

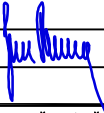


SO 121 DSP+PDPS

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK
VÝŠKOVÝ SYSTÉM: BpV

KRESLIL:	KOLEKTIV		 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:	ING. JAN BURSA			
KRAJ: PARDUBICKÝ	OKRES: ÚSTÍ NAD ORLICÍ	OBEC: ČESKÁ TŘEBOVÁ	STUPEŇ:	DSP+PDPS
INVESTOR: PARDUBICKÝ KRAJ, KOMENSKÉHO NÁMĚSTÍ 125, 532 11 PARDUBICE			ZAK.ČÍSLO:	1303-16-3
AKCE: REKONSTRUKCE SILNICE III/31512 ČESKÁ TŘEBOVÁ – PRŮTAH OBJEKT: C.1.1. – SO 121 – SILNICE III/31512			ARCHIVNÍ ČÍSLO:	1303
			DATUM:	11/2017
			FORMÁT:	A4
			MĚŘÍTKO:	–
OBSAH: TECHNICKÁ ZPRÁVA			ČÍSLO SOUPRAVY:	ČÍSLO PŘÍLOHY: C.1.1.1.

Stavba: **Rekonstrukce silnice III/31512
Česká Třebová - průtah**

Objekt: SO 121 - SILNICE III/31512

C.1.1.1. – Technická zpráva

Stupeň: Dokumentace pro vydání stavebního povolení (DSP)
a dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

OBSAH:

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU	3
1.1.	Označení stavby	3
1.2.	Stavebník, objednatel stavby	3
1.3.	Zhotovitel projektové dokumentace	3
1.4.	Uvažovaný správce	3
1.5.	Pozemní komunikace	4
2.	STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ	4
3.	VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH VYUŽITÍ V DOKUMENTACI (DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM)	5
3.1.	Provedené průzkumy a měření, podklady k SO 121	5
3.2.	Podklady pro projektování SO 121	5
4.	VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY	6
5.	NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ	6
5.1.	Kategorie komunikace	6
5.2.	Směrové řešení	6
5.3.	Výškové řešení	7
5.4.	Příčné uspořádání	7
5.5.	Konstrukce vozovky	7
5.6.	Zemní těleso	7
5.7.	Bourací práce	7
5.8.	Zemní práce	8
5.9.	Vytyčení	8
6.	REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE	8
7.	NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU	9
7.1.	Dopravní značení	9
7.2.	Bezpečnostní zařízení	9
7.3.	Obslužná zařízení silnic a dálnic	9
8.	ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU 10	
9.	VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ	10
10.	PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZU	11
11.	ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	11
11.1.	Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu	11
11.2.	Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením	11
11.3.	Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením	11
11.4.	Použití výrobků pro bezbariérová řešení	11
12.	POŽADAVKY NA DALŠÍ STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE	11

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

1.1. Označení stavby

Název stavby	Rekonstrukce silnice III/31512 Česká Třebová - průtah
Kraj	Pardubický
Obec	Česká Třebová
Katastrální území	Česká Třebová (621757)
Druh stavby	Rekonstrukce
Stupeň PD	DSP + PDPS

1.2. Stavebník, objednatel stavby

Pardubický kraj
Komenského náměstí 125
530 02 Pardubice

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

osoba s autorizací – Ing. Jan Bursa č.a. 0601653 – obor IM00-Mosty a
inženýrské konstrukce

1.3.2. Hlavní inženýr projektu

Miloš Bednář, DiS.

tel.: 465 323 931

email: bednar@mdsprojekt.cz

1.3.3. Projektant objektu SO 121

Miloš Bednář, DiS.

tel.: 465 323 931

email: bednar@mdsprojekt.cz

1.4. Uvažovaný správce

Pardubický kraj

Komenského náměstí 125

530 02 Pardubice

Zastoupený:

SÚS Pardubického kraje

533 03 Pardubice, Doubravice 98

1.5. Pozemní komunikace

Návrhová kategorie

neklasifikovaná komunikace III. třídy
s šířkou krytu 6-9 m

Typ příčného uspořádání

dvoupruhová komunikace směrově
nerozdělená

2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVŘZENÉHO ŘEŠENÍ

Jedná se o hlavní stavební objekt, který řeší úpravu silnice III/31512 v délce 1024,15 m.

Začátek úseku ev.km 5,253 liniového staničení silnice III/31512 = km 0,000 00 lokálního staničení akce

Konec úseku ev.km 6,277 15 liniového staničení silnice III/31512 = km 1,024 15 lokálního staničení akce.

Na základě podmínky stanovené Městem Česká Třebová, budou v rámci tohoto projektu výškově a směrově vyrovnaný stávající žulové obruby na podsádce 120 mm a ve vjezdech 50 mm, za nimiž se nachází chodník o proměnné šířce v rozmezí od 0,5 do 2,0 m s živičným povrchem nebo povrchem ze žulových kostek. V Ul. Lidická bude na základě podmínky stanovené Městem Česká Třebová provedeno nahrazení stávajícího žulového obrubníku bet. obrubníkem C35/45 xf4 (1000/150/250) do lože s opěrou z bet. C20/25nxf3 a vybouraná část chodníku doplněna frézinkem. Při výškové a směrové vyrovnávce dojde k rozebrání těchto povrchů za obrubou a následně k doplnění frézinkem. Při vyrovnávce či výměně obrub, budou podél nich osazeny betonové vodící proužky š. 250 mm. Podmínkou o výškové a směrové úpravě obrub je, že nedojde ke změně šířkového uspořádání komunikace. Stávající šířkové uspořádání zůstane zachováno. Pouze na mostě ev.č. 31512-1 a na jeho předmostích bude provedena návrhová kategorie S 7,5. Stávající šířka obrusného krytu vozovky se pohybuje v rozmezí cca 6 – 9 m. V úseku, km cca 0,080 – 0,340, kde je vozovka široká cca 9 m, bude vodorovným značením vymezeno podélné stání 2,25 m a jízdní pruhy o šířce 3,0 m. Šířka podélného stání je navržena 2,25 m mezi betonovým vodícím proužkem š. 250 mm a podélnou vodící čarou š. 250 mm. Šířka jízdního pruhu 3,0 m bude vymezena mezi podélnou vodící čarou š. 0,250 mm a podélnou čarou š. 0,125m, která je navržena v celé délce upravovaného úseku. V úseku 0,340 až po kategorií šířku S 7,5 m na mostě, budou vodorovným značením v podobě podélné vodící čáry š. 0,250 mm vymezeny jízdní pruhy š. 3,0 m. Touto úpravou vznikne mezi podélnou vodící čarou a obrubou zpevněná krajnice proměnné šířky. Ve zbývajícím úseku od mostu po světelnou křižovatku, kde je šířka vozovky min. 6,0m, bude z vodorovného značení použita podélná čára 0,125 mm a vodící čára pouze v místech napojení místních komunikací.

Odvodnění povrchu komunikace zůstane stávající a to gravitačně v kombinaci s příčnými sklony a podélným spádem do uličních vpustí a následně nově navržené dešťové kanalizace v ulici Lidická, ulici Podbranská a do stávající kanalizace v ulici Hýblova. Silniční plán bude odvodněn do podélných drenážních tratí, které budou zaústěny do uličních vpustí. Úplnou výměnou konstrukce vozovky dojde k novému výškovému pokrytí vozovky a tudíž i ke změnám v poloze u některých vpustí i k jejím doplnění. Stávající uliční vpusti budou vybourány a nahrazeny novými. Celkem se jedná o 54 ks uličních vpustí.

Začátek a konec úpravy komunikace a také napojení místních komunikací na hlavní trasu, je řešen zaříznutou pracovní spárou s asfaltovou záhlvkou z modifikované směsi.

Stávající svislé dopravní značky budou nahrazeny novými nebo jen demontovány a po výstavbě montovány do stávající polohy, vše dle zákresu v situaci trvalého dopravního značení.

V km cca 1,0 jsou v obrusné vrstvě uloženy indukční smyčky světelného zařízení. Tyto smyčky budou během výstavby frézováním zrušeny a nahrazeny novými. **Postup prací a cenovou nákladnost je nutné konzultovat s AŽD BRNO (p. Červinka tel: 725 557 924, 606 767 924).**

V km 0,700 projektového staničení se po jeho směru vlevo nachází památný strom – Šmajzrova lípa. Stavební práce v jeho blízkosti budou postupovat dle dendrologického posudku odborného dendrologa p. Haupta a dle vyjádření odboru životního prostředí orgánu ochrany přírody a krajiny MÚ Česká Třebová.

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

3.1. Provedené průzkumy a měření, podklady k SO 121

- Geodetické zaměření zájmového území
- Prohlídka komunikace projektantem
- Diagnostický průzkum vozovky
- IG průzkum
- Vyjádření správců inženýrských sítí o jejich existenci
- Informace o pozemcích, katastrální mapa

3.2. Podklady pro projektování SO 121

- Zákon č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) a jeho prováděcí vyhlášky (v platném znění)
- Vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických podmínkách zabezpečujících užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace
- Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška č.30/2001 Sb. o pravidlech provozu na pozemních komunikacích
- Nařízení vlády č.163/2002 Sb. technické požadavky na stavební výrobky
- Technické a kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací – MD
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích (2008/1)
- ČSN 73 6133 Navrhování a provádění zemního tělesa na PK
- ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 01 3466 Výkresy pozemních komunikací
- ČSN 73 6242 Navrhování vozovek na mostech pozemních komunikací
- ČSN EN 1990 Zásady navrhování konstrukcí
- ČSN EN 1991-1-1 Zatížení konstrukcí – obecná zatížení
- ČSN EN 1991-1-4 Zatížení konstrukcí - zatížení větrem
- ČSN EN 1991-1-5 Zatížení konstrukcí – zatížení teplotou
- ČSN EN 1991-1-6 Zatížení konstrukcí – zatížení během provádění
- ČSN EN 1317-1 Silniční záchytné systémy – Část 1: Technologie a obecná kritéria pro zkušební metody

- ČSN EN 1317-1 Silniční záchytné systémy – Část 2: Svodidla – Funkční třídy
- TP 63 Ocelová svodidla na pozemních komunikacích
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 70 Zásady pro provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení na pozemních komunikacích
- TP 83 Odvodnění pozemních komunikací
- TP 101 Výpočet svodidel
- TP 128 Ocelové svodidlo NH4 prostorové uspořádání
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 167 Ocelové svodidlo NH
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- TP 183 Diagnostický průzkum mostů pozemních komunikací
- TP 203 Ocelová svodidla (svodnicového typu)

4. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

SO 121 je hlavním objektem pozemních komunikací a všechny ostatní objekty jsou na něj výškově a směrově napojeny a tím tvoří celek místní dopravní infrastruktury.

5. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

5.1. Kategorie komunikace

Z důvodu pouze výškové a směrové úpravy obrub nedojde ke změně šířkového uspořádání komunikace. Stávající šířkové uspořádání zůstane tedy zachováno. Pouze na mostě ev.č. 31512-1 a na jeho předmostích bude provedena návrhová kategorie S 7,5. Stávající šířka obrusného krytu vozovky se pohybuje v rozmezí cca 6 – 9 m. V úseku, km cca 0,080 – 0,340, kde je vozovka široká cca 9 m, bude vodorovným značením vymezeno podélné stání 2,25 m a jízdní pruhy o šířce 3,0 m. Šířka podélného stání je navržena 2,25 m mezi betonovým vodícím proužkem š. 250 mm a podélnou vodící čarou š. 250 mm. Šířka jízdního pruhu 3,0 m bude vymezena mezi podélnou vodící čarou š. 0,250 mm a podélnou čarou š. 0,125m, která je navržena v celé délce upravovaného úseku. V úseku 0,340 až po kategoriální šířku S 7,5 m na mostě, budou vodorovným značením v podobě podélné vodící čáry š. 0,250 mm vymezeny jízdní pruhy š. 3,0 m. Touto úpravou vznikne mezi podélnou vodící čarou a obrubou zpevněná krajnice proměnné šířky. Ve zbývajícím úseku od mostu po světelnou křižovatku, kde je šířka vozovky min. 6,0m, bude z vodorovného značení použita podélná čára 0,125 mm a vodící čára pouze v místech napojení místních komunikací. Úplnou výměnou konstrukce vozovky dojde k novému výškovému pokrytí vozovky a tudíž i k úpravám příčných sklonů na normové hodnoty.

5.2. Směrové řešení

Návrh směrového vedení trasy vychází ze stávajícího směrového vedení komunikace III /31512 a oprava je tomuto stavu přizpůsobena. V rámci této akce k žádné změně směrového průběhu III/31512 nedojde. Osa komunikace je přizpůsobena a odvozena od stávajícího směrového vedení.

Navržené směrové řešení komunikace je patrné z přílohy č. C.1.1.2. Situace.

5.3. Výškové řešení

Návrh výškového vedení trasy vychází ze stávajícího výškového vedení komunikace III /31512 a rekonstrukce je tomuto stavu přizpůsobena. V rámci této akce ke změně výškového průběhu III /31512 nedojde.

Navržené výškové z přílohy C.1.1.3. – Podélný profil.

5.4. Příčné uspořádání

Viz. odst. 5.1.

5.5. Konstrukce vozovky

Na základě provedeného průzkumu konstrukce vozovky firmou DSP a.s., který prokázal v celé délce zájmového úseku pod živичnými vrstvami výskyt žulových kostek, byl proveden návrh s úplnou výměnou konstrukce vozovky tl. 440 mm a s výměnou podloží z vhodného materiálu tl. 350 mm, celkem tedy tl. konstrukce vozovky včetně výměny podloží 790 mm.

Konstrukce nové vozovky dle TP 170 D1-N-2,IV, PIII - UPRAVENO:

ASF. BET. PRO VELMI TEN. VRSTVY MOD. PRYŽ. GRAN. TP 148	BBTM 5A,CRmB	tl. 30 mm	ČSN EN 13108-5,
SPOJOVACÍ POSTŘIK	PSE 0,40 kg/m ²		ČSN 73 61 29
ASF. BETON MODIFIK. PRYŽOVÝM GRANULÁTEM	ACL 16+, CRmB	tl. 50 mm	ČSN EN 13108-1, TP148
SPOJOVACÍ POSTŘIK	PSE 0,40 kg/m ²		ČSN 73 61 29
ASFALTOVÝ BETON	ACP 22+	tl. 60 mm	ČSN EN 13108-1, TP148
ÚPRAVA POVRCHU ŠD			Edef2min. = 100 MPa
ŠTĚRKODRŤ 0/63	ŠDa	tl.150 mm	ČSN 73 61 26
ÚPRAVA POVRCHU ŠD			Edef2min. = 70 MPa
ŠTĚRKODRŤ 0/63	ŠDa	tl. 200 mm	ČSN 73 61 26
ÚPRAVA PLÁŇ			Edef2min. = 45 MPa
VÝMĚNA PODLOŽÍ Z ŠD 63-125	ŠDb	tl. 350 mm	ČSN 73 61 26

CELKEM

440+350 = 790 mm

Napojení místních komunikací na hlavní trasu bude provedeno zařízutím v potřebné šířce od hrany vozovky, odfrézováním stávajícího krytu v tl. 80mm a pokládkou obrusné vrstvy z BBTM 5A, CRmB tl. 30 mm a ložné vrstvy z ACL 16+, CRmB tl. 50 mm. Vzniklá spára mezi novým a stávajícím povrchem bude proříznuta a zalita asfaltovou zálivkou, stejně tak na začátku a konci upravovaného úseku silnice.

5.6. Zemní těleso

Stávající asfaltové vrstvy budou odfrézovány až na úroveň žulových kostek. žulové kostky budou rozebrány, podkladní vrstvy z nestmeleného kameniva a zeminy budou odtěženy na potřebnou hloubku respektive tloušťku nově navržené konstrukce komunikace včetně tl. 0,35 m pro výměnu podloží. Zemní těleso bude reprofilováno do příčného sklonu parapláně 3,00%. Po provedení výměny podloží bude silniční pláň upravena do střechovitého příčného sklonu 3,00% a zhutněna na $E_{def} = 45\text{MPa}$. Pláň bude odvodněna podélnými drenážními trativody šířky 0,40 m.

5.7. Bourací práce

V rámci bouracích prací tohoto stavebního objektu budou stávající asfaltové vrstvy odfrézovány až na úroveň žulových kostek. žulové kostky budou rozebrány,

podkladní vrstvy z nestmeleného kameniva a zeminy budou odtěženy na potřebnou hloubku respektive tloušťku nově navržené konstrukce komunikace včetně tl. 0,35 m pro výměnu podloží. Dále budou vybourány stávající uliční vpusti s nahrazením novými v nové poloze a stávající kamenné obruby pro výškovou a směrovou vyrovnávku či úplnou výměnu za betonové silniční obrubníky.

5.8. Zemní práce

V rámci zemních prací bude provedena výměna podloží vozovky v tl. 350 mm z ŠDb fr. 63-125 odtěžením stávajícího zemního tělesa na potřebnou hloubku s následným rozprostřením a zhutněním ŠDb.

5.9. Vytyčení

Výškové a polohové vytyčení SO 121 bude provedeno v souřadném systému S-JTSK a ve výškovém systému Balt po vyrovnání. Zhotovitel stavby zajistí před zahájením stavebních prací vytyčení a ověření všech stávajících zařízení příslušnými správci. Trasa bude ověřena detektorem. Podle případných požadavků správců podzemních vedení budou položeny záložní chráničky.

Vytyčení bude řádně zaznamenáno ve stavebním deníku. Dodavatel nesmí zahájit výkopové práce před vytyčením a ověřením podzemních vedení zástupci správců sítí. Výkopové práce je nutno provádět s maximální opatrností, aby nedošlo k poškození podzemních i nadzemních vedení jak křižujících, tak souběžně vedených.

S ohledem na rozsah dočasného záboru stavby bude provedeno vytyčení obvodu staveniště (dočasný zábor) a provedeno jeho vyznačení a zajištění.

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

Hydrogeologické poměry

Hladina podzemní vody byla zastižena pouze v sondě V-1, avšak po ukončení vrtných prací došlo ke stažení vrtu v hloubce 3,3 m pod stávajícím terénem. Hladina podzemní vody se dá očekávat hlouběji pod terénem v úrovni, která bude mít přímou hydrogeologickou souvislost s hladinou v přilehlém vodním toku řeky Třebovka. Tato hladina bude závislá na četnosti srážek a na ročním období. Ze vzorku vody z přilehlého vodního toku bylo zjištěno, že z hlediska chemického působení vody na beton podle normy ČSN EN 206-1 vykazuje tato voda neagresivní chemické prostředí. V daném případě tedy postačí primární ochrana betonových konstrukcí, které by mohly přijít do styku s podzemní vodou.

Vodní režim

Jedná se o rekonstrukci stávající komunikace ve stávajícím rozsahu ploch s ní souvisejících a z tohoto důvodu, režim povrchových a podzemních vod nebude nijak ovlivněn a tak zůstane stávající.

Odvodnění

Odvodnění povrchu komunikace zůstane stávající a to gravitačně v kombinaci s příčnými sklony a podélným spádem do uličních vpustí a následně nově navržené dešťové kanalizace v ulici Lidická (SO 302), ulici Podbranská (SO 301) a do stávající kanalizace v ulici Hýblova. Silniční plán bude odvodněna do podélných drenážních tratí, které budou zaústěny do uličních vpustí. Úplnou výměnou konstrukce vozovky dojde k novému výškovému pokrytí vozovky a tudíž i ke změnám v poloze u některých vpustí i k jejím doplnění. Stávající uliční vpusti budou vybourány a nahrazeny novými. Celkem se jedná o 52 ks uličních vpustí.

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

7.1. Dopravní značení

Veškeré svislé dopravní značky dotčené výstavbou tohoto stavebního objektu, budou demontovány a nahrazeny novými dle zákresu v situacích jednotlivých stavebních objektů pozemních komunikací.

V úseku, km cca 0,080 – 0,340, kde je vozovka široká cca 9 m, bude vodorovným značením vymezeno podélné stání 2,25 m a jízdní pruhy o šířce 3,0 m. Šířka podélného stání je navržena 2,25 m mezi betonovým vodícím proužkem š. 250 mm a podélnou vodící čarou š. 250 mm. Šířka jízdního pruhu 3,0 m bude vymezena mezi podélnou vodící čarou š. 0,250 mm a podélnou čarou š. 0,125m, která je navržena v celé délce upravovaného úseku. V úseku 0,340 až po kategorií šířku S 7,5 m na mostě, budou vodorovným značením v podobě podélné vodící čáry š. 0,250 mm vymezeny jízdní pruhy š. 3,0 m. Touto úpravou vznikne mezi podélnou vodící čarou a obrubou zpevněná krajnice proměnné šířky. Ve zbývajícím úseku od mostu po světelnou křižovatku, kde je šířka vozovky min. 6,0m, bude z vodorovného značení použita podélná čára 0,125 mm a vodící čára pouze v místech napojení místních komunikací.

Vodorovné dopravní značení bude provedeno nejprve barvou v reflexní úpravě. Pro značení barvou bude použit materiál typ High solid s maximálním obsahem rozpouštědel 25%. Po sjetí vodorovného dopravního značení dopravou, bude obnoveno z dvousložkových plastů v provedení hladkém.

7.2. Bezpečnostní zařízení

V rámci tohoto stavebního objektu žádná bezpečnostní zařízení nevyskytuje.

7.3. Obslužná zařízení silnic a dálnic

V km 0,600 bude proveden autobusový záliv šířky 2,5 m a délky 26,0 m ze žulových kostek.

Skladba zastávky dle P 170 - D1-D-1, IV, PIII:

DLAŽBA ZE ŽULOVÝCH KOSTEK
LOŽE - DRCENÉ KAMENIVO FR. 4 - 8 mm
KAMENIVO ZPEVNĚNÉ CEMENTEM
ÚPRAVA POVRCHU ŠD
ŠTĚRKODRŤ 0/63
ÚPRAVA PLÁNĚ
VÝMĚNA PODLOŽÍ Z ŠD 63-125

DL	tl. 100 mm	ČSN EN 13108-1:2008
L	tl. 40 mm	ČSN 73 61 26
SC 8/10	tl. 210 mm	ČSN 73 61 24-1
		Edef2min. = 60 MPa
ŠDa	tl. 200 mm	ČSN 73 61 26
		Edef2min. = 45 MPa
ŠDb	tl. 350 mm	ČSN 73 61 26

CELKEM

550+350 = 900 mm

8. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

Před započítím zemních prací je třeba požádat správce podzemních vedení o jejich vytyčení. Po odstranění stávající konstrukce vozovky se nejprve provedou přeložky inženýrských sítí a nové sítě.

Všechny práce musí být prováděny v souladu s předepsanými technologickými postupy a z odpovídajících materiálů. Stavební činnost musí být organizována tak, aby nedošlo k úrazu provádějících pracovníků, ani ostatních osob. Staveniště musí být příslušným způsobem ohrazeno, zabezpečeno proti vstupu nepovolaných osob a přiměřeným způsobem osvětleno. Veškeré práce musí být prováděny v souladu s předepsanými technologickými postupy a z odpovídajících materiálů, které mají potřebné atesty a zkoušky. Atesty a zkoušky zabudovaných materiálů předá dodavatel stavby při kolaudaci investorovi. Vjíždění a vyjíždění ze staveniště musí být zajištěno provizorním dopravním značením. Dopravní značení musí být odsouhlaseno DI Policie ČR DI Ústí nad Orlicí. Při vyjíždění budou vozidla očištěna, aby nedocházelo ke znečišťování vozovky a k možným nehodám. Zemní i ostatní práce prováděné v blízkosti podzemních i nadzemních inž. vedení je nutno řídit dle předpisů o těchto činnostech tak, aby nedošlo k ohrožení osob ani těchto vedení. Veškeré práce musí být prováděny s prokazatelnou znalostí pracovníků o průběhu stávajících i nově navrhovaných inženýrských sítí, aby nedošlo k jejich poškození. Poklopy šachet, hydrantů, vpustí, záklopy, které se vyskytují v navržené trase, je nutno osadit do nově navržené nivelety nebo na stávající terén komunikace. Poklopy nesmí být umísťovány v místě zvýšené obruby na hranici jednotlivých navržených ploch, všechny dotčené poklopy musí být celou plochou umístěny v jedné ploše. Výstavba bude prováděna za předpokladu nutného dodržení všech platných ČSN a platných bezpečnostních předpisů (vyhl. ČÚBP č. 324/1990) o ochraně zdraví a bezpečnosti práce, vyhl. ČÚBP č. 48/1982, kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, dále předpisů o ochraně životního prostředí, podmínkách pro práci vyplývající z ochranných pásem podzemních vedení. Zdůraznit je nutno čištění veřejných komunikací. Po dobu výstavby je rovněž nutno dodržovat zákon č. 361/2000Sb o provozu na pozemních komunikacích a vyhlášku č. 30/2001Sb. Dále bude nutno provést na staveništi provizorní dopravní opatření, která budou záviset na způsobu provádění akce (po dohodě s budoucím dodavatelem akce). Tato opatření budou nezbytně dodavatelem projednána s DI Policie ČR. Provedené výkopy je nutno zajistit pevným zábradlím. Nezbytnou podmínkou pro zahájení jakýchkoliv stavebních prací je vytyčení všech podzemních vedení, vyznačení jejich trasy a ověření přesné polohy kopanými sondami. Při práci na staveništi je třeba dodržovat nařízení vlády č. 591/2006., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích a zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Změny proti projektové dokumentaci je možné provádět pouze po dohodě s projektantem, s investorem stavby a s Policií ČR, DI Ústí nad Orlicí.

9. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Neobsazeno.

10. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZU

V rámci tohoto stavebního objektu se nevyskytují žádná zařízení nebo objekty, které by vyžadovali výpočty nebo statické posouzení.

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

11.1. Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

Tento stavební objekt neřeší opatření pro osoby s omezenou schopností pohybu.

11.2. Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením

Tento stavební objekt neřeší opatření pro osoby se zrakovým postižením.

11.3. Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením

Tento stavební objekt neřeší opatření pro osoby se sluchovým postižením.

11.4. Použití výrobků pro bezbariérová řešení

V rámci tohoto stavebního objektu, nebudou použity žádné výrobky pro bezbariérová řešení.

12. POŽADAVKY NA DALŠÍ STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

Vzhledem k rozsahu provedené projektové dokumentace ve stupni DSP+PDPS bude nutné vypracovat následný stupeň projektové dokumentace a to RDS v návaznosti na možnosti a požadavky dodavatele objektu.

Provedení nového objektu opěrné zdi je nutné provést v souladu s projektovou dokumentací DSP+PDPS.

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



Ve Vysokém Mýtě 10/2017

Miloš Bednář DiS.