




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: 1:500	Formát: 11x A4
	Stupeň: PDPS	Souprava:
Příloha: S0 101 Hlavní trasa silnice I/14 Technická zpráva	Číslo přílohy: D.1.1.1	

I/14 SOLNICE, OBCHVAT

SO 101 Hlavní trasa silnice I/14

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	8
8	Technické a technologické vybavení	9
9	Obslužná zařízení	10
10	Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu	10
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 101 Hlavní trasa silnice I/14
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

Jedná se o novostavbu západní části obchvatu města Solnice. Obchvat, silnice I/14, je navržena jako dvoupruhová, směrově nerozdělená komunikace v návrhové kategorii S 11,5/90. Šířka jízdních pruhů je 3,50 m, šířka zpevněné krajnice je 1,75 m, základní šířka nezpevněné krajnice je 0,75 m vzhledem k osazení směrových sloupků s rozšířením v místech osazení svodidel na 1,50 m. V místech umístění svodidel je napravo lokálně rozšířena z důvodu zajištění dvojnásobné délky rozhledu pro zastavení 2xDz. Celková délka obchvatu je 1711, 90 m. Na trase jsou navrženy 3 mostní objekty a 1 mostní objekt v křížení se silnicí III/29845, který umožňuje překonat nový obchvat. V ZÚ se hlavní trasa napojuje na novou okružní křižovatku SO 111, jako větev A, dále je trasa silnice tvořena jedním pravým směrovým obloukem o poloměru R=1005 m, bez přechodnic. V KÚ je připojena jako větev C (západní) do nové okružní křižovatky SO 110 se stávající trasou silnice I/14. Vzhledem k členitosti a charakteru území vede trasa přeložky střídavě vyššími násypy i hlubšími zářezy, max. výška násypu je cca 5,5 m, maximální hloubka zářezu je cca 5,0 m.

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
- URGA, 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 101 bezprostředně souvisí tyto stavební objekty a provozní soubory:

SO 001 Demolice objektu p.č. 350

SO 110 Okružní křižovatka v km 1,690

SO 111 Okružní křižovatka v km 0,023

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

SO 120 Přeložka silnice III/29845 v km 1,177

SO 121 Přeložka místní komunikace v km 0,183

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

SO 134 Přeložka stezky pro chodce a cyklisty v km 0,485

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

SO 150 Přeložka polní cesty k silnici III/29845 v km 1,189

SO 151 Přístupové cesty k pozemkům

SO 181 Přechodné dopravní značení
SO 190.1 Dopravní značení (ve správě ŘSD ČR)
SO 190.2 Dopravní značení (ve správě SS KHK)
SO 201 Estakáda v km 0,068 - 0,324
SO 202 Most v km 0,485
SO 203 Most přes Dlouhou strouhu v km 0,587
SO 220 Most na silnici III/29845 v km 1,177
SO 260 Propust Močince v km 1,481
SO 320 Úprava vodotečí Povodí Labe s.p.
SO 330 Přeložka tlakové kanalizace AQUA Servis a.s.
SO 331 Přeložka dešťové kanalizace AQUA Servis a.s.
SO 340 Přeložka vodovodu AQUA Servis a.s.
SO 360.1 Retenční příkopy Dlouhá strouha jih
SO 360.2 Retenční příkopy Dlouhá strouha sever
SO 361.1 Retenční příkop Močinec jih
SO 361.2 Retenční příkop Močinec sever
SO 380 Přeložky a úpravy meliorací
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 431.2 VO OK v km 1,690 město Solnice
SO 520 Přeložka plynovodu STL GasNet
SO 760 Protihluková stěna v km 0,050 vlevo
SO 801 Vegetační úpravy
SO 810.1 Příprava území – kácení zeleně
SO 810.2 Příprava území – skryvka ornice
SO 810.3 Příprava území – příprava stavebních pozemků
SO 830 Rekultivace území

5 Technický návrh

Návrhová kategorie:	S 11,5/90
Návrhová rychlost:	$v_n=90$ km/h
Celková délka:	1,712 km
Maximální (minimální sklon):	1,40 % (0,50 %)
Počet křižovatek:	2x OK (SO 110, 111)

Návrhové prvky jak směrové, tak výškové jsou navrženy v souladu s ČSN 73 6101.

V ZÚ se trasa silnice napojuje jako větev A (severní) do nové OK (SO 111) silnic II/321 a stávající jihozápadní části obchvatu silnice I/14. Dále je trasa silnice tvořena jedním pravým směrovým obloukem o poloměru $R=1005$ m bez přechodnic o délce 1616,69 m. V KÚ je připojena jako větev C (západní) do nové OK (SO 110) se stávající trasou silnice I/14.

Niveleta v ZÚ navazuje na příčný sklon jízdního pásu OK (SO 111) 2,13 %. Dále stoupá ve sklonu 1,40 % a přechází do vrcholového oblouku $R_v=37\,000$ m. Niveleta dále klesá ve sklonu 1,20 %, kde podchází

přeložku silnice III/29845 (SO 120). Zde je vložen údolnicový oblouk $R_u=15\,000$ m. Dále niveleta klesá ve sklonu 0,50 % až do KÚ, kde se napojuje na novou OK (SO 110).

Obchvat, silnice I/14, je dvoupruhová směrově nerozdělená komunikace v návrhové kategorii S 11,5/90. Šířky jízdní pruhů jsou 3,50 m, šířka zpevněné krajnice 1,75 m. Šířka nezpevněné krajnice je v případě umístění směrových sloupků 0,75 m a v případě osazení svodidel 1,50 m. V místech umístění svodidel je nezpevněná krajnice vpravo lokálně rozšířena z důvodu zajištění dvojnásobné délky rozhledu pro zastavení 2xDz. Při zajištění takového rozhledu je možné dle TP 133 použít přerušovanou střední dělicí čáru V2b a lze povolit předjíždění. Délka rozhledu pro předjíždění $D_p=550$ m při $v=90$ km/h zde dodržena není.

Základní příčný sklon vozovky je střechovitý ve sklonu 2,50 %, v obloucích je vozovka klopená na jednostranný příčný sklon o maximální hodnotě 3,00 %, v závislosti na poloměru směrového oblouku. Mění se pouze v přechodové části v ZÚ a KÚ, kde se napojuje na sklon navazujících úseků.

Stávající konstrukce vozovek, které jsou kříženy tímto SO, budou odstraněny. Mocnost odstraňované konstrukce je obsažena vždy ve stavebním objektu, který silnice I/14 kříží.

Konstrukce vozovky je navržena s modifikovaným asfaltovým krytem. Konstrukční vrstvy jsou navrženy dle TP 170 – dodatek č. 1, s návrhovou úrovní porušení D0, třídou dopravního zatížení TDZ II, v celkové tloušťce min. 650 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., s ohledem na požadavky investora.

ASFALTOVÁ VOZOVKA D0-N-1 (TDZ II, PIII)

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 postřík modif. asf. emulzí	PS-CP	0,35 kg/m ²	ČSN EN 13808; 73 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16S PMB 25/55-60	70 mm	ČSN EN 13108-1; 73 6121
Spojovací postřík modif. asf. emulzí	PS-CP	0,35 kg/m ²	ČSN EN 13808; 73 6129
Asfaltový beton pro podklad. vrstvy	ACP 22S 50/70	90 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. postřík z kation asf. emulze	PI-C	1,00 kg/m ²	ČSN EN 13808; 73 6129
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK 0/32 G _A	200 mm	ČSN EN 13285; 73 6126-1
Štěrkodrt'	ŠD _A 0/32 G _E	min. 250 mm	ČSN EN 13285; 73 6126-1
CELKEM		min. 650 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 vozovky na mostech SO 201, SO 203 je navržena třívrstvá, s asfaltovým krytem. Konstrukční vrstvy jsou navrženy dle TP 170 – dodatek č. 1 a ČSN 73 6242. Celková tloušťka souvrství je 130 mm.

ASFALTOVÁ VOZOVKA NA MOSTECH SO 201, SO 203

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 postřík modif. asf. emulzí	PS-CP	0,35 kg/m ²	ČSN EN 13808; 73 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16S PMB 25/55-60	50 mm	ČSN EN 13108-1; 73 6121
Spojovací postřík modif. asf. emulzí	PS-CP	0,35 kg/m ²	ČSN EN 13808; 73 6129
Zdrsňující posyp předobalenou drtí	HDK 4/8	3,00 kg/m ²	EN 933-1
Litý asfalt	MA 11IV	35 mm	ČSN EN 13108-6; 73 6122

NAIP	5 mm
CELKEM	130 mm

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

Komunikace vede z části v násypu a z části v zářezu. Svahy zemního tělesa jsou navrženy v souladu s ČSN 73 6133. Zemní těleso je chráněno před erozí nad zářezovými a patními příkopy. Maximální výška násypu je cca 5 m. Maximální hloubka zářezu je rovněž cca 5 m.

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 je v rámci GTP rozdělena na celkem 7 dílčích úseků, dle jejich polohy v zářezu nebo násypu.

Násyp N1 (km 0,000 – 0,011), zářez Z2 (km 0,011 – 0,032), násyp N3_1 (km 0,032 – 0,068), násyp N3_2 (km 0,324 – 0,369), zářez Z4 (km 0,369 – 0,425), násyp N5_1 (km 0,425 – 0,477), násyp N5_2 (km 0,494 – 0,573), násyp N5_3 (km 0,603 – 0,904), zářez Z6_1 (km 0,904 – 1,172), zářez Z6_2 (km 1,185 – 1,255), násyp N7_1 (km 1,255 – 1,481), násyp N7_2 (km 1,481 – 1,712).

Ze závěrů GTP vyplývá:

- většinové množství zeminy vytěžené v rámci 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)
- podloží násypu bude upraveno v min. tl. 0,4 a zhutněno na 92 % PS
- 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 zhutněno na 95 % PS
- tl. aktivní zóny je navržena 0,5 m, se zhutněním 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 se v rámci jednotlivých úseků liší, přičemž nejzásadnější vliv má na návrh úseku Z6, kdy se stavba, vzhledem k hloubce zářezu, bude místy pohybovat pod její ustálenou hladinou; v rámci GTP jsou uvedeny podmínky a přiblížen postup prací během hloubení tohoto zářezu, zároveň je pro tento úsek doporučen monitoring kolísání hladiny podzemní vody v okolních studnách před realizací a v průběhu stavebních prací a následně po dobu minimálně 1 hydrologického roku po realizaci stavby (v případě, že nedojde k pozorovatelným změnám)
- v úseku Z6 se dá rovněž předpokládat zastižení lokálních výronů podzemních vod ze zářezových svahů, v těchto případech bude nutné vytvoření drenážních, šterkových, svahových žeber tak, aby bylo zamezeno erozi svahů v místech těchto výronů dle ČSN 73 6133 a VL 2.
- V zářezu km 0,904 - 1,255 se očekává zastižení pevného horninového podloží, místo navržené úpravy aktivní zóny bude, na základě posouzení odpovědným geotechnikem provedeno pouze vyrovnání horninového podkladu o mocnosti cca 5 cm

Při provádění zemního tělesa musí být výška sypaných vrstev před zhutněním max. 0,2 m. Váha válce minimálně 10 tun. Počet zhutňovacích jízd minimálně 8. Potřebný počet jízd je nutno určit zhutňovacím pokusem při dodržení optimální vlhkosti. Při zkouškách hutnění je nutno prokázat, že u všech zkoumaných vzorků soudržných zemin zhutněné zeminy bylo dosaženo 95% maximální objemové hmotnosti sušiny dle standartní Proctorovy zkoušky. Při kontrole vlhkosti se nesmí při hutnění vlhkost lišit o více než -2 % až +3 % od optimální vlhkosti dle standartní Proctorovy zkoušky. U nesoudržných zemin musí být zhutnění provedeno na 0,7 relativní hutnosti.

Před samotnou realizací je nutné vhodnost zpětného použití vytěžených materiálů ověřit odpovědným geotechnikem.

6 Zásady odvodnění

Dešťové vody z vozovek a svahů silničního tělesa budou svedeny podélnými a příčnými sklony do společných příkopů, které budou zaústěny přes retenční příkopy do lokálních minim stávajícího terénu, tzn. do toků Bělá, Dlouhá strouha a Močinec. V místě lokálního minima, v oblasti před mostním objektem SO 201, je u levé hrany středního dělicího ostrůvku navržena uliční vpust', s vyústěním do přilehlého příkopu za protihlukovou stěnou SO 760. Celkové vodohospodářské řešení je řešeno samostatně v příloze B Souhrnná technická zpráva – kapitola 9.

Minimální hloubka příkopů je navržena 0,30 m. Pro sklony vyšší než 6,00 % jsou k utlumení energie vody navrženy příkopové betonové stupně dle VL 2 (213.01).

K zabránění eroze zářezových svahů, jsou navrženy záchytné nad zářezové příkopy se sklony svahů 1:2 a zpevnění rozprostřením ornice v tl. 0,15 m a ve staničení km 0,950 - 1,153 vpravo a km 0,950 – 1,163, km 1,199 – 1,222 vlevo pro zajištění okamžité funkčnosti odnovením.

Trasa obchvatu je křížena celkem pěti propustky a zatrubněními, které jsou součástí samostatných SO.

V km 0,07749 se jedná o ŽB zatrubnění náhonu u objektu p.č. 350 s DN 1000, délkou cca 50 m a úhlem křížení s hlavní komunikací 74,18°, který je součástí SO 391.2.

V km 0,56709 a 0,60658 se jedná o propustky mezi retenčními příkopy (SO 360.1 a SO 360.2) s DN 1200 m, délkami cca 38,5 m a 39,5 m a úhly křížení s hlavní trasou 90°.

V km 1,48277 kříží hlavní trasa zatrubnění Močince z ŽB prefabrikovaných trub se světlostí 1,8 m. Propustek je dlouhý 39,29 m. Úhel křížení s osou komunikace I/14 je 43°. Sklon dna je 5‰. Výška nadloží propustku pod komunikací je cca 0,75 m u vstupu a cca 1,20 m u výstupu.

V km 1,51040 kříží hlavní trasa propustek pro regulaci odtoku vod z retenčních příkopů do recipientu DN 300, dl. cca 27,4 m, který je součástí SO 360.2.

7 Křižovatky, křížení a sjezdy

V ZÚ se trasa silnice napojuje jako větev A (severní) do nové OK (SO 111) silnic II/321 a stáv. jihozápadní části obchvatu silnice I/14. V KÚ je připojena jako větev C (západní) do nové OK (SO 110) se stávající trasou silnice I/14. Obě OK jsou součástí samostatných SO.

V km 0,09115 kříží hlavní trasa místní komunikaci, ulici V Řekách, a to mimoúrovňově, pomocí nově navržené estakády (SO 201). Min. podjezdná výška je 3,5 m.

V km 0,10276 – 0,11084 kříží hlavní trasa tok řeky Bělá, který opět překonává po navržené estakádě.

V km 0,15951 kříží hlavní trasa stávající MK Poříčí, opět mimoúrovňově po navržené estakádě. Min. podjezdná výška je 3,5 m.

V km 0,18298 kříží hlavní trasa mimoúrovňově přeložku MK (SO 121), jejíž min. podjezdná výška pod estakádou je 4,2 m.

V km 0,48500 kříží hlavní trasa mimoúrovňově přeložku stezky pro chodce a cyklisty (SO 134), s min. podjezdnou výškou podjezdu (SO 202) 2,5 m.

V km 0,58508 – 0,58983 překonává hlavní trasa mostní konstrukcí (SO 203) vodoteč Dlouhá Strouha.

V km 1,17715 podchází hlavní trasa přeložku silnice III/29845 (SO 120, resp. most SO 220), vedoucí na Byzhradec. Min. podjezdná výška je 4,8 m.

8 Technické a technologické vybavení

V rámci tohoto SO jsou navržena jednostranná ocelová silniční svodidla. 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. Z důvodu zvýšené bezpečnosti (zabránění najetí vozidla na svodidlo a jeho následné vymrštění) jsou na trase přeložky navrženy, místo potenciálně nebezpečných výškových náběhů svodidel, bezpečnostní (absorpční) svodidlová ukončení (dále jen AK) o výkonnostní třídě P2 (zóna přesměrování vozidla Z1), výšce shodné s výškou přilehlého svodidla.

Min. výška ocelového svodidla je navržena v souladu s TP 114 - pro úroveň zadržení H1 0,75 a H2 0,85 m. Min výška betonového svodidla je navržena v souladu s TP 139.

V místech rozšíření nepevněné krajnice, za účelem dodržení délky rozhledu pro zastavení 2x Dz, nebudou svodidla osazena odrazkami v prolisech svodnice. Důvodem je dodržení umístění směrových sloupků, resp. světelných vodících linií, symetricky od osy komunikace. Zároveň jsou navrženy zapuštěné dopravní knoflíky v mezerách střední dělicí čáry, dle ČSN EN 1463-1. Vzdálenost směrových sloupků je dána ČSN 73 6101.

Pod betonovým svodidlem je navrženo souvislé zpevnění tl. 0,20 m z podkladního betonu C25/30-XF4, kontrakční spáry kolmé k ose betonového podkladu budou provedeny maximální vzdálenosti 2,5 m a utěsněny trvale pružným tmelem.

Ve staničení km 0,03172 – km 0,32762 je navržena PHS, která je částečně součástí estakády (SO 201) a částečně součástí samostatného SO 760.

Umístění svodidel vpravo:

km 0,033 - 0,065 dlouhý náběh + ocelové svodidlo JSO-H1 (účinná délka 32 m)
km 0,065 - 0,328 ocelové svodidlo JSOM-H2 (SO 201)
km 0,328 – 0,474 ocelové svodidlo JSO-H1
km 0,474 – 0,502 betonové svodidlo JSB-H2
km 0,502 – 0,573 ocelové svodidlo JSO-H1
km 0,573 – 0,601 ocelové svodidlo ZJSOM-H2 (SO 203)
km 0,601 – 0,860 ocelové svodidlo JSO-H1 + absorpční koncovka
km 1,094 – 1,246 zapuštění do svahu + ocelové svodidlo JSO-H2 + zapuštění do svahu
km 1,398 – 1,458 absorpční koncovka + ocelové svodidlo JSO-H1
km 1,458 – 1,486 betonové svodidlo JSB-H1
km 1,486 – 1,541 ocelové svodidlo JSO-H1 + absorpční koncovka

Umístění svodidel vlevo:

km 0,030 - 0,065 dlouhý náběh + ocelové svodidlo JSO-H1 (účinná délka 57 m)
km 0,065 - 0,328 ocelové svodidlo JSOM-H2 (SO 201)
km 0,328 – 0,474 ocelové svodidlo JSO-H1
km 0,474 – 0,502 betonové svodidlo JSB-H2

km 0,502 – 0,573 ocelové svodidlo JSO-H1
km 0,573 – 0,601 ocelové svodidlo ZJSOM-H2 (SO 203)
km 0,601 – 0,871 ocelové svodidlo JSO-H1 + absorpční koncovka
km 1,100 – 1,258 absorpční koncovka + ocelové svodidlo JSO-H2 + absorpční koncovka
km 1,413 – 1,476 absorpční koncovka + ocelové svodidlo JSO-H1
km 1,476 – 1,504 betonové svodidlo JSB-H1
km 1,504 – 1,576 ocelové svodidlo JSO-H1 + absorpční koncovka

Rozšíření nezpevněné krajnice pro zajištění rozhledu vpravo:

km 0,414 – 0,876 rozšíření nezpevněné krajnice vpravo
km 1,094 – 1,256 rozšíření nezpevněné krajnice vpravo
km 1,383 – 1,556 rozšíření nezpevněné krajnice vpravo

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, úrovně 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 stavenišťích 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