

<b>Investor:</b>	<b>Lettenmayer &amp; Partner, s.r.o.</b>	
<b>Adresa:</b>	Zámecká 2, 250 90 Jirny	
<b>IČO:</b>	496 857 75	
<b>Kontakt:</b>	<a href="mailto:lettenmayer@lettenmayer.cz">lettenmayer@lettenmayer.cz</a> , 602 281 526	
<b>Zpracovatel:</b>	<b>MKdoprava, Ing. Miroslav Kalina</b>	
<b>Adresa:</b>	Mimoňská 628, 190 00 Praha	
<b>IČO:</b>	059 331 29	
<b>Kontakt:</b>	<a href="mailto:kalina@mkdoprava.cz">kalina@mkdoprava.cz</a> , <a href="http://www.mkdoprava.cz">www.mkdoprava.cz</a> , 777 073 064	
<b>Akce:</b>	Jirny – okružní křižovatka	<b>Datum:</b> 2023.03
		<b>Stupeň:</b> PDPS
		<b>Měřítko:</b>
		<b>Číslo přílohy:</b> D.1
<b>Příloha:</b>	Technická zpráva	<b>Souprava:</b>

## Obsah:

A)	Identifikační údaje objektu.....	3
A.1	Údaje o stavbě.....	3
A.2	Údaje o stavebníkovi .....	3
A.3	Údaje o zpracovateli dokumentace.....	3
B)	Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení.....	3
C)	Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci – dopravní údaje, geotechnický průzkum apod., .....	3
D)	Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby,.....	3
E)	Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů,.....	4
F)	Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace,.....	7
G)	Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku, .....	7
H)	Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu, .....	9
I)	Vazba na případné technologické vybavení, .....	10
J)	Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů, .....	10
K)	Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace. ....	10
	Příloha 1: Vytyčovací body .....	11

## A) Identifikační údaje objektu

### A.1 Údaje o stavbě

Stavba:	Jirny – okružní křižovatka
Místo stavby:	Středočeský kraj, okres Praha-východ, k.ú. Jirny
Předmět projektové dokumentace:	Přestavba stykové křižovatky na okružní křižovatku

### A.2 Údaje o stavebníkovi

Objednatel dokumentace:	Lettenmayer & Partner, s.r.o. Zámecká 2, 250 90 Jirny 250 68 Husinec IČO: 496 857 75
Kontaktní osoba:	Daniel Janík

### A.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

Zpracovatel:	MKdoprava Ing. Miroslav Kalina Mimoňská 628 190 00 Praha 9 IČO: 059 331 29
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Miroslav Kalina autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, č. autorizace: 0012892

## B) Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Projekt řeší přestavbu stávající stykové křižovatky silnice II/611 (směr Praha – Poděbrady) a silnice III/6111 (D 11 směr Praha a Hradec Králové). Je navržena okružní křižovatka kruhového půdorysu s vnějším poloměrem jízdního pásu  $R = 14,50$  m, s šířkou jízdního pásu 5,00 m. V okružní křižovatce je navržen středový ostrov s poloměrem  $R = 7,00$  m, tento bude lemován zpevněným prstencem šířky 2,50 m. Na okružní křižovatku se připojí celkem 3 větve a bude provedena jedna spojovací větev ve směru od D 11(silnice III/6111) k obci Nehvizdy (směr Poděbrady).

## C) Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci – dopravní údaje, geotechnický průzkum apod.,

Jako podklad pro zhotovení dokumentace byly provedeny tyto průzkumy:

- Geodetické zaměření a průběh stávajících inženýrských sítí (poskytnuto objednatelem)
- Katastrální mapa
- Diagnostický průzkum vozovky (Ing. Jan Zajíček – APT SERVIS, 12/2022)
- Prohlídka místa stavby s pořízením fotodokumentace
- Dokumentace pro stavební povolení (B-PROJEKTY Teplice s.r.o.)

## D) Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby,

Vzhledem ke svému rozsahu není stavba členěna na stavební objekty.

## E) Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů,

Projekt řeší přestavbu stávající stykové křižovatky silnice II/611 (směr Praha – Poděbrady) a silnice III/6111. Je navržena okružní křižovatka kruhového půdorysu s vnějším poloměrem jízdního pásu  $R = 14,50$  m, s šířkou jízdního pásu 5,00 m. V okružní křižovatce je navržen středový ostrov s poloměrem  $R = 7,00$  m, tento bude lemován zpevněným prstencem šířky 2,50 m. Na okružní křižovatku se připojí celkem 3 větve a bude provedena jedna spojovací větev ve směru od D 11 k obci Nehvizdy (směr Poděbrady).

Parametry okružní křižovatky byly zvoleny podle vlečných křivek směrodatného vozidla (autobus délky 15 m), dle možností v dané prostoru a požadavku na provedení spojovací větve (směr obce Nehvizdy). Jízdní pruhy na vjezdu jsou navrženy v šířkách 3,50 m, 4,50 m a 5,00 m. Šířky jízdních pruhů na výjezdu z OK pak 3,50 m a 5,00 m. Šířka jízdního pruhu spojovací větve je 4,50 m. Jízdní pruhy budou po délce lemované vodícím proužkem šířky 0,25 m, zpevněnou krajnicí šířky 0,50 m a nezpevněnou krajnicí ve stávající šířce (min. 0,75 m). Vnitřní poloměry jízdních pruhů na vjezdu do OK jsou navrženy  $R = 12,00$  m a 15,00 m, na výjezdu  $R = 15,00$  m a 25,00 m. Vnitřní poloměr jízdního pruhu spojovací větve je navržen  $R = 44,50$  m. Podélný sklon nivelety a příčný sklon vozovky okružního jízdního pásu byl upraven podle požadavků správce komunikace na minimální podélný a příčný sklon) z větší části ale odpovídá výslednému sklonu plochy asfaltové vozovky stávající stykové křižovatky. Významně bude podélný sklon upravován pouze v místě dostavby nové konstrukce vozovky. Minimální podélný sklon na okružním jízdním pásu je navržen 1,30 %, maximální 2,50 %. Pro zaoblení lomů sklonu byly použity parabolické zakružovací oblouky s poloměrem  $R = 500$  m a 1000 m.

Jednotlivé větve okružní křižovatky nebudou významně výškově upraveny, je navržena pouze příčná úprava stávajícího krytu, tak aby byl zajištěn plynulý vjezd a výjezd z okružního jízdního pásu a odtok dešťových vod z povrchu komunikace. Na okružním jízdním pásu je navržen jednostranný příčný sklon vozovky 2,00 % a zpevněného prstence 4,00 % směrem od středového ostrova. Nezpevněné krajnice budou nově provedené ve sklonu 8,00 % a proti zpevněné krajnici budou sníženy o 0,03 m. Nezpevněné krajnice budou provedeny z vrstvy ŠD<sub>B</sub> 0/32 nebo R-materiálu 0/22. Příčný sklon vjezdových a výjezdových větví bude upraven tak aby byl zajištěn plynulý vjezd a výjezd z okružní křižovatky.

Podél středového ostrova bude provedena kamenná obruba OP 4 (200/250/1000) převýšena (+15 cm). Do této obruby budou umístěny reflexní čočky (knoflíky) v souladu s ČSN EN 1463-1, 2. Na rozhraní zpevněného prstence a okružního jízdního pásu bude provedená převýšená (+3 cm) kamenná obruba OP4 (200/250/1000). Fyzické směrové ostrůvky budou po celé délce lemované šikmou (KO) betonovou obrubou (195/300/600). Veškerá použitá obruba bude kladená do betonového lože s opěrou z betonu C 20/25 nXF3.

V ploše navržené křižovatky budou vybourány stávající fyzické směrovací ostrůvky. Rozsah rekonstrukce pouze krytu, resp. celé konstrukce vozovky je patrný z přílohy C.2 Koordinační situační výkres. Dle navržené příčného a podélného sklonu bude provedena plošná úprava stávajícího krytu frézováním. Stávající konstrukce vozovky budou vybourány v nezbytné míře, tak aby bylo možné provést dostavbu nové konstrukce vozovky, případně úpravu příčného a podélného sklonu. Napojení nových vrstev na stávající vrstvy bude provedeno zazubením dle VL 1.

### Návrh konstrukčních vrstev vozovky

Návrh konstrukce vozovky vychází z vyhodnocení dat o sčítání dopravy z roku 2020 a z provedené diagnostiky vozovky, kde byly provedeny 3 jádrové vývrty.

Křižovatka spadá do úseku 1-0650 (silnice II/611). Hodnota RPDI v pracovním dni je 11 170 voz/den, z toho TNV je 916 voz/den. Nicméně poloha sčítacího místa byla v obci Nehvizdy, takže lze předpokládat, že tato čísla nezahrnují dopravu ve směru D11 – Jirny. Proto pro návrh konstrukce vozovky, bylo uvažováno dopravní zatížení z úseku 1-0640 (silnice II/611, západně od řešené křižovatky). Hodnota RPDI v pracovním dni je 11 788 voz/den, z toho TNV je 2105 voz/den.

Na základě těchto údajů je zvolena návrhová úroveň porušení D0 a třída dopravního zatížení vozovky TDZ II. Návrh konstrukce vozovky vychází z TP 170 ze skladby D0-N-1 TDZ II PIII s minimálním modulem přetvárnosti na pláni zemního tělesa  $E_{def,2} = 45$  MPa. Podrobným návrh skladby konstrukce vozovky je následující:

### Celá konstrukce vozovky

• Asfaltový koberec mastixový ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-5 vč. zdrsňujícího posypu předobaleným kamenivem fr. 2/4	SMA 11S PMB 45/80-65	40 mm  2,0 kg/m <sup>2</sup>
• Postřík spojovací polymerem modif. kationaktivní asf. emulze ČSN 73 6129	PS-CP	0,35 kg/m <sup>2</sup>
• Asfaltový beton modif. pro ložní vrstvy ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1	ACL 16S PMB 22/55-60	70 mm
• Postřík spojovací polymerem modif. kationaktivní asf. emulze ČSN 73 6129	PS-CP	0,60 kg/m <sup>2</sup>
• Asfaltový beton pro podkladní vrstvy ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1	ACP 22S 50/70	90 mm
• Postřík infiltrační kationaktivní asf. emulze ČSN 73 6129	PI-C	1,00 kg/m <sup>2</sup>
• Recyklace TP 208	RS 0/32 CA	200 mm
• Štěrkodrt' fr.0/63 ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285	ŠD <sub>B</sub> 0/32	min.150 mm
<b>CELKEM</b>		<b>550 mm</b>

V případě podloží ze štěrkopísku lze očekávat splnění požadavku  $E_{def,2} \geq 45$  MPa. V případě podloží z jílovitých zemin se provede jeho výměna v tloušťce 400 mm, použije se materiál, splňující požadavky vhodnosti do aktivní zóny zemního tělesa podle ČSN 73 6133.

## Úprava krytu stávající asfaltové vozovky

Odfrezování stávajících asfaltových vrstev vozovky v tloušťce cca 100 mm a uložení na mezideponii, vyfrezovaný materiál bude použit v horní podkladní vrstvě v místě rekonstrukce celé vozovky za použití technologie recyklace na místě za studena dle TP 208. Ošetření trhlin a spár podle TP 115, v případě výrazných poruch se preferuje další lokální frézování dle zjištěného rozsahu poruchy dle TP 115.

- |   |                      |                        |
|---|----------------------|------------------------|
| • v případě potřeby vyrovnávací vrstva (vč. spojovacího postřiku PS-C 0,6 kg/m <sup>2</sup> dle ČSN 73 6129): |                      |                        |
| Asfaltový beton pro podkladní vrstvy  | ACP 22S 50/70        |                        |
| ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1   |                      |                        |
| • Postřik spojovací polymerem modif. kationaktivní asf. emulze  | PS-CP                | 0,60 kg/m <sup>2</sup> |
| ČSN 73 6129   |                      |                        |
| • Asfaltový beton modif. pro ložní vrstvy   | ACL 16S PMB 22/55-60 | 70 mm                  |
| ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1   |                      |                        |
| • Postřik spojovací polymerem modif. kationaktivní asf. emulze  | PS-CP                | 0,35 kg/m <sup>2</sup> |
| ČSN 73 6129   |                      |                        |
| • Asfaltový koberec mastixový   | SMA 11S PMB 45/80-65 | 40 mm                  |
| ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-5   |                      |                        |
| vč. zdrsňujícího posypu předobaleným kamenivem fr. 2/4  |                      | 2,0 kg/m <sup>2</sup>  |
| <b>CELKEM</b>   |                      | <b>min. 110 mm</b>     |

## Zpevněný prstenec a fyzické směrovací ostrůvky

Na základě jednání se zástupci KSUS ze dne 5.1.2023 byl zvolen cementobetonový kryt. Konstrukce je odvozena od D1-T3-TDZ IV PIII.

- |   |                      |                    |
|---|----------------------|--------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cementobetonový kryt<br/>ČSN 73 6123-1, ČSN EN 13877-1,2,3<br/>(výztuž KARI sítí ve dvou vrstvách 2x 100x100x8, krytí KARI sítí musí být min. 50 mm)<br/>(příčné pracovní spáry budou provedeny dle VL1 á 2,5 m, proříznuty do hloubky 100 mm, povrchová úprava CB krytu provedena striáží)</li> </ul> | CB II                | 230 mm             |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Recyklace<br/>TP 208</li> </ul>  | RS 0/32 CA           | 200 mm             |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Štěrkodrt fr.0/63<br/>ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285</li> </ul>   | ŠD <sub>B</sub> 0/32 | min.150 mm         |
| <b>CELKEM</b>   |                      | <b>min. 580 mm</b> |

V případě zastižení nevhodných zemin v podloží, při  $\text{CBR} < 15\%$ , bude aktivní zóna (AZ) sanována či vyměněna. Dle výsledků diagnostiky vozovky se předpokládá následující postup rekonstrukce vozovky:

- odstranění ornice a zeminy do úrovně 550 mm pod projektovou niveletu
- v případě podloží:
  - ze štěrkopísku lze očekávat splnění požadavku  $E_{def,2} \geq 45 \text{ MPa}$
  - z jílovitých zemin se provede výměna v tl. 400 mm, použije se materiál, splňující požadavky vhodnosti do aktivní zóny zemního tělesa dle ČSN 73 6133

Skutečný rozsah sanace podloží bude stanoven geotechnikem na stavbě po odtěžení zemin na zemní pláň. **Výsledné řešení určí dodavatel stavby na základě výsledků příslušných průkazných zkoušek.** Míra zhutnění aktivní zóny 100 % PS, zemní pláň bude provedena v souladu s ČSN 736133, ČSN 721006 a TP 94. Před pokládkou konstrukčních vrstev vozovky je nutné ověřit dosažení požadované hodnoty  $E_{def,2}$ . Na upravené pláni bude provedena zatěžovací zkouška statickou deskou. Modul přetvárnosti na pláni musí splňovat hodnotu  $E_{def,2} = 45$  MPa. Odtěžený materiál z AZ bude geotechnikem na stavbě zaříděn a bude rozhodnuto o jeho případném znovupoužití na zásypy/násypy.

Násyp v prostoru středového ostrova bude proveden jako hutněný po vrstvách (max. 300 mm) z vhodné zeminy do násypů dle ČSN 73 6133, TKP kap. 4. Míra zhutnění násypu bude  $D=95\%$  PS (dle ČSN 72 1006). Pod násypem bude provedeno odfrézování stávajícího asfaltového krytu a rozrušení dalších podkladních vrstev tak, aby byl zajištěn však do podloží. Vrchní vrstva bude provedena ohumusováním a zatravněním v tl. 200 mm.

V prostoru dostavby vozovky bude proveden násyp hutněný po vrstvách (max. 300 mm) z vhodné zeminy dle ČSN 73 6133, TKP kap. 4. Míra zhutnění násypu bude  $D=95\%$  PS (dle ČSN 72 1006).

Svahy násypu budou provedené max. ve sklonu 1:2 (u středového ostrova max. 1:5 max. v převýšení 1,00 m), plynule navážou na stávající svahy zemního tělesa. Stávající dno a poloha podélného cestního příkopu zůstane zachována.

Násyp bude prováděn na řádně zhutněné a upravené podloží. Míra zhutnění podkladní vrstvy je požadována  $D=92\%$  PS (dle ČSN 72 1006).

Na nově vybudované a upravované násypy bude provedeno ohumusování a osetí travním semenem v tl. 200 mm.

Pracovní spáry na rozhraní asfaltových ploch budou proříznuty a vyplněny asfaltovou zálivkou za horka typu N1 dle ČSN EN 14188 (např. v napojení na stávající asfaltové vozovky)

Před zahájením stavby je nutné přesné vytýčení inženýrských sítí a postupovat dle požadavků ve vyjádření od těchto správců.

## F) Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace,

Zůstane zachován stávající systém odvodnění výsledným sklonem plochy do podélných cestních příkopů.

## G) Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku,

Stávající svislé dopravní značení v lokalitě bude demontováno. Stávající vodorovné dopravní značení zůstane ponecháno ve vyznačeném rozsahu, bude navazovat na nově navržené vodorovné dopravní značení. Dopravní značky budou umístěny dle platných zásad pro dopravní značení na pozemních komunikacích. Veškeré dopravní značení musí být v souladu se zákonem č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů včetně prováděcí vyhlášky a zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů včetně prováděcí vyhlášky.

### Vodorovné dopravní značení

Kvalita vodorovného dopravního značení musí splňovat podmínky podle platné ČSN EN 1436 + A1 Vodorovné dopravní značení, Vzorových listech staveb pozemních komunikací část VL6.2 Vodorovné dopravní značky a dále TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích, TKP a ZTKP kapitola 14.

Veškeré vodorovné dopravní značení bude provedeno z dlouho-životných materiálů (např. z dvou nebo vícesložkových plastických hmot nanášených za studena, termoplastických hmot, předem připravených materiálů). Pro zajištění odtoku vody a noční viditelnosti za vlhka a za deště musí být toto značení profilované anebo strukturální (tj. typ II dle TP 70). Vodorovné dopravní značení bude v retroreflexní úpravě, tzn. s použitím balotiny nebo směsí balotiny a zdrsňujících přísad. Značení se provede ve dvou fázích – hladké barvou a poté profilované plastem.

V rámci stavby je navrženo toto vodorovné dopravní značení:

- V2b (1,5/1,5/0,25m) Podélná čára přerušovaná
- V4 (0,25m) Vodící čára
- V9a Směrové šipky
- V13 (0,5/0,5/3,0) Šikmé rovnoběžné čáry
- V18 (délka čar 3,0m) Optická psychologická brzda

Do obrub středového ostrůvku budou osazeny zapuštěné reflexní čočky (knoflíky) v souladu s ČSN EN 1463-1, 2.

Provizorní vodorovné dopravní značení bude provedeno nalepovací folií. Po skončení dané etapy musí být provizorní vodorovné značení odstraněno. Při odstraňování vodorovného dopravního značení nesmí dojít k narušení nebo poškození povrchu vozovky.

#### Svislé dopravní značení

Svislé dopravní značky (jak trvalé, tak dočasné v rámci DIO) včetně jejich nosných konstrukcí musí být certifikovány autorizováno zkušebnou a musí být schváleny MD k užití na pozemních komunikacích v ČR. Kvalita svislého dopravního značení musí splňovat podmínky ČSN EN 12899-1, včetně národní přílohy, TKP a ZTKP kapitola 14 a dále VL 6.1 Svislé dopravní značky. Veškeré značení musí být v souladu s TP65, TP66 a TP100.

SDZ bude provedeno v základní velikosti. Retroreflexní materiál musí splňovat vlastnosti minimálně třídy RA2. SDZ musí být lisované z plechu FeZn s dvojitým ohybem s plnými rohy. Spojovací materiál bude nekorodující. Objímky mohou zůstat z Al slitin. Poloměr zaoblení rohů štítů značek umístěných vedle vozovky musí být min. 20 mm. Osazené budou do základových patek z prostého betonu C16/20-XF2 (kromě značení pro DIO). Značky musí splňovat požadavky dané normou ČSN EN 12899-1, včetně národních příloh.

V rámci stavby je navrženo toto nové svislé dopravní značení:

- A4 Křižovatka s kruhovým objezdem
- B20a Nejvyšší dovolená rychlost
- C1 Kruhový objezd
- C4a Přikázaný směr objíždění vpravo
- IS1c Směrová tabule pro příjezd k dálnici vpravo
- IS9b Návěst před okružní křižovatkou
- P4 Dej přednost v jízdě!



V nezpevněné krajnici budou osazeny směrové sloupky výšky 0,8 m v souladu s TP 58 a ČSN 73 6101.

Retroreflexní materiál provizorního dopravního musí splňovat vlastnosti minimálně třídy RA1. Dopravní značení bude v základní velikosti.

Ve vyznačeném umístění budou po dobu tři měsíce od realizace přestavby křižovatky osazené „Informativní tabule IP22 (Pozor změna organizace dopravy – okružní křižovatka sil. II/611 a III/611111)“ - umístění viz příloha C.1 Situační výkres širších vztahů.

## H) Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu,

Výstavba bude provedena celkem ve čtyřech hlavních etapách. Případné dílčí podetapy budou v gesci vybraného zhotovitele. Při využití provizorních objízdných komunikací (provizorní komunikace jsou uvažovány ze silničních panelů, alternativně po domluvě mezi zhotovitelem – investorem může být použit i jiná konstrukce vozovky v odpovídající třídě dopravního zatížení) mimo plochu rekonstruované křižovatky. Na řádně zhutněnou zemní pláň z mechanicky zpevněné zeminy o tl. min. 0,2 m bude provedena kladecí vrstva ze štěrkopísku, do které budou ukládané železobetonové silniční panely v rozměru 3,0x1,0x0,215m. Při severní straně silnice II/611 v prostoru navrhované provizorní komunikace bude zasypán stávající trojúhelníkový příkop vhodnou zeminou, v ose příkopu bude osazenou drenážní plastové potrubí DN 200 – vyústěné v návaznosti do příkopu mimo plochu provizorní komunikace.

Po dokončení stavby bude plocha rekultivována zúrodnitelnou zeminou do úrovně původního terénu v celkové mocnosti 0,80 m (bude provedeno odtěžení poškozené, případně znečištěné zeminy v mocnosti 0,20 m pod úrovní skrytí).

Výstavba provizorních komunikací bude provedena pouze při částečném omezení provozu realizací dle TP66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích (II. vydání). Standardní pracovní místa budou značena dle schémat C/2 (zúžení jízdního pruhu) a C/3 (práce v jízdním pruhu, dva pomocné jízdní pruhy).

Během realizace vlastní přestavby křižovatky bude zajištěna dopravní obslužnost vyznačením objížděky po realizovaných provizorních komunikacích s využitím stávajících sousedních okružních křižovatek na silnici II/611 v Pražské a Poděbradské ulici.

Při realizaci stavby je nutné dodržovat platné právní normy z oblasti bezpečnosti práce a technických zařízení.

Jedná se zde zejména o:

- zákon 309/2006 Sb. - Zákon, kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci)
- zákon 262/2006 Sb. - Zákoník práce

Na základě těchto zákonů je nutné dodržovat ustanovení NV 591/2006 Sb. - Nařízení vlády o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

Při realizaci stavby je nutné dodržet platné právní normy pro zamezení negativních vlivů na životní prostředí. Během výstavby se dočasně zvýší hlučnost a prašnost v okolí stavby. Zhotovitel stavby je povinen během realizace stavby zajišťovat pořádek na staveništi a neznečišťovat veřejná prostranství, nezatěžovat jej nadměrným hlukem a v co největší míře šetřit stávající zeleň. Důsledně dodržovat použití vymezených ploch pro tuto stavbu a po jejím ukončení ji předat jejím uživatelům, resp. provozovatelům či majitelům. V případě zásahu do cizích zařízení musí zhotovitel jejich majitele o tomto informovat a vždy učinit o tomto zásahu písemnou zprávu nebo dohodu. Po ukončení stavby je zhotovitel povinen provést úklid všech ploch, které pro realizaci stavby používal a uvést tyto do původního stavu. Po uvedení stavby do provozu nebude mít tato negativní vliv na životní prostředí, neprodukuje žádné odpady ani škodliviny. Stavební práce a doprovodná činnost související se stavbou bude prováděna v souladu se nařízením vlády č. 272/2011 Sb. tak, aby byly dodrženy hladiny hluku předepsané tímto zákonem

I) Vazba na případné technologické vybavení,

Není.

J) Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů,

Není.

K) Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se staveništem osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

## Příloha 1: Vytyčovací body

Okružní křižovatka OSA – vytyčovací osa okružního jízdního pásu je navržena ve vnitřní hraně vozítkového proužku. Délka okružního jízdního pruhu v ose je 0,091 11 km.

Číslo bodu	Staničení	X	Y	Z	Popis bodu
1	0	722236	1041372	255,454	ZÚ; ZPP
2	2	722237	1041370	255,428	
3	4	722238	1041368	255,403	
4	6	722239	1041367	255,377	
5	8	722240	1041365	255,351	
6	10	722242	1041364	255,325	
7	12	722244	1041363	255,299	
8	14	722246	1041362	255,273	
9	16	722248	1041362	255,247	
10	18	722250	1041362	255,221	
11	20	722251	1041362	255,197	ZPO
12	20	722252	1041362	255,195	
13	22	722254	1041363	255,171	
14	24	722255	1041363	255,152	
15	26	722257	1041364	255,136	
16	28	722259	1041365	255,124	
17	30	722260	1041367	255,117	
18	32	722262	1041368	255,113	
19	33	722262	1041369	255,113	Nejnižší bod
20	34	722263	1041370	255,114	
21	36	722263	1041372	255,118	
22	38	722264	1041374	255,127	
23	39	722264	1041375	255,131	VPP
24	40	722264	1041376	255,139	
25	42	722264	1041378	255,155	
26	44	722264	1041380	255,176	
27	46	722263	1041382	255,2	
28	48	722262	1041383	255,229	
29	50	722261	1041385	255,261	
30	52	722260	1041387	255,297	
31	54	722258	1041388	255,338	
32	56	722257	1041389	255,382	
33	58	722255	1041390	255,425	KPO
34	58	722255	1041390	255,431	
35	60	722253	1041391	255,481	
36	60	722253	1041391	255,489	ZPO
37	62	722251	1041391	255,528	
38	64	722249	1041391	255,567	
39	66	722247	1041391	255,598	
40	68	722245	1041390	255,622	
41	70	722243	1041390	255,636	VPP
42	70	722243	1041390	255,637	
43	72	722242	1041389	255,644	
44	73	722241	1041388	255,645	Nejvyšší bod
45	74	722240	1041387	255,644	
46	76	722239	1041386	255,635	
47	78	722237	1041384	255,618	
48	79	722237	1041383	255,603	KPO
49	80	722236	1041383	255,594	
50	82	722236	1041381	255,568	
51	84	722235	1041379	255,542	
52	86	722235	1041377	255,516	
53	88	722235	1041375	255,49	
54	90	722236	1041373	255,464	
55	91	722236	1041372	255,45	KÚ; KPP

Okružní křižovatka Body 1-56:

Číslo bodu	Y	X	Z
1	1041379.28	722277.88	254.88
2	1041370.71	722277.53	254.94
3	1041363.82	722278.18	254.86
4	1041374.02	722320.70	stav
5	1041372.64	722320.82	stav
6	1041367.12	722262.33	255.10
7	1041367.90	722261.87	255.10
8	1041373.03	722264.16	255.11
9	1041373.35	722264.90	255.10
10	1041380.74	722268.21	255.09
11	1041385.95	722261.49	255.25
12	1041376.46	722249.56	256.45
13	1041369.46	722249.56	255.45
14	1041366.96	722249.56	255.32
15	1041361.77	722246.21	255.25
16	1041360.80	722246.11	255.24
17	1041362.75	722241.83	255.30
18	1041362.45	722238.70	255.35
19	1041360.22	722229.31	255.43
20	1041359.23	722229.47	255.42
21	1041358.73	722224.18	255.49
22	1041356.11	722213.10	255.60
23	1041364.45	722227.66	255.50
24	1041367.04	722237.59	255.38
25	1041368.97	722236.56	255.41
26	1041370.83	722235.32	255.48
27	1041365.37	722227.30	255.50
28	1041376.46	722242.56	255.74
29	1041376.46	722240.06	255.61
30	1041370.34	722209.15	255.68
31	1041371.28	722213.42	255.56
32	1041373.12	722217.40	255.49
33	1041373.39	722228.18	255.43
34	1041376.94	722231.02	255.45
35	1041376.08	722231.85	255.46
36	1041380.05	722234.32	255.62
37	1041382.57	722228.38	255.39
38	1041395.08	722235.67	255.55
39	1041400.32	722236.83	255.57
40	1041407.88	722237.57	255.60
41	1041388.36	722239.50	255.73
42	1041391.18	722240.30	255.60
43	1041390.71	722241.41	255.61
44	1041393.72	722241.78	255.60
45	1041383.46	722249.56	255.78
46	1041385.96	722249.56	255.66
47	1041391.38	722248.06	255.57
48	1041391.46	722249.38	255.55
49	1041395.31	722248.28	255.61
50	1041406.75	722253.91	255.52
51	1041403.86	722253.94	255.49
52	1041401.43	722254.16	255.47
53	1041393.62	722256.18	255.38
54	1041386.91	722260.658	255.28
55	1041376.46	722256.556	255.37
56	1041376.46	722259.056	255.24



ZOV – JZ provizorní komunikace:

Číslo bodu	Staničení	X	Y	Z	Popis bodu
1	0	722301,54	1041380,914	254,652	ZÚ; ZPP; Nejnížší bod
2	3	722298,548	1041380,707	254,682	
3	6	722295,555	1041380,5	254,712	
4	9	722292,562	1041380,293	254,742	
5	11,28	722290,286	1041380,135	254,765	ZPO
6	12	722289,569	1041380,086	254,772	
7	12,22	722289,347	1041380,07	254,773	VB
8	15	722286,601	1041380,485	254,785	
9	15,28	722286,322	1041380,528	254,785	VPP
10	18	722283,635	1041380,934	254,776	
11	19,28	722282,367	1041381,126	254,765	KPO
12	21	722280,668	1041381,383	254,748	
13	24	722277,702	1041381,831	254,718	
14	24,72	722276,994	1041381,939	254,711	TK
15	26,67	722275,075	1041382,313	254,691	ZPO
16	27	722274,757	1041382,392	254,688	
17	30	722271,906	1041383,319	254,672	
18	33	722269,2	1041384,61	254,678	
19	35,67	722266,954	1041386,044	254,702	VPP
20	36	722266,685	1041386,241	254,707	
21	39	722264,404	1041388,186	254,758	
22	42	722262,394	1041390,411	254,832	
23	44,66	722260,868	1041392,588	254,916	KPO
24	45	722260,692	1041392,879	254,928	
25	48	722259,325	1041395,547	255,033	
26	51	722258,316	1041398,37	255,137	
27	52,54	722257,943	1041399,865	255,191	KT
28	54	722257,638	1041401,291	255,242	
29	57	722257,01	1041404,225	255,347	
30	57,13	722256,983	1041404,35	255,352	ZPO
31	60	722256,382	1041407,158	255,442	
32	63	722255,754	1041410,092	255,514	
33	63,02	722255,749	1041410,113	255,514	VPP
34	66	722255,126	1041413,026	255,564	
35	68,54	722254,594	1041415,509	255,588	VB
36	68,92	722254,623	1041415,884	255,59	KPO
37	69	722254,629	1041415,968	255,591	
38	72	722254,859	1041418,959	255,607	
39	75	722255,088	1041421,95	255,624	
40	78	722255,317	1041424,942	255,64	
41	80,26	722255,489	1041427,195	255,653	Nejvyšší bod
42	80,27	722255,49	1041427,203	255,653	KÚ; KPP

ZOV – JV provizorní komunikace:

Číslo bodu	Staničení	X	Y	Z	Popis bodu
1	0	722240,212	1041439,747	255,71	ZÚ; ZPP
2	3	722239,99	1041436,756	255,698	
3	6	722239,767	1041433,764	255,686	
4	9	722239,545	1041430,772	255,674	
5	12	722239,322	1041427,781	255,662	
6	15	722239,099	1041424,789	255,65	
7	17,28	722238,93	1041422,512	255,641	ZPO
8	17,57	722238,909	1041422,229	255,64	VB
9	18	722238,796	1041421,811	255,638	
10	20,48	722238,149	1041419,414	255,616	VPP
11	21	722238,014	1041418,915	255,609	
12	23,68	722237,315	1041416,324	255,564	KPO
13	24	722237,232	1041416,018	255,558	
14	27	722236,451	1041413,122	255,498	
15	30	722235,669	1041410,226	255,438	
16	33	722234,887	1041407,329	255,378	
17	36	722234,105	1041404,433	255,318	
18	39	722233,323	1041401,537	255,258	
19	42	722232,541	1041398,64	255,198	
20	44,88	722231,79	1041395,859	255,14	TK
21	45	722231,759	1041395,744	255,138	
22	46,89	722231,204	1041393,942	255,1	ZPO
23	48	722230,823	1041392,895	255,08	
24	51	722229,606	1041390,154	255,039	
25	54	722228,122	1041387,548	255,021	
26	54,89	722227,633	1041386,805	255,02	Nejnižší bod
27	57	722226,386	1041385,104	255,026	
28	57,49	722226,081	1041384,724	255,029	VPP
29	60	722224,414	1041382,845	255,053	
30	63	722222,226	1041380,794	255,103	
31	66	722219,845	1041378,971	255,175	
32	68,09	722218,084	1041377,847	255,238	KPO
33	69	722217,293	1041377,396	255,268	
34	69,73	722216,651	1041377,052	255,292	KT
35	72	722214,635	1041376,006	255,367	
36	75	722211,972	1041374,623	255,466	
37	77,17	722210,045	1041373,622	255,538	ZPO
38	78	722209,31	1041373,241	255,565	
39	81	722206,647	1041371,858	255,646	
40	81,87	722205,872	1041371,456	255,666	VPP
41	84	722203,985	1041370,476	255,705	
42	85,85	722202,343	1041369,624	255,73	VB
43	86,58	722201,621	1041369,547	255,738	KPO
44	87	722201,199	1041369,503	255,742	
45	90	722198,216	1041369,187	255,77	
46	93	722195,232	1041368,871	255,799	
47	95,51	722192,736	1041368,607	255,823	Nejvyšší bod; KÚ; KPP

ZOV – S provizorní komunikace:

Číslo bodu	Staničení	X	Y	Z	Popis bodu
1	0	722198,271	1041353,852	255,746	ZÚ; ZPP; Nejvyšší bod
2	3	722201,256	1041354,148	255,716	
3	6	722204,242	1041354,443	255,686	
4	9	722207,227	1041354,739	255,656	VB
5	12	722210,148	1041355,425	255,626	
6	15	722213,068	1041356,111	255,596	
7	18	722215,989	1041356,797	255,566	
8	21	722218,909	1041357,483	255,536	; VB
9	24	722221,896	1041357,765	255,506	
10	26	722223,883	1041357,952	255,487	ZPO
11	27	722224,883	1041358,046	255,475	
12	30	722227,87	1041358,327	255,426	VPP
13	33	722230,856	1041358,609	255,355	
14	34	722231,856	1041358,703	255,326	KPO
15	34,8	722232,644	1041358,777	255,302	ZPO
16	36	722233,843	1041358,89	255,268	
17	38,49	722236,319	1041359,123	255,209	VPP
18	39	722236,83	1041359,171	255,198	
19	42	722239,817	1041359,453	255,151	
20	42,18	722239,994	1041359,469	255,149	KPO
21	45	722242,803	1041359,734	255,116	
22	48	722245,79	1041360,015	255,082	
23	51	722248,777	1041360,297	255,047	
24	54	722251,764	1041360,578	255,012	
25	57	722254,751	1041360,859	254,978	
26	60	722257,737	1041361,14	254,943	
27	63	722260,724	1041361,422	254,908	
28	66	722263,711	1041361,703	254,873	
29	67,62	722265,329	1041361,856	254,855	ZPO
30	69	722266,698	1041361,984	254,841	
31	70,93	722268,623	1041362,166	254,83	VPP
32	72	722269,684	1041362,266	254,828	
33	74,24	722271,917	1041362,476	254,833	KPO
34	75	722272,671	1041362,547	254,837	
35	75,82	722273,488	1041362,624	254,841	ZPO
36	78	722275,658	1041362,828	254,846	
37	80,31	722277,959	1041363,045	254,838	VPP
38	81	722278,645	1041363,11	254,833	
39	83,42	722281,051	1041363,336	254,806	VB
40	84	722281,629	1041363,413	254,798	
41	84,8	722282,424	1041363,519	254,785	KPO
42	87	722284,603	1041363,808	254,746	
43	88,18	722285,777	1041363,964	254,725	ZPO
44	90	722287,577	1041364,203	254,698	
45	91,08	722288,652	1041364,346	254,685	VPP
46	93	722290,551	1041364,598	254,67	
47	93,99	722291,528	1041364,728	254,666	KPO
48	96	722293,525	1041364,993	254,66	
49	99	722296,498	1041365,388	254,651	
50	102	722299,472	1041365,783	254,642	
51	104,43	722301,882	1041366,104	254,635	KÚ; Nejnižší bod ; KPP



ZOV – body 1-13:

Číslo bodu	Y	X	Výška	Úplný popis
1	1041384.03	722289.95	254.70	JZ komunikace
2	1041386.56	722279.85	254.61	JZ komunikace
3	1041406.92	722261.55	255.28	JZ komunikace
4	1041415.89	722258.60	255.50	JZ komunikace
5	1041430.99	722236.53	255.65	JV komunikace
6	1041424.16	722235.02	255.62	JV komunikace
7	1041396.93	722226.87	255.02	JV komunikace
8	1041379.84	722211.16	255.29	JV komunikace
9	1041373.09	722200.34	255.73	JV komunikace
10	1041351.80	722207.93	255.63	S komunikace
11	1041354.52	722219.61	255.46	S komunikace
12	1041360.11	722281.36	254.74	S komunikace
13	1041361.26	722293.31	254.58	S komunikace