




Objednatel:	Královéhradecký kraj Pivovarské náměstí 1245 500 03 Hradec Králové	 Královéhradecký kraj
-------------	--	---

Souřadnicový systém S-JTSK

Výškový systém Bpv

	projektová, průzkumná a konzultační společnost PUDIS a.s., Podbabská 1014/20, 160 00 Praha 6 tel.: +420 267 004 111, www.pudis.cz , info@pudis.cz
---	---

Vypracoval: Ing. Marek Surovčík	Hlavní inženýr projektu: Ing. Marek Surovčík	Objednatel: Královéhradecký kraj Pivovarské náměstí 1245 500 03 Hradec Králové  Královéhradecký kraj
	Výrobní ředitel: Ing. Jan Vlček	
Odpovědný projektant: Ing. Marek Surovčík	Ředitel společnosti: Ing. Martin Höfler	
Číslo zakázky: D20-036	Datum: 07/2024	

Akce: I/14 Solnice, obchvat v rámci projektu "Rozšíření strategické průmyslové zóny Solnice – Kvasiny a zlepšení veřejné infrastruktury v Královéhradeckém regionu"	Měřítko: –	Formát: 11x A4
	Stupeň: PDPS	Souprava:
Příloha: S0 111 Okružní křižovatka v km 0,023 Technická zpráva	Číslo přílohy: D.1.3.1.1	

I/14 SOLNICE, OBCHVAT

SO 111 Okružní křižovatka v km 0,023

Projektová dokumentace pro provádění stavby

Technická zpráva



Obsah

1	Identifikační údaje objektu	3
2	Stručný technický popis	4
3	Vyhodnocení použitých průzkumů a podkladů	4
4	Vztah k ostatním objektům stavby	4
5	Technický návrh	5
6	Zásady odvodnění	8
7	Křižovatky, křížení a sjezdy	9
8	Technické a technologické vybavení	9
9	Obslužná zařízení	9
10	Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu	9
11	Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	10
12	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci	10

1 Identifikační údaje objektu

Stavba:	I/14 Solnice, obchvat v rámci projektu "Rozšíření strategické průmyslové zóny Solnice – Kvasiny a zlepšení veřejné infrastruktury v Královéhradeckém regionu"
Stavební objekt:	SO 111 Okružní křižovatka v km 0,023
Kraj (NUTS):	Královéhradecký (CZ052)
Okres (LAU):	Rychnov nad Kněžnou (CZ0524)
Katastrální území:	Solnice [752428]
Druh:	Pozemní komunikace – novostavba
Stupeň:	Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)
Objednatel:	Královéhradecký kraj Pivovarské náměstí 1245 500 03 Hradec Králové
Budoucí správce objektu:	ŘSD ČR, Správa Hradec Králové
Hlavní zhotovitel:	PUDIS a.s. Podbabská 1014/20 160 00 Praha 6
Podzhotovitel:	PUDIS a.s. Podbabská 1014/20 160 00 Praha 6
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Marek Surovčík
Odpovědný projektant:	Ing. Marek Surovčík
Zpracovatel:	Ing. Marek Surovčík

2 Stručný technický popis

Okružní křižovatka v ZÚ s vnějším průměrem $D=45$ m je středově umístěna v poloze stávající OK o menším průměru silnice II/321 a stávající trasy jihozápadní části obchvatu.

Křižovatka je pětiramenná s větvemi A – nový obchvat I/14, B – silnice II/321 směr Solnice, C – stávající obchvat I/14 směr Rychnov n. Kněžnou, D – silnice III/3213 směr Litohrady a E – silnice II/321 směr Častolovice. Rameno B a E je řešeno v samostatném SO 111.1. Výškové řešení respektuje stávající systém toku vody v příkopech. OK je naklopena v 0,65 % sklonu ve směru Častolovice. Šířka jízdního pásu je 7,0 m, šířka zpevněné krajnice 0,5 m a šířka středového prstence 3,0 m. Návrh vyhovuje pro průjezd TNV (gigalinerů) dl. 25 m, které závod Škoda Auto Kvasiny plánuje pro tento směr nasadit. Rozhledové poměry dle TP 135 jsou na OK vyhovující. Součástí okružní křižovatky je rovněž protihlukový val o výšce 2,50 m, navržený po levé straně větve C.

3 Vyhodnocení použitých průzkumů a podkladů

- Dokumentace pro územní rozhodnutí. PUDIS a.s.: 08/2018 vč. podkladů a průzkumů
- Dokumentace pro stavební povolení. PUDIS a.s.: 08/2020 vč. podkladů a průzkumů
- Doplnující geotechnický průzkum. GEOTest a.s.: 07/2021
- GT ATELIER GEODÉZIE, spol. s r.o. Geodetické zaměření: 01/2017, doplnění 08/2019
- PUDIS a.s. Celkové vodohospodářské řešení: 08/2020
- ARTEPGEO s.r.o. Předběžný geotechnický průzkum: 01/2017
- URG A, spol. s r.o. Podrobný geotechnický průzkum: 12/2019
- PUDIS a.s. Korozní průzkum: 03/2017
- SQZ s.r.o. Diagnostický průzkum konstrukce vozovky: 02/2017
- SMEJTEK Lubor Ing. Podklady pro vynětí ze ZPF: 11/2018
- MACHÁČEK Milan RNDr. Biologické hodnocení: 02/2018
- LEMBERK Vladimír RNDr. Biologické hodnocení – Dlouhá strouha: 11/2018
- MORAVEC František Ing. Dendrologický průzkum: 11/2017
- BAJER Tomáš RNDr. Hluková studie: 12/2017
- PUDIS a.s. Hluková studie z výstavby: 08/2019
- BAJER Tomáš RNDr. Rozptylová studie: 12/2017
- AQUATEST a.s. Vzorkování povrchových vod: 10/2018

4 Vztah k ostatním objektům stavby

S výstavbou SO 111 bezprostředně souvisí tyto stavební objekty a provozní soubory:

SO 001 Demolice objektu p.č. 350

SO 101 Hlavní trasa silnice I/14

SO 111.1 Okružní křižovatka v km 0,023 – SS KHK

SO 122 Přeložka silnice III/3213 v km 0,000

SO 135 Přeložka stezky pro chodce a cyklisty v km -0,007

SO 181 Přechnodné dopravní značení

SO 190.1 Dopravní značení (ve správě ŘSD ČR)

SO 201 Estakáda v km 0,068 - 0,324

SO 391.1 Vodohospodářská opatření na povodí Bělé

SO 391.2 Rekonstrukce zatrubnění vodního náhonu

SO 431.1 Přeložka VO OK v km 0,023 město Solnice

SO 760 Protihluková stěna v km 0,050 vlevo

5 Technický návrh

Jedná se o pětiramennou OK, středově umístěnou v poloze stávající OK o menším průměru silnice II/321 a stávající trasy jihozápadní části obchvatu, větvemi A – nový obchvat I/14, B – silnice II/321 směr Solnice, C – stávající obchvat I/14 směr Rychnov n. Kněžnou, D – silnice III/3213 směr Litohrady a E – silnice II/321 směr Častolovice. Výškové řešení respektuje stávající systém toku vody v příkopech. OK je naklopena v 0,65 % sklonu ve směru Častolovice. Šířka jízdního pásu je 7,0 m, šířka zpevněné krajnice 0,5 m a šířka středového prstence 3,0 m. Návrh vyhovuje pro průjezd TNV (gigalinerů) dl. 25 m, které závod Škoda Auto Kvasiny plánuje pro tento směr nasadit. Rozhledové poměry dle TP 135 jsou na OK vyhovující.

Větev A tvoří hlavní trasa obchvatu. Návrh je proto součástí příslušného SO 101.

Větev B, vedoucí směrem do Solnice je směrově vedena v přímé. Niveleta této větve nejprve vychází z napojení na navrženou okružní křižovatku a posléze se srovnává s výškovým vedením stávající komunikace II/321. Min. podélný sklon má hodnotu 1,58 %, maximální pak 2,50 %. Na trase je navržen jeden zakružovací oblouk o hodnotě $R = 450$ m (vydutý). Větev je navržena jako dvoupruhová komunikace s proměnnou šířkou jízdního pásu tak, aby došlo k plynulému napojení na šířku stávající komunikace II/321, s nezpevněnými krajnicemi o šířce 0,75 m. Základní příčný sklon je navržen střechovitý o hodnotě 2,5 %.

Větev C, vedoucí směrem od Rychnova nad Kněžnou je směrově vedena v přímé. Niveleta této větve nejprve vychází z napojení na vedení stávající komunikace I/14 posléze přechází do násypu tak, aby se výškově napojila na okružní pás. Min. podélný sklon má hodnotu 0,90 %, maximální pak 2,87 %. Na trase je navržen jeden zakružovací oblouk o hodnotě $R = 250$ m (vydutý). Větev je navržena jako dvoupruhová komunikace s proměnnou šířkou jízdního pásu tak, aby došlo k plynulému napojení na šířku stávající jihozápadní části obchvatu, s nezpevněnými krajnicemi o šířce 0,75 m. Základní příčný sklon je navržen střechovitý o hodnotě 2,5 %.

Větev D je tvořena komunikací III/3213 vedoucí směrem od Litohrad, jejíž přeložka je součástí SO 122.

Větev E vedoucí směrem od Častolovic je směrově určena dvěma oblouky, levostranným a pravostranným, s poloměry $R_1 = 50$ m; $R_2 = 70$ m. Niveleta této větve nejprve vychází z odpojení od vedení stávající komunikace II/321, posléze přechází do násypu tak, aby se výškově napojila na okružní pás. Min. podélný sklon má hodnotu 0,50 %, maximální pak 3,80 %. Na trase jsou navrženy 2 zakružovací oblouky o hodnotách $R_1 = 700$ m (vydutý) a $R_2 = 400$ m (vydutý). Větev je navržena jako dvoupruhová komunikace s proměnnou šířkou jízdního pásu tak, aby došlo k plynulému napojení na šířku stávající komunikace II/321, s nezpevněnými krajnicemi o šířce 0,75 m. Příčný sklon je navržen o hodnotě 2,5 % nejprve jednostranný vlevo a cca od km 0,030 se začíná měnit na sklon střechovitý.

Okružní pás, resp. jeho osa má průměr 38 m, celkový vnější průměr OK $D = 45$ m. Navržená šířka jízdního pásu je 7,0 m, šířka zpevněné krajnice 0,50 m a šířka středového prstence 3,0 m, průměr středového ostrova je pak 25 m. OK je umístěna v poloze stávající OK, o menším průměru, silnice II/321 a stávající trasy jihozápadní části obchvatu. Niveleta okružního pásu je vedena převážně v násypu. Min. podélný sklon má hodnotu 0,30 %, maximální pak rovněž 1,5 %. Na trase jsou navrženy 2 zakružovací oblouky o hodnotách $R = 1000$ m (vypuklý) a $R = 700$ m (vydutý). Příčný sklon je navržen jednostranný vlevo o hodnotě 2,5 %.

Stávající konstrukce vozovky bude odstraněna v tl. min. 0,6 m (0,152 m asfaltové vrstvy, 0,19 stmelené vrstvy a 0,25 m nestmelené vrstvy). Odstraněna bude rovněž veškerá dlažba, obruby, žlaby, propustky, odláždění z lomového kamene, a to včetně podkladních vrstev.

Je navržena konstrukce vozovky s asfaltový krytem. Konstruktivní vrstvy jsou navrženy dle TP 170 – dodatek č. 1, s návrhovou úrovní porušení D0, třídou dopravního zatížení TDZ I, v celkové tloušťce min. 680 mm.

Návrh byl určen na základě předpokládaného zatížení silniční sítě pro rok 2050, které bylo stanoveno v rámci dopravního modelu firmou AF-CITYPLAN s.r.o.

ASFALTOVÁ VOZOVKA D0-N-1 (TDZ I, PIII), modifikace

Posyp předobaleným kamenivem	HDK 2/4	1,5 kg/m ²	ČSN EN 13242+A1
Asfaltový koberec mastixový	SMA 11S PMB 45/80-65	40 mm	ČSN EN 13108-5; 73 6121
Spojovací postřik modif. asf. emulzí	PS-CP	0,35 kg/m ²	ČSN EN 13808; 73 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 22S PMB 25/55-60	70 mm	ČSN EN 13108-1; 73 6121
Spojovací postřik modif. asf. emulzí	PS-CP	0,35 kg/m ²	ČSN EN 13808; 73 6129
Asfaltový beton pro podklad. vrstvy	ACP 22S 50/70	60 mm	ČSN EN 13108-1; 73 6121
Spoj. postřik z kation. asf. emulze	PS-C	0,35 kg/m ²	ČSN EN 13808; 73 6129
Asfaltový beton pro podklad. vrstvy	ACP 22S 50/70	60 mm	ČSN EN 13108-1; 73 6121
Posyp drceným kamenivem	HDK 2/4	3,0 kg/m ²	ČSN EN 13242+A1, 73 6129
Infiltr. postřik z kation asf. emulze	PI-C	1,00 kg/m ²	ČSN EN 13808; 73 6129
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK 0/32 GA	200 mm	ČSN EN 13285; 73 6126-1
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32 GE	250 mm	ČSN EN 13285; 73 6126-1
CELKEM		680 mm	

Minimální požadovaná únosnost na vrstvě z MZK Edef,2 = min. 150 MPa.

Minimální požadovaná únosnost na vrstvě ze štěrkodrti Edef,2 = min. 90 MPa.

Minimální požadovaná únosnost na pláni zemního tělesa Edef,2 = min. 45 MPa.

Konstrukce prstence je navržena s krytem z betonu a odpovídá návrhové úrovni porušení D0, TDZ I, v celkové tl. min. 650 mm. Středový prstenec je z vnitřní strany lemován silniční betonovou obrubou z betonu C35/45 - XF4 o šířce 0,15 m a nášlapem rovněž 0,15 m, z vnější strany pak kamennou sklopenou obrubou o šířce 0,30 m a nášlapem 0,08 m, a ještě doplněn o radiálně uložené kamenné obrubníky 200/200 s převýšením 30 mm oproti okolní úrovni konstrukce. Obruby budou osazeny do lože z betonu C20/25 n-XF3.

KONSTRUKCE PRSTENCE D0-T-1 (TDZ I, PIII), modifikace

Povrchová úprava betonu – protichloridový nátěr			
Beton C 30/37 XF4		250 mm	ČSN EN 206+A1
2x svařovaná ocelová výztuž Ø10 – ocel B500B			ČSN EN 10080
Směs stmelená cementem	SC 0/32 C _{8/10}	150 mm	ČSN EN 14227-1; 73 6124-1
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32 G _E	min. 250 mm	ČSN EN 13285; 73 6126-1
CELKEM		min. 650 mm	

Minimální požadovaná únosnost na vrstvě ze štěrkodrti Edef,2 = min. 90 MPa.

Minimální požadovaná únosnost na pláni zemního tělesa Edef,2 = min. 45 MPa.

Konstrukce dělicích ostrůvku je navržena ze zpevněného povrchu z betonové dlažby uložené do lože z drti frakce 4/8. Konstrukce odpovídá návrhové úrovni porušení D2, TDZ CH, v celkové tl. 260 mm. Ostrůvky jsou lemovány silniční betonovou obrubou z betonu C35/45 - XF4 o šířce 0,15 m a nášlapem rovněž 0,15 m. Obruby budou osazeny do lože z betonu C20/25 n-XF3.

KONSTRUKCE DĚLICÍCH OSTRŮVKŮ D2-D-1 (TDZ CH, PIII), modifikace

Betonová dlažba	DL60	60 mm	ČSN 73 6131, TP 192
Lože z drti fr. 4/8	L40	40 mm	ČSN 73 6131, TP 192
Štěrkodrt'	ŠDB 0/32 G _N	150 mm	ČSN EN 13285; 73 6126-1

CELKEM 250 mm

Minimální požadovaná únosnost na vrstvě ze štěrkodrti Edef,2 = min. 50 MPa.

Minimální požadovaná únosnost na pláni zemního tělesa Edef,2 = min. 30 MPa.

Mezi větvemi A a E je navržen chodník kolem protihlukové stěny z betonové dlažby uložené do betonového lože C20/25 n-XF3. Konstrukce chodníku odpovídá návrhové úrovni porušení D2, TDZ CH, v celkové tl. 260 mm.

KONSTRUKCE CHODNÍKU KOLEM PHS D2-D-1 (TDZ CH, PIII), modifikace

Betonová dlažba	DL60	60 mm	ČSN 73 6131, TP 192
Lože z betonu	C20/25 n-XF3	40 mm	ČSN EN 206, TKP 18
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32 GE	150 mm	ČSN EN 13285; 73 6126-1
CELKEM		250 mm	

Minimální požadovaná únosnost na vrstvě ze štěrkodrti Edef,2 = min. 50 MPa.

Minimální požadovaná únosnost na pláni zemního tělesa Edef,2 = min. 30 MPa.

ASFALTOVÁ VOZOVKA UL. V ŘEKÁCH D1-N-1 (TDZ IV, PIII), modifikace

Asfaltový beton pro ohrubné vrstvy	ACO 11+ 50/70	40 mm	ČSN EN 13108-1; 73 6121
Spoj. postřik z kation. asf. emulze	PS-C	0,35 kg/m ²	ČSN EN 13808; 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+ 50/70	80 mm	ČSN EN 13108-1; 73 6121
Posyp drceným kamenivem	HDK 2/4	3,0 kg/m ²	ČSN EN 13242+A1; 73 6129
Infiltr. postřik z kation asf. emulze	PI-C	1,00 kg/m ²	ČSN EN 13808; 73 6129
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK 0/32 GA	150 mm	ČSN EN 13285; 73 6126-1
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32 GE	min. 200 mm	ČSN EN 13285; 73 6126-1
CELKEM		min. 470 mm	

Minimální požadovaná únosnost na vrstvě mechanicky zpevněného kameniva Edef,2 = min. 130 MPa.

Minimální požadovaná únosnost na vrstvě ze štěrkodrti Edef,2 = min. 80 MPa.

Minimální požadovaná únosnost na pláni zemního tělesa Edef,2 = min. 45 MPa.

KONSTRUKCE SJEZDU V UL. V ŘEKÁCH – ASFALTOVÁ VOZOVKA; D2-N-3 (TDZ VI, PIII)

Asfaltový beton pro ohrubné vrstvy	ACO 11 50/70	50 mm	ČSN EN 13108-1; 73 6121
Posyp drceným kamenivem	HDK 2/4	3,0 kg/m ²	ČSN EN 13242+A1, 73 6129
Infiltr. postřik z kation asf. emulze	PI-C	0,80 kg/m ²	ČSN EN 13808; 73 6129
R-materiál fr. 0/22	R-mat	50 mm	ČSN EN 13108-8; TP 208
Štěrkodrt'	ŠDB 0/32 GN	min. 200 mm	ČSN EN 13285; 73 6126-1
CELKEM		min. 300 mm	

Požadované minimální hodnoty únosnosti Edef,2:

- Na pláni 30 MPa
- Na vrstvě štěrkodrti 60 MPa

Svahy zemního tělesa jsou navrženy v souladu s ČSN 73 6133 se sklony max 1:2,5. Maximální výška násypu je cca 1,0 m.

Před pokládkou vozovkových vrstev je nutné ověřit dosažení požadované hodnoty Edef,2, zejména na pláni.

Před samotnou realizací je nutné vhodnost zpětného použití vytěžených materiálů ověřit odpovědným geotechnikem. Podrobné charakteristiky zastižených zemin, které jsou určeny především pro hlavní trasu, jsou součástí samostatné přílohy dokumentace Podrobný geotechnický průzkum (dále jen GTP).

Stavba hlavní trasy je v rámci GTP rozdělena na celkem 7 dílčích úseků, dle jejich polohy v zářezu nebo násypu. SO 111 se nachází zejména v úsecích Násyp N1 (km 0,000 – 0,011) a Zářez Z2 (km 0,011 – 0,032).

Ze závěrů GTP pro tyto úseky vyplývá:

- většinové množství zeminy vytěžené v rámci celé stavby může být použito do konstrukce nového zemního tělesa (podloží násypu, jádro násypu, aktivní zóna) pouze za předpokladu její vhodné úpravy (u geotypu GT – Q a GT – K1, vyjma třídy G3, se předpokládá její vápenná stabilizace 1–2% CaO, dle zjištěné aktuální vlhkosti, u GT – K2 a K3 defragmentace)
- jádro násypu bude realizováno z nakupovaných materiálů vhodných dle ČSN 73 6133 a ze zeminy místní min. podmíněčně vhodné do násypů dle ČSN 73 6133 se zlepšením 2% CaO a zhuštěno na 95 % PS
- tl. aktivní zóny je navržena 0,5 m, se zhuštěním na 100 % PS
- na úrovni pláň bude položena separační geotextilie tak, aby bylo zabráněno prolínání hrubozrnného kameniva z konstrukčních vrstev vozovky do aktivní zóny
- typ podloží vozovky dle TP 170 byl v rámci celé stavby určen jako PIII
- hladina podzemní vody nebyla v tomto úseku zastižena, její hloubka je tedy více než 7 m pod terénem

6 Zásady odvodnění

Dešťové vody z vozovek a svahů silničního tělesa budou svedeny podélnými a příčnými sklony do společných příkopů, napojených na příkopy stávající. Systém odtoku vody je zachován dle současného řešení. Na větvích OK jsou proto navrženy tyto propustky.

Větev C km 0,03642 – DN 800, dl. 22,16 m, sklon 2,1 %, úhel křížení 90°.

Větev D km 0,11606 – DN 1000, dl. 25,77 m, sklon 0,66 %, úhel křížení 77° (SO 122).

Větev E km 0,03713 – DN 800, dl. 18,58 m, sklon 1,8 %, úhel křížení 90°.

Po překonání propustku na větví E je voda svedena stávajícím příkopem, u kterého bude provedena úprava svahů a pročištění, až k horské vpusti HV1, která je napojena na rekonstruovaný propustek bočního náhonu řeky Bělé, řešený v rámci SO 391. V místě lokálního minima, v oblasti před mostním objektem SO 201, na větví A, je u levé hrany středního dělicího ostrůvku navržena uliční vpust' UV1, s vyústěním do přilehlého příkopu za protihlukovou stěnou SO 760. Podél PHS je navržen monolitický betonový žlab o šířce 0,5 m z betonu C30/37 – XF4 délky 55,50 m.

V úsecích s navrženými drenážemi, kde není splněna podmínka min. vzdálenosti dna příkopu pod zemní plání 0,2 m je navržena betonová příkopová tvárnice šířky 0,6 m, beton C30/37 - XF4 do lože z betonu C20/25n-XF3, vyspárováno cementovou maltou M25-XF4. V zářezových úsecích jsou k zajištění odvodnění zemní pláň navrženy podélné trativody kruhového tvaru z plastových trub DN 160, pevnost SN8 do ŠP lože tl. 0,1 m. Obsyp drenáže kamenivem HDK 8/32, provedení dle VL 2. Přístup k těmto podélným trativodům je zajištěn pomocí betonových drenážních šachtic DN 800, dle VL 2. Celkový počet drenážních šachtic je 3x DN 800.2x na větví A a 1 x na větví B. Vyústění trativodů je navrženo do uliční vpusti UV1.

Všechna použitá potrubí musí splňovat požadavky TKP3 včetně dodatku č. 1 a také TP 83.

Přípojka vpusti UV1 je navržena z plastového potrubí světlosti dle DIN, kruhová pevnost min. SN12, DN 200. Kruhová tuhost kanalizačního potrubí v podchodech komunikace včetně úseků přejezdů SDP a

potrubí uloženého v hloubce $\leq 1,00$ m a $\geq 3,00$ m musí být minimálně SN 16, v ostatních případech minimálně SN 12. Plastové trouby se strukturovanou stěnou podle ČSN EN 13476-3+A1 jmenovité světlosti DN ≤ 500 mm musí mít tloušťku stěny vnitřní vrstvy (parametr e4 a e5) minimálně 3 mm. „Zkoušky materiálů a hotového odvodnění a chrániček pro inženýrské sítě musí být provedeny laboratorně se způsobilostí dle Metodického pokynu SJ-PK, část II/3, čj. 2084001-120 ve znění pozdějších změn, odsouhlasenou objednatelem.“

Uliční vpust bude celoprefabrikovaná s koši na bahno UC3 výšky 575 mm pro mříž 500x500mm, bez kónusu a s vtokovou mříží s pantem z tvárné litiny, tř. D400. Vpust je sestavena z prefabrikátů, dílců podle normy DIN 4052. Sestava jednotlivých dílců bude navržena s ohledem na případné zaústění drenáže odvodnění pláně komunikace a možné gravitační vyústění.

7 Křižovatky, křížení a sjezdy

Předmětem tohoto SO je OK včetně napojení na přilehlé komunikace. Specifikace OK je obsažena v rámci kapitoly 5 „Technický návrh“.

V km 0,00000 větve E zachován stávající hospodářský sjezd vpravo.

V km 0,02947 je z větve E navržena výměna konstrukčních vrstev a úprava napojení stávajícího sjezdu do ulice v Řekách.

8 Technické a technologické vybavení

Mezi větvemi A a E je k OK přimknuta PHS, která je součástí samostatného SO 760.

Mezi větvemi C a D je navržen protihlukový val, s výškou 2,5 m (měřeno 2,5 m nad niveletou větve C). Sklony svahů valu jsou navrženy o hodnotě max. 1:2,0. Hřebenová část valu má šířku 2,0 m. Do násypu valu bude použito zeminy min. podmíněčně vhodné, dle ČSN 73 6133, se zhutněním na 100 % PS.

Navržena silniční svodidla jsou součástí SO 101. Rozsahy těchto svodidel jsou zakresleny v rámci situace a podélného profilu SO 101 a také v samostatné příloze C.3 – Situační výkres svodidel, z které jsou taky zřejmé úrovně zádržností a délky náběhů svodidel. Úroveň zadržení, minimální délka a výška svodidla je dle TP 114, R116. S ohledem na vývoj v oblasti zajištění bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu je v rámci projektu u silničních ocelových svodidel uvažováno s ochranou proti podjetí motocyklu (bikePROTECT), a to na 60 % z celkové délky svodidel. Přesný rozsah svodidel s touto ochranou bude stanoven v rámci zpracování RDS, a to po projednání se zástupci PČR. Požadavek na tento způsob ochrany vychází ze stanoviska PČR k aktualizované DSP (viz č.j. KRP-51506/ČJ-2024-050706). Přejechod mezi svodidly s různou úrovní zadržení a přechod mezi svodidly různých výrobců se provede v souladu s TP 203. Svodidla budou dodána včetně dilatačních dílů. Komunikace je taky vybavena směrovými sloupky dle TP 58, vzájemná vzdálenost dle ČSN 73 6101.

9 Obslužná zařízení

Součástí tohoto SO nejsou žádná obslužná zařízení.

10 Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu

Veškeré požadavky na postup výstavby jsou součástí samostatné přílohy dokumentace B Souhrnná technická zpráva – kapitola 8 Zásady organizace výstavby.

11 Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Chodníky, nástupiště veřejné dopravy, úrovňové i mimoúrovňové přechody, chodníky v sadech i parcích a ostatní pochozí plochy umožňují samostatný, bezpečný, snadný a plynulý pohyb osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace a jejich míjení s ostatními chodci. Navržené parametry jsou v souladu s požadavky na technické řešení uvedené v přílohách č. 1 a 2 vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

12 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

Veškeré stavební práce musejí být prováděny v souladu s požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích dle nařízení vlády č. 591/2006 Sb. v aktuálním znění a s dalšími požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci v pracovněprávních vztazích dle zákona č. 309/2006 Sb. v aktuálním znění.

V Praze 07/2024

Ing. Marek Surovčík