


D.1 SO 101

AKCE	III/1016 KUNICE
------	------------------------

OBJEDNATEL PD	 Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace Zborovská 81/11 150 00 Praha 5 Smíchov IČ: 00066001
---------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK VÝŠKOVÝ SYSTÉM BpV

ZHOTOVITEL PD	Sdružení NOVA Tvořená společnosti: 1. VALBEK, spol. s r.o., Vaňurova 505/17, 460 07 Liberec 3 2. SG GEOTECHNIKA a.s., Geologická 988/4, 152 00 Praha 5	Vedoucí společnosti: VALBEK, spol. s r.o.
---------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------

VYPRACOVAL	Ing. Marek Pejchal	HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	Ing. Marek Pejchal
ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. Marek Pejchal	TECHNICKÁ KONTROLA	Ing. Petr Macek

AKCE	III/1016 KUNICE
------	------------------------

ČÁST	D.1 DOKUMENTACE OBJEKTŮ
------	--------------------------------

PŘÍLOHA	D.1.1 SO 101 SILNICE III/1016	ČÁST	D.1.1	Č. PARÉ			
	TECHNICKÁ ZPRÁVA	Č. PŘÍLOHY	1.				
STUPEŇ	PDPS	DATUM	04/2024	MĚŘÍTKO	-	FORMÁT	11xA4

TECHNICKÁ ZPRÁVA

SO 101 Silnice III/1016

OBSAH:

A.	Identifikační údaje	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	4
C.	Vyhodnocení průzkumů a podkladů	5
D.	Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby	5
E.	Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů	5
E.1	Směrové řešení a výškové řešení	7
E.2	Šířkové a příčné uspořádání	7
E.3	Návrh konstrukce vozovky	7
F.	Zemní práce	8
G.	Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace	9
H.	Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku	9
I.	Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu	10
J.	Vazba na případné technologické vybavení	10
K.	Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů	10
L.	Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace	11

A. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

A.1 ÚDAJE O STAVBĚ

a) Název stavby

III/1016 Kunice

b) Místo stavby

Kraj: Středočeský kraj

Okres: Praha – východ

Místo: Kunice

Katastrální území: Dolní Lomnice u Kunic [677213]

Silnice: III/1016

c) Předmět projektové dokumentace

Změna dokončené stavby (rekonstrukce komunikace), trvalá stavba, dopravní funkce.

A.2 ÚDAJE O STAVEBNÍKOVĚ

Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace

Zborovská 81/11

150 00 Praha 5 - Smíchov

A.3 ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE

Zhotovitel PD:

Sdružení NOVA

Tvořené společníky:

VALBEK, spol s.r.o. (vedoucí společník)

Vaňurova 505/17

460 07 Liberec

IČ: 00671347

SG GEOTECHNIKA a.s.

Geologická 988/4

152 00 Praha 5

Hlavní inženýr projektu:

Ing. Marek Pejchal

Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby

ČKAIT 0010729

B. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Stavba „III/1016 Kunice“ řeší opravu úseku silnice III/1016 v Kunicích, část Vidovice. Řešený úsek začíná v místě stávající příčné spáry těsně před křižovatkou s MK ul. Sportovní a končí v místě křižovatky se silnicí III/1018.

Do stavby bylo zahrnuta rekonstrukce mostu ev.č. 1016-3, dále doplnění chodníků vč. veřejného osvětlení, výstavba parkoviště před zámekem a nová dešťová kanalizace.

Pro snadnou orientaci je projektové staničení totožné s provozním staničením komunikace. Začátek úprav (ZÚ) je v km 2,033 a konec úprav (KÚ) je v km 3,226.

Celková délka řešeného úseku silnice III/1016 je 1,193 km.

Současný stav povrchu vozovky:

Povrch komunikace je z asfaltového betonu. V povrchu vozovky se vyskytují četné poruchy, jako např. hloubková koroze, vysprávký, ztráta asfaltového tmelu, mozaikové trhliny, síťové trhliny, olamování krajů vozovky apod.

Dle TP 87 je stav povrchu vozovky klasifikován stupněm 3 – vyhovující. Všechny výše uvedené povrchy snižují komfort jízdy a zároveň i bezpečnost a plynulost provozu.

Zjištěná únosnost je v průměru vyhovující s průměrnou zbytkovou životností 16 let a průměrným

požadovaným zesílením 30 mm. Návrhová tloušťka zesílení je 89 mm. Výrazně snížená únosnost se sníženými moduly všech konstrukčních vrstev včetně podloží byla zjištěna lokálně ve výše zmíněných plochách s konstrukčními poruchami.

Konstrukce vozovky v horní části se skládá z hutněných asfaltových či živičných vrstev celkové tloušťky 71–196 mm (Ha prům. = 111 mm) na podkladních vrstvách ze směsi stmelené cementem případně šterkodrti. Tloušťka hutněných asfaltových vrstev je víceméně na rozmezí dostatečná / nedostatečná.

Celková tloušťka konstrukce zjištěná z vrtaných sond Hv je 82, resp. 64 cm což jsou vyhovující hodnoty.

Zjištěná podložní zemina (jíl písčité) je nebezpečně namrzavá a je klasifikována jako podmíněčně vhodná pro podloží.

Návrh rekonstrukce komunikace vychází z provedeného diagnostické průzkumu vozovky. Rekonstrukce bude zahrnovat odstranění stávajících asfaltových vrstev v tl. 100 mm a následnou pokládku 2 nových hutněných vrstev. Součástí opravy bude sanace ploch s konstrukčními poruchami a havarijní únosností. V místech, kde bude pokládána nová dešťová kanalizace, budou odstraněny stáv. vrstvy vozovky do hl. 250 mm a následně bude položena vrstva SC 0/32 C3/4 a následně na ní 2 nové hutněné vrstvy. Celkové navýšení nivelety činí 10 mm.

Při napojení na existující vozovku bude lokálně stávající kryt stupňovitě odfrézován a obnovena asfaltová podkladní a obrusná vrstva. Na rozhraní nové a stávající asfaltové vozovky se provede příčná řezaná spára s výplní asfaltovou záhlvkou za horka.

Součástí rekonstrukce bude rovněž obnova nezpevněných krajnic komunikace, pročištění odvodňovacích příkopů a pročištění propustků. Budou výškově rektifikovány veškeré povrchové znaky stávajících inženýrských sítí.

C. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ

Jako podklad pro vypracování dokumentace PDPS byly provedeny tyto průzkumy:

- Předchozí stupeň projektové přípravy – DUSP ((vypracovalo sdružení NOVA v 11/2022)
- Diagnostika vozovky (IMOS Brno a.s., 05/2021)
- Průzkum inženýrských sítí (GEOMAP geodetická kancelář, 04/2021)
- Inženýrsko geologický průzkum (Ing. Mgr. Jan Valenta, Ph.D., 09/2021)
- Dendrologický průzkum (Living In Green s.r.o., 07/2021)

Závěry z těchto průzkumů jsou popsány v Souhrnné technické zprávě (příloha B této PD).

Dalšími podklady byly:

- zaměření současného stavu (polohopis a výškopis) v digitální podobě v souřadnicích JTSK a výškovém systému BPV, včetně zákresu pozemkových hranic KN (vypracoval GEOMAP, 04/2021)
- orientační zákres stávajících inženýrských sítí dle podkladů příslušných správců,
- vlastní průzkum a fotodokumentace projektanta,
- závěry konzultací a připomínek z uskutečněných jednání v průběhu zpracování dokumentace,
- vyjádření dotčených orgánů státní správy a jednotlivých správců

D. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Ostatními objekty jsou:

- SO 110 Chodníky podél silnice III/1016
- SO 180 Přechodné dopravní značení
- SO 190 Stálé dopravní značení
- SO 201 Most ev. č. 1016-3
- SO 301 Dešťová kanalizace
- SO 401 Veřejné osvětlení

E. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

V rámci tohoto stavebního objektu je řešena oprava silnice III/1016 v úseku, který začíná v místě stávající příčné spáry těsně před křižovatkou s ul. Sportovní a končí v místě křižovatky se silnicí III/1018.

Z hlediska provozního staničení silnice III/1016 se jedná o úsek od km 2,033 po km 3,226.

Návrh rekonstrukce komunikace vychází z provedeného diagnostického průzkumu vozovky (zpracovatel IMOS Brno, a.s. – 05/2021). Rekonstrukce je navržena takto:

- Návrh rekonstrukce komunikace vychází z provedeného diagnostického průzkumu vozovky. Rekonstrukce bude zahrnovat odstranění stávajících asfaltových vrstev v tl. 100 mm a následnou pokládku 2 nových hutněných vrstev. Součástí opravy bude sanace ploch s konstrukčními poruchami a havarijní únosností. V místech, kde bude pokládána nová dešťová kanalizace, budou odstraněny stáv. vrstvy vozovky do hl. 250 mm a následně bude položena vrstva SC 0/32 C_{3/4} a následně na ní 2 nové hutněné vrstvy. Celkové navýšení nivelety činí 10 mm.

Technologický postup opravy:

- **Frézování do hloubky 100 mm** s odvozem materiálu pro jeho další využití;
- (*V místech, kde bude pokládána nová dešťová kanalizace odstranění dalších kcí vozovky až na úroveň - 250 mm*)
- Očištění povrchu;
- Odborná kontrola stavu povrchu po frézování a upřesnění ploch k lokálním opravám a sanacím;
- Lokální sanace ploch s konstrukčními poruchami a havarijní únosností – odstranění stávajících vrstev do hloubky min. 850 mm pod úroveň odfrézovaného povrchu; provede se separace geotextilií a náhrada za podložní zeminu nenamrzavým a únosným materiálem v tloušťce min. 500 mm s požadavkem na dosažení parametru $E_{def,2} = 45$ MPa a vybudují se vrstvy vozovky ŠDA tl. 200 mm a SC 0/32 C_{3/4} tl. 150 mm; tím bude dosaženo úrovně odfrézovaného povrchu a dále se celoplošně položí nový dvouvrstvý kryt – viz níže; sanace se navrhuje min. v km 2,050 – 2,200 vpravo v šířce min. 1,5 m od okraje, km 2,540 – 2,560 vlevo v napojení na MK Na Terasě a km 3,000 – 3,200 vlevo v šířce min. 1,5 m od okraje;
- Lokální opravy trhlin podle TP115, případně dalších poruch mimo plochy sanací;
- Spojovací postřik z kationaktivní asfaltové emulze určené pro spojovací postřiky v množství zbytkového asfaltu 0,4 kg/m²;
- Pokládka ložní vrstvy z asfaltového betonu pro ložní vrstvy **ACL 16+ tl. 70 mm** podle ČSN EN 13108-1 a ČSN 73 6121 a TKP Kap. 7;
- Spojovací postřik z kationaktivní asfaltové emulze určené pro spojovací postřiky v množství zbytkového asfaltu 0,3 kg/m²;
- Pokládka obrusné vrstvy z asfaltového betonu pro obrusné vrstvy **ACO 11+ tl. 40 mm** podle ČSN EN 13108-1 a ČSN 73 6121 a TKP Kap. 7.

Celkové navýšení nivelety +10 mm.

pozn.

V místech, kde bude pokládána nová dešťová kanalizace - odstranění kcí vozovky až na úroveň - 250 mm s následnou pokládkou vrstvy SC 0/32 C_{3/4} v tl. 150 mm a dvouvrstvý asfaltový kryt viz. výše.

Napojení zpevněných komunikací a sjezdů bude provedeno z asfaltového betonu, nezpevněné sjezdy budou napojeny asfaltovým recyklátem.

Opravovaná komunikace bude ohraničena novou nezpevněnou krajnicí š. min. 0,50 m (stávající krajnice bude kompletně stržena), v úsecích s novým chodníkem pak betonovou obrubou 150/250 mm. Nezpevněné krajnice budou provedeny z asfaltového recyklátu (R-mat, fr. 0/22) a to v min. tl. 0,15 m. Nezpevněná krajnice bude pro zajištění řádného odvodu srážkové vody z povrchu komunikace upravena do úrovně min. – 3 cm pod úroveň přilehlé vozovky (zpevněné krajnice). Betonová obruba bude osazena se základním nášlapem + 10 cm, v místech přechodů pro chodce, u míst pro přecházení a ve vjezdech bude tento nášlap snížen na + 2 cm.

V rámci SO 101 je navrženo i čištění příkopů. To zahrnuje vlastní čištění odvodňovacích příkopů vedených podél řešené komunikace. Příkopy budou lokálně prohrábnuty, reprofilovány a bude z nich odstraněna náletová zeleň. Pročištěny budou i propustky nacházející se v trase komunikace.

V rámci opravy silnice III/1016 dojde i k přesunutí autobusové zastávky „Kunice, Vidovice, zámek“, a to blíže zámku. V místě nástupní hrany zastávky bude betonová silniční obruba osazena s nášlapem + 16 cm.

V návaznosti na realizaci nových chodníků a přesun autobusových zastávek jsou navrženy 2 nové přechody pro chodce, a to v km 2,139 a 2,281.

V rámci stavebního podobjektu SO 110.1 je doplněno poptávkové světelně signalizační zařízení (SSZ) u stávajícího přechodu pro chodce, který se nadchází u autobusové zastávky Kunice, Vidovice (km 2,770).

E.1 SMĚROVÉ ŘEŠENÍ A VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ

Směrové a výškové vedení plně respektuje stávající stav a je zřejmé z výkresové přílohy C.3 Koordinační situační výkres resp. D.1.1.3 Podélný profil. Je navrženo drobné zvýšení nivelety a to +10 mm.

Maximální podélný sklon má hodnotu 7,88%, minimální hodnota je pak 0,08 %. Poloměry výškových oblouků se pohybují v rozmezí 450 – 4000 m.

Směrové oblouky jsou navrženy buď jako prosté nebo s přechodnicemi a poloměry oblouků se pohybují v širokém spektru 37 – 4 000 m. Poloměry oblouků vycházejí ze stávajícího stavu.

E.2 ŠÍRKOVÉ A PŘÍČNÉ USPOŘÁDÁNÍ

Šířkové uspořádání rovněž vychází ze stávajícího stavu. V rámci projektu je **navrženo celkové sjednocení šířky vozovky**, kdy **šířka zpevnění se pohybuje v rozmezí 5,2 – 5,6 m**.

Šířka nezpevněné krajnice je navržena min. 0,50 m.

Základní příčný sklon komunikace je navržen střešovitý 2,5 %, ve směrových obloucích pak jednostranný. Hodnoty příčného sklonu do značné míry kopírují stávající stav.

E.3 NÁVRH KONSTRUKCE VOZOVKY

Konstrukce vozovky je navržena v souladu s technickými podmínkami TP 170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“, schválenými MD ČR OPK pod č.j. 517/04-120-RS/1 s účinností od 1.12.2004 a Dodatkem TP 170 – „Navrhování vozovek pozemních komunikací“ schváleno MD – OSI, č.j. 682/10-910-IPK/1 s účinností od 1.září 2010, za předpokladu dodržení standardních návrhových podmínek. Tyto podmínky zejména únosnost zemní pláň, namrzavost, vodní režim a další nejsou v současné době známy a je nutno ověřit na místě samém příslušnými zkouškami.

Před pokládkou jednotlivých vrstev je třeba, aby povrch podkladní konstrukce byl čistý, suchý, zbavený prachu a všech mechanických nečistot. Vnější svislá pracovní spára musí být před pokládkou živичných vrstev opatřena vhodnou záливkovou hmotou s použitím výztužné mřížoviny, aby došlo k dokonalému spojení nové konstrukce se stávající vozovkou. Napojení konstrukčních vrstev bude provedeno ve spáře s odstupňováním jednotlivých konstrukčních vrstev, spára bude následně proříznuta a zalita modifikovanou asfaltovou záливkou. Při provádění konstrukcí je nutné zajistit také kvalitní vodorovné spojení jednotlivých konstrukčních vrstev – použít spojovací postřiky a nátěry z živичné emulze v dostatečném množství a kvalitě v souladu s ČSN 73 6129 Stavba vozovek – Postřikové technologie.

Modul přetvárnosti zemní pláň $E_{def,2}$ je požadován min. 45 Mpa (platí pro oblasti sanací vozovky). Na základě měření hodnot modulů na pláni v rámci provádění objektu musí v případě nedodržení minimálních předepsaných hodnot dodavatel v součinnosti s geologem stanovit optimální způsob sanace pláň.

Pro rekonstrukci vozovky byla uvažována TDZ (třída dopravního zatížení) IV a návrhová úroveň porušení D1 a navržena je tato skladba:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	40	mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
Spojovací postřik emulzní	PS-C	0.30	kg/m ²	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACL 16+	70	mm	ČSN EN 13108-1,

Spojovací postřik emulzní	PS-C	0.40	kg/m ²	ČSN 73 6121
* (Infiltrační postřik emulzní)	PI-C	0.60	kg/m ²	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
* (Recyklace podkl. vrstev za studena)	RS CA 0/32 C _{3/4}	150	mm	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129) TP 208)
CELKEM		110	mm	
		(*260)		
* V úsecích, kde bude pokládána nová dešťová kanalizace (úsek km cca 2,066 - 2,548)				
<u>Napojení nezpevněných sjezdů</u>				
Vrstva z recyklovaného asfalt. materiálu	Rmat	100	mm	ČSN EN 13108-8
Štěrkoдрť 0/63	ŠDA	250	mm	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 132 85 45 MPa
CELKEM		350	mm	

F. ZEMNÍ PRÁCE

V rámci této stavby se provede frézování asf. vrstev v tl. 100 mm, popř. odstranění kce vozovky až na kótu -250 mm (tak, kde bude pokládána nová dešťová kanalizace). V místech s konstrukčními poruchami a malou únosností bude provedena sanace. Navržená sanace spočívá v odstranění stáv. kce vozovky na úroveň -850 mm, položení separační geotextilie, výměně materiálu v potřebné šířce (min. 1,50 m) a hl. 0,5 m za vhodný materiál dle ČSN 73 6133 (Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací). Materiál na sanaci (např. ŠD fr. 0/63) je nutno na stavbu dovézt. Na tuto sanační vrstvu se vybudují vrstvy vozovky ŠDA tl. 200 mm a SC 0/32 C_{3/4} tl. 150 mm a dále pak 2 hutněné asfalt. vrstvy (viz. výše) Přesný způsob sanace krajnice bude upřesněn dle aktuální situace přímo na stavbě.

Krajnice budou zpevněny pomocí asfaltového recyklátu (fr. 0/22) v tl. min.0,15 m.

Upravované plochy doprovodné zeleně budou v rámci čistých terénních úprav a vegetačních úprav opatřeny vrstvou humózní zeminy v tloušťce min. 0,15 m a zatravněny.

Pokud se během stavby na základě zatěžovacích zkoušek na pláni prokáže nedodržení minimálních předepsaných hodnot únosnosti, dodavatel v součinnosti s geologem stanoví optimální způsob sanace pláně.

Sklony násypových a zářezových těles jsou navrženy do hodnoty max.1:1,5.

Při provádění zemních prací je nutné dodržovat následující obecné podmínky:

- skryvkové a případné hutnicí práce by se měly zahájit pouze při předpovědi delšího suchého počasí. Práce se doporučuje provádět po částech a v případě nepříznivého deštivého počasí pokračovat až po vysušení terénu nebo skrytí rozmočené vrstvy a přehutnění povrchu,
- po celou dobu stavebních prací by měl fungovat geotechnický dozor, který by v případě jakýchkoli odchylek oproti popsaným předpokladům rozhodoval o změnách v navržené technologii, případně určil potřebná sanační opatření,
- v případě, že navrhované úpravy silniční pláně a následné pokládky konstrukčních vrstev vozovek nebudou provedeny v těsném sledu bez časové prodlevy a dojde ke zvodnění, rozbrzdění, nebo rozježdění zemní pláně vozidly stavby, je nutné za účasti odpovědného geotechnika stavby navrhnout následná sanační opatření – nejlépe nahrazení poškozené vrstvy konstrukce novým násypem a zhutnění na požadované hodnoty doložené novými zatěžovacími zkouškami.

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

Dešťové vody budou podélným a příčným sklonem svedeny na stávající terén nebo do podélných odvodňovacích příkopů. V místech nových chodníků pak do nových uličních vpustí a odtud do nové dešťové kanalizace, popř. do vsakovací drenáže. Dešťová kanalizace je v oblasti mostu ev.č.1016-3 vyvedena do bezejmenné vodoteče, která se následně vlévá do Vidovického potoka.

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

Svislé dopravní značení bude ve velké míře ponecháno ve stávajícím rozsahu pouze bude doplněno v návaznosti na návrh nových chodníků, přechodů pro chodce a autobusových zastávek. Stávající značky v nesprávných pozicích budou srovnány, poškozené značení bude vyměněno.

Dopravní značení svislé je navrženo podle ČSN EN 12899-1 ve velikosti základní, značky z pozinkovaného plechu, činná plocha značky bude provedena z fólie nejméně třídy RA 1 (dle TP 65). Značky budou osazeny na ocelových sloupcích pozinkovaných Ø 70 mm se základovými bloky z betonu C16/20 o rozměrech 0,50 x 0,50 x 0,70m. Ve vhodném případě lze svislé dopravní značky umístit na sloupy VO.

V souvislosti s rekonstrukcí vozovky musí dojít k obnově a doplnění vodorovného dopravního značení. Vodorovné dopravní značení (dále jen VDZ) je navrženo podle ČSN EN 1436 a v souladu s platným zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a s platnou vyhláškou MDS č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Veškeré vodorovné značení realizované v rámci tohoto objektu bude provedeno jako dvoufázové. Veškeré dopravní značení je retro-reflexní.

1.Fáze:

veškeré VDZ – hladké, barvou (jednosložková barva)

2. Fáze:

dělicí a vodící čáry – plastem, strukturální a/nebo profilované nehluché

plošné značení – pastem hladké

Kvalita VDZ musí splňovat podmínky ČSN EN 1436, TKP vydané MD. VDZ bude provedeno podle Vzorových listů staveb pozemních komunikací, VL 6.2 Vodorovné dopravní značky a TP 133 „Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“.

Materiály užití pro provedení VDZ musí být schváleny MDS a uvedeny v Katalogu hmot pro vodorovné dopravní značky platném pro daný rok.

Na vodorovné značení jednosložkovou barvou se požaduje záruční doba 2 roky. Jednotlivé části dopravního značení musí být funkční po celou dobu záruční doby. Záruční doba začíná převzetím díla.

Návrh dopravního značení byl zpracován v souladu s platnými předpisy, zejména se:

- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

- vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích
 - vyhláška MDS č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích
 - ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení - Část 1: Stálé dopravní značky
 - ČSN EN 12899-3 Stálé svislé dopravní značení - Část 3: Směrové sloupky a odrazky
 - ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení - Požadavky na dopravní značení
 - Vzorové listy staveb pozemních komunikací, VL 6 – Vybavení pozemních komunikací, část 6.1 – Svislé dopravní značky a část 6.2 – Vodorovné dopravní značky
 - TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
 - TP 70 Zásady pro provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení na pozemních komunikacích
 - TP 100 Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích
 - TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
 - TP 169 Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích
- Veškeré dopravní značení je zakresleno v příloze D1.4.2 Situace dopravního značení.

V rámci rekonstrukce komunikace budou doplněny v úseku km 2,932 – 3,226 směrové sloupky plastové typu D3 (pružné, deformovatelné) výšky 0,8 m barvy bílé osazených v souladu s TP 58. Vzájemná vzdálenost směrových sloupků stanoví ČSN 73 6101 a je:

- | | |
|---------------------------------------------------------------|-----------------|
| - v přímé a ve směrovém oblouku o poloměru větším než 1 250 m | 50 m |
| - ve směrových obloucích o poloměru: | 850 m až 1250 m |
| | 450 m až 850 m |
| | 250 m až 450 m |
| | 50 m až 250 m |
| | menším než 50 m |
| | 5 m |

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

Z hlediska údržby komunikace není zvláštních požadavků kromě běžného úklidu a mytí.

Pro prováděcí práce a vlastní realizaci stavby jsou závazné normy ČSN a ostatní TKP pro komunikace a dopravní stavby.

Kvalita provedených prací musí být v souladu s uvedenými ČSN. Při provádění a kontrole prací musí být dodrženy všechny požadavky technologických a materiálových norem a Technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací.

J. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Žádné vazby na technologické vybavení nejsou uvažovány.

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

Žádné výpočty nebyly pro tuto stavbu prováděny.

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

Není řešeno, nejedná se o objekt pro pěší. Řešeno v rámci SO 110 Chodníky podél silnice III/1016.

Vypracoval:
Ing. Marek Pejchal

duben 2024