

Obsah:

B.1. Současný stav

B.2. Návrh obnovy vozovky (RŽK + zesílení)

B.2.1. Všeobecný popis

B.2.2. SO 100 Komunikace – Oprava a zesílení stáv. vozovky

B.2.3. Krajnice

B.2.4. Obnova příkopů

B.2.5. SO 300 a,b – Propustky (*příčné a podélné*)

B.3. Vybavení silnice

B.3.1. Silniční svodidla

B.3.2. Zábradlí

B.3.3. Svislé dopravní značení

B.3.4. Vodorovné dopravní značení

B.3.5. Autobusová zastávka

B.4. Napojení na okolní komunikace a vedlejší plochy

B.5. Stávající inženýrské sítě

B.6. Dotčené pozemky

B.7. Vytyčení stavby

B.8. Přílohy technické zprávy

B.8.1. Soupis větších poruch stávající asfaltové vozovky

B.8.2. Vedlejší zpevněné plochy – *výměry*

P R O J E K T S E R V I S J I Č Í N s . r . o .

Projektant: Ing. Podlipný

Vypracoval: Ing. Podlipný

Datum: 07/2012

Investor: Královéhradecký kraj

Stupeň PD: DOS + PDPS

Formát A4:

Číslo zakázky: 640/01

Číslo archivní: 640/01/B

Měřítko:

II/300 DACHOVY - MILETÍN

Příloha č.:

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B

B1. Současný stav

Předmětná část sil. II/300 v úseku Dachovy - Miletín je relativně dosti frekventovanou komunikací regionálního významu, po níž je vedena doprava v trase Hořice – Miletín – Dvůr Králové n./L. Dle údajů celostátního sčítání dopravy z r. 2010 (sčítací úsek č. 5-1340) se zde pohybuje v průměru 4.134 vozidel za 24 hod. ($TV=502$, $O=3.547$, $M=94$, $TNV=266$ voz/24hod). Stávající vozovka s asfaltovým krytem ($\bar{s}=6,40-6,60m$) je již opotřebovaná a v řadě míst jsou zřetelné poruchy (*příčné, podélné a síťové trhliny opakovaně povrchově opravované – nástřikem „turbo“*). Dle provedeného expertního hodnocení únosnosti (RODOS – zpráva č. 12/2012) vozovka vykazuje sníženou zbytkovou dobu životnosti a její celková oprava a zesílení jsou velmi potřebné. Ve volném terénu (*extravilán mimo zástavbu obcí*) jsou podél asf. pásu vozovky jen úzké nezpevněné (*travnaté*) krajnice ($\bar{s}=0,25-0,75m$) a odvodnění silničního tělesa zajišťují otevřené příkopy. Stávající propustky (1 *trubní* + 3 *kamenné*) vedené napříč pod sil. II/300 a zatrubnění sil. příkopů v místě odbočných komunikací a hospod. sjezdů a bude podle potřeby nutno provést jejich celkovou obnovu.

V předmětném úseku sil. II/300 se nachází jedna úroňová křižovatka (*uzlový bod „A 039“ – odbočka sil. III/3004 do obce Červená Třemešná*) a dále je k trase sil. II/300 podle místních podmínek různorodě připojeno několik místních účelových cest (*většinou se štěrkovým povrchem*) a celá řada sjezdů sloužících k obhospodařování okolních zemědělských pozemků – viz. *polohový výkres stavby „C4“*.

Směrový průběh trasy sil. II/300 lze označit jako relativně plynulý a vyhovující, směrové oblouky jsou většinou dosti otevřené (*s malými středovými úhly směrových změn*) a hodnoty poloměru se pohybují v rozmezí cca 130 – 2.000m.

Výškový průběh nivelety vozovky sil. II/300 je vzhledem k okolní zvlněné krajině (*podhůří Krkonoš*) poněkud proměnlivý (viz. *výkres „C5“*). V nejstrmějším úseku dosahuje podélný sklon nivelety hodnotu 8-10% (*krátký úsek o délce cca 100m*), ve většině trasy se pohybuje podélný sklon vozovky v rozmezí 0% až 5%.

V návaznosti na zadaný způsob opravy (*obnova živ. krytu stáv. vozovky*) však ale nemá být stávající směrový, šířkový ani výškový průběh trasy silnice nijak měněn.

Stávající sil. II/300 je v nezbytném rozsahu vybavena dopravním značením (*svislé značky a zbytky vodorovného dopravního značení v ose silnice*), na několika místech jsou osazena ocelová silniční svodidla.

Zdokumentování stavu povrchu vozovky sil. II/300 (*k datu 06/2012*) bylo provedeno pochůzkovou prohlídkou projektanta, soupis poruch je obsažen v příloze B.8.1. a tabulka plošných výměr vedlejších ploch je v příloze B.8.2. této zprávy. Stav silničních propustků (*příčných i podélných*) a návrh jejich úprav je přehledně popsán v tabulkách a textu přílohy C10 – *Propustky (SO 300 a,b)* této PD.

B.2. Návrh obnovy vozovky (RŽK + zesílení)

B.2.1. Všeobecný popis

Předmětem připravované stavby je obnova asfaltového krytu stávající vozovky sil. II/300 v úseku Dachovy – Miletín (*v km 5,960 – 7,910 liniového staničení /tj. v km 0,000 – 1,950 dle PD*) tzn. úsek silnice v délce cca 2km (*přesněji 1.950m*). Účelem objednané modernizace je především zlepšení technických parametrů stávající vozovky (*oprava poruch a zesílení*) a zároveň provedení potřebné obnovy stáv. silničního tělesa (*zprůtočnění příkopů, odstranění náletové vegetace, obnova propustků, dosypání krajnic atp.*). V úseku opravované a zesilované vozovky (SO 100) zůstane stávající polohové (*šířkové*) a výškové vedení trasy sil. II/300 zachováno ve stávající podobě.

Základním výchozím podkladem pro návrh oprav je „Zpráva o expertním stanovení únosnosti a zbytkové životnosti sil. II/300“ zpracovaná firmou RODOS Praha v květnu r. 2012 pod zak. č. 12/2012 (*kompletní archivní výtisk předán investorovi*). Detailnější upřesnění způsobu opravy poruch a zesílení vozovky bylo provedeno ve spolupráci investora a projektanta v průběhu zpracování PD / DOS-PDPS.

Tak, jak je již uvedeno v průvodní zprávě „A“, je z hlediska provádění a rozpočtování připravovaná akce rozdělena do těchto dílčích stavebních objektů:

- SO 001 Všeobecné a předběžné položky (*jen pro rozpočet*)
- SO 100 Komunikace (*hlavní stavební objekt*)
- SO 105 Dopravně inženýrská opatření (*objížďky*)
- SO 300 a,b Propustky (*300a – příčné, 300b – podélné*)

B.2.2. Oprava a zesílení stáv. vozovky – SO 100 / Komunikace

V souladu s výsledky provedené diagnostiky stávající vozovky (RODOS – zpráva č. 12/2012) a dle požadavků investora, je obnova krytu vozovky navrhována v tomto provedení (*podrobněji viz. také výkresy C7, C8*):

- odfrézování porušené vrstvy stáv. asf. krytu cca v tl. 70mm ($0 \div 100\text{mm}$)
- oprava trhlin na ofrézovaném povrchu stávajícího asf. podkladu (*podle TP 115*)
- pokládka nové ložné vrstvy ACL 16 / tl. 60mm
- pokládka nové ohrubné vrstvy ACO 11 / tl. 40mm

Ofrézování asf. krytu navrhujeme provést nivelačním způsobem (*s proměnnou tl. frézované vrstvy v rozmezí cca 0 – 100mm – viz. kóty na výkrese příčných řezů*) tak, aby se povrch podkladu vozovky pokud možno přizpůsobil předepsaným sklonům a nově pokládané vrstvy asf. koberce už mohly mít jen konstantní tloušťky (*bez potřeby vyrovnávací vrstvy, nebo proměnné tl. podkladního koberce*).

Kontrola ofrézovaného povrchu se provede za účasti technického dozoru investora („TDI“) a GP a společně se zhotovitelem se označí všechny poruchy (*především příčné a podélné trhliny a porušené okraje vozovky*), které bude na ponechávané asf. podkladní vrstvě vozovky nutné lokálně opravit (*soupis větších poruch – viz. příloha B8.1., způsob opravy viz. výkres „oprava poruch / detaily“*) v souladu s TP 115. Některé podrobnosti (*např. provedení pružné membrány „SAMI“ atp.*) mohou být ještě upřesněny podle obvyklých technologických postupů konkrétního zhotovitele v rámci jeho PD / „RDS“.

Současně s výše popsanou opravou a zesílením asf. krytu stáv. vozovky se v celé délce určeného úseku sil. II/300 podle místních potřeb provede i očištění a doplnění nebezpečných krajnic, zprůtočnění (*pročištění*) silničních příkopů, obnova silničních propustků a další potřebné práce na silničním tělese – *podrobněji viz. následné odstavce této zprávy*.

• Oprava a zesílení stáv. vozovky / skladba konstrukčních vrstev:

- konstrukce „1“ (*základní skladba v místech bez porušeného podkladu*)

zesílení asf. krytu stáv. vozovky o 30mm s celoplošným frézováním cca v tl. 70mm

- | | | |
|--|----------------|-----------------------------|
| § asf. beton středně zrný ACO 11 .. 40 mm | ČSN EN 13108-1 | nová ohrubná krytová vrstva |
| § spojovací asfaltový postřik 0,3 kg/m ² | ČSN 736129 | |
| § asf. beton hrubozrný ACL 16 60 mm | ČSN EN 13108-1 | nová ložní vrstva |
| § spojovací asfaltový postřik 0,5 kg/m ² | ČSN 736129 | |
| § stávající asfaltová vozovka (<i>s ofrézovaným krytem v Ø tl. 70mm</i>) | | |

- konstrukce „1a“ (*základní skladba s výpravou poruch v asf. podkladu*)

- | | | |
|---|----------------|-----------------------------|
| § asf. beton středně zrný ACO 11 .. 40 mm | ČSN EN 13108-1 | nová ohrubná krytová vrstva |
|---|----------------|-----------------------------|

- § spojovací asfaltový postřik 0,3 kg/m² ČSN 736129
- § asf. beton hrubozrnný ACL 16 60 mm ČSN EN 13108-1 nová ložní vrstva
- § (spojovací asfaltový postřik 0,3 kg/m²)
- § pružná membrána „SAMI“ s výztužnou vložkou TP 115
- § asf. beton hrubozrnný ACL 16 50 mm ČSN EN 13108-1 lokální výprava porušených míst
patrných i po ofrézování stáv. asfalt. krytu
- § spojovací asf. postřik 0,5 kg/m² ČSN 736129
- § stávající asf. vozovka (s celoplošně ofrézovaným krytem v Ø tl. 70mm a s dalším místním ofrézováním poruch v podkladu do tl. 50mm)

- **konstrukce „2“** (obnova vozovky v plné tl. / sanace porušených okrajů)

(TP 170 / D1-N2-TDZ IV-P III – dodatek r. 2010)

- § asf. beton středně zrný ACO 11 .. 40 mm ČSN EN 13108-1 nová obrusná krytová vrstva
- § spojovací asfaltový postřik 0,3 kg/m² ČSN 736129
- § asf. beton hrubozrnný ACL 16 60 mm ČSN EN 13108-1 nová ložní vrstva
- § spojovací asfaltový postřik 0,3 kg/m² ČSN 736129
- § asf. beton velmi hrubý ACP 22 50 mm ČSN EN 13108-1
- § směs kameniva 0/63 ŠD_A 150 mm ČSN 736126-2 (E_{def2} min. 100MPa)
- § směs kameniva 0/63 ŠD_A 150 mm ČSN 736126-2 (E_{def2} min. 70MPa)
- Celkem 450 mm

v úrovni silniční pláně modul přetvárnosti E_{def2} min. 45MPa

- § sanační vrstva z hrubého kameniva 63/125 tl. 300mm
 - § netkaná separační a filtrační geotextilie min. 300g/m²
- } jen v případě zvodnělé a
málo únosné pláně

Tato konstrukční skladba bude použita pro sanaci více porušených (zdeformovaných) okrajových částí vozovky a pro obnovu rozebíraného pruhu vozovky nad rekonstruovanými příčnými propustky. Zdeformovaný okrajový pás vozovky (š = 0,5 – 1,5m / viz. soupis poruch B.8.1. a polohový výkres C4) se rozebere, podle místních podmínek a potřeby se vymění i zemina v aktivní zóně (odhad cca 50% z výměry sanovaných ploch) a pak se zřídí nová konstrukce v plné tloušťce (krytové vrstvy vozovky budou položeny průběžně jako součást celoplošné pokládky).

Projektantem zpracovaný soupis poruch (viz. B.8.1.) bude při vlastním provádění prací upřesněn za účasti „TDI“ podle aktuálního stavu a bude řešen v RDS. Typ a provedení pružné membrány „SAMI“ s vhodnou výztužnou geotextilií může být ještě upřesněn v rámci „RDS“ podle osvědčených technologických postupů vybraného zhotovitele.

Před pokládkou nových zesilovacích celoplošných asf. koberců (ACL 16 / tl. 60mm + ACO 11 / tl. 40mm) se uskuteční na stavbě za účasti TDI kontrolní přejímka všech provedených sanací a oprav stávající vozovky. Hlavní pokládka ložní a obrusné vrstvy pak musí být prováděna jen za vhodného počasí. Kvalitativní požadavky a podmínky na provádění asfaltových vrstev jsou stanoveny v ČSN 736121 a v příslušných TKP (kap. 7 – hutněné asf. vrstvy).

B.2.3. Krajnice (doplnění asfaltovým recyklátem)

Nezpevněné krajnice (š = 0,25 – 0,75m) v úseku nově opravené a zesílené asf. vozovky budou očištěny od nánosů a drnu seříznutím a doplněny vhodným materiálem. Podle dohody s investorem lze místo drobné štěrkodrti ŠD 0/32 uvažovat s použitím části na stavbě získané ofrézované asf. drti („R – mat“ / asf. racyklát). Příčný sklon krajnic bude cca 8% směrem k příkopům, šířka podle místních podmínek, povrch náležitě zhutněn.

V místech s obnovovaným ocelovým siln. svodidlem bude upravovaná nezpevněná krajnice rozšířena na cca 1,0m. V km 1,370 – 1,450 vpravo bude ale ještě nutné násypový svah poněkud upravit (doplnit / rozšířit) hrubým kamenivem. V případech dosypávky na stáv. silniční svah je nezbytné skloněný povrch

nejprve stupňovitě upravit (viz. výkres C7a – vzorové příčné řezy) tak, aby nedocházelo k sesouvání doplňovaného materiálu ke dnu příkopu.

B.2.4. Úprava příkopů (zprůtočnění)

Pro správné odvádění povrchových vod stékajících z povrchu vozovky sil. II/300 je potřebné podle místních podmínek upravit (zprůtočnit) stávající podélné silniční příkopy. Příkopy nově upraveny (zprůtočněny včetně vegetace bránící stavebním pracem). Pro správné odvodnění podloží vozovky by hloubka silničního příkopu měla být min. 0,75m a v místech prováděných sanací siln. pláně min. 1,0m (viz. výkres C 7a,b) oproti okraji asf. vozovky. Navrhovaný rozsah částí příkopů určených k obnově je informativně vyznačen v polohových výkresech C4. Hloubka a podélný sklon obnovovaných příkopů musí odpovídat místním odtokovým poměrům, sklon bočních příkopových svahů může být upraven jen tak, aby nedošlo k zásahu do jiných než silničních pozemků. V místě obnovovaných příčných a podélných propustků (viz. příloha C10 / SO 300 a,b) bude navazující příkop odpovídajícím způsobem přizpůsoben (odlážděn atp.).

B.2.5. Propustky – SO 300 a,b

Všechny stávající propustky vedené napříč pod vozovkou sil. II/300 budou vyhledány, zprůtočněny a podle aktuální potřeby obnoveny (viz. tabulka v příloze C10 / SO 300a). V přímé návaznosti na obnovu příkopů (podle odst. B.2.4) a napojování vedlejších komunikačních ploch (odbočných cest a sjezdů) k obnovované vozovce sil. II/300 (viz. odst. B4) budou v nezbytném rozsahu obnoveny podélné propustky (informativní soupis viz. tabulka v příloze C 10 / SO 300b). Podrobnější popis opravy propustků je předmětem samostatné složky C10 této PD / DOS-PDPS.

S ohledem na to, že obnovovaný úsek silnice II/300 se nachází v extravilánu (s vozovkou bez okrajových obrub), nenacházejí se zde žádné odvodňovací uliční vpusti, které by bylo nutné v rámci plánované obnovy opravovat.

B.3. Vybavení silnice

B.3.1. Silniční svodidla

Podle požadavků správce komunikace (investor akce) mají být stávající ocelová silniční svodidla nacházející se v úsecích km 0,944 – 1,056 / P, km 0,956 – 1,060 / L a v km 1,370 – 1,474 / P demontována a nahrazena novými. Navrhujeme použít jednostranné ocelové svodidlo „schváleného typu“ (např. „NH4“ dle TP 167) v provedení dle TP 63 (TKP – kap. 11). V místech nenormových parametrů úzké nezpevněné krajnice budou sloupky svodidla osazeny ve vzdálenostech po 2m. Všechny části ocel. svodidla musí z hlediska materiálu a protikoroze ochrany odpovídat vysoké životnosti („V“ – 15 let, TP 84, TKP – kap. 19). Svodnice nových svodidel budou vybaveny předepsanými odrazkami. Celkem bude v obnovovaném úseku silnice II/300 osazeno 104 + 112 + 104 = 320m nového ocelového svodidla.

B.3.2. Zábradlí

Podél předmětného úseku obnovované vozovky sil. II/300 se v její těsné blízkosti nenalézají žádné stávající ochranné zábradlí. Pro větší bezpečnost chodců však navrhujeme na nových beton. čelech obnovovaných příčných propustků (při výšce římsy více jak 1,5m nade dnem příkopu) osadit vhodné

trubkové zábradlí ($v = 1,10m$, $dl.$ cca $2,5m$) – viz. tabulka v příloze C10 / SO 300a. Zábradlí bude opatřeno vhodným antikorozním nátěrem. Způsob materiálového provedení a zakotvení do beton. římsy propustku si upřesní konkrétní zhotovitel v rámci řešení „RDS“ podle svých osvědčených technologických postupů..

B.3.3. Svislé dopravní značení („SDZ“)

Stávající „SDZ“ zůstane ponecháno a není uvažováno s jeho obnovou. V důsledku celkového zkvalitnění povrchu vozovky, by však po skončení akce mohla být odstraněna (v km $0,510 / L$) značka „A7a“ upozorňující řidiče na nerovnosti stávající vozovky.

B.3.4. Vodorovné dopravní značení („VDZ“)

V době zpracovávání této PD (06/2012) je v předmětném úseku sil. II/300 vyznačena na vozovce neúplným způsobem pouze její podélná středová čára („V1a“ – souvislá, „V2b“ – přerušovaná, bez předběžných šipek „V9b“). Okrajové vodící čáry „V4“ nejsou vyznačeny vůbec. Podle požadavků investora je však v této PD zpracován návrh (viz. výkresy C 9) na celkovou obnovu VDZ (s vyznačením osy vozovky i okrajových vodících čar). Investorem požadovaná trvanlivost provedeného „VDZ“ je min. 5 let. V rámci projednávání této PD / DOS vydá příslušný stavební úřad (MěÚ Hořice – odbor dopravy) potřebné „stanovení“, souhlasné stanovisko Policie ČR je doloženo v dokladové části „E2“.

B.3.5. Autobusová zastávka

Stávající autobusová zastávka „Červená Třemešná – odbočka“ poblíž křižovatky se sil. III/30004 zůstane zachována ve stávající podobě (tzn. bez zastávkových zálivů). Autobusy zde zastavují na jízdním pruhu sil. II/300 (nízká četnost zastavujících spojů – extravilán) a boční asf. nástupiště (cca $dl.$ $10m$) jsou ve formě zpevněné asf. krajnice. Ve směru Miletín – Hořice je zastávka vybavena dřevěným přístřeškem pro cestující. V místě zastávky bude obnoven průběžný povrch vozovky sil. II/300 ($\bar{s} = 6,4m$) a novým asf. krytem se zde opraví i obě zpevněné krajnice (km $0,574 - 0,584 P / \bar{s} = 2,5m$, km $0,574 - 0,590 L / \bar{s} = 4,0m$). Na levé straně tedy bude novým asf. krytem opatřeno nejen místo určené pro nastupování, ale i plocha pod zastávkovým přístřeškem a část připojení blízké polní cesty – viz. také tabulka „B8.2. vedlejší zpevněné plochy“ na konci této zprávy. Na jízdním pásu obnovené vozovky bude zastávka nově vyznačena žlutou barvou 2x VDZ / V11a.

B.4. Napojení na okolní komunikace a vedlejší plochy

Připravovaná obnova určeného úseku stáv. vozovky trasy sil. II/300 musí být provedena tak, aby zůstala zachována (provozuschopná) všechna její stávající dopravní napojení. Asfaltové vozovky navazujících úseků sil. II/300, křižovatkového připojení sil. III. 3004 i místních a účelových komunikací proto budou v nezbytném rozsahu místně upraveny (se zafrézováním a s novým asf. krytem) tak, aby nově zesílená asf. vozovka na ně plynule výškově navazovala. Stejným způsobem budou plynule k novému povrchu vozovky sil. II/300 navázány i vedlejší zpevněné plochy (krajnice u autobusových zastávek) a stávající asfaltové sjezdy. Nezpevněné hospodářské sjezdy a místa připojení stávajících polních cest budou podle potřeby výškově upraveny (doplněny) drobným štěrkem a ofrézovanou asf. drtí (viz. výkr. C 7b).

B.5. Stávající inženýrské sítě

Z hlediska ochrany stávajících inž. sítí jsou v předmětném prostoru stavby, nebo v jeho blízkém okolí uložena tato zařízení:

- § telekomunikační kabelová vedení (*metalická + optická*)
- § nadzemní el. vedení VN / 35kV, NN / 1kV a kabelové vedení NN / 1kV
- § plynovod STL (*jen v oblasti zástavby města Miletín*)
- § vodovod (*jen v oblasti zástavby města Miletín*)
- § veřejné osvětlení (*jen v oblasti zástavby města Miletín*)

Ověření průběhu stávajících inž. sítí je součástí mapového podkladu „3D“ (*Geodézie Krkonoše zak.č. 2012 64 035*) a zjednodušeně také i přílohy „E1 – Ověření sítí technické infrastruktury“. Před zahájením prací musí být poloha všech podzemních vedení venku přesně vytyčena a v jejich ochranných pásmech se musí postupovat podle pokynů a požadavků jednotlivých správců.

Ve vztahu k podzemním zařízením lze s ohledem na rozsah plánovaných úprav (*obnova krytu stáv. vozovky, pročištění stáv. příkopů atp.*) konstatovat, že stávající inž. sítě by neměly být stavbou nijak zásadně dotčeny. Přesto však bude nezbytné nechat všechna podzemní vedení venku na místě předem vytyčit a v jejich blízkosti dbát zvýšené opatrnosti – zejména pak při pročišťování stáv. siln. příkopů, při opravě propustků a při obnově silničních svodidel.

B.6. Dotčené pozemky

Navržené úpravy zahrnuté do této PD / „DOS – PDPS“ budou z valné většiny provedeny na stávajícím silničním tělese (*stáv. vozovka, zemní těleso, odvodň. příkopy*), které je ve správě SÚS KHK – stř. Jičín a ve vlastnictví Královéhradeckého kraje. V důsledku doposud ne zcela vypořádaných vlastnických práv jsou však některé pozemky na nichž silniční stavba spočívá ještě ve vlastnictví jiných právnických nebo fyzických osob (*v tomto případě se jedná o pozemek p.č. 1366/10 v k.ú. Miletín, který je ve vlastnictví České republiky a obhospodařují jej Lesy ČR*) – viz. pozemková mapa a výpisy z K.N. v příloze „C3“. Způsob využití tohoto pozemku je však zaevidován jako „silnice“ (*tzn. žádné „ZPF“ ani „PUPFL“*) a navržené úpravy se týkají výhradně „stavby“ (*obnova vozovky sil. II/300*), tzn. bez zásahu do pozemku na němž se stavba nachází.

Pokud bude nutné v důsledku prováděného zesílení stáv. vozovky sil. II/300 provést i některé drobnější úpravy zasahující do vedlejších soukr. pozemků (*např. místní výškové přizpůsobení účelových sjezdů atp.*) bude to provedeno jen s vědomím a ku prospěchu příslušných vlastníků. V souvislosti s připravovaným „RŽK“ nebudou řešeny žádné zábery pozemků, ani měněno stávající geodetické (*majetkové*) pozemkové uspořádání.

B.7. Vytyčení stavby

S ohledem na kvalitní digitální mapový podklad „3D“ je i předkládaná projektová dokumentace zpracována v digitální podobě (*v geodetických souřadnicích „JTSK“*). Protože však charakter navržených úprav má povahu obnovy povrchu stáv. asf. vozovky (*bez výraznější změny jejího šířkového a výškového provedení*), má vypočtená digitální osa pouze informativní charakter (*viz. příloha C 11*) a zhotoviteli díla má sloužit především pro určení správného staničení dle PD. Pro potřeby této akce byl v souladu se zadáním investora zvolen jako začátek úpravy (*ZÚ = km 0,000 / siln. pasport cca km 5,960*) střed vozovky sil. II/300 na rozhraní k.ú. Hořice v Podkrkonoší / k.ú. Červená Třemešná (*výjezd z lesa ve směru Dachovy – Miletín*) a jako konec úpravy (*KÚ = km 1,955 / siln. pasport cca 7,910*) střed vozovky sil. II/300 na vjezdu do zástavby obce Miletín (*poblíž domu čp. 324*). Výpočtová osa vozovky kopíruje trasu stávající sil. II/300, ve skutečnosti se však jedná spíše o „teoretickou /

ideální" osu, která ve skutečnosti nemusí být vždy uprostřed šířky stávající vozovky (pro „RŽK“ tedy určuje především podélné staničení).

V PD vykreslené charakteristické příčné řezy vozovkou sil. II/300 jsou vedeny v místech geodeticky skutečně zaměřených profilů (tzn. v nepravidelném rytmu staničení), což má umožnit (zajistit) uvedení přesných výškových kót (povrch stáv. vozovky, tl. frézované vrstvy, nový asf. povrch) bez zkreslujících interpolací, které by vznikly při nově projektantem volených řezech s konstantním intervalem staniční (např. vždy po celých 30m).

Pro potřeby realizace tedy doporučujeme dodavateli stavby nechat vytýčit v potřebné hustotě (alespoň po 100m) výpočtovou osu vozovky a na ní v určeném staničení vyznačit příslušné charakteristické příčné řezy dle této PD. Staničení osy může být vytyčeno podle geodetických souřadnic „JTSK“, nebo zjednodušeně lze použít údaje o staničení geodetických hřebů (bodů „PBPP“), které byly pro potřebu mapování při okraji vozovky osazeny – viz. údaje na polohovém výkrese „C4“.

Ofrézování porušeného asf. krytu stáv. vozovky navrhujeme provést nivelačním způsobem (podle výškových kót nebo podle uvedených tloušťek frézované vrstvy v jednotlivých příčných řezech) tak, aby povrch ofrézované vozovky byl pokud možno již přizpůsoben nově předepsaným sklonům a aby nové pokládané vrstvy asf. koberce už mohly mít jen konstantní tloušťku (bez potřeby vyrovnávací vrstvy, nebo bez proměnné tl. podkladního koberce).

Výškové řešení projektu je provedeno v systému „Balt po vyrovnání“. Stavbě nejbližší FIXY státní nivelace a geodetické vytyčovací body „PBPP“ si podle potřeby zjistí geodet dodavatele stavby (potřebné podklady může také poskytnout zpracovatel mapového podkladu – Geodézie Krkonoše / Jičín – Ing. Marínč).

B.8. Přílohy technické zprávy

B.8.1. Soupis větších poruch stáv. asf. vozovky

B.8.2. Vedlejší zpevněné plochy – výměry