

C. STAVEBNÍ ČÁST

obsah:

C.1	SO 101 - Odvodnění vozovky v úseku SO 201	
C.1.1	TECHNICKÁ ZPRÁVA	-
C.1.2	PODÉLNÝ PROFIL	1:250/25
C.1.3	VZOROVÝ ŘEZ	1:50
C.1.4	CHARAKTERISTICKÉ PŘÍČNÉ ŘEZY	1:100

AUTORIZACE

ČÍSLO PARE

ČÍSLO ZMĚNY	DATUM ZMĚNY	POPIS/OBSAH ZMĚNY	PODPIS

II/304 VELKÁ JESENICE OPĚRNÁ ZEĎ U Č.P.3

název akce

SO 101 ODVODNĚNÍ VOZOVKY V ÚSEKU SO 201

stavební objekt

Správa silnic Královéhradeckého kraje, p. o. Kutnohorská 59 500 04, Hradec Králové objednatel	spolupráce
VELKÁ JESENICE místo stavby	KRÁLOVÉHRADECKÝ kraj

DIK

DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ KANCELÁŘ
Bozděchova 1668, 500 02 Hradec Králové
tel : 495 219 036, 495 212 647, fax : 495 221 677
e-mail : dik@dik - hk.cz, http : www.dik-hk.cz

TECHNICKÁ ZPRÁVA výkres	měřítko	DSP - PDPS stupeň
-----------------------------------	---------	----------------------

ING. M. BURIANEC kontroloval	<i>Burianec</i>	ING. P. KUBEŠ hlavní inženýr projektu	<i>Kubes</i>	A012/11 číslo zakázky	C.1.1 číslo přílohy
ING. P. KUBEŠ zodpovědný projektant	<i>Kubes</i>	vedoucí projektant		04/2010 datum	

C.1

SO 101 - Odvodnění vozovky v úseku SO 201

C1.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA

obsah dle vyhl. 146/2008 Sb.

OBSAH:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	2
2. Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení	3
3. vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci	3
4. vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby	3
5. návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů	4
6. režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace	7
7. návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku,	8
8. zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu	8
9. vazba na případné technologické vybavení	8
10. přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů	8
11. řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	9

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby: II/304 VELKÁ JESENICE OPĚRNÁ ZEĎ U Č.P.3
Číslo zakázky.: A012/11
Místo stavby: Velká Jesenice
Kraj: Královéhradecký
Katastrální území: Velká Jesenice
Druh stavby: novostavba
Předmět stavby: opěrná zeď + odvodnění komunikace v tomto místě

O B J E D N A T E L

Název a adresa: Správa silnic Královéhradeckého kraje,
příspěvková organizace
Kutnohorská 59,
500 04 Hradec Králové
IČ:709 47 996
DIČ: CZ70947996

Odpovědný zástupce: Ing. Irena Vaněčková
irena.vaneckova@suskhk.cz
tel. 723757169

Z H O T O V I T E L D O K U M E N T A C E

Název a adresa: DIK - Dopravně inženýrská kancelář s.r.o.
Bozděchova 1668, Hradec Králové
IČ: 27 46 68 68
DIČ: CZ 27 46 68 68
Ing. Miloš Burianec

Vedoucí projektu: Ing. Miloš Burianec
e-mail: burianec@dik-hk.cz
Mobil : 603 446 208

Hlavní inženýr projektu: Ing. Pavel Kubeš
tel.:739 633 151
e-mail: kubes@dik-hk.cz

Stavební objekty: SO 101 - Odvodnění vozovky v úseku SO 201
SO 201 – Opěrná zeď

D R U H D O K U M E N T A C E

Stupeň projektové dokumentace: Projektová dokumentace pro vydání stavebního povolení – DSP
Projektová dokumentace pro provádění stavby – PDPS

2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Předmětem stavby je návrh odvodnění komunikace v úseku opěrné zdi. Odvodnění je řešeno změnou příčného sklonu vozovky a návrhem dlážděného rigolu z žulových kostek 10x10 cm šířky 0,5m. Stávající stav je takový, že sklon jízdních pruhů je do středu vozovky, čímž dochází v cca ½ vozovky k soustředování dešťových vod. V úseku opěrné zdi dále dochází k soustředování dešťových vod na krajnici z důvodu malého podélného sklonu (cca 0,3%) a zabránění silničním obrubníkem odtoku dešťových vod dále v příčném směru. V celém tomto úseku dochází k tvorbě kaluže, která je rozstříkávána projíždějícími motorovými vozidly až na fasádu přilehlého domu. Změnou příčného sklonu jízdního pruhu a návrhem rigolu dojde k odstranění tohoto problému. V úseku opěrné zdi je navržen střešovitý příčný sklon 2,5%, podélný sklon (0,3%) vozovky zůstane zachován. Před a za opěrnou zdí na vzdálenosti cca 10m dojde k vyrovnání vozovky mezi navrženým stavem a stávající vozovkou. Rigol je navržen v podélném sklonu 0,5%. Tohoto sklonu je dosaženo změnou hloubky rigolu od 3,0cm do 8,0cm. Rigol je zaústěn do nově navržené uliční vpusti zaústěné do dešťové kanalizace vedoucí na opačné straně komunikace.

Z důvodu výkopových prací opěrné zdi dojde k zásahu do vybetonovaného chodníku před budovou u opěrné zdi. V úseku opěrné zdi dojde k předláždění tohoto chodníku a návrhu betonového žlabu u paty opěrné zdi. Betonový žlab je zaústěn do propusti v opěrné zdi a dále pak do nově navržené uliční vpusti.

Celková délka opěrné zdi je 26,61m. Celková délka úpravy silnice II/304 je 44,42m.

Stavba se nachází v zastavěné části obce Velká Jesenice.

Stavba je řešena v k.ú. Velká Jesenice.

3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI

- **Mapový podklad – GON Hradec Králové, a.s., (02/2011)**
– použito pro výškopisné a polohopisné řešení
- **Vyjádření o existenci inženýrských sítí, 03/2011**
– použito pro výškopisné a polohopisné řešení
- **Vyjádření a stanoviska DOSS a správců inženýrských sítí**
– použito pro výškopisné a polohopisné řešení
- **Příslušné zákony, vyhlášky, ČSN a TP**
– použito pro výškopisné a polohopisné řešení

4. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Stavební objekty zasahující, ovlivňující nebo jinak související s SO 101 musí být zpracovány dle platné legislativy a ČSN a zejména s ohledem na požadavky:

- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6110 a ČSN 73 6201 při zajištění průjezdního a průchozího prostoru pozemních komunikací
- vyhl. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Nadzemní stavby, zařízení, vybavení jednotlivých SO musí být polohově umístěno v souladu s platnými ČSN a zákony, ve vztahu k SO 101 zejména s ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací (a to zejména splnění tab. 4 bezpečnostní odstup) a vyhl. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

5. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

V textu zprávy jsou uvedeny odkazy na přílohy SO 101 - pro zjednodušenou orientaci je doložen seznam s číslem příloh:

C.1.1	TECHNICKÁ ZPRÁVA	
C.1.2	PODÉLNÝ PROFIL	1:250/25
C.1.3	VZOROVÝ ŘEZ	1:50
C.1.4	CHARAKTERISTICKÉ PŘÍČNÉ ŘEZY	1:100

5.1. NÁVRHOVÉ PARAMETRY:

SO 101 ÚSEK ODVODNĚNÍ VOZOVKY V ÚSEKU SO 201

Technické parametry:

- Funkční skupina: B – sběrná komunikace
- Návrhová rychlost: 50 km/h
- Staničení: km -0,009 36 – km 0,035 06
- Jízdní pruh: 3,0m
- Příčný sklon: střechovitý 2,5%
- Podélný sklon: min. 0,3%
- polohové a výškové řešení: viz. B.2., C.1.4.
- stavební provedení: viz. B.2., C.1.3.
- odvodnění: příčným a podélným sklonem do rigolu a dále pak uliční vpustí do kanalizace
- konstrukce a materiál: asfaltobetonový povrch
- celková délka úpravy je 44,42m

V úseku km 0,000- km 0,025 41 dojde k odfrézování živičného krytu vozovky do profilu, tj. v ose vozovky 0,0 cm, na hraně vozovky cca 12 cm. V úseku před a za tímto úsekem ve vzd. cca. 10m dojde k vyrovnaní vozovky mezi nově navrženým stavem a stávající vozovkou. V úseku výkopu opěrné zdi zasahujícím do vozovky dojde k obnově konstrukčních vrstev vozovky. Podél římsy opěrné zdi bude vydlážděn rigol z žulových kostek 10x10cm do lože z betonu C20/25 n XF3 DLE ČSN EN 206-1. Rigol bude zaústěn do nově navržené uliční vpusti se sedimentačním prostorem a košem na splaveniny (Hradecký typ) zaústěné do stávající kanalizace na opačné straně komunikace.

V úseku opěrné zdi před přilehlou budovou dojde k předláždění stávajícího vybetonovaného chodníku, který bude odstraněn v rámci výkopových prací opěrné zdi. U paty opěrné zdi bude osazen betonový žlab šířky 0,2m zaústěný do propusti v opěrné zdi a dále pak do nově navržené uliční vpusti.

Návrh konstrukce vozovky – vrchní stavba

Návrh konstrukce vozovky byl proveden dle TP 170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“.

VOZOVKA - KONSTRUKCE A - D1-N-3-III-PII

návrhová úroveň porušení vozovky:

třída dopravního zatížení:

označení typu konstrukce:

D1

III

D1-N-3-III-PII

ASFALTOVÝ BETON STŘEDNĚZRNNÝ	ACO 11 +	ČSN EN 13108-1	50 mm
Spojovací postřik z modifik. kationaktivní asf. emulze určené pro spoj. postřiky (TP 102) v množství zbytkového asfaltu 0,2kg/m ²			
ASFALTOVÝ BETON HRUBOZRNNÝ	ACL 16 +	ČSN EN 13108-1	70 mm
Spojovací postřik z modifik. kationaktivní asf. emulze určené pro spoj. postřiky (TP 102) v množství zbytkového asfaltu 0,2kg/m ²			
OBALOVANÉ KAMENIVO STŘEDNĚZRNNÉ	ACP 16 +	ČSN EN 13108-1	90 mm
Spojovací postřik z modifik. kationaktivní asf. emulze určené pro spoj. postřiky (TP 102) v množství zbytkového asfaltu 0,3kg/m ² nebo jednovrstvý emulzní nátěr podle ČSN 73 6129 (Ochrana recyklované vrstvy proti negat. účinkům provozu na této vrstvě)			
ŠTĚRKODRŤ	GE(ŠDA)	ČSN EN 13285	150 mm
ŠTĚRKODRŤ	GE(ŠDA)	ČSN EN 13285	150 mm
NETKANÁ GEOTEXTILIE ZAJIŠŤUJÍCÍ SEPARAČNÍ A FILTRAČNÍ FUNKCI	TP 97, ČSN EN 13249		300 g/m ²
CELKEM			510 mm

VÝMĚNA ZEMINY AKTIVNÍ ZÓNY:

ŠTĚRKODRŤ	GE(ŠDA)	ČSN EN 13285	500 mm
-----------	---------	--------------	--------

Na ochranné vrstvě musí být dodržena nejmenší hodnota modulu přetvárnosti z druhého

zatěžovacího cyklu Edef = 90 Mpa stanoveného podle ČSN 721006 příloha A

Na pláni musí být dodržena nejmenší hodnota modulu přetvárnosti z druhého

zatěžovacího cyklu Edef = 60 Mpa stanoveného podle ČSN 721006 příloha A

VOZOVKA - KONSTRUKCE B - OBNOVA ŽIVIČNÉHO KRYTU - ASFALTOVÝ BETON

ASFALTOVÝ BETON STŘEDNĚZRNNÝ	ACO 11 +	ČSN EN 13108-1	50 mm
Spojovací postřik z modifik. kationaktivní asf. emulze určené pro spoj. postřiky (TP 102) v množství zbytkového asfaltu 0,2kg/m ²			
ASFALTOVÝ BETON HRUBOZRNNÝ	ACL 16 +	ČSN EN 13108-1	70 mm
Spojovací postřik z modifik. kationaktivní asf. emulze určené pro spoj. postřiky (TP 102) v množství zbytkového asfaltu 0,2kg/m ²			
geokompozit, plošná hm. 100g/m ² , pevnost EN ISO 10319: 55kN/m, tažnost při přetrhu 10% (aplikace v místech napojení viz. C.1.1, C.1.2)			
Spojovací postřik z modifik. kationaktivní asf. emulze určené pro spoj. postřiky (TP 102) v množství zbytkového asfaltu 0,2kg/m ²			
CELKEM			120 mm

KONSTRUKCE C – CHODNÍK – DLAŽBA - D2-D-CH-PIII

návrhová úroveň porušení vozovky:

očekávaná třída dopravního zatížení:

TNVcd (tis. TNV)

označení typu konstrukce:

D2

CH

3

D2-D-2-CH-PIII

ZÁMKOVÁ DLAŽBA – 165/200/65MM – ŠEDÁ – POVRCH STANDARD	DL	ČSN 73 6131	60 mm
LOŽNÍ VRSTVA – DROBNÉ KAMENIVO D<4	L 73 6131, ČSN EN 13242		40 mm
Min. modul přetvárnosti na ochranné vrstvě Edef,2 = 50MPa			
ŠTĚRKOPÍSEK	Ge (ŠPb) 3 6126-1, ČSN EN 13285		200 mm
Min. modul přetvárnosti na zemní pláni Edef,2 = 30MPa			
NETKANÁ GEOTEXTILIE ZAJIŠŤUJÍCÍ SEPARAČNÍ A FILTRAČNÍ FUNKCI	TP 97, ČSN EN 13249		
CELKEM			300 mm

Na ochranné vrstvě musí být dodržena nejmenší hodnota modulu přetvárnosti z druhého

zatěžovacího cyklu Edef = 50 Mpa stanoveného podle ČSN 721006 příloha A

Na pláni musí být dodržena nejmenší hodnota modulu přetvárnosti z druhého

zatěžovacího cyklu Edef = 30 Mpa stanoveného podle ČSN 721006 příloha A

Na parapláni, zemní pláni a ochranné vrstvě musí být splněny požadavky a parametry uvedené v části Technické požadavky na vrstvy spodní stavby včetně ochranné vrstvy.

Splnění projektem definovaných parametrů bude prokázáno kontrolními zkouškami provedenými dle ČSN uvedených v tab. 10a, ČSN 73 6133. Přesnou polohu zkoušek stanoví TDI po konzultaci s projektantem vykonávající autorský dozor.

Navržené vrstvy podloží a ochranné vrstvy budou zbudovány v souladu jim odpovídajícími ČSN a TP.

SANACE PŘEKOPŮ VOZOVKY

Zahrnuje sanaci podloží vozovky v místě stavební rýhy přípojky kanalizace v km 0,025 76 v šířce 1,0m.

Stávající zemina bude odtěžena a nahrazena za nový, vhodný materiál. V rámci sanace podloží budou následně zbudovány konstrukční vrstvy vozovky dle konstrukce A.

TECHNICKÉ POŽADAVKY NA VRSTVY SPODNÍ STAVBY VČETNĚ OCHRANNÉ VRSTVY

paraplán

Podloží vozovky musí být v souladu s požadavky uvedenými v ČSN 73 6133, kap. 6 Podloží násypu. Kontrolními zkouškami bude ověřena míra zhutnění, vlhkost zeminy a okamžitý indexu únosnosti zeminy IBI. Min. normové hodnoty a odkaz na způsob provádění zkoušek dle příslušných ČSN je uveden v tab. 10a ČSN 73 6133.

horní podloží (aktivní zóna)

Aktivní zóna musí být provedena v souladu s požadavky uvedenými v ČSN 73 6133, kap. 9. Projekt uvažuje aktivní zónu v tloušťce 0,5m.

Aktivní zóna vozovky je návrhem dotčena v místě sanace okraje vozovky a sanace překopu. Úprava aktivní zóny je řešena náhradou stávajícího materiálu za materiál nový. Materiál aktivní zóny a provedení konstrukčních vrstev dle užitého materiálu vrstev je součástí konstrukce A. Musí být splněny požadavky na zhutnění aktivní zóny dle tab. 10a a 10b ČSN 73 6133.

Aktivní zóna musí být pod zemní plání zhutněna, následně musí být na zemní pláni provedena kontrola modulu přetvárnosti z druhého Edef,2 statickou zatěžovací zkouškou podle příloha A ČSN 72 1006 – minimální hodnota Edef,2 je projektem stanovena:

Edef,2 = 60MPa pro KONSTRUKCE A

Práce na pokládce konstrukčních vrstev vozovky nesmějí být zahájeny bez převzetí pláňe za účasti zástupce investora stavby a projektanta. O převzetí pláňe bude proveden zápis do stavebního deníku. Dokončená převzatá pláň musí být chráněna před jejím poškozením.

Součástí podkladů pro převzetí prací jsou protokoly všech průkazných, kontrolních a přejímacích zkoušek, včetně certifikátů zabudovaných výrobků. Kontrolní zkoušky při provádění a po dokončení zemního tělesa musí být provedeny minimálně v rozsahu dle kap. 10 ČSN 73 6133.

Musí být dodrženy požadavky na směrové a výškové uspořádání zemní pláňe podle tab. 13 ČSN 73 6133.

ochranná vrstva

Tloušťka, materiál a provedení ochranné vrstvy je součástí návrhu konstrukcí komunikací a zpevněných ploch doložených v příloze C.1.2 - Vzorové příčné řezy.

V místě použití níže uvedených konstrukcí musí být na ochranné vrstvě provedena kontrola modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu Edef,2. Kontrola bude provedena statickou zatěžovací zkouškou podle příloha A ČSN 72 1006. Minimální hodnota Edef,2 je projektem stanovena na:

Edef,2 = 90MPa pro KONSTRUKCE A

podkladní vrstva

V návrhu konstrukce komunikace je navržena podkladní vrstva:

ŠTĚRKODRŤ Ge (ŠDa) ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 150mm

Podkladní vrstvy budou prováděny dle výše uvedených ČSN, TP a v souladu s TKP.

napojení vrstev navržené vozovky na vozovku stávající

Vozovka je napojena „trojitým stupňovitým zazubením“, kryt vozovky s navrženou obnovou živičného krytu je na stávající kryt napojen „dvojitým stupňovitým zazubením“, detail „zazubení“ je součástí přílohy C.1.2 - Vzorové příčné řezy.

vyztužení styčné spáry geokompozitem

styčná spára mezi stávající a nově poženou asfaltobetonovou vrstvou je vyztužena 1m širokým pásem pleteného geokompozitu pro vyztužení asfaltových vrstev.

Požadované vlastnosti: pevnost EN ISO 10319 - 55kN/m, tažnost při přetrhu EN ISO 10319 - 10%.

technologický postup

V nové konstrukci bude geokompozit položen na vyrovnanou vrstvu obalovaného kameniva (tedy pod budoucí ložnou a obrusnou vrstvu z asfaltového betonu) opatřenou spojovacím postřikem. Žlábků po odfrézování nesmí být hlubší než 3-4mm a musí být očištěny od nečistot. Jsou-li nerovnosti nebo žlábků větší je nutno je překrýt tenkou vyrovnávací vrstvou. Trhliny větší než 3mm musí být po očištění vyplněny odpovídající těsnicí směsí. Na takto připravený podklad se nanese spojující vrstva emulze v množství dle savosti a poréznosti podkladu, množství emulze musí být takové, aby se nevytvořily lokální kaluže a netkaná textilie geokompozitu prosákla emulzí a zčernala, je navrženo množství 1,2kg/m² zbytkového asfaltu. Do aplikované emulze musí být ihned položen geokompozit.

Geokompozit musí být při pokládce vyrovnaný a stále napnutý. Napíná se pomocí lišty a háčků. Pásky geokompozitu je nutné při pokládce odsadit od hrany vozovky o 100mm z důvodu zabránění kapilárního pohlcování vlhkosti geokompozitem. Stejně tak se postupuje při vyřezávání otvorů do geokompozitu. Pásky geokompozitu se kladou bez vzájemných přesahů, aby se vyloučilo riziko separace vrstev. Pásky zatlačujeme do penetrovaného podkladu (nejlépe ručním gumovým válcem).

Po položení geokompozitu se nesmí pohybovat žádná vozidla, pouze technika užívána pro následné práce při kladení dalších vrstev vozovky a to pomalu bez náhlých změn rychlosti a směru jízdy. Geokompozit se nesmí ukládat na mokré povrchy.

Položení další vrstvy asfaltové směsi musí následovat neprodleně po vyštěpení emulze a odpaření rozpouštědla a vody. Ukládání asfaltové směsi je nutno provádět v souladu s technickými předpisy a normami. Minimální vrstva pokrývající geokompozit musí být větší než 40mm.

úprava styčné spáry obrusné vrstvy

V místě napojení nově pokládané obrusné AB vrstvy na stávající obrusnou vrstvu z AB je navržena úprava spáry tímto postupem:

styčná plocha v místě spáry bude začištěna, následně natřena asfaltovým pojivem a dopojena novou obrusnou vrstvou krytu, pak dojde k vyfrézování drážky, následně bude drážka vyčištěna a zalita trvale pružnou záhlvkou z modifikovaného asfaltu a utěsněna; úprava styčné spáry bude provedena v souladu s VL2 212.05 , je součástí Vzorových příčných řezů

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

povrchová voda

V blízkosti stavby se nenachází žádná vodoteč.

podzemní voda

Hladina podzemní vody není známa. Součástí projektu není žádný průzkum s informacemi o podzemní vodě. V rámci projektu nebyly provedeny žádné sondy pro určení hloubky hladiny podzemní vody.

odvodnění

Odvodnění vozovky je navrženo příčným sklonem 2,5% a podélným sklonem 0,3% do přilehlého rigolu. Rigolem je dešťová voda odvedena podélným sklonem 0,5% do nové uliční vpusti zaústěné do stávající kanalizace.

Odvodnění chodníku před přilehlou budovou je provedeno příčným sklonem 2,0% a proměnným podélným sklonem do betonového žlabu u paty opěrné zdi. Žlab je zaústěn do propusti v opěrné zdi a dále pak do nově navržené uliční vpusti.

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

Dočasné dopravní značení

Typ a rozmístění dopravního značení je rámcově uvažováno dle vzorového schématu B/5.2 dle TP66. Značky užitě k označení pracovních míst budou provedeny jako retroreflexní. Retroreflexní materiál musí splňovat vlastnosti minimálně třídy R'2. Pro dočasné dopravní značení budou použity značky základní velikosti. Přenosné značky nebo dopravního zařízení, které nebude pevně zabudované do terénu, bude osazené na podpěrný sloupek. Sloupek bude osazen do schváleného typu podkladních desek.

Stálé dopravní značení

- není součástí stavby

Vodorovné dopravní značení

- není součástí stavby

Světelné signalizační zařízení, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

- není součástí stavby

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

Stavba bude prováděna za částečné uzavírky. V úseku stavby je uvažováno s jednosměrným provozem.

9. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

není uvažováno

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

Návrh konstrukce vozovky vychází z TP 170.

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

Návrh je proveden dle požadavků vyhl. 398/2009Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Všechny zřízované přístupy chodců na komunikaci jsou zřizovány jako bezbariérové.