


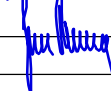
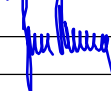



SO 109 DSP+PDPS

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: KRÁLOVÉHRADECKÝ	OKRES: RYCHNOV NAD KNĚŽNOU	OBEC: TÝNIŠTĚ n.O. – ALBRECHTICE n.O.	STUPEŇ:	DSP+PDPS
INVESTOR: KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ, PIVOVARSKÉ NÁMĚSTÍ 1245, 500 03 HRADEC KRÁLOVÉ			ZAK.ČÍSLO:	1437-22-3
AKCE: II/305 Týniště nad Orlicí – Albrechtice nad Orlicí OBJEKT: D.2.9. SO 109-OŽK V OBCI ALBRECHTICE NAD ORLICÍ			ARCHIVNÍ ČÍSLO:	1437
			DATUM:	02/2022
			FORMÁT:	A4
			MĚŘÍTKO:	–
OBSAH: TECHNICKÁ ZPRÁVA			ČÍSLO SOUPRAVY:	ČÍSLO PŘÍLOHY: D.2.9.1.

Stavba: II/305 Týniště nad Orlicí -
Albrechtice nad Orlicí

Objekt: SO 109 – OŽK v obci Albrechtice nad Orlicí

D.2.9.1. – 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
	Název - Královéhradecký kraj	3
	Název - Údržba silnic Královéhradeckého kraje.....	3
1.3.	Zhotovitel projektové dokumentace	3
1.4.	Uvažovaný správce	4
	Název - Královéhradecký kraj	4
	Název - Údržba silnic Královéhradeckého kraje.....	4
2.	STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ	4
2.1.	SO 109-OŽK V OBCI ALBRECHTICE NAD ORLICÍ	5
3.	VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH VYUŽITÍ V DOKUMENTACI (DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM)	10
3.1.	Geotechnický průzkum	10
3.2.	Inženýrskogeologické a hydrogeologické posouzení trasy nebo její varianty	10
3.3.	Posouzení technické realizovatelnosti pozemní komunikace včetně posouzení staveniště mostních objektů s případným doporučením optimálního vedení trasy.	10
3.4.	Vyhledávací průzkum materiálových nalezišť - zemníků - pro ověření množství a vlastností sypaniny.	11
3.5.	Korozní průzkum, případně základní průzkum.....	11
3.6.	Průzkum ložisek nerostů.	11
3.7.	Pedologický průzkum	11
3.8.	Stavebně historický průzkum.	11
4.	VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY.....	11
5.	NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ	11
5.1.	Kategorie komunikace	11
5.2.	Konstrukce vozovky	11
6.	REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE.....	11
7.	NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTLNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU.....	12
7.1.	Dopravní značení	12
8.	VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ.....	12

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

1.1. Označení stavby

Název stavby	II/305 Týniště nad Orlicí - Albrechtice nad Orlicí
Název objektu	SO 109 – OŽK v obci Albrechtice nad Orlicí
Kraj	Královéhradecký
Obec	Albrechtice nad Orlicí, Týniště nad Orlicí
Katastrální území	Albrechtice nad Orlicí (600172), Týniště nad Orlicí (576859)
Druh stavby	Rekonstrukce
Stupeň PD	DSP + PDPS

1.2. Stavebník, objednatel stavby

Název	- Královéhradecký kraj
IČ	- 70889546
Adresa sídla	- Pivovarské náměstí 1245/2, 50003 Hradec Králové

Zastoupený:

Název	- Údržba silnic Královéhradeckého kraje
IČ	- 27502988
Adresa sídla	- Kutnohorská 59/23, Plačice, 50004 Hradec Králové

1.3. Zhotovitel projektové dokumentace

1.3.1. Generální projektant

MDS projekt s.r.o.
Försterova 175
566 01 Vysoké Mýto
IČO: 274 87 938
DIČ: CZ 274 87 938
tel.: 465 322 451
email: mds@mdsprojekt.cz
osoba s autorizací – Miloš Bednář, DiSČ.a. 1006109 – obor Dopravní stavby, specializace nekolejová vozidla

1.3.2. Hlavní inženýr projektu

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

1.3.3. Projektant objektu SO 109

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

1.4. Uvažovaný správce

Název	- Královéhradecký kraj
IČ	- 70889546
Adresa sídla	- Pivovarské náměstí 1245/2, 50003 Hradec Králové

Zastoupený:

Název	- Údržba silnic Královéhradeckého kraje
IČ	- 27502988
Adresa sídla	- Kutnohorská 59/23, Plačice, 50004 Hradec Králové

2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Na SO 101 v km 0,560 00 projektového staničení navazuje SO 109 v délce 197,50. Jedná se o obnovu živičného krytu s lokálními sanacemi, výměnou obrub a uličních vpustí v ulici Na Drahách. SO 109 tedy začíná u protipovodňové zábrany a svým koncem je napojena v km 0,757 50 projektové staničení na stávající stav již opraveného úseku II/305.

V tomto SO bude provedeno celoplošné frézování v tl. 100 mm. Po odfrézování živičných vrstev, bude provedeno očištění a vyhodnocení stavu odfrézovaného povrchu a při objevení poruch, bude provedeno označení těchto míst a následná sanace dle návrhu v PD. Sanace je uvažována jako povrchová geomříží. Vzhledem k předpokládanému termínu realizace (cca 2019) byla provedena pochůzka bez záznamu poruch živičného krytu – předpoklad sanací poruch bude 15 % z celkové plochy komunikace II/305 obnovovaného úseku. Po sanaci poruch bude na očištěný povrch proveden nástřík spojovacího postříku z modifikované kationaktivní emulze 0,40 kg/m². Dále bude provedena pokládka ložné asfaltové vrstvy ACL 16+ tl. 60 mm a ohrusné asfaltové vrstvy ACO 11+ tl. 40 mm. Mezi ohrusnou a ložnou bude proveden spojovací postřík z modifikované kationaktivní emulze 0,20 kg/m². Na začátku a na konci úseku, podélně středem komunikace a na místech napojení bočních komunikací, vjezdů popř. sjezdů se provede řezaná spára tl. 40 mm a š. 10 mm, která bude zalita asfaltovou modifikovanou zálivkou. Po dokončení OŽK bude provedena obnova vodorovného dopravní značení nejprve barvou s reflexní úpravou a po jeho ojetí nástříkem z dvousložkového plastu s reflexní úpravou. Výpis vodorovného dopravního značení je v situaci definitivního dopravního značení. Veškeré mříže, poklopy, šoupata, krycí hrnce a jiné podobné prvky, budou výškově upraveny do polohy nové ohrusné vrstvy.

Potřebné betonové vodící proužky (500/250/100) budou vyměněny a osazeny do betonového lože C20/25 nXF3.

V celém úseku SO 109 budou vyměněny stávající betonové silniční obruby (1000/150/250) a osazeny do betonového lože C20/25 nXF3. Výměna obrub bude provedena včetně betonový vodících proužků (500/250/100) které budou osazeny do betonového lože C20/25 nXF3. Z důvodu výměny stávajících obrub bude provedeno částečné předláždění přilehlých chodníků v šířce cca 1,0 včetně obruby.

Vzhledem k nevyhovujícímu stavu uličních vpustí, budou nahrazeny novými. Jedná se o 6ks uličních vpustí, které jsou navrženy jako klasické silniční uliční vpusti, a které budou osazeny čtvercovými litinovými mřížemi 500x500 mm pro třídu zatížení D400. Uliční vpusti budou propojeny vsakovacím drenážním trativodem DN 200 (celoperoforovaná drenážní trubka tuhosti SN 8). Případná nevsáknutá voda bude

vyústěna do nové revizní šachty dešťové kanalizace na v ulici spojující ulici Na Drahách a Na Hrázce. Podélný sklon vsakovací drenáže je uvažován v celé délce 0,5%. Hloubku vpustí, bude třeba přizpůsobit dle skutečnosti při jejich osazování s ohledem na hloubku drenážní trubky. Spodní konstrukce uliční vpustí je uložena na betonové podkladní vrstvě. Ostatní části jsou navrženy jako prefabrikované z betonových dílců. Konstrukce ocelové mříže je osazena do konstrukce ocelového rámu, který je uložen na betonové části konstrukce vpustí.

2.1. SO 109-OŽK V OBCI ALBRECHTICE NAD ORLICÍ

2.1.1. Všeobecné informace

- účel komunikace, zdůvodnění návrhu:

Jedná se o silnici II. třídy, která plní účel spojnice mezi Týništěm nad Orlicí a Albrechticemi nad Orlicí a silnicemi I/11 a I/36. V předmětném intravilánovém úseku plní účel místní komunikace se zajišťováním obslužnosti zastavěného území města a obce.

Hlavním důvodem návrhu OŽK 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. Na vozovce se nacházejí poruchy ze všech skupin – tj. ztráta hmoty, trhliny i deformace. Některé poruchy se nacházejí samostatně a jiné v kombinaci více poruch najednou. Na inkriminovaném úseku je nejčastější poruchy jsou trhliny – od rozvětvených po podélné a příčné.

- zajištění obslužnosti území:

Obslužnost území je zajištěna respektováním veškerých vazeb na dopravní infrastrukturu tzn., že budou respektovány stávající komunikace a jejich připojení na hlavní trasu II/305, stejně tak bude zachována obslužnost přilehlých pozemků a to obnovou dotčených stávajících hospodářských sjezdů, z důvodu výškového napojení na rekonstruovanou komunikaci.

- kapacita komunikace, mezikřížovatkových úseků, křižovatek a parkovišť:

Vzhledem k dopravnímu významu silnice II. třídy je komunikace zařazena do návrhové úrovně porušení D1. Dopravní zatížení je udáváno hodnotou průměrné denní intenzity provozu těžkých nákladních vozidel. Celostátní sčítání dopravy probíhalo v roce 2016. Na sčítacím úseku č. 5-4980, bylo sečteno 244 TNV za 24 hod. Vozovka je zařazena do IV. třídy dopravního zatížení (101 – 500 TNV denně).

- organizace silničního provozu:

Jelikož se jedná se o dopravní stavbu s neomezeným přístupem v intravilánu, platí pro všechny účastníky silničního provozu základní pravidla silničního provozu, kterými se při pohybu na předmětných komunikacích musí řídit a dodržovat je. Silniční provoz jen na předmětném úseku řízen pomocí svislého dopravního značení v kombinaci s vodorovným.

2.1.2. Směrové vedení

- délka úpravy:

Tento stavební objekt řeší úpravu silnice třetí třídy II/305 na délce 197,50 m.

- návrhová rychlost:

50 km/h

- základní parametry směrového řešení osy trasy (směrový průběh osy trasy komunikace musí být definován uvedením souřadnic hlavních bodů osy trasy, vrcholových bodů směrového polygonu a parametrů směrových oblouků a přechodnic).

Návrh směrového vedení trasy vychází ze stávajícího směrového vedení komunikace II/305 na předmětném úseku a oprava je tomuto stavu přizpůsobena. V rámci tohoto SO k žádné změně směrového průběhu II/305 nedojde.

Bod	Staničení	Y	X	Z	Celková délka	Typ	Směrník:	Poloměr
51	540	625367,99	1051337,51	248,88	492,81		225,944	-
52	544,25	625369,67	1051341,42	248,88	497,06	KZ	225,944	-
53	545,82	625370,29	1051342,86	248,89	498,63	ZZ	225,944	-
54	552,13	625372,79	1051348,64	248,92	504,94	V	225,944	-
55	558,43	625375,29	1051354,43	248,98	511,24	KZ	225,944	-
56	559,98	625375,91	1051355,86	249	512,79	TP	225,944	-
57	560	625375,91	1051355,87	249	512,81		225,944	116082,71
58	580	625384,42	1051373,97	249,23	532,81		232,018	104,91
59	589,98	625389,7	1051382,43	249,34	542,79	PK	239,586	70
60	600	625396,1	1051390,12	249,45	552,81		248,697	70
61	601,68	625397,28	1051391,32	249,47	554,49		250,225	70
62	603,09	625398,29	1051392,31	249,49	555,9	ZZ	251,508	70
63	613,38	625406,23	1051398,83	249,58	566,19	KP	260,863	70
64	620	625411,8	1051402,41	249,62	572,81		266,388	83,89
65	621,04	625412,7	1051402,93	249,63	573,85	V	267,165	86,59
66	631,6	625422,16	1051407,63	249,65	584,41	Spád 0% (nejvyšší)	273,662	128,59
67	638,99	625428,99	1051410,42	249,64	591,8	KZ	276,699	194,61
68	640	625429,94	1051410,78	249,64	592,81		277,018	209,31
69	653,38	625442,55	1051415,24	249,6	606,19	PT	279,052	-
70	660	625448,82	1051417,38	249,58	612,81		279,052	-
71	672	625460,17	1051421,26	249,54	624,81	V	279,052	-
72	680	625467,74	1051423,84	249,52	632,81		279,052	-
73	700	625486,67	1051430,3	249,48	652,81		279,052	-

74	720	625505,6	1051436,77	249,43	672,81		279,052	-
75	740	625524,52	1051443,23	249,39	692,81		279,052	-
76	757,53	625541,11	1051448,89	249,34	710,34	KU	279,052	-

Přesný průběh směrového vedení trasy, včetně staničení a parametrů směrových oblouků, je zřejmý z výkresu D.2.9.2. – Situace komunikace.

2.1.3. Výškové vedení

- omezující podmínky:

Bez omezujících podmínek.

- základní parametry výškového řešení osy trasy (výškový průběh osy trasy komunikace musí být definován uvedením staničení a výšek vrcholů výškového polygonu, podélných sklonů tečen výškového polygonu, parametrů výškových oblouků (R, T, y) a základních údajů o hlavních výškových bodech trasy).

Návrh výškového vedení trasy vychází ze stávající nivelety a kopíruje současný stav, což je podmíněno návrhem rekonstrukce krytu komunikace - OŽK. Dle navrhované opravy v diagnostice vozovky dojde k zeslabení krytu a tudíž k ponížení v nivelety o 10 mm, ale ke změně poloměrů vypuklých či vydutých výškových oblouků nedojde.

Staničení	Výška	Sklon v procentech (%)	Umístění
544.25	248.88m	-0.17%	Tečna výškového polygonu (PVT)
545.82	248.89m	0.30%	PVC
547.19	248.89m	0.35%	
552.13	248.92m	0.56%	Údolnicový
558.43	248.98m	0.93%	Tečna výškového polygonu (PVT)
567.19	249.08m	1.14%	
587.19	249.31m	1.14%	
603.09	249.49m	1.14%	PVC
607.19	249.53m	1.06%	
621.04	249.63m	0.70%	Vrcholový
627.19	249.65m	0.30%	
638.99	249.64m	-0.06%	Tečna výškového polygonu (PVT)
647.19	249.62m	-0.30%	
667.19	249.56m	-0.30%	
672.00	249.54m	-0.30%	PVI
687.19	249.51m	-0.23%	

707.19	249.46m	-0.23%	
727.19	249.42m	-0.23%	
747.19	249.37m	-0.23%	
757.53	249.34m	-0.23%	

Přesný průběh výškového vedení nivelety, včetně staničení a parametrů výškových oblouků, je zřejmý z výkresu D.2.9.3. – Podélný profil komunikace.

2.1.4. Příčné uspořádání PK

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

Silnice je nekategoriální šířky, nejvíce se přibližuje kategorii MS2 7,5/9,5/50. Šířka stávajícího krytu vozovky převládá v hodnotě 7,80 m. Vodorovným dopravním značením v podobě vodičích čar š. 125 mm, budou na vozovce vymezeny jízdní pruhy š. 3,25 m. Mezi vodičemi čarami a obrubami vznikne bezpečnostní odstup min. š. 0,50 m. Navržené šířkové uspořádání komunikace je patrné z přílohy č. D.2.9.4. Vzorové příčné řezy.

- 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. Na hlavní trase jsou zajištěny rozhledové poměry dle příslušných ČSN.

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.

- materiálová problematika:

Netýká se.

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 celk. tl. 100 mm.

- uvažované základní parametry:

Konstrukce vozovky

Frézování stávajícího krytu tloušťky 100 mm bude provedeno celoplošně, s očištěním povrchu a určením ploch k lokálním opravám a sanacím. V určených místech se provede sanace vozovky. Sanace je uvažována jako povrchová geomříž. Poté se provede pokládka ložné asfaltové vrstvy ACL 16+ tl. 60 mm a obrusné asfaltové vrstvy ACO 11+ tl. 40 mm. Nadvýšení krytu je celkem 0 mm. V místech napojení starého a nového krytu se provede řezaná spára se zalitím zálivkou.

Konstrukce vozovky, upravené D1-N-2, III, PII

• Asfaltový beton	ACO 11+	tl. 40 mm	ČSN EN 13108, ČSN 736121
• Spoj. postřik kat.asf. emulzí	PS-C	0,3kg/m ²	ČSN 73 6129
• Asfaltový beton	ACL 16+	tl. 60 mm	ČSN EN 13108, ČSN 736121
• Spoj. postřik kat.asf. emulzí	PS-C	0,4kg/m ²	ČSN 73 6129
• Celoplošné frézování tl. 100 mm + očištění povrchu			
Celkem obnova		100 mm	
Celkem nadvýšení		0 mm	

Konstrukce vozovky v místě sanace geomříží, upravené D1-N-2, III, PII

• Asfaltový beton	ACO 11+	tl. 40 mm	ČSN EN 13108, ČSN 736121
• Spoj. postřik kat.asf. emulzí	PS-C	0,3kg/m ²	ČSN 73 6129
• Asfaltový beton	ACL 16+	tl. 60 mm	ČSN EN 13108, ČSN 736121
• Výztužná geomříž ze skelných vláken potažených elastomerem s pevností 100 kN/m			
• Spoj. postřik kat.asf. emulzí	PS-C	0,4kg/m ²	ČSN 73 6129
• Asfaltový beton	ACP 22+	tl. 60 mm	ČSN EN 13108, ČSN 736121
• Spoj. postřik kat.asf. emulzí	PS-C	0,4kg/m ²	ČSN 73 6129
• Celoplošné frézování tl. 100 mm + 50 mm očištění povrchu			
Celkem obnova		160 mm	
Celkem nadvýšení		0 mm	

Konstrukce vozovky nad podélnou drenáží dle TP 170: D1-N-3, III, PII

• Asfaltový beton	ACO 11+	tl. 40 mm	ČSN EN 13108, ČSN 736121
• Spoj. postřik kat.asf. emulzí	PS-C	0,3kg/m ²	ČSN 73 6129
• Asfaltový beton	ACL 16+	tl. 60 mm	ČSN EN 13108, ČSN 736121
• Spoj. postřik kat.asf. emulzí	PS-C	0,4kg/m ²	ČSN 73 6129
• Asfaltový beton	ACP 22+	tl. 90 mm	ČSN EN 13108, ČSN 736121
• Štěrkodrt	ŠDa 0-63	tl. 150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
• Štěrkodrt	ŠDa 0-63	tl. 150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
Celkem tloušťka vozovky		tl. 490 mm	

2.1.7. Odvodňovací zařízení

- zdůvodnění technického řešení:

Odvodnění komunikace v rámci tohoto objektu bude zachováno stávající, tedy gravitačně podél obrub do uličních vpustí. Vzhledem k nevyhovujícímu stavu uličních vpustí, budou nahrazeny novými. Jedná se o 6ks uličních vpustí, které jsou navrženy jako klasické silniční uliční vpustí, a které budou osazeny čtvercovými litinovými mřížemi

500x500 mm pro třídu zatížení D400. Uliční vpusti budou propojeny vsakovacím drenážním trativodem DN 200 (celoperforovaná drenážní trubka tuhosti SN 8). Případná nevsáknutá voda bude vyústěna do nové revizní šachty dešťové kanalizace na v ulici spojující ulici Na Drahačích a Na Hrázce. Podélný sklon vsakovací drenáže je uvažován v celé délce 0,5%. Hloubku vpustí, bude třeba přizpůsobit dle skutečnosti při jejich osazování s ohledem na hloubku drenážní trubky. Spodní konstrukce uliční vpustí je uložena na betonové podkladní vrstvě. Ostatní části jsou navrženy jako prefabrikované z betonových dílců. Konstrukce ocelové mříže je osazena do konstrukce ocelového rámu, který je uložen na betonové části konstrukce vpustí.

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:

V rámci tohoto SO nejsou navrženy tlumiče nárazu.

2.1.10. Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK (nejsou-li samostatnými objekty)

Netýká se.

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

3.1. Geotechnický průzkum

Byl proveden – viz samostatná příloha F.9. IG průzkum.

3.2. Inženýrskogeologické a hydrogeologické posouzení trasy nebo její varianty

Nebylo provedeno.

3.3. Posouzení technické realizovatelnosti pozemní komunikace včetně posouzení stavenišť mostních objektů s případným doporučením optimálního vedení trasy.

Nebylo provedeno.

- 3.4. Vyhledávací průzkum materiálových nalezišť - zemníků - pro ověření množství a vlastností sypaniny.

Nebyl proveden.

- 3.5. Korozní průzkum, případně základní průzkum.

Byl proveden – viz samostatná příloha F.8. Základní korozní průzkum.

- 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.

4. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Objekt SO 109 je hlavní stavební objekt pozemních komunikací.

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.9. 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

Trvalé dopravní značení je řešeno samostatným stavebním objektem SO 190 – Dopravní značení.

Přechodné dopravní značení je řešeno samostatným stavebním objektem SO 180 – Dopravně inženýrská opatření.

8. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Neobsazeno.



Ve Vysokém Mýtě 02/2022

Miloš Bednář DiS.