

AUTORIZACE

ČÍSLO PARE

| ČÍSLO ZMĚNY | DATUM ZMĚNY | POPIS/OBSAH ZMĚNY | PODPIS |
|----------------|----------------|-------------------|--------|
| | | | |
| | | | |
| | | | |

SILNICE II/308 SLATINA - ČERNOLOV, ČERNOLOV - LIBŘICE, LIBŘICE - HRANICE OKRESU RK

název akce

SO 101.1 KOMUNIKACE - HRADEC KRÁLOVÉ, SLATINA - ČERNOLOV

stavební objekt

| | |
|--|-------------------------|
| Královéhradecký kraj Pivovarské náměstí 1245 500 03 Hradec Králové objednatel | spolupráce |
| SLATINA, ČERNOLOV, LIBŘICE místo stavby | KRÁLOVÉHRADECKÝ kraj |

DÍK

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 | | DSP, PDPS |
| výkres | měřítko | stupeň |

| | | | | | |
|------------------------------------|------------------|--|--------------|--------------------------|--------------|
| ING. M. BURIANEC kontroloval | <i>Burianec</i> | ING. P. KUBEŠ hlavní inženýr projektu | <i>Kubes</i> | A087/13 číslo zakázky | C.1.1 |
| J. KAŠPAR zodpovědný projektant | <i>J. Kašpar</i> | vedoucí projektant | | 01/2014 datum | |

C.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA

obsah dle přílohy č. 8 vyhl 146/2008 Sb.

OBSAH

Identifikační údaje objektu

- A. Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení**
- B. Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci**
- C. Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby**
- D. Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů**
- E. Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace**
- F. Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku**
- G. Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu**
- H. Vazba na případné technologické vybavení**
- I. Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů**
- J. Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

A. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

Název objektu: **SO 101 KOMUNIKACE - HRADEC KRÁLOVÉ, SLATINA - ČERNOLOV**

Zpracovatel:

Název a adresa: DIK - Dopravně inženýrská kancelář s.r.o.
Bozděchova 1668, Hradec Králové

IČO: 27466868

DIČ: CZ27466868

Bankovní spojení: ČSOB a.s. Hradec Králové

Číslo účtu: 194021669/0300

Zástupce:

Ing. Miloš Burianec – jednatel společnosti

e-mail: burianec@dik-hk.cz

mobil: 603 446 208

Vypracoval:

Ing. Pavel Kubeš

tel.: 495 219 036/ kl.14

e-mail: kubes@dik-hk.cz

Jan Kašpar

e-mail: kaspar@dik-hk.cz

Stupeň projektové dokumentace: Dokumentace pro vydání stavebního povolení – DSP

Projektová dokumentace pro provádění stavby – PDPS

B. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Předmět

Předmětem SO je rekonstrukce silnice II/308 od konce statutárního města Hradec Králové po pracovní spáru za křižovatkou se silnicí III/3084. Délka úpravy je 2 516,73 m. Šířka zpevnění bude v celém úseku sjednocena na 6,5m (+ rozšíření v obloucích). Navržené stavební úpravy se týkají převážně hlavního dopravního prostoru. Stavební úpravy a práce v přidruženém prostoru jsou navrženy v rozsahu pouze nezbytně nutném a lze je charakterizovat jako stavbou vyvolané, týkají se např. čištění a prohloubení (reprofilace) příkopu, rekonstrukce propustků a mostního objektu (rekonstrukce mostu je řešena v samostatném SO 201), výškového vyrovnání sjezdů a navazujících komunikací.

Návrh směrového a výškového řešení přibližně odpovídá současnému stavu.

Komunikace bude lokálně rozšířena tak, aby byla měla v celém úseku jednotnou šířku, tedy 2x jízdní pruh šířky 3,0 m + vodící proužek 2x 0,25 m (6,5 m). V oblouku R9 (km 6,118.881 – 6,147.41) a R10 (km 6,268.51 – 6,292.95) je navrženo rozšíření 2x 0,5m, resp. 2x 0,3m.

Umístění

Stavba je umístěna jak v nezastavěném území mezi městem Hradec Králové a obcí Černošov.

Rozsah

Délka 2516,73 m. ZÚ km 3,780 – KÚ km 6,296.73

Obsah

- rekonstrukce vozovky silnice II. třídy III/308
- rekonstrukce příčných silničních propustků
- výškové vyrovnaní sjezdů včetně rekonstrukce podélných propustků
- vyrovnaní navazujících komunikací v prostoru křižovatek
- čištění a prohloubení (reprofilace) příkopů
- sanace podloží vozovky při obou krajích v místech vážných poruch vozovky
- obnova trvalého svislého a vodorovného dopravního značení
- vegetační úpravy

Stávající stav

Hodnocení stavu vozovky podle rozsahu poruch formou klasifikace podle TP87 je - havarijní stav.
Vozovka vykazuje následující poruchy (klasifikace dle TP82 – tabulka č.1):

- 07 hloubková koroze
- 08 výtluky
- 09 vysprávký
- 10 mozaikové trhliny
- 11 trhlina úzká podélná
- 12 trhlina úzká příčná
- 15 trhlina rozvětvená podélná
- 16 trhlina rozvětvená příčná
- 17 síťové trhliny
- 18 olamování okrajů
- 20 nepravidelné hrboly
- 21 vyjeté koleje
- 24 místní pokles
- 26 plošná deformace vozovky

Odvodnění vozovky:

Dešťové vody jsou odvedeny z povrchu vozovky přes nezpevněnou krajnici do příkopu případně do volného terénu.

Příkopy jsou jednak spádovány ke křižujícím vodotečím, jednak v nich dochází přímo k zasakování vod do podloží.

Řešený úsek je bez samostatných komunikací pro chodce, či cyklisty, bez přechodů pro chodce a míst pro přecházení.

Koncepce řešení

Vychází z požadavků objednatele uvedených v SoD. V rámci kontrolních dnů projektu (KDP) byla koncepce řešení projektantem upřesněna a předjednána s dotčenými orgány státní správy, zástupci dotčených organizací a dalších subjektů. Zápisy z KDP jsou součástí dokladové části.

Předmětem návrhu je modernizace stávající vozovky silnice II. třídy. Tečný polygon návrhu se snaží respektovat stávající směrové řešení. Navržené parametry šířkového uspořádání vycházejí ze stávajícího stavu, šířka komunikace bude v celém úseku sjednocena. Návrh se snaží co možná nejvíce přiblížit současnému výškové řešení. Výškový polygon je navržen s ohledem na stávající niveletu.

Na základě doplňujícího diagnostického průzkumu vozovky byl upřesněn rozsah formy modernizace silnice:

- obnova ohrubné a ložní vrstvy konstrukce vozovky, obnova vlastností podkladní vrstvy vozovky formou recyklace za studena na místě s přídavkem cementu a živice
- sanace krajů vozovky v šířce 1,0 m
- rekonstrukce propustků (podélných i příčných)
- výškové vyrovnaní sjezdů v šířce nezbytně nutné
- čištění a prohloubení (reprofilace) příkopů
- návrh svodidla km 6,103.5 – 6,167.4

Limitující podmínky návrhu

Stávající směrové řešení - návrh se snaží o jeho zachování.

Stávající výškové řešení - návrh se snaží o jeho zachování.

Stávající šířkové uspořádání – návrh jej v maximální míře respektuje

Zatřídění komunikace

Dle ČSN 73 61 01: Silnice II. třídy, silnice s neomezeným přístupem

Příčné uspořádání místní komunikace

Šířkové uspořádání: dvoupruhová silnice se stávající šířkou vozovky v rozmezí 6,0 m – 8,6 m, nezpevněná krajnice šířky 0,15-1,3 m se směrovými sloupky. Šířka komunikace bude v rámci návrhu sjednocena na 6,5m (vodící proužek 0,25m). Nezpevněná krajnice je uvažována v šířce 0,5m. V úseku km 6,103.5 – 6,167.5 je nezpevněná krajnice rozšířena na 1,5m z důvodu osazení svodidla.

Návrhová rychlost: 90 km/h

Rozhledy

Návrh nemění stávající rozhledové poměry.

Křižovatky

Tvar a ostatní prvky stávajících křižovek zůstávají zachovány. Značení na křižovatkách zůstává bez věcných změn. V rámci rekonstrukce vozovky dojde k výškovému vyrovnaní přiléhající části vozovky křižovatkové větve. Na asfaltobetonových křižovatkách bude vyrovnaní provedeno asfaltovým betonem.

Samostatné sjezdy

V rámci rekonstrukce vozovky zůstávají sjezdy zachovány v původním stavu, dojde pouze k výškovému vyrovnaní přiléhající části sjezdu. Sjezdy budou vyrovnané dle stávajícího zpevnění (asfaltovým

betonem, nebo asfaltobetonovým recyklátem). Při pravé hraně komunikace dojde k vyrovnání sjezdů jenž jsou řešeny při výstavbě polní cesty.

Směrové řešení

Návrh se snaží co nejvíce přiblížit stávajícímu směrovému řešení. Trasa se skládá z přímých úseků a směrových oblouků s přechodnicemi. Poloměry oblouků se pohybují od 125 m do 2000 m.

Výškové řešení

Trasa se skládá z přímých úseků a výškových oblouků. Poloměry vypuklých zakružovacích oblouků se pohybují v intervalu 1000 - 5000m, vydutých potom 2000 - 10000m. Niveleta respektuje stávající stav, změna nivelety nepřesáhne 10 cm.

Vrcholy výškového polygonu jsou zaobleny zakružovacími oblouky zajišťující rozhled pro zastavení.

Příčný sklon

Navržen střešovitý 2,5%. V kružnicové části kružnicového oblouku je navržen jednostranný, dostředný příčný sklon. Vzestupnice / sestupnice je primárně umístěna do přechodnice s přesahy do přímé, či do vlastního oblouku.

Podélný sklon

Minimální o hodnotě 0,3%, maximální o hodnotě 3,9%.

Výškové oblouky

Viz výškové řešení.

Výsledný sklon

Je větší než 0,3%, je splněn požadavek dle ČSN 73 6101, odst.8.11.2.

Obruby

S kladením obrub je uvažováno v úseku km 4,609.5 – 4,672.5, kde lemují rigol umístěný na úkor nezpevněné krajnice.

Specifikace, materiál obrubníků včetně lože je součástí příloh Situace pozemních komunikací a Vzorový příčný řez. Osazení obrub a zřízení betonového lože bude provedeno dle příslušných TKP popř. ZTKP.

Odvodnění

Návrh odvodnění vychází ze stávajícího stavu. Dešťové vody jsou odvedeny z povrchu vozovky přes nezpevněnou krajnici do příkopu. Příkopy budou pročištěny a prohloubeny (reprofilovány). Konstrukční plán komunikace bude odvodněna rovněž do silničního příkopu.

V úseku km 4,609.5 – 4,672.5 bude příkop při levé hraně komunikace nahrazen rigolem ze žulové 5-ti linky na úkor nezpevněné krajnice. Rigol bude lemován silničním obrubníkem a spádován do navazujícího silničního příkopu. Konstrukční plán komunikace bude v tomto úseku odvodněna drenážním trativodem vyústěným na obou koncích do silničního příkopu. Na vyústěních trativodu bude osazen prefabrikovaný výustní objekt.

Veškeré stávající podélné propustky budou rozebrány (včetně případných čel) a nahrazeny polypropylenovými (PP) trubami. Propustky jsou opatřeny skloněnými čely (1:2) zpevněnými kamennou dlažbou v betonovém loži.

Příkopy před vyústěním do vodoteče (Librantického potoku) v km 6,130 budou vzhledem ke stísněným poměrům zatrubněny. Čela budou stejně jako u dalších podélných propustků skloněna 1:2 a opevněna kamennou dlažbou.

Stejně tak budou rozebrány příčné propustky (včetně čel) a nahrazeny PP trubami. Nově budou provedena čela z monolitického betonu C25/30 XF2.

Opatření ke zklidnění dopravy

Nejsou součástí návrhu.

Přechody pro chodce, místa pro přecházení

Nejsou součástí návrhu.

Pěší doprava

Chodníky a ostatní stezky pro pěší nejsou součástí návrhu, pěší doprava řešena na vozovce dle § 53 Vyhl. 361/2000 Sb.

Zastávkový pás – zastávka BUS situovaná na jízdním pruhu

Není předmětem PD, bude zachováno stávající řešení.

Vegetační úpravy

Nezpevněné plochy v rámci staveniště budou opatřeny humózní vrstvou tl. 15cm a osety travním semenem.

S výsadbou stromové zeleni není uvažováno.

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

- **Mapový podklad** – polohopis a výškopis řešeného území
Mapový podklad – GON Hradec Králové, a.s., 2013.
Podklad byl využit pro zpracování grafické části návrhu.

- použito pro výškopisné a polohopisné řešení
- **Mapový podklad** – zakres podzemních a nadzemních sítí dle vyjádření o existenci sítí jejími správci
Mapový podklad – GON Hradec Králové, a.s., 2013.
Podklad byl využit pro zpracování grafické části návrhu.

– použito pro výškopisné a polohopisné řešení
- **Mapový podklad** – hranice pozemků dle mapy KN
Mapový podklad – GON Hradec Králové, a.s., 2013.
Podklad byl využit pro zpracování grafické části návrhu.

– použito pro výškopisné a polohopisné řešení

- **Vyjádření o existenci inženýrských sítí, 03/2013**

DIK, s.r.o.

– použito pro výškopisné a polohopisné řešení

- **Zjištění konstrukčních vrstev a podloží vozovky – doplnění diagnostiky vozovky**

Global – Geo, s.r.o., Akademika Heyrovského 1178, 500 03, Hradec Králové, 11/2013.

- Za účelem zjištění údajů o konstrukci vozovky, tj. zejména složení jednotlivých vrstev, byly pracovní skupinou pro polní práce akreditované zkušební laboratoře zhotovitele provedeny potřebné sondáže.

- **Diagnostika vozovky na vybraných úsecích silnice II/308**

IMOS Brno, a.s., divize silniční vývoj, Olomoucká 174, 627 00 Brno

- Hodnocení stavu vozovky podle rozsahu poruch formou klasifikace podle TP87 je - havarijní stav. Vyskytující se poruchy: hloubková koroze, výtlučky, vysprávkky, mozaikové trhliny, trhlina úzká podélná, trhlina úzká příčná, trhlina rozvětvená podélná, trhlina rozvětvená příčná, síťové trhliny, olamování okrajů, nepravidelné hrboly, vyjeté koleje, místní pokles, plošná deformace vozovky

- **Výpočet zatížitelnosti mostu ev.č.308-002 Černilov, 10/2013**

Ing. Pavel Hruža, Beton-Diagnostik, Věkošská 411/22b, 50341 Hradec Králové

- Šikmý jednoplošný deskový ŽB most. Tloušťka původní části desky 0,42m, tloušťka rozšíření 0,36m. Opěry masivní betonové, založené ploště. Délka přemostění 3,0m, Rozpětí nosné konstrukce 3,4m. Délka nosné konstrukce 4,6m. Šikmost mostu 75°. Šířka mezi zábradlím 10,1m. Šířka průjezdního prostoru 9,8m. Šířka mostu 11,05m. Stavební výška 0,83m. Plocha mostu 46,5m².
- Normální zatížitelnost mostu je na původní desce 17t na nové desce 35t. Zatížitelnost na jednu nápravu je 7,5t, resp. 15,5t na nové desce.

- **Intenzita vozidel**

Intenzita těžkých nákladních vozidel je stanovena odborným odhadem na základě výsledků ze sčítání dopravy navazujících silnic dle Celostátního sčítání dopravy v roce 2010.

- Počet **TNV0** v obou směrech za 24 hod je **418**, **TNVk = TNV0** , třída dopravního **zatížení IV – střední**.
- Intenzity dopravy byly použity pro návrh konstrukce vozovky dle TP 170.

- **R151 Polní cesta – k.ú. Černilov, část projektové dokumentace pro SP (situace + technická zpráva a výkres mostu přes Librantický potok**

– použito pro polohopisné řešení

- **Závěry z pracovních jednání v průběhu zpracování dokumentace**
 - použito pro výškopisné a polohopisné řešení
- **Prohlídka místa projektantem, prozkoumání řešeného území, vyhotovení fotodokumentace stávajícího stavu**
 - prozkoumání řešeného území, vyhotovení fotodokumentace stávajícího stavu
- **Příslušné zákony, vyhlášky, ČSN a TP**
 - použito pro výškopisné a polohopisné řešení

D. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Žádné trvalé překážky (mostní římsy a římsy na čelech propustků, zábradlí, dopravní značení) nesmí zasahovat do průjezdného profilu dle ČSN 73 6101 a ČSN 73 6201.

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

- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6201 při zajištění průjezdného a průchozího prostoru pozemních komunikací

Před započítím veškerých zemních prací pro SO 101 je nutno nechat vytyčit všechny stávající inženýrské sítě za účasti jejich správců. Poloha inženýrských sítí uvedených ve výkresu B.2.1.1 - 5 je pouze orientační. Při provádění zemních prací v blízkosti IS je nutné dbát zvýšené opatrnosti a je nezbytné dbát požadavků správců dle jejich vyjádření. Zhotovitel je povinen si ověřit u správců technické infrastruktury existenci případných nově položených sítí v období po dokončení dokumentace stavby.

V km 6,136.8 je navržena rekonstrukce mostního objektu ev.č.308-002 Černilov. Stávající mostovka bude rozebrána. Na původní opěry bude osazena nová monolitická mostní konstrukce, včetně římsy. Na mostě nebude provedena předepsaná recyklace podkladních vrstev. Na ochrannou betonovou vrstvu izolace bude položena pouze ložní a obrusná vrstva krytu.

Zpevnění bude na mostu provedeno až k římsám (není uvažováno s protažením nezpevněné krajnice). Prostor krajnice (šířky 0,5m) bude při vnitřní římsě (pravé) proveden ve sklonu 4-8% tak, aby byl podél římsy dosažen podélný sklon 0,5%. Příčný sklon na levé rozšířené krajnici bude kopírovat příčný sklon vozovky, tedy 6%. Rozšířená krajnice je primárně uvažována v konstrukci s krytem z asfaltového betonu. Pokud bude toto technologicky nemožné, bude zadlážděna žulovými kostkami 8/10 kladenými do betonového lože.

Při hraně mostní římsy bude v krytové vrstvě provedena pracovní spára pro vytvoření komůrky š. 10 mm hl. 25 mm, které bude následně zalita zálivkou za studena pro komůrky bez těsnicího profilu.

V přechodových oblastech mostní konstrukce musí být provedeno pečlivé hutnění zásypu po vrstvách tl. 10cm. Zásyp bude proveden z vhodného štěrkovitého materiálu.

E. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

SO 101 SILNICE

Technické parametry:

Silnice II. třídy II/308

Šířkové uspořádání:

dvoupruhová silnice se základní šířkou vozovky 6,5m, vodící proužek šířky 0,25 m, nezpevněná krajnice šířky 2x 0,5 m se směrovými sloupky. V úseku km 6,103.5 – 6,167.5 je nezpevněná krajnice rozšířena na 1,5m z důvodu osazení ocelového svodidla.

| | |
|--------------------|---|
| Návrhová rychlost: | 90 km/h |
| Příčný sklon: | střechovitý 2,5%, ve směrových obloucích jednostranný dostředný |
| Podélný sklon: | stávající (min. 0,3%, max. 3,9%) |
| Celková délka: | 2516,73 m |
| Staničení: | km 3,780 – km 6,296 73 |
| Povrch: | vozovka – asfaltobeton |
| Oblouky: | kružnicové s přechodnicemi |

Polohové a výškové řešení: viz B.2.1.1-.1.1.5 a C.1.2.1, C.1.2.2

Stavební provedení: viz. C.1.3 a C.1.4

Technologie rekonstrukce a skladba konstrukce vozovky

Po seříznutí krajnic bude odfrézována ohrusná vrstva v tloušťce do 120 mm.

Po očištění podkladu bude za účasti zhotovitele, technického dozoru investora a projektanta provedeno posouzení nutného rozsahu dalších sanačních prací:

- v nezbytném rozsahu odtěžení dalších - podkladních vrstev vozovky. Toto je předpokládáno při okrajích vozovky a u příčných propustků.

A – Recyklace podkladní vrstvy na místě za studena

- Ohrusná vrstva z asfaltového betonu (**ACO 11+**) tl. **50 mm**
- Spojovací postřik z modifikované kationaktivní asfaltové emulze určené pro spojovací postřiky (TP102) **PS, A**, v množství zbytkového asfaltu **0,200 kg/m²**
- Podkladní vrstva z asfaltového betonu (**ACP 16+**) tl. **70 mm**
- Spojovací postřik z modifikované kationaktivní asfaltové emulze určené pro spojovací postřiky (TP102) **PS, A**, v množství zbytkového asfaltu **0,400 - 0,600 kg/m²**
- Jednovrstvý emulzní nátěr (ČSN 73 6129, ČSN EN 12271) **N VJ** v případě potřeby plynoucí z technologického postupu
- Původní konstrukce vozovky upravená reprofilací, **recyklací za studena** (dle TP 208) s přídavkem asfaltové pěny (do 5%), cementu (do 3%) a DDK 0÷4 mm. (do 10%) tl. recyklované vrstvy **200 mm**.

B – Sanace okraje vozovky v místě recyklace za studena

- Ohrusná vrstva z asfaltového betonu (**ACO 11+**) tl. **50 mm**

- Spojovací postřik z modifikované kationaktivní asfaltové emulze určené pro spojovací postřiky (TP102) **PS, A**, v množství zbytkového asfaltu **0,200 kg/m²**
- Podkladní vrstva zasfaltového betonu (**ACP 16+**) **tl. 70 mm**
- Spojovací postřik z modifikované kationaktivní asfaltové emulze určené pro spojovací postřiky (TP102) **PS, A**, v množství zbytkového asfaltu **0,400 - 0,600 kg/m²**
- Jednovrstvý emulzní nátěr (ČSN 73 6129, ČSN EN 12271) **N VJ** v případě potřeby plynoucí z technologického postupu
- Původní konstrukce vozovky upravená reprofilací, **recyklací za studena** (dle TP 208) s přídavkem asfaltové pěny (do 5%), cementu (do 3%) a DDK 0÷4 mm. (do 10%) tl. recyklované vrstvy **200 mm**.
- Vrstva ze štěkodrti s možností využít vytěžených a přetříděných podkladních vrstev, která bude recyklována za studena na místě s původním mat. z ostatní části vozovky **GN (ŠDb), tl. 200mm**
- **Štěrkodrt' GE (ŠDa) tl. 200 mm**
- Zemní pláň hutněná na E def2 = 45 MPa
- Nesoudržný nenamrzavý materiál vhodný dle ČSN 73 6133, **tl. 500mm (výměna aktivní zóny)**
- Netkaná geotextilie zajišťující separační a filtrační funkci dle TP 79, ČSN EN 13249, ČSN EN ISO 10319, pevnost v příčném a odélném směru min. 10kN/m

Touto technologií bude provedena krom sanací okrajů vozovky rovněž rekonstrukce vozovky v místě úprav příčných propustků.

V oblasti konstrukce mostu přes Librantický potok bude recyklace podkladních vrstev přerušena. Na ochrannou vrstvu betonového potěru na mostovce budou kladeny přímo asfaltobetonové krytové vrstvy (ACP16+ a ACO 11+).

Ošetření pracovních spár v obrusné vrstvě: Proříznutí pracovní spáry pro vytvoření komůrky š. 10 mm hl. 25 mm a následné zalití zálivkou za studena pro komůrky bez těsnicího profilu.

Rozsah konstrukčních vrstev, jejich odstupňování a stavební provedení viz příloha Vzorové příčné řezy. Konstrukční vrstvy musí být provedeny dle jim příslušících, v popisu konstrukcí uvedených ČSN. Odvodnění ložné vrstvy na podkladu z RS CA, musí být provedeno dle TP 170 obr. 4.

Vrstvy krytu budou nově zřízeny v materiálovém provedení z asfaltobetonu.

Projekt využívá odfrézovaného materiálu do podloží vozovky upravené technologií recyklace za studena na místě dle TP 208 s přidáním asfaltového pojiva (asfaltová emulze) + hydraulického pojiva. Užití těchto materiálů do podloží vozovky je možné za předpokladu splnění požadavků a podmínek platných norem (např. ČSN 73 6133) a TP 150, další podmínkou je zajištění souhlasu stavebníka a projektanta. Vlastnosti případně užitých druhotných materiálů musí být doloženy příslušnými zkouškami a atesty.

G – výškové vyrovnání křižovatky a sjezdu – asfaltový beton

- Obrusná vrstva z asfaltového betonu (**ACO 11+**) tl. **50 mm**
- Spojovací postřik z modifikované kationaktivní asfaltové emulze určené pro spojovací postřiky (TP102) **PS, A** , v množství zbytkového asfaltu **0,200 kg/m²**
- Podkladní vrstva z asfaltového betonu (**ACP 16+**) tl. **0 - 60 mm**
- Spojovací postřik z modifikované kationaktivní asfaltové emulze určené pro spojovací postřiky (TP102) **PS, A** , v množství zbytkového asfaltu **0,400 – 0,600 kg/m²**

H – výškové vyrovnání křižovatky a sjezdu – asfaltobetonový recyklát

- Asfaltobetonový recyklát (ČSN EN 13108-8), **Rmat tl. 40 mm**
- Podklad ze štěrkodrti s možností využití vetřezných a přetříděných podkladních vrstev (ČSN EN 13285), **GN (šdB), TL. 0 – 200mm**

Krajnice

Šířka nezpevněné krajnice bude sjednocena na 0,5 m. V úseku km 6,103.5 – 6,167.5 je nezpevněná krajnice rozšířena na 1,5m z důvodu osazení svodidla.

Nezpevněná krajnice bude o 3 – 4 cm snížena oproti zpevněné krajnici. Sklon krajnice je navržen 8 % směrem od vozovky. Krajnice bude zprovedena z R-materiálu Gn tl. 10 cm.

SPODNÍ STAVBA (podloží zpevněných ploch) vč. ochranné vrstvy vozovky

Na 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.

Lokální sanace vozovky včetně podkladních vrstev

Rozsah sanací okrajů vozovky upřesní TDI a projektant až při provádění stavby na základě skutečností zjištěných po odkrytí konstrukčních vrstev stávající vozovky; čerpání položek rozpočtu souvisejících se sanací okrajů vozovky je možné pouze a jen po odsouhlasení čerpání TDI.

Celková sanace v oblasti příčných propustků bude provedena v souladu přílohou C.1.4 Vzorové objekty a uložení

podélná drenáž

Aktivní zóna a zemní pláň je v úseku, kde nelze navrhnout oboustranný silniční příkop odvodněna navrženou podélnou drenáží. Drenáž je vyústěna do navazujícího silničního příkopu. Vyústění bude opevněno prefa výtokovým čelem (pozitivním). Stavební provedení je vykresleno v příloze Vzorové příčné řezy a Vzorové objekty a uložení.

Projektem stanovené požadavky na aktivní zónu, zemní pláň, ochrannou vrstvu platí i v místech podélné drenáže.

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 místech sanací okrajů vozovky a místech rekonstrukce příčných propustků. Na základě poznatků z průzkumů prováděných v dané lokalitě projekt předpokládá, že návrhem dotčenou aktivní zónu nelze ponechat na místě bez úprav. Úprava je řešena náhradou stávajícího materiálu aktivní zóny za materiál nový. Materiál aktivní zóny a provedení konstrukčních vrstev zóny dle užitého materiálu vrstev je součástí konstrukce B. 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 = 45 MPa pro KONSTRUKCE B

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. Zemní pláň je navržena v jednotném příčném sklonu 3%.

ochranná vrstva

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

V místě použití **Konstrukce B** musí být na ochranné vrstvě ze štěrkodrti Ge (ŠDA) dle ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285, 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 = 80 MPa pro

Okraje ochranné vrstvy musí být provedeny podle VL1 211.01, je součástí přílohy Vzorové příčné řezy.

podkladní vrstvy

V návrhu konstrukcí komunikací a zpevněných ploch jsou navrženy tyto druhy podkladních vrstev:

ASFALTOVÝ BETON PRO PODKLADNÍ VRSTVY ACP 16+, ČSN EN 13108-1

RECYKLACE ZA STUDENA NA MÍSTĚ

(CEMENT, ASF. POJIVO)

RS CA TP 208

Recyklace podkladní vrstvy za studena vychází ze zpracované diagnostiky vozovky (viz. výše).

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

obrubníky a beton

V úseku km 4,609.5 – 4,672.5 jsou navrženy silniční obrubníky lemující rigol ze žulových kostek. Výška obrubníků bude 12cm, v místě sjezdu bude snížena na 5cm.

Typy, rozměry, osazení, požadavky na materiálové provedení obrub a betonového lože viz. Situace stavby a Vzorové příčné řezy.

Šířka spáry mezi čely obrubníků musí být široké 3-10mm, v obloucích možno až 15mm. Spáry budou vyplněny drceným kamenivem frakce D<4, zrnitost Gf 80, obsah jemných částic f7.

Požadavky na beton pro lože a opory obrubníků musí splňovat parametry uvedené v ČSN 73 6131.

Betony pro konstrukce betonované na staveništi a betony pro prefabrikované konstrukční dílce pozemních a inženýrských staveb musí splňovat požadavky ČSN EN 206-1 Beton-Část 1: Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda.

kryty z dlažeb

V úseku km 4,609.5 – 4,672.5 bude na úkor zpevněné krajnice proveden rigol ze žulových kostek 8/10.

Rigol je navržen v šířce 0,5m, tj. 5 řad kostek. Kostky budou kladeny do betonového lože. Požadavky na provedení rigolu a betonového lože viz. Situace stavby a Vzorové příčné řezy.

nápojení vrstev navržené vozovky na vozovku stávající

Vozovka rekonstruované místní komunikace je napojena na stávající vozovku (začátek a konec úseku, oblast křižovatek) „trojitým stupňovitým zazuběním“. Detail „zazubění“ je součástí přílohy Vzorové příčné řezy.

vyztužení styčné spáry

Styčná spára mezi stávající a nově poženou asfaltobetonovou vrstvou je vyztužena 1m širokým pásem geomříže ze skelného vlákna pro vyztužení asfaltových vozovek dle TP 147. Požadované vlastnosti – pevnost min. 50 kN dle ISO 3341, tažnost max. 3% dle ISO 3341.

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. Poté dojde k vyfrézování drážky, následně bude drážka vyčištěna a zalita trvale pružnou zálivkou z modifikovaného asfaltu a utěsněna. Úprava styčné spáry bude provedena v souladu s VL2 212.05.

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

povrchová voda

Rekonstrukcí místní komunikace nedojde ke změně odtokových poměrů dotčeného území.

podzemní voda

Hladina podzemní vody nebyla vrtanými sondami zjištěna.

odvodnění

návrh povrchového odvodnění vozovky

Dešťové vody jsou odvedeny z povrchu vozovky podélným a příčným sklonem na hranu vozovky a dále pak přes nepevněnou krajnici do příkopu případně do volného terénu, kde se budou dešťové vody přirozeným způsobem vsakovat.

V rozsahu dle situačních výkresů bude provedena reprofilace silničních příkopů. Hloubka bude min. 400mm (dno příkopu min. 200mm pod konstrukční plání vozovky). Pro majetkoprávní hranice se sklon svahu příkopu nemůže upravit na největší přípustný normový sklon.

V km 4,609.5 – 4,672.5 vlevo a je z důvodu nedostatečné šířky silničního pozemku navržen namísto silničního příkopu rigol umístěný na úkor nepevněné krajnice. Voda z podobrubníkového rigolu je svedená do navazujícího silničního příkopu. Vyústění drenážní trubky podobrubníkového rigolu je navržené také do navazujícího příkopu. Vyústění bude provedeno prefa. výtokovým čelem.

podélné propustky

Všechny podélné propustky na sjezdech budou rozebrány a nahrazeny polypropylenovými troubami PP (DN 400 mm, tuhost SN10). Propustky jsou opatřeny skloněnými čely (1:2) zpevněnými kamennou dlažbou v betonovém loži. Z důvodů stávajících výškových poměrů nelze navrhnout propustky dle vyhlášky 104/1997 (§ 12). Dimenze stávajících propustků jsou zachovány.

- Km 3,789.5 – podélný propustek DN 400
- Km 3,856.5 – podélný propustek DN 400
- Km 4,036.8 – podélný propustek DN 400
- Km 4,132.2 – podélný propustek DN 400
- Km 4,365.0 – podélný propustek DN 400
- Km 4,399.0 – podélný propustek DN 400
- Km 4,415.5 – podélný propustek DN 400
- Km 4,450.0 – podélný propustek DN 400
- Km 4,593.8 – podélný propustek DN 400
- Km 4,793.5 – podélný propustek DN 400
- Km 4,994.7 – podélný propustek DN 400
- Km 5,235.0 – podélný propustek DN 400
- Km 5,439.3 – podélný propustek DN 400
- Km 5,598.4 – podélný propustek DN 400
- Km 5,711.4 – podélný propustek DN 400
- Km 5,877.7 – podélný propustek DN 400
- Km 6,048.0 – podélný propustek DN 400

Příkopy před vyústěním do vodoteče (Librantického potoku) v km 6,130 budou vzhledem ke stísněným poměrům zatrubněny. Zatrubnění bude provedeno obdobným způsobem, jako jsou navrženy podélné propustky.

- Km 6,098.0 – zatrubnění = podélný propustek DN 600
- Km 6,105.5 – zatrubnění = podélný propustek DN 600

Potrubí propustku bude uloženo do betonového lože. Při provádění propustků je nutno dbát podmínek dodavatele potrubí.

- Průměr propustků (trub): DN 400 a DN 600
- délka propustku – dle situace
- Kruhovátuhost trouby: SN 10 (min SN 10 kN/m²)
- Podélný sklon propustku (trouby): předpoklad min. 0,5 % (skutečný sklon bude určen na stavbě po pročištění přilehlých příkopů)
- Vtoková část
 - šikmé čelo (svahové čelo propustku)
 - sklon čela propustku 1:2,0
 - vtok - opevněn lomovým kamenem tl.200 mm
- Výtoková část
 - šikmé čelo (svahové čelo propustku)
 - sklon čela propustku 1:2,0
 - výtok - opevněn lomovým kamenem tl.200 mm

Příčné propustky

Stávající příčné propustky budou rovněž rozebrány a nahrazeny polypropylenovými trubami o světlosti obdobné jako je u stávajících trub (viz. příloha Vzorové objekty a uložení), tuhosti SN10. Potrubí propustku bude uloženo na betonové prahy, bude podsypáno a obsypáno tříděným šterkopískem frakce 0 ÷ 32 mm. Při provádění propustků je nutno dbát podmínek dodavatele potrubí. Zejména na rovnoměrný symetrický postup hutnění a zrnitost zásypu.

Propustky jsou s ohledem na stísněné poměry navrženy s čely z monolitického betonu C25/30 XF2. Na římsách bude osazeno nové FeZn dvoumadlové zábradlí. Zábradlí bude opatřeno odrazkami.

Stávající propustek pod polní cestou, který navazuje na příčný propustek v km 5,189.5 bude zkrácen. Jeho kolmé čelo bude rozebráno a nahrazeno šikmým, opevněným lomovým kamenem kladeným do betonového lože.

Umístění a řešení propustků je patrné z výkresové části.

Propustek km 4,430.4

- Propustek bude půdorysně umístěn v poloze stávajícího propustku.
- Průměr propustku (trouby): DN 800
- úhel křížení s pozemní komunikací je 91°
- délka propustku 8,5 m
- Kruhovátuhost trouby: SN 10 (min SN 10 kN/m²)
- Podélný sklon propustku (trouby): 3,2 %
- Vtoková část
 - Kolmé ŽB čelo výšky 1,32m, délky 5,58m. Ze severovýchodu naváže na čelo podélného propustku sjezdu polní cesty

- vtok - opevněn lomovým kamenem tl.200 mm
- Výtoková část
 - Kolmé ŽB čelo výšky 1,55m, délky 6,0m
 - výtok - opevněn lomovým kamenem tl.200 mm a těžkým kamenným záhozem

Propustek km 4,978.4

- Propustek bude půdorysně umístěn v poloze stávajícího propustku.
- Průměr propustku (trouby): DN 1100
- úhel křížení s pozemní komunikací je 88°
- délka propustku 8,5 m
- Kruhová tuhost trouby: SN 10 (min SN 10 kN/m²)
- Podélný sklon propustku (trouby): 0,5 %
- Vtoková část
 - Kolmé ŽB čelo výšky 1,89m, délky 8,0m.
 - vtok - opevněn lomovým kamenem tl.200 mm
- Výtoková část
 - Kolmé ŽB čelo výšky 1,94m, délky 8,0m
 - výtok - opevněn lomovým kamenem tl.200 mm a těžkým kamenným záhozem

Propustek km 5,189.5

- Propustek bude půdorysně umístěn v poloze stávajícího propustku.
- Průměr propustku (trouby): DN 600
- úhel křížení s pozemní komunikací je 69°
- délka propustku 9,5 m
- Kruhová tuhost trouby: SN 10 (min SN 10 kN/m²)
- Podélný sklon propustku (trouby): 0,5 %
- Vtoková část
 - Kolmé ŽB čelo výšky 2,07m, délky 8,0m.
 - vtok - opevněn lomovým kamenem tl.200 mm
 - betonové čelo navazujícího stávajícího propustku bude odbouráno, roura zaříznuta a vyústění propustku bude opevněno lomovým kamenem tl.200 mm
- Výtoková část
 - Kolmé ŽB čelo výšky 1,96m, délky 8,0m
 - výtok - opevněn lomovým kamenem tl.200 mm a těžkým kamenným záhozem
 -

ochrana pozemní komunikace

Aktivní zóna a zemní pláň je odvodněna do oboustranného silničního příkopu. Sклон pláň je min. 3%. V úseku V km 4,609.5 – 4,672.5 vlevo, kde je navržen namísto příkopu podobrubníkový rigol, bude pláň odvodněna prostřednictvím drenážního trativodu. Ten je navržen jako PVC drenážní trubka DN 160 mm, obsyp drceným kamenivem frakce 0-16 mm. Trubky budou vyústěny do navazujícího silničního příkopu. Trativod bude opláštěn netkanou geotextilií hmotnosti 300 g/m².

Vyústění bude opatřeno prefabrikovaným betonovým výtokovým čelem (pozitivním).

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

Stálé dopravní značení

vodorovné dopravní značení VDZ

Návrh řeší obnovu stávajícího VDZ. V místech autobusových zastávek bude prostor zastávky vyznačen vodorovným dopravním značením. Návrh VDZ je součástí přílohy Situace stavby

Návrh VDZ byl zpracován na základě TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní a ČSN 73 6110.

Požadavky pro výrobu, umístování, provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení musí být v souladu ČSN EN 1436, ČSN EN 1436 Změna Z1, ČSN EN 1790, ČSN EN 1423, ČSN P ENV 13459-2, ČSN P ENV 134593, TP 70; pro provádění vodorovných dopravních značek platí TP 65, TP 133, VL 6.2 a Katalog hmot pro vodorovné dopravní značky.

VDZ bude provedeno v bílé barvě s retroreflexní úpravou. Značení bude z plastických materiálů strojově nanášených za studena s dlouhodobou životností. Technické parametry vodorovných dopravních značek

(denní a noční viditelnost, drsnost) musí být v souladu s ČSN EN 1436. Požadavky na materiál stanoví ČSN EN 1423, ČSN EN 1424, ČSN EN 1790, ČSN EN 1871 Strana 19 z 23.

Barevné provedení, tvar a rozměry vodorovných dopravních značek musí být provedeny v souladu s vyhláškou MDS č. 30/2001 Sb. a VL 6.2.. Podélné čáry se nesmí pokládat na podélnou pracovní spáru.

svislé dopravní značení SDZ

Návrh řeší obnovu stávajícího SDZ. Návrh je doložen v příloze Situace stavby.

SDZ bude osazeno tak, aby činná plocha byla svislá a kolmá na osu komunikace. SDZ ani jejich nosné konstrukce nesmějí zasahovat do části dopravního prostoru stanovené volnou šířkou pozemní komunikace podle ČSN 73 6110. Nejmenší vodorovná vzdálenost bližšího okraje svislé značky včetně jejich nosné konstrukce od vnějšího okraje vozovky je 0,50 m. Největší vzdálenost je 2,00 m.

Značka bude osazena na hliníkový, podélně rýhovaný podpěrný sloupek průměru 60mm. Sloupek bude osazen do dlažby za pomoci kotvicí patky např. AP 60 (čtyřkotevní) ukotvené k betonovému základu. Kvalita betonových základů SDZ musí být v souladu s kap. 18 TKP.

Umístění SDZ v blízkosti inženýrských sítí (zejména elektrických vedení) musí být provedeno s ohledem na ochranná pásma těchto vedení a ohledem na bezpečnost práce při jejich instalaci. Před zahájením prací musí zhotovitel předložit objednateli/správci stavby k odsouhlasení technologický předpis na osazování značek. Technické parametry svislých dopravních značek (denní a noční viditelnost, mechanická odolnost, provedení hran, korozivzdornost) a jejich nosné konstrukce musí být v souladu s ČSN EN 12899-1. Zhotovovací práce musí být provedeny tak, aby byl splněn požadavek na umístění a provedení SDZ, VDZ a DZ podle dokumentace kapitoly 14 TKP.

Obecná specifikace navrženého SDZ: reflexní provedení, retroreflexní materiál min. třídy R1, základní velikost

dočasné dopravní značení

Návrh přechodného dopravního značení a návrh objízdných tras je součástí přílohy E. Zásady organizace výstavby.

Značky užívané k označení pracovních míst budou provedeny jako retroreflexní - retroreflexní materiál musí splňovat vlastnosti minimálně třídy R'2. Budou použity značky základní velikosti. Přenosné značky nebo dopravního zařízení, které nebudou pevně zabudované do terénu, budou osazeny na podpěrný sloupek. Sloupek bude osazen do schváleného typu podkladních desek.

Světelné signalizační zařízení, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

- není součástí stavby

Vybavení silnice

Směrové sloupky - Je navržena obnova veškerých směrových sloupků. V přímé se osadí v rozestupech dle situace. Směrové sloupky jsou navrženy bílé typu D3 – pružné, neformovatelné, výšky 0,8 m.

Zábradlí – na římsách příčných propustků a mostního objektu je navrženo mostní zábradlí. Zábradlí musí být opatřeno odrazkami. Zábradlí bude zároveň zinkované ponorem.

Svodidlo, zábradelní svodidlo - Nové svodidlo JSNH4/N2 se navrhuje při obou stranách vozovky v km 6,103.5 – 6,167.3. Na římsě mostního objektu přes Librantický potok bude nahrazeno zábradelním svodidlem ZSNH4/H3. Svodidlo (zábradelní svodidlo) bude opatřeno odrazkami.

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

Stavební objekt bude realizován za plné dopravní uzavírky. Ta bude provedena v úseku Slatina – Černilov. Objízdná trasa bude značena po silnici III/3081 Slatina-Librantice a III/3088 Librantice-Černilov.

Etapizace výstavby a návrh objízdných tras je řešen v příloze E. Zásady organizace výstavby.

Stavební práce musí být provedeny tak, aby za všech okolností byla zajištěna dosažitelnost všech objektů vozidly Policie, Záchrané služby a Hasičského záchranného sboru.

I. VAZBA NA PŘÍPADNĚ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Není uvažováno.

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

Návrh rekonstrukce vozovky silnice II/308 je stanoven na základě provedené diagnostiky vstávající vozovky (viz. kapitola C). Diagnostika bude doložena v části související dokumentace v paré č. 1.

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

Řešený úsek komunikace se nachází v extravilánu. Komunikace pro pěší nejsou součástí návrhu. Projekt neřeší žádné přechody pro chodce ani místa pro přecházení. Projektová dokumentace tedy neuvažuje s návrhem úprav pro pohyb nevidomých a

Návrh splňuje obecné technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání staveb.

PŘÍLOHA: SEZNAM VYTYČOVACÍCH BODŮ

| Bod | -x- | -y- |
|-----|-------------|--------------|
| 1 | -636404.948 | -1039899.030 |
| 2 | -636364.660 | -1039851.478 |
| 3 | -636318.776 | -1039798.601 |
| 4 | -636281.349 | -1039759.596 |
| 5 | -636230.366 | -1039711.606 |
| 6 | -636037.198 | -1039533.908 |
| 7 | -635984.478 | -1039487.873 |
| 8 | -635972.742 | -1039478.960 |
| 9 | -635914.257 | -1039440.530 |
| 10 | -635798.724 | -1039368.835 |
| 11 | -635739.465 | -1039331.579 |
| 12 | -635700.450 | -1039305.767 |
| 14 | -635642.798 | -1039265.642 |
| 13 | -635643.009 | -1039265.790 |
| 15 | -635619.304 | -1039247.275 |
| 16 | -635600.861 | -1039230.401 |
| 17 | -635361.340 | -1039005.059 |
| 18 | -635339.788 | -1038984.194 |
| 19 | -635318.682 | -1038960.499 |
| 20 | -635300.438 | -1038936.687 |
| 21 | -635234.921 | -1038848.597 |
| 22 | -635216.884 | -1038824.625 |
| 23 | -635186.946 | -1038787.793 |
| 24 | -635167.165 | -1038765.239 |
| 25 | -635042.492 | -1038624.677 |
| 26 | -635022.414 | -1038602.387 |
| 27 | -634977.058 | -1038558.109 |
| 28 | -634954.292 | -1038538.572 |
| 29 | -634929.312 | -1038517.465 |
| 30 | -634771.694 | -1038394.552 |
| 31 | -634713.793 | -1038359.524 |
| 32 | -634696.207 | -1038349.999 |
| 33 | -634696.110 | -1038349.946 |
| 34 | -634684.102 | -1038343.779 |
| 35 | -634649.536 | -1038333.331 |
| 36 | -634619.626 | -1038331.277 |
| 37 | -634562.124 | -1038329.634 |
| 38 | -634532.195 | -1038327.778 |
| 39 | -634508.318 | -1038322.688 |
| 40 | -634504.586 | -1038321.568 |