIII, návrhová úroveň porušení vozovky D1).

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	50 mm	ČSN EN 13108-1
Postřík spojovací emulzní	PS-E 0,50 kg/m <sup>2</sup>		ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	70 mm	ČSN EN 13108-1
Postřík infiltrační emulzní	PI-E 1,50 kg/m <sup>2</sup>		ČSN 73 6129
(vč. podrcení kamenivem 2/4 v množství 2,00 kg/m <sup>2</sup> )			
Recyklace za studena (na místě)	RS C	200 mm	TP 208
(příměs 6 % hm. CEM II/R 32,5)			
(před vlastní recyklací doplnit okraje a plochu vhodným zrnitým materiálem (např. ŠD 0/32)			
Odfrézování části asfaltového souvrství		50 mm	
<b>Celkem konstrukce:</b>		<b>320 mm</b>	
<b>Celková tl asfaltobetonových vrstev:</b>		<b>120 mm</b>	
<b>Teoretické navýšení nivelety:</b>		<b>70 mm</b>	

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

V přímých úsecích je střešovitý příčný sklon o hodnotě 2,50 %. Ve směrových obloucích dochází k překlápění povrchu vozovky. Odvodnění je převážně části řešeno pomocí stávajících příkopů, které vyčistíme a mírně prohloubíme s ohledem na budoucí funkčnost odvodnění. Svahy příkopů budou ve sklonu 1:2 a 1:1,5. Pouze u příčných propustků, které jsou u odbočky na Sudslavu, provedeme v levostranném příkopu sklon 1:1. Rovněž vyčistíme od nánosů stávající příčné a podélné propustky.

Stávající uliční vpusti včetně potrubí, které je pod komunikací vybouráme. Jedná se o uliční vpusti: UV2 km 1,164 42, UV3 km 1,273 34, UV4 km 1,370 94, UV5 km 1,472 97, UV7 km 1,571 29, UV8 km 1,667 33, UV10 km 1,821 09 a UV11 km 1,872 99. Odvodnění v tomto úseku doplníme o tři nové uliční vpusti: UV1 km 1,050 00, UV6 km 1,554 62, UV9 km 1,788 62 a UV 12 km 1,149 70. Od uličních vpustí zhotovíme kanalizační přípojky z plastového potrubí PVC DN 200, SN 12.

Podzemní vody nebudou zasaženy.

## **7. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍHO ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVIZORNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU**

---

Po provedení povrchů vyměníme stávající svislé dopravní značky, které odstraníme vč. jejich betonové základu. Na původní místa osadíme nové SDZ (nová značka, sloupek, nový betonový základ). Výměna značek je znázorněna a popsána v situaci (ponechat/vyměnit/zrušit). Stávající směrové sloupky odstraníme a nahradíme je novými plastovými otevřenými Z 11 a,b. Směrové sloupky budou s kovovým bodcem ve spodní části sloupku pro zabudování do krajnice zatlučením.

Vodorovné dopravním značením provedeme nejprve s předznačením - 1x základním nátěrem barvou a po cca 6 měsících (vyzrání povrchu obrusné vrstvy) 1x strukturovaným plastem.

## **8. ZVLÁŠNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBY**

---

Do volného prostoru nesmí zasahovat žádné pevné překážky. Není navržena nová zeleň, kromě hydroosevu na ohumusovaných plochách. Bude nutná pouze údržba zeleně stávající. U příčných propustků v km 0,899 59, km 2,050 67, km 2,075 24 a dále na pravé straně až do konce úseku odstraníme náletové dřeviny. V případě nutnosti bude proveden prořez větví stromů, které by zasahovaly do průjezdního profilu komunikace.

## **9. VAZBA A PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ**

---

Nejsou navržena technologická vybavení.

## **10. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ**

---

Nejsou provedeny výpočty.

## **11. ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM A OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE**

---

Navržené technické řešení a celkový rozsah stavby vychází ze zjištěných skutečností, zadaným požadavkům na budoucí využití, účelnost, trvanlivost, bezpečnost provozu. Ustanovení vyhlášky č. 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb budou dodržena, nejsou v rozporu a není tedy nutné navrhovat jiná opatření. Staveniště není řešeno s ohledem na pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace.