


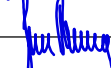
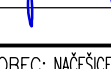



# D.1.1. - SO 101 DUSP+PDPS

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: CHRUDIM	OBEC: NAČEŠICE	STUPEŇ:	DUSP+PDPS
INVESTOR: Pardubický kraj, Správa a údržba silnic Pardubického kraje, Doubravice 98, 533 53 Pardubice			ZAK.ČÍSLO:	2597-21-3
AKCE: <b>Silnice III/337 44, III/337 81, chodník a odstavné plochy, Načešice</b> OBJEKT: <b>D.1.1. SO 101 – SILNICE III/33744</b>			ARCHIVNÍ ČÍSLO:	2597
			DATUM:	01/2022
			FORMÁT:	A4
			MĚŘÍTKO:	–
OBSAH: <b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>			ČÍSLO SOUPRAVY:	ČÍSLO PŘÍLOHY: <b>D.1.1.1.</b>

Stavba: Silnice III/337 44, III/337 81,  
chodník a odstavné plochy, Načešice

Objekt: SO 101 – Silnice III/33744

D.1.1.1. – Technická zpráva

Stupeň: Dokumentace pro vydání společného povolení  
stavby (DUSP) a 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 101 – Silnice III/33744 .....	5
3.	VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH VYUŽITÍ V DOKUMENTACI (DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM) .....	11
3.1.	Geotechnický průzkum .....	11
3.2.	Inženýrskogeologické a hydrogeologické posouzení trasy nebo její varianty .....	11
3.3.	Posouzení technické realizovatelnosti pozemní komunikace včetně posouzení staveniště mostních objektů s případným doporučením optimálního vedení trasy. .....	12
3.4.	Vyhledávací průzkum materiálových nalezišť - zemníků - pro ověření množství a vlastností sypaniny. ....	12
3.5.	Korozní průzkum, případně základní průzkum.....	12
3.6.	Průzkum ložisek nerostů. ....	12
3.7.	Pedologický průzkum .....	12
3.8.	Stavebně historický průzkum. ....	12
4.	VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY.....	12
5.	NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ .....	12
5.1.	Kategorie komunikace .....	12
5.2.	Konstrukce vozovky .....	12
6.	REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE.....	12
7.	NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTLNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU.....	13
7.1.	Dopravní značení .....	13
8.	VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ.....	13

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

### 1.1. Označení stavby

Název objektu	SO 101 – Silnice III/33744
Název stavby	Silnice III/337 44, III/337 81, chodník a odstavné plochy, Načešice
Kraj	Pardubický
Obec	Načešice
Katastrální území	Načešice (okres Chrudim); 701041
Druh stavby	Rekonstrukce, změna dokončené stavby, trvalá stavba
Stupeň PD	DUSP+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, 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](mailto:bednar@mdsprojekt.cz)

#### 1.3.3. Projektant objektu SO 101

Miloš Bednář, DiS.  
tel.: 465 323 931  
email: [bednar@mdsprojekt.cz](mailto:bednar@mdsprojekt.cz)

#### 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

Jedná se o stavební objekt, který řeší rekonstrukci vybraného úseku silnice III/337 44 v délce 268 m. Začátek úseku je u č.p. 52 a končí u č.p. 130 (současná prodejna potravin). Ve vztahu ke staničení komunikace se jedná o ZÚ v km 0,002 projektového staničení = km 2,132 liniového staničení a KÚ v km 0,270 projektového staničení = km 2,400 liniového staničení.

Stávající asfaltem stmelené vrstvy budou odfrézovány v tl. 100 mm. Následně bude provedena recyklace za studena odhalených konstrukčních vrstev. Na základě výsledků diagnostického průzkum je navržena recyklace za studena na místě RS CA 0/63 v tl. 160 mm dle TP 208. Na takto připravenou vrstvu bude provedena pokládka podkladní a obrusné vrstvy z asfaltového betonu. Pokladní vrstva je navržena jako vrstva se zvýšenou odolností proti prokopírování trhlin z modifikovaného asfaltu pryžovým granulátem ACP 16+ CRmB v tl. 60 mm dle TP 148. Obrusná vrstva je navržena z ACO 11 50/70 v tl. 40 mm dle ČSN 73 6121 resp. ČSN EN 13108-1. Mezi asfaltovými vrstvami je navržen spojovací postřik dle ČSN 73 6129, PS-C; 0,30 kg.m-2 zbytkového pojiva. Na zrecyklovanou vrstvu je navržen infiltrační postřik dle ČSN 73 6129, PI-C; 0,70 kg.m-2 zbytkového pojiva. 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 základní konstantní šířky 6,0 m mezi obrubami s rozšířením ve směrovém oblouku o  $\Delta a$  převážně ve stávajících hodnotách nebo, ve vztahu k okolním pozemkům, upravené na max. možné hodnoty. Šířka jízdních pruhů je tedy navržena v základní šířce 2x2,5 m mezi vodíci proužky. Vodíci proužky jsou navrženy v šířce 0,125 m s téže hodnotu odsazení od okraje vozovky. Základní 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 8/7/30. Základní příčný sklon vozovky je v přímých úsecích navržen jako střechovitý v hodnotě 2,5%, který ve směrových obloucích přechází v jednostranný dostředný sklon. 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. V km cca 0,015 mezi nemovitostmi s č.p. 54 a 209, bude vozovka plynulými náběhy zúžena na šířku 5,5 m mezi obrubami, a to z důvodu navrženého chodníku po pravé straně v rámci samostatné akce "Chodník Načesice".

Obruby budou z důvodu odvodnění povrchu komunikace osazeny i podél její levé strany. Doplnění obrub je tedy navrženo pro zachycení a následné svedení srážkových

vod z povrchu komunikace do uličních vpustí, které budou připojeny do stávající jednotné kanalizace. Náslap obrub je navržený +100 mm vůči povrchu vozovky a v místech pro přecházení nebo umožňující přejít +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. náslapem +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. Pod obrubami je navržen podélný drenážní trativod DN min. 150 mm. Trativod zajistí odvodnění silniční pláň a případné vody odvede do stávající jednotné kanalizace. S rekonstrukcí souvisí i řešení svislého a vodorovného dopravního značení. V rámci vodorovného dopravního značení budou nově vyznačeny podélné vodící čáry š. 125 mm. 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 101 – Silnice III/33744

### 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 je, že stávající vozovka s krytem z hutněných asfaltových vrstev vykazuje známky poruch a nerovností, které zhoršují sjízdnost komunikace, bezpečné užívání a jízdní komfort na komunikaci.

- 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/33744, stejně tak bude zachována obslužnost přilehlých pozemků a nemovitostí a to obnovou dotčených stávajících 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. Dle výsledků diagnostického průzkumu, Celostátní sčítání dopravy v roce 2020 na tomto zájmovém úseku nebylo provedeno. Odborným odhadem byla určena hodnota 25 TNV/24 hod., což odpovídá třídě dopravního zatížení V (15- 100 TNV denně v obou směrech).

- 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:

řeší rekonstrukci vybraného úseku silnice III/337 44 v délce 268 m mezi km 2,132 - 2,400 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	659056,61	1070248,18	322,64	0	ZU, V	276,077	-
2	4,39	659060,69	1070249,79	322,84	4,39	TK	276,077	-
3	10	659065,96	1070251,7	323,08	10		279,651	100
4	15,15	659070,89	1070253,19	323,31	15,15		282,93	100
5	20	659075,6	1070254,36	323,53	20		286,017	100
6	25,92	659081,41	1070255,48	323,79	25,92	KT	289,783	100
7	30	659085,44	1070256,13	323,97	30		289,783	-
8	40	659095,31	1070257,73	324,41	40		289,783	-
9	43,72	659098,98	1070258,32	324,57	43,72	ZZ	289,783	-
10	50	659105,18	1070259,33	324,86	50	V	289,783	-
11	50	659105,18	1070259,33	324,86	50		289,783	-
12	54,23	659109,36	1070260	325,07	54,23	TP	289,783	-
13	56,27	659111,37	1070260,33	325,17	56,27	KZ	289,651	491,23
14	60	659115,05	1070260,96	325,36	60		288,725	173,45
15	70	659124,8	1070263,16	325,86	70		281,872	63,43
16	74,23	659128,81	1070264,5	326,08	74,23	PK	277,051	50
17	80	659134,08	1070266,84	326,37	80		269,71	50
18	84,91	659138,32	1070269,3	326,61	84,91		263,46	50
19	90	659142,45	1070272,28	326,87	90		256,978	50
20	95,58	659146,6	1070276	327,15	95,58	KP	249,87	50
21	100	659149,59	1070279,26	327,38	100		244,866	64,17
22	110	659155,59	1070287,25	327,88	110		238,129	179,13
23	115,58	659158,69	1070291,9	328,16	115,58	PT	237,137	-
24	120	659161,12	1070295,58	328,39	120		237,137	-
25	126,92	659164,93	1070301,36	328,74	126,92	TK	237,137	-
26	130	659166,67	1070303,9	328,89	130		239,445	85
27	139,2	659172,41	1070311,08	329,36	139,2		246,334	85
28	140	659172,95	1070311,68	329,4	140		246,935	85
29	140,23	659173,1	1070311,85	329,41	140,23	ZZ	247,104	85

30	146	659177,13	1070315,97	329,69	146	V	251,429	85
31	150	659180,09	1070318,67	329,88	150		254,425	85
32	151,48	659181,21	1070319,63	329,94	151,48	KP	255,532	85
33	151,77	659181,44	1070319,82	329,96	151,77	KZ	255,753	85,67
34	160	659187,98	1070324,8	330,32	160		261,199	109,57
35	170	659196,4	1070330,19	330,77	170		266,023	165,83
36	180	659205,14	1070335,06	331,22	180		268,877	340,8
37	189,48	659213,55	1070339,43	331,64	189,48	PT	269,762	-
38	190	659214,01	1070339,67	331,67	190		269,762	-
39	200	659222,9	1070344,24	332,11	200		269,762	-
40	207,85	659229,88	1070347,83	332,46	207,85	TP	269,762	-
41	210	659231,8	1070348,82	332,56	210		269,805	1578,27
42	220	659240,73	1070353,31	333,01	220		271,145	279,74
43	230	659249,82	1070357,48	333,45	230		274,357	153,47
44	238,88	659258,1	1070360,7	333,85	238,88	ZZ	278,781	109,54
45	240	659259,15	1070361,05	333,9	240		279,441	105,74
46	245	659263,93	1070362,52	334,14	245	V	282,686	91,51
47	247,85	659266,68	1070363,24	334,29	247,85	PK	284,741	85
48	250	659268,78	1070363,73	334,41	250		286,355	85
49	251,12	659269,88	1070363,96	334,47	251,12	KZ	287,19	85
50	254,96	659273,66	1070364,64	334,69	254,96		290,072	85
51	260	659278,66	1070365,28	334,98	260		293,844	85
52	262,08	659280,73	1070365,45	335,1	262,08	KT	295,403	85
53	270	659288,62	1070366,02	335,55	270	KU	295,403	-

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).

PVI	Staničení	Spád výstupní tečny	Délka oblouku
0.00	0.00	4.42%	
1.00	50.00	5.05%	12.55m
Údaje o výškovém oblouku: (údolnicový výškový oblouk)			
Staničení oblouku výškového polygonu (PVC): 43.72 Výška: 324.57m			
Staničení vrcholu výškového polygonu (PVI): 50.00 Výška: 324.85m			



	Staničení tečny výškového polygonu (PVT): 56.27 Výška: 325.17m Nejnižší bod: 43.72 Výška: 324.57m Sklon vstupní tečny: 4.42% Spád výstupní tečny: 5.05% Změnit: 0.63% K: 20.0000000000143 Délka oblouku: 12.55m Vzdálenost na dosvit:		
2.00	146.00	4.47%	11.55m
	Údaje o výškovém oblouku: (vrcholový výškový oblouk)		
	Staničení oblouku výškového polygonu (PVC): 140.23 Výška: 329.41m Staničení vrcholu výškového polygonu (PVI): 146.00 Výška: 329.70m Staničení tečny výškového polygonu (PVT): 151.77 Výška: 329.96m Nejvyšší bod: 151.77 Výška: 329.96m Sklon vstupní tečny: 5.05% Spád výstupní tečny: 4.47% Změnit: 0.58% K: 19.9999999999938 Délka oblouku: 11.55m Délka rozhledu: 766.22m Vzdálenost pro zastavení: 225.77m		
3.00	245.00	5.69%	12.23m
	Údaje o výškovém oblouku: (údolnicový výškový oblouk)		
	Staničení oblouku výškového polygonu (PVC): 238.88 Výška: 333.85m Staničení vrcholu výškového polygonu (PVI): 245.00 Výška: 334.12m Staničení tečny výškového polygonu (PVT): 251.12 Výška: 334.47m Nejnižší bod: 238.88 Výška: 333.85m Sklon vstupní tečny: 4.47% Spád výstupní tečny: 5.69% Změnit: 1.22% K: 10.0000000000113 Délka oblouku: 12.23m Vzdálenost na dosvit:		
4.00	270.00		

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 základní konstantní šířky 6,0 m mezi obrubami s rozšířením ve směrovém oblouku o  $\Delta a$  převážně ve stávajících hodnotách nebo, ve vztahu k okolním pozemkům, upravené na max. možné hodnoty. Šířka jízdních pruhů je tedy navržena v základní šířce 2x2,5 m mezi vodíci proužky. Vodící proužky jsou navrženy v šířce 0,125 m s též hodnotu odsazení od okraje vozovky. Základní 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 8/7/30. Základní příčný sklon vozovky je v přímých úsecích navržen jako střechovitý v hodnotě 2,5%, který ve směrových obloucích přechází v jednostranný dostředný sklon. 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. V km cca 0,015 mezi nemovitostmi s č.p. 54 a 209, bude vozovka plynulými náběhy zúžena na šířku 5,5 m mezi obrubami, a to z důvodu navrženého chodníku po pravé straně v rámci samostatné akce „Chodník Načešice“.

- 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 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 2 vrstev

- uvažované základní parametry:

#### Konstrukce vozovky

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

**SKLADBA KONSTRUKCE VOZOVKY DLE TP 170 – RECYKLACE ZA STUDENA NA MÍSTĚ - NÚP-D1,TDZ-V, PIII:**

• ASFALTOVÝ BETON	ACO 11 50/70	tl. 40 mm	ČSN EN 13108-1:2008, ČSN 736121
• SPOJ. POS. KAT. ASF. EMULZÍ	PS-C	0,30 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 736129:2016
• ASF. BET. MOD. PRYŽ. GRANULÁTEM (vrstva se zvýšenou odolností proti kopírování trhlin)	ACP 16+ CRmB	tl. 60 mm	ČSN EN 13108-1:2008, ČSN 736121
• INFIL. POS. KAT. ASF. EMULZÍ	PI-C	0,70 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 736129:2016
• RECYKLACE ZA STUDENA NA MÍSTĚ	RS CA 0/63	tl. 160 mm	TP 208
• NESTMELENÉ VRSTVY (PŮVODNÍ)		tl. 150-190(170) mm	
CELKEM		tl. min. 410 mm	

**SKLADBA KONSTRUKCE VOZOVKY DLE TP 170 – BOČNÍ NAPOJENÍ KOMUNIKACÍ, SJEZDY - KOMPLETNÍ VÝMĚNA VRSTEV:**

• ASFALTOVÝ BETON	ACO 11 50/70	tl. 40 mm	ČSN EN 13108-1:2008, ČSN 736121
• SPOJ. POS. KAT. ASF. EMULZÍ	PS-C	0,30 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 736129:2016
• ASF. BET. MOD. PRYŽ. GRANULÁTEM (vrstva se zvýšenou odolností proti kopírování trhlin)	ACP 16+ CRmB	tl. 60 mm	ČSN EN 13108-1:2008, ČSN 736121
• Edef = 70 Mpa dle ČSN 736126-1			
• STĚRKODŘŤ	ŠDA fr. 0-63	tl. 160 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
• Edef = 45 Mpa dle ČSN 736126-1			
• NESTMELENÉ VRSTVY (PŮVODNÍ)			
CELKEM		tl. 260 mm	

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

• ASFALTOVÝ BETON	ACO 11 50/70	tl. 40 mm	ČSN EN 13108-1:2008, ČSN 736121
• SPOJ. POS. KAT. ASF. EMULZÍ	PS-C	0,30 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 736129:2016
• ASF. BET. MOD. PRYŽ. GRANULÁTEM (vrstva se zvýšenou odolností proti kopírování trhlin)	ACP 16+ CRmB	tl. 60 mm	ČSN EN 13108-1:2008, ČSN 736121
• SPOJ. POS. KAT. ASF. EMULZÍ	PS-C	0,50 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 736129:2016
• ODFRÉZOVANÝ POVRCH (zazubení asf. vrstev)			
CELKEM		tl. 100 mm	

**2.1.7. Odvodňovací zařízení**

**- zdůvodnění technického řešení:**

S rekonstrukcí komunikací souvisí i rekonstrukce odvodnění, která spočívá v doplnění nebo obnově odvodňovacích prvků jako jsou obruby, revizní šachty či uliční vpusti, které jsou zaústěny do stávající jednotné kanalizace. Předmětná kanalizace bude opravena pomocí bezvýkopové technologie vyvložkováním. Pro odvodnění povrchu obou komunikací III/33744 a III/33781 bude tedy využita stávající jednotná kanalizace (JK), která bude opravena v rámci samostatných stavebních objektů. JK dle sklonových poměrů začíná v křižovatce s místní komunikací u č.p. 30, od kterého vede podél silnice III/33781 ke stykové křižovatce se silnicí III/33744 a dále podél ní pod chodníkem k č.p.52 u kterého je vyústěna do místního toku Jeníkovického potoka.

Z důvodu odvodnění povrchu komunikace III/337 44 budou podél jej levé strany doplněny silniční obruby. Doplnění obrub je navrženo pro zachycení a následné svedení srážkových vod z povrchu komunikace do uličních vpustí, které budou připojeny do stávající jednotné kanalizace, která bude opravena v rámci samostatných stavebních objektů. Náslap obrub je navržený +100 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. náslapem +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. Pod obrubami je navržen podélný drenážní trativod DN min. 150 mm. Trativod zajistí odvodnění silniční pláň a případné vody odvede do stávající jednotné kanalizace, která bude opravena v rámci samostatných stavebních objektů. Vzhledem k malému počtu stávajících uličních vpustí, bude jejich počet doplněn tak aby odvodňovali zpevněné plochy dle normových požadavků. Na silnici III/33744 se jedná o 9ks uličních vpustí s označením UV1-UV9. Uliční vpust je navržena jako klasická silniční uliční vpust, která bude osazena čtvercovou litinovou mříží 500x500 mm pro třídu zatížení D400. Přípojky uličních vpustí, jsou navrženy z PVC-U SN 12 DN 150 plnostěnné hladké konstrukce.

#### 2.1.8. Křižovatky a křížení

Konec opravovaného úseku silnice III/33744 je navržen v oblasti stykové křižovatky se silnicí III/337 81, která vede ve směru na obec Vyžice. Dále je na hlavní trasu připojeno 7 stávajících vjezdů k nemovitostem a jedná účelová komunikace a to v km 0,140.

#### 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

Nebyl proveden .

#### 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 staveníšť 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 nebyl proveden.

Odvodnění

Viz. odstavec 2.1.7. Odvodňovací zařízení

### Ochrana pozemní komunikace

K ochraně silnice III. 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. 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 04/2022

Miloš Bednář DiS.