


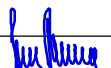




D.1.2. DUSP+PDPS

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: ÚSTÍ NAD ORLICÍ	OBEC: BĚSTOVICE	STUPEŇ:	DUSP+PDPS
INVESTOR: Pardubický kraj, Komenského náměstí 125, 532 11 Pardubice			ZAK.ČÍSLO:	2570-21-3
AKCE: II/316 BĚSTOVICE, ZAJIŠTĚNÍ KOMUNIKACE			ARCHIVNÍ ČÍSLO:	2570
			DATUM:	01/2022
			FORMÁT:	A4
			MĚŘÍTKO:	-
OBJEKT: D.1.2. SO 122 - PROVIZORNÍ KOMUNIKACE			ČÍSLO SOUPRAVY:	ČÍSLO PŘÍLOHY:
OBSAH: TECHNICKÁ ZPRÁVA				D.1.2.1.

Stavba: II/316 BĚSTOVICE, ZAJIŠTĚNÍ
KOMUNIKACE

Objekt: SO 122 – Provizorní komunikace

D.1.2.1. – Technická zpráva

Stupeň: Dokumentace pro vydání společného povolení
stavby (DUSP)
a 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 122 – Provizorní komunikace	4
2.	STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ	4
2.1.	SO 122 – Provizorní komunikace	6
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.	14
3.4.	Vyhledávací průzkum materiálových nalezišť - zemníků - pro ověření množství a vlastností sypaniny.	14
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
3.9.	Dendrologický 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, SVĚTLNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU.....	15
7.1.	Dopravní značení	15
8.	VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ.....	16

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

1.1. Označení stavby

Název objektu	SO 122 – Provizorní komunikace
Název stavby	II/316 BĚSTOVICE, ZAJIŠTĚNÍ KOMUNIKACE
Kraj	Pardubický
Obec	Běstovice
Katastrální území	Běstovice (okres Ústí nad Orlicí); 603236
Druh stavby	Změna dokončené stavby
Stupeň PD	DUSP+PDPS

1.2. Stavebník, objednatel stavby

1.2.1. Investor

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

1.2.2. Správce

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, DiS č.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 122 – Provizorní komunikace

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

Jedná se o zajištění stability svahu tělesa komunikace II/316 s uvedením jeho sesuvem dotčených částí do původního stavu, tedy zajištění jeho stability pomocí závozu strže s vysvahováním tělesa komunikace, s ohumusováním a osetím jeho povrchu travním semenem a o obnovu odvodňovacího systému, který tvoří patní příkopy. Zavážený materiál bude ukládán do tvarovaného vrstevnatého násypu, hutněného po vrstvách tl. max. 300 mm. Hutněný závoz strže, bude odvodněn pomocí drenážních trativodů DN 150 dna s obsypem propustným štěrkovým materiálem s vyústěním před líc upravovaného svahu tělesa komunikace. Materiál pro závoz, bude v maximální možné míře použit stávající. Dle IGP je stávající splavený materiál vhodný pro budování násypů, taktéž další výkopový materiál v oblasti strže. Během výstavby bude doprava okolo stavby převáděna po odkloněné provizorní komunikaci z asfaltového betonu vedené podél pravého okraje vozovky II/316 mezi stěnami z bet. svodidel. Doprava na ní bude řízena pomocí přechodného dopravního značení dle schématu pracovního místa C/4 dle TP 66. Pro odtěžení stávajícího splaveného materiálu pod strží a pro odvoz výkopového materiálu ze spodní části výkopové jámy na dočasnou skládku, bude zřízena provizorní přístupová komunikace ke strži. Z důvodu zajištění bezpečnosti během provádění hutněného zásypu strže a také z důvodu dostatečného prostoru na dně strže pro pohyb mechanizace, je třeba její rozsah přechodně zvětšit. V místě strže je tedy navržena výkopová jáma se sklony svahů 1:1, dle geologického průzkumu a s min. šířkou dna 6,0 m pro pohyb mechanizace. Takto navrženou výkopovou jámou bude dotčena konstrukce přilehlé silnice II/316 na délce cca 20 m a šířce méně než jednoho jízdního pruhu. V tomto rozsahu tedy je navržena úplná výměna konstrukce vozovky II/316. Na zbylé ploše komunikace (na délce 102 m) je navržena obnova asfaltového krytu s doplněním krajnic a obnovou příkopů.

Zajištění stability tělesa komunikace II/316 bude řešeno v rámci stavebního objektu SO 121 – Zajištění stability tělesa komunikace II/316. Provizorní komunikace budou řešeny v rámci stavebního objektu SO 122 – Provizorní komunikace.

Během výstavby bude doprava okolo stavby převáděna po odkloněné provizorní komunikaci z asfaltového betonu vedené podél pravého okraje vozovky II/316 mezi stěnami z bet. svodidel typu "NEW JERSEY". Doprava na ní bude řízena pomocí přechodného dopravního značení dle schématu pracovního místa C/4 dle TP 66. Před zahájením stavebních prací musí být v dostatečné vzdálenosti před začátkem a za koncem úseku (cca. 600 m mimo obec, cca. 100 m v obci) umístěno tzv. „Zařízení předběžné výstrahy uvádějící provozní informace.“ Tzn., že bude osazena informativní cedule o charakteru stavby a výstražná dopravní značka IP22 s nápisem „POZOR – VÝJEZD A VJEZD VOZIDEL STAVBY“. Pro zajištění přístupu pod strž, kde leží splavený materiál z tělesa komunikace, bude zřízena provizorní přístupová komunikace. Jedná se o komunikaci šířky 3,5 m ze dvou vrstev štěrkodrti. Její délka je navržena 165 m a její výškové vedení je co nejvíce přizpůsobeno stávajícímu terénu, pro zajištění co nejmenších odkopových prací pro její konstrukci. Komunikace tedy začíná v místě napojení na silnici II/317, což je cca 50 m od osy křižovatky se silnicí II/316, a končí u nánosů splaveného materiálu pod strží. Díky této komunikaci bude stávající materiál odtěžen a převozen na dočasnou skládku násypového materiálu, která bude v režii zhotovitele. Tento materiál bude opětovně použit pro závoz strže. Materiál pro závoz, bude tedy v maximální možné míře použit stávající. Dle IGP je stávající splavený materiál

vhodný pro budování násypů, taktéž další výkopový materiál z výkopové jámy strže. Výkopový materiál bude taktéž dočasně ukládán na dočasnou skládku materiálu a použit pro hutněný zásyp strže. Prostor pro dočasnou skládku stavebního materiálu bude upřesněn a dohodnut zhotovitelem stavby v rámci stavebních příprav, předpoklad je ale umístění dočasných skládek na plochách v těsné blízkosti strže dle situace staveniště C.4. Výkopový materiál, ze svrchních vrstev povrchu, které jsou zahliněné a zadrnované, bude vyskládkován trvale na řízené skládce s poplatkem. Předmětné množství bude nahrazeno a doplněno nakupovaným materiálem, jako zemina vodná dle ČSN 736133, násyp dle ČSN 73 6244 čl. 7.3.5. a čl. 5.4. hutněn na $I_d=0,8 - 0,9$ či $D=100\%$ P.S.. Z důvodu zajištění bezpečnosti během provádění hutněného zásypu strže a také z důvodu dostatečného prostoru na dně strže pro pohyb mechanizace, je třeba její rozsah přechodně zvětšit. V místě strže je tedy navržena výkopová jáma se sklony svahů 1:1, dle geologického průzkumu a s min. šířkou dna 6,0 m pro pohyb mechanizace. Takto navrženou výkopovou jámou bude dotčena konstrukce přilehlé silnice II/316 na délce cca 20 m a šířce méně než jednoho jízdního pruhu. V tomto rozsahu tedy je navržena úplná výměna konstrukce vozovky II/316. Na zbylé ploše komunikace (na délce 102 m) je navržena obnova asfaltového krytu s doplněním krajnic a obnovou příkopů. Ve dně výkopové jámy, budou po provedení základního výkopu, provedeny zemní stupně dl. 6,0 a výšky 1,5 m. Sklon dna stupně, v příčném i podélném směru, je navržen 3,0% a svislá stěna stupně ve sklonu 5:1.

Takto upravené dno výkopové jámy, eliminuje smykovou plochu pod budoucím násypem, právě v jejím dně. Do takto připravené stavební jámy, bude postupně navážen stávající násypový materiál, ukládán, rozhrnován a hutněn po vrstvách max. tl. 300 mm. Menší část materiálu může být do výkopové jámy zavážena z její spodní strany, zbylý materiál pak bude do strže transportován z horní části strže, tedy z hlavní dočasné skládky materiálu. Takto je závoz strže nutné provést až do úrovně okolního terénu a povrch vytvarovat tak, aby nevznikly strmé sklony. Zavezením strže dojde k zabezpečení její stěny a zamezení sesunutí tělesa komunikace. Líc/čelo závozu, bude vysvahován do stávající sklonu sousedních svahů a to v hodnotě 1:1,25. Povrch tohoto svahu bude ohumusován tl. 150 mm a oset travním semenem. Pro snížení rizika povrchové eroze svahu, bude jeho povrch navíc opatřen protierozní georohoží. Jedná se o třívrstvou protierozní prostorovou georohož z polypropylenu. Tl. georohože je navržena 20 mm s otvory 15-20 mm. Pevnost v tahu podélná ≥ 10 kN/m (tolerance -1 kN/m) a pevnost v tahu příčná ≥ 15 kN/m (tolerance -1 kN/m). Rohož bude do svahu kotvena pomocí ocelových „J“ skob s délkou 30 cm a z drátu $\varnothing 4$ mm, v počtu 1 skoby na m². Hutněný závoz strže, bude odvodněn pomocí soustavy drenážních trativodů DN 150 s obsypem propustným štěrkovým materiálem s vyústěním před vysvahovaný líc/čelo závozu strže. Trativody takto budou vyústěny ve dvou svislých řadách. Vyústění bude opevněno, vzniknou tak skluzy z kamenné dlažby šířky 1 m, které budou v patě svahu ukončeny kamennou rovinou z lomového kamene na 80 kg. Dlažba je navržena tl. 200 mm do bet. lože tl. 140 mm. Po dokončení závozu strže, bude podél jejího severovýchodního okraje proveden průleh š. 1,0 m, který bude opevněn z kamenné dlažby tl. 200 mm do bet. lože tl. 140 mm. Tento průleh bude podél nového svahu strže sveden pod jeho patu. Průleh bude sloužit pro případné zachycení vod nad sanovanou strží z přilehlého pole a jejich následnému svedení pod patu svahu sanované strže, kde budou vody dále přirozeně odtékat na okolní terén a zasakovat se.

Dále bude po provedení závozu strže, provedeno doplnění konstrukce vozovky silnice II/316 v místě, kde do ní zasahovala výkopová jáma. Na zbylé ploše zájmového úseku vozovky silnice II/316, bude provedena obnova asfaltového krytu. Jedná se o úsek dl. 102 m, jehož začátek je v km 13,594 liniového staničení silnice II/316 (km 0,000 projektového staničení) a konec úseku je v km 13,696 liniového staničení silnice II/316 (km 0,102 projektového staničení). Obnova krytu bude provedena ve stávajících parametrech s vyrovnávkou příčných sklonů. Šířka stávající vozovky je proměnná v hodnotách od 6,0 v přímych úsecích s rozšířením ve směrovém oblouku o Δa na 7,0 m.

Jedná se tedy o silnici II. třídy s návrhovou rychlostí 90 km/h základní kategorie dle ČSN 736101 S 7(7,5)/90. Základní příčný sklon v předmětném úseku je střechovitý v hodnotě cca 2,5%, který ve směrovém oblouku přechází v dostředný s max. hodnotou 7,0 %. Podélné sklony stávající nivelety se pohybují v rozmezí hodnot od 0,7 % - 4,8 %. Niveleta vozovky je přizpůsobena konfiguraci okolního terénu. Tato obnova spočívá v celoplošném frézování vozovky tl. 100 mm a následně pokládce asfaltové vyrovnávky příčných sklonů z ACP 16+ min. tl. 50 mm. Na takto připravený podklad, bude provedena pokládka ložné a obrusné vrstvy. Ložná vrstva je navržena tl. 60 mm a ACL 16+ a obrusná z ACO 11 tl. 40 mm. Obnova asfaltového krytu bude prováděna po polovinách vozovky. Nejprve bude provedena na levém jízdním pruhu, během které bude doprava stále převáděna po provizorní komunikaci podél pravého jízdního pruhu. Po obnově levého jízdního pruhu, na něj bude převedena doprava, provizorní komunikace bude odstraněna a následně bude provedena obnova asfaltového krytu na pravém jízdním pruhu. S obnovou asfaltového krytu souvisí i obnova oboustranného patního příkopu. Jeho dno bude reprofilováno na úroveň 200 mm pod předpokládánou úroveň silniční pláň. Obnova příkopů vyvolá i obnovu stávajícího zatrubněného hospodářského sjezdu na ppč 415/33. Sjezd bude obnoven ve stávajících parametrech, tedy šířky 10 m a z potrubí DN 400 dl. 12 m z PVC-U SN 16 plnostěnné hladké konstrukce. Na vtoku a výtoku bude potrubí seříznuto do sklonu 1:1,5. Vtok a výtok bude opevněn z kamenné dlažby tl. 200 mm do bet. lože tl. 140 mm se zajištěním z bet. prahů 300/500 mm. V úseku kde bude příkop veden nad zasypaným výkopem strže, bude v délce cca 40 m, provedeno opevnění dna patního příkopu z kamenné dlažby tl. 200 mm do bet. lože tl. 140 mm. Takto opevněné dno zamezí případnému zasaku a vnikání srážkové vody do vrstveného závozu strže. S obnovou patních příkopů, souvisí i obnova a doplnění nezpevněných krajnic a konstrukčních vrstev pod nimi. V celé délce a oboustranně, budou v krajích provedeny odskoky stávajících konstrukčních vrstev, na které budou doplněny dvě vrstvy ze štěrkodrti fr. 0-63 na které bude provedena pokládka asfaltových vrstev a doplnění nezpevněných krajnic š. 500 mm tl. 150 mm ze stávajícího odfrézovaného materiálu. Svahy obnovených příkopů, budou ohumusovány tl. 100 mm a osety travním semenem. Vzniklá spára v ose komunikace a spáry v místě napojení nového na stávající asfalt, bude profrézována na tl. 40 mm a šířku 10 mm se zalitím asf. zálivkou s podrcením. Na obnovený asfaltový kryt bude provedeno obnovení vodorovného dopravního značení v podobě souvislé dělicí čáry V1a š. 125 mm a délky 102 m. Do nezpevněných krajnic budou osazeny oboustranné plastové směrové sloupky ve vzdálenosti určující poloměr směrového oblouku dle ČSN 736101. V tomto případě je směrový oblouk navržen ve stávajícím poloměru 70 m s oboustrannými přechodnicemi. Tomuto poloměru odpovídá osazení směrových sloupků á 10 m. V hospodářském sjezdu budou doplněny červené směrové sloupky. Plochy dočasného záboru použité v průběhu výstavby budou po dokončení uvedeny do původního stavu s případným ohumusováním tl. 150 mm a s osetím travním semenem.

2.1. SO 122 – Provizorní komunikace

2.1.1. Všeobecné informace

- účel komunikace, zdůvodnění návrhu:

Během výstavby bude doprava okolo stavby převáděna po odkloněné provizorní komunikaci (Provizorní komunikace I.) z asfaltového betonu vedené podél pravého okraje vozovky II/316 mezi stěnami z bet. svodidel typu "NEW JERSEY". Je navržena v délce 82 m. Směrově a výškově je přizpůsobena směrovému a výškovému vedení pravého okraje vozovky silnice II/316. Její příčný sklon je navržen 2,5% a průjezdný profil mezi bet. svodidly 4,5 m. Doprava na ní bude řízena pomocí přechodného dopravního značení dle schématu pracovního místa C/4 dle TP 66. Před zahájením stavebních prací musí být v dostatečné vzdálenosti před začátkem a za koncem úseku (cca. 600 m mimo obec, cca.

100 m v obci) umístěno tzv. „Zařízení předběžné výstrahy uvádějící provozní informace.“ Tzn., že bude osazena informativní cedule o charakteru stavby a výstražná dopravní značka IP22 s nápisem „POZOR – VÝJEZD A VJEZD VOZIDEL STAVBY“.

Pro zajištění přístupu pod strž, kde leží splavený materiál z tělesa komunikace, bude zřízena provizorní přístupová komunikace (Provizorní komunikace II.). Jedná se o komunikaci šířky 3,5 m ze dvou vrstev šterkodrti s jednostranným příčným sklonem 3%. Její délka je navržena 165 m a její výškové vedení je co nejvíce přizpůsobeno stávajícímu terénu, pro zajištění co nejmenších odkopových prací pro její konstrukci. Komunikace tedy začíná v místě napojení na silnici II/317, což je cca 50 m od osy křižovatky se silnicí II/316, a končí u nánosů splaveného materiálu pod strží. Díky této komunikaci bude stávající materiál odtěžen a převozen na dočasnou skládku násypového materiálu, která bude v režii zhotovitele. Tento materiál bude opětovně použit pro závoz strže.

- zajištění obslužnosti území:

Obslužnost území je zajištěna právě navrženými provizorními komunikacemi.

- kapacita komunikace, mezikřižovatkových úseků, křižovatek a parkovišť:

Netýká se.

- organizace silničního provozu:

Doprava na provizorní komunikaci I. bude řízena pomocí přechodného dopravního značení dle schématu pracovního místa C/4 dle TP 66. Před zahájením stavebních prací musí být v dostatečné vzdálenosti před začátkem a za koncem úseku (cca. 600 m mimo obec, cca. 100 m v obci) umístěno tzv. „Zařízení předběžné výstrahy uvádějící provozní informace.“ Tzn., že bude osazena informativní cedule o charakteru stavby a výstražná dopravní značka IP22 s nápisem „POZOR – VÝJEZD A VJEZD VOZIDEL STAVBY“.

2.1.2. Směrové vedení

- délka úpravy:

provizorní komunikace I. - 82 m
provizorní komunikace II. - 165 m

- návrhová rychlost provizorní komunikace I.:

provizorní komunikace I. - 20 km/h.
provizorní komunikace II. - 15 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).

Směrově je provizorní komunikace I. přizpůsobena směrovému a výškovému vedení pravého okraje vozovky silnice II/316.

Směrový návrh osy provizorní komunikace II. vychází z místa výjezdu na II/317 tak aby byly zajištěny rozhledové poměry a z místa splaveného materiálu pod strží. Mezi těmito místy, je navržena trasa skládající se ze 3 přímých dl. 8,34, 68,71 a 53,34 mezi něž jsou vloženy dva prosté směrové oblouky o poloměrech 250 a 50 m.

Bod	Staničení	Y	X	Z	Celková délka	Typ	Směrník:	Poloměr
1	3,9	616471,07	1065912,31	291,93	0,9	V	101,365	-
2	7,77	616467,21	1065912,39	291,55	4,77	ZZ	101,365	-
3	8,34	616466,64	1065912,4	291,48	5,34	TK	101,365	-
4	9,47	616465,5	1065912,42	291,24	6,47	V	101,076	250
5	11,17	616463,8	1065912,45	290,64	8,17	KZ	100,642	250
6	11,48	616463,49	1065912,45	290,51	8,48	ZZ	100,564	250
7	12,83	616462,15	1065912,46	290,01	9,83	V	100,222	250
8	14,17	616460,81	1065912,46	289,69	11,17	KZ	99,88	250
9	17,63	616457,34	1065912,43	289,11	14,63	ZZ	98,998	250
10	19,53	616455,44	1065912,39	288,83	16,53	V	98,514	250
11	19,75	616455,23	1065912,39	288,8	16,75		98,459	250
12	20	616454,98	1065912,38	288,77	17		98,395	250
13	21,43	616453,54	1065912,34	288,61	18,43	KZ	98,03	250
14	29,45	616445,54	1065911,96	287,87	26,45	ZZ	95,988	250
15	29,98	616445,01	1065911,93	287,82	26,98	V	95,853	250
16	30,51	616444,48	1065911,89	287,76	27,51	KZ	95,719	250
17	31,16	616443,83	1065911,85	287,69	28,16	KT	95,552	250
18	32,17	616442,83	1065911,78	287,57	29,17	ZZ	95,552	-
19	35,06	616439,94	1065911,58	287,33	32,06	V	95,552	-
20	37,85	616437,15	1065911,38	287,25	34,85	Spád 0% (nejnižší)	95,552	-
21	37,96	616437,05	1065911,37	287,25	34,96	KZ	95,552	-
22	40	616435,01	1065911,23	287,25	37		95,552	-
23	60	616415,06	1065909,84	287,3	57		95,552	-
24	71,06	616404,03	1065909,06	287,32	68,06	ZZ	95,552	-
25	72,42	616402,67	1065908,97	287,33	69,42	V	95,552	-
26	73,78	616401,32	1065908,87	287,36	70,78	KZ	95,552	-
27	78,31	616396,8	1065908,56	287,5	75,31	ZZ	95,552	-
28	80	616395,11	1065908,44	287,54	77		95,552	-
29	81,99	616393,12	1065908,3	287,56	78,99	V	95,552	-
30	82,71	616392,41	1065908,25	287,56	79,71	Spád 0%	95,552	-

						(nejvyšší)		
31	85,67	616389,45	1065908,04	287,53	82,67	KZ	95,552	-
32	93,06	616382,08	1065907,53	287,39	90,06	ZZ	95,552	-
33	94,13	616381,01	1065907,45	287,37	91,13	V	95,552	-
34	95,2	616379,95	1065907,38	287,35	92,2	KZ	95,552	-
35	99,87	616375,29	1065907,05	287,29	96,87	TK	95,552	-
36	100	616375,16	1065907,04	287,29	97		95,384	50
37	100,98	616374,18	1065906,96	287,28	97,98	ZZ	94,141	50
38	104,25	616370,94	1065906,56	287,25	101,25	V	89,977	50
39	107,3	616367,94	1065905,99	287,24	104,3	Spád 0% (nejnižší)	86,094	50
40	107,52	616367,73	1065905,94	287,24	104,52	KZ	85,813	50
41	110,14	616365,18	1065905,29	287,24	107,14	ZZ	82,468	50
42	110,25	616365,08	1065905,26	287,24	107,25	Spád 0% (nejvyšší)	82,327	50
43	111,49	616363,89	1065904,91	287,24	108,49		80,753	50
44	112	616363,41	1065904,75	287,23	109	V	80,105	50
45	113,86	616361,65	1065904,15	287,21	110,86	KZ	77,742	50
46	120	616356,02	1065901,7	287,13	117		69,919	50
47	123,12	616353,3	1065900,19	287,08	120,12	KT	65,953	50
48	129,91	616347,45	1065896,73	286,98	126,91	ZZ	65,953	-
49	133,51	616344,35	1065894,89	286,96	130,51	Spád 0% (nejnižší)	65,953	-
50	133,61	616344,27	1065894,85	286,96	130,61	V	65,953	-
51	137,3	616341,09	1065892,96	286,99	134,3	KZ	65,953	-
52	140	616338,77	1065891,59	287,03	137		65,953	-
53	145,61	616333,95	1065888,73	287,11	142,61	ZZ	65,953	-
54	146,36	616333,29	1065888,34	287,12	143,36	Spád 0% (nejvyšší)	65,953	-
55	147,19	616332,58	1065887,92	287,11	144,19	V	65,953	-
56	148,77	616331,22	1065887,12	287,06	145,77	KZ	65,953	-
57	155,46	616325,47	1065883,71	286,74	152,46	ZZ	65,953	-
58	158,79	616322,6	1065882,01	286,61	155,79	V	65,953	-
59	160	616321,56	1065881,39	286,59	157		65,953	-
60	162,13	616319,73	1065880,31	286,56	159,13	KZ	65,953	-
61	170,08	616312,89	1065876,26	286,53	167,08	KU, V	65,953	-

Přesný průběh směrového vedení trasy, včetně staničení a parametrů směrových oblouků, je zřejmý z výkresu D.1.2.2. – Situace provizorních komunikací.

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).

Výškově je provizorní komunikace I. přizpůsobena směrovému a výškovému vedení pravého okraje vozovky silnice II/316.

Výškový návrh nivelety provizorní komunikace II. vychází z konfigurace stávajícího terénu a je mu maximálně přizpůsoben pro zajištění co nejmenších odkopových prací pro její konstrukci.

Staničení	Výška	Sklon v procentech (%)	Umístění
3.00	291.98m		
3.90	291.93m	-5.87%	PVI
7.77	291.55m	-9.67%	PVC
9.47	291.24m	-18.19%	Vrcholový
11.17	290.64m	-35.22%	Tečna výškového polygonu (PVT)
11.48	290.51m	-43.74%	PVC
12.83	290.01m	-37.02%	Údolnicový
14.17	289.69m	-23.58%	Tečna výškového polygonu (PVT)
17.63	289.11m	-16.86%	PVC
19.53	288.83m	-14.96%	Údolnicový
21.43	288.61m	-11.16%	Tečna výškového polygonu (PVT)
23.00	288.47m	-9.26%	
29.45	287.87m	-9.26%	PVC
29.98	287.82m	-9.79%	Vrcholový
30.51	287.76m	-10.84%	Tečna výškového polygonu (PVT)
32.17	287.57m	-11.37%	PVC
35.06	287.33m	-8.48%	Údolnicový
37.96	287.25m	-2.68%	Tečna výškového polygonu (PVT)
43.00	287.26m	0.21%	
63.00	287.30m	0.21%	

71.06	287.32m	0.21%	PVC
72.42	287.33m	0.89%	Údolnicový
73.78	287.36m	2.26%	Tečna výškového polygonu (PVT)
78.31	287.50m	2.94%	PVC
81.99	287.56m	1.71%	Vrcholový
83.00	287.56m	0.14%	
85.67	287.53m	-1.09%	Tečna výškového polygonu (PVT)
93.06	287.39m	-1.98%	PVC
94.13	287.37m	-1.80%	Údolnicový
95.20	287.35m	-1.44%	Tečna výškového polygonu (PVT)
100.98	287.28m	-1.26%	PVC
103.00	287.26m	-1.06%	
104.25	287.25m	-0.73%	Údolnicový
107.52	287.24m	-0.28%	Tečna výškového polygonu (PVT)
110.14	287.24m	0.04%	PVC
112.00	287.23m	-0.33%	Vrcholový
113.86	287.21m	-1.07%	Tečna výškového polygonu (PVT)
123.00	287.08m	-1.44%	
129.91	286.98m	-1.44%	PVC
133.61	286.96m	-0.70%	Údolnicový
137.30	286.99m	0.78%	Tečna výškového polygonu (PVT)
143.00	287.07m	1.52%	
145.61	287.11m	1.52%	PVC
147.19	287.11m	-0.07%	Vrcholový
148.77	287.06m	-3.24%	Tečna výškového polygonu (PVT)
155.46	286.74m	-4.82%	PVC
158.79	286.61m	-3.71%	Údolnicový
162.13	286.56m	-1.49%	Tečna výškového polygonu (PVT)
163.00	286.56m	-0.38%	
170.08	286.53m	-0.38%	PVI

Přesný průběh výškového vedení nivelety, včetně staničení a parametrů výškových oblouků, je zřejmý z výkresu D.1.2.3. – Podélný profil provizorní komunikace II..

2.1.4. Příčné uspořádání PK

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

Příčný sklon provizorní komunikace I. je navržen 2,5% a průjezdný profil mezi bet. svodidly 4,5 m.

Provizorní komunikace II. je navržena šířky 3,5 m ze dvou vrstev štěrkodrti s jednostranným příčným sklonem 3%.

- 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:

Netýká se.

- materiálová problematika:

Netýká se.

2.1.6. Vozovky a ostatní zpevněné plochy

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

Provizorní komunikace I. je vedena podél silnice druhé třídy s asfaltovým krytem, byla navržena taktéž netuhá vozovka s asfaltovým krytem.

Provizorní komunikace II. je navržena ze štěrkodrti.

uvažované základní parametry:

SKLADBA KONSTRUKCE VOZOVKY PROVIZORNÍ KOMUNIKACE I. DLE TP 170 – NÚP - D1,N-1, TDZ-IV, PIII (UPRAVENO):

• ASFALTOVÝ BETON	ACO 11	tl. 40 mm	ČSN EN 13108, ČSN 736121
• SPOJ. POS. KAT. ASF. EMULZÍ	PS-C	0,40 kg/m ²	ČSN 736129
• ASFALTOVÝ BETON	ACP 16+	tl. 80 mm	ČSN EN 13108, ČSN 736121
• Edef = 130 Mpa dle TP 170			
• ŠTĚRKODRŤ	ŠD _B fr. 0-63	tl. 150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
• Edef = 80 Mpa dle TP 170			
• ŠTĚRKODRŤ	ŠD _B fr. 0-63	tl. 200 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
• Edef = 45 Mpa dle TP 170			
CELKEM		tl. 470 mm	

SKLADBA KONSTRUKCE VOZOVKY PROVIZORNÍ KOMUNIKACE II. DLE TP 170: D1-N-1, TDZ IV, PIII (UPRAVENO):

• Edef = 100 Mpa			
• ŠTĚRKODRŤ	SD _B fr. 0-32	tl. 200 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
• Edef = 80 Mpa			
• ŠTĚRKODRŤ	SD _B fr. 0-63	tl. 200 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
• Edef = 60 Mpa			
CELKEM		tl. 400 mm	

2.1.7. Odvodňovací zařízení

- zdůvodnění technického řešení:

Obě provizorní komunikace budou odvodněny gravitačně na okolní terén.

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:

Netýká se.

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

Netýká se.

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. IG průzkum.

3.2. Inženýrskogeologické a hydrogeologické posouzení trasy nebo její varianty

Nebylo provedeno.

- 3.3. Posouzení technické realizovatelnosti pozemní komunikace včetně posouzení staveníště 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
Byl proveden – viz samostatná příloha F.3. Pedologický průzkum.
- 3.8. Stavebně historický průzkum.
Nebyl proveden.
- 3.9. Dendrologický průzkum
Byl proveden – viz samostatná příloha F.4. Dendrologický průzkum.

4. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Jedná se o vedlejší stavební objekt, který je k hlavnímu objektu v maximálně možné míře přizpůsoben.

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

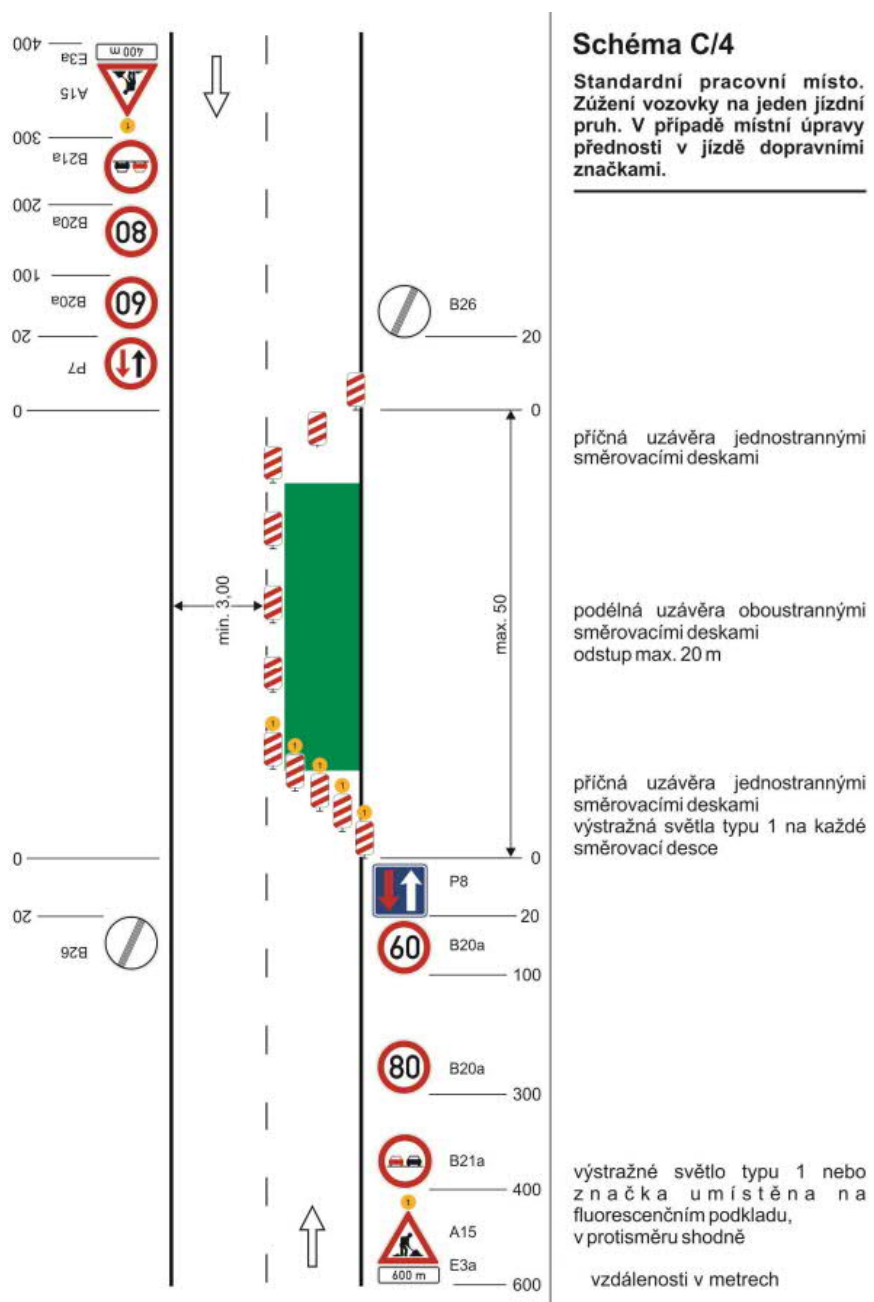
Ochrana pozemní komunikace

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 přílehlého 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

Během výstavby bude doprava okolo stavby převáděna po odkloněné provizorní komunikaci I. z asfaltového betonu vedené podél pravého okraje vozovky II/316 mezi stěnami z bet. svodidel typu "NEW JERSEY". Doprava na ní bude řízena pomocí přechodného dopravního značení dle schématu pracovního místa C/4 dle TP 66. Před zahájením stavebních prací musí být v dostatečné vzdálenosti před začátkem a za koncem úseku (cca. 600 m mimo obec, cca. 100 m v obci) umístěno tzv. „Zařízení předběžné výstrahy uvádějící provozní informace.“ Tzn., že bude osazena informativní cedule o charakteru stavby a výstražná dopravní značka IP22 s nápisem „POZOR – VÝJEZD A VJEZD VOZIDEL STAVBY“.



8. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Neobsazeno.

MDS PROJEKT
 MDS PROJEKT s.r.o.
 Försterova č.p. 175
 566 01 Vysoké Mýto
 IČ: 274 67 938
 DIČ: CZ 274 67 938

Ve Vysokém Mýtě 01/2022

Miloš Bednář DiS.