

II/115 Řevnice - Vižina, rekonstrukce - 2. etapa

PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY

SRPEN 2023

STŘEDOČESKÝ KRAJ
Zborovská 11, 150 21 Praha 5

OBJEDNATEL



SHB, akciová společnost
Masná 8, 702 00 Ostrava

ZHOTOVITEL



HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU

ING. HUBERT ŘEHULKA

D

SO 113

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM : S-JTSK
VÝŠKOVÝ SYSTÉM : Bpv

ZHOTOVITEL ČÁSTI PD

VEDOUcí PROJEKTANT	ING. M. KROUPAROVÁ		 Masná 1493/8, 702 00 Ostrava
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	ING. L. ROZMBACHOVÁ		
VYPRACOVAL	ING. L. ROZMBACHOVÁ		
KONTROLOVAL	ING. E. KONEČNÝ		
KRAJ: STŘEDOČESKÝ	MĚÚ/ÓÚ: ŘEVNICE	DATUM	SRPEN 2023
K.Ú.: ŘEVNICE		FORMÁT	
NÁZEV OBJEKTU:		MĚŘÍTKO	
SO 113 Rekonstrukce MK		ÚČEL	PDPS
		ČÍS. ZAKÁZKY	5/17 102
		ARCHIVNÍ ČÍS.	
NÁZEV PŘÍLOHY:	TECHNICKÁ ZPRÁVA	ČÍS. SOUPRAVY	ČÍS. PŘÍLOHY
			1

TECHNICKÁ ZPRÁVA

k projektové dokumentaci pro provádění stavby (PDPS)

akce

II/115 Řevnice – Vižina, rekonstrukce – 2. etapa

Náležitosti dokumentu odpovídají vyhlášce č. 146/2008 Sb. - Vyhláška o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, příloze č. 6 - Rozsah a obsah projektové dokumentace staveb dálnic, silnic, místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací pro provádění stavby

SO 113 Rekonstrukce MK

Obsah:

a)	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU	2
b)	STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ.....	2
	b.1) Směrové vedení	3
	b.2) Výškové vedení	3
	b.3) Šířkové uspořádání	3
	b.4) Klopení	4
	b.5) Zemní těleso, zemní práce	4
	b.6) Bezpečnostní zařízení	4
	b.7) Přechody pro chodce a místa pro přecházení	5
	b.8) Ochrana kabelových tras	5
	b.9) Doprava v klidu	5
c)	VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ	5
d)	VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY	6
e)	NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH	6
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	9
j)	PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ	9
k)	ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE	10

a) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

Označení stavby: II/115 Řevnice – Vižina, rekonstrukce – 2. etapa

Katastrální území: Řevnice (745375)

Kraj: Středočeský

Objednatel stavby: Středočeský kraj
Zborovská 11, 150 21 Praha 5
IČO: 70 89 10 95

Zhotovitel projektové dokumentace:

SHB, akciová společnost
Masná 8, 702 00 Ostrava
IČO: 25 32 43 65

Hlavní inženýr projektu: Ing. Hubert Řehulka
autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, ČKAIT 1101414
tel.: 595 155 211
e-mail: h.rehulka@shb.cz

Zpracovatel SO 113:

SHB, akciová společnost
Pobočka Praha
Korunovační 6, 170 00 Praha 7
Ing. Lenka Rozmbachová
Ing. Martina Krouparová

Budoucí vlastník/správce objektu:

Město Řevnice

b) STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

SO řeší rekonstrukci místních komunikací, které se napojují na silnici II/115, a to v nutném rozsahu.

SO 113 zahrnuje:

- úpravu nároží několika připojujících MK, která je vyvolaná sjednocením šířky sil. II/115 mezi obrubníky
- opravu vozovky MK frézováním nebo pokládkou nové konstrukce vozovky v nejnutnějším rozsahu
- nová konstrukce vozovky nad provedenými přeložkami inženýrských sítí
- nový zvýšený práh v MK ul. Sádecká
- úpravy v prostoru náměstí Krále Jiřího z Poděbrad:
 - o vpravo od osy silnice II/115 úprava tvaru připojení MK na sil. II/115 jako příprava pro začlenění stavby „Obnova náměstí Krále Jiřího z Poděbrad“ do této akce
 - o vlevo od osy silnice II/115 nový návrh tvaru a konstrukci vozovky poježděné komunikace před MěÚ Řevnice, vyvolané novým návrhem dopravního řešení prostoru
- přejíždnou část středového ostrůvku v křižovatce se silnicí II/116 v km 0,770
- zřízení podélného parkovacího pruhu v km 0,830 vlevo v ul. Komenského
- úpravu nároží a přechodu pro chodce v MK ul. Berounská

- nové dopravní značení MK

SO 113a bylo součástí zpracované DÚR (09/2019), pro které bylo vydáno ÚR (09/2020). SO řešil změnu ve významu využití ploch, kdy ve stávajícím stavu plnila funkci chodníku a zeleně, nově se zde pak umísťovala vozovka.

Ve stupni DSP byl tento SO 113a již součástí SO 113, který DÚR nevyžadoval.

b.1) Směrové vedení

Směrové vedení komunikací není změněno.

b.2) Výškové vedení

Výškově navrhované plochy v rámci SO 113 navazují na nově navrženou niveletu silnice II/115 v rámci SO 102 a na stávající plochy.

b.3) Šířkové uspořádání

V rámci SO jsou navrženy úpravy nároží místních komunikací připojujících se na rekonstruovanou II/115.

V km 0,188 v ulici 28. Října je navrženo zúžení stávající komunikace a rozšíření chodníku, tak aby vznikl záliv pro parkovací stání. Úprava je navržena v nezbytném rozsahu v návaznosti na dokument *"Dopravní Generel rozšířeného centra města Řevnice"* a je prověřena vlečnými křivkami. V ulici se předpokládá jednosměrný provoz. V nároží je navrženo místo pro přecházení.

V km 0,304 je navrženo pouze výškové napojení vozovky MK Nádražní v šířce cca 1,2 m. Komunikace již byla rekonstruována v rámci samostatné akce *"Přednádražní prostor v Řevnicích"* včetně úpravy nároží a přechodu pro chodce.

Na vjezdu do ul. V Souhradí v km 0,309 vlevo a ul. Tyršova v km 0,410 vlevo je navržena úprava nároží včetně místa pro přecházení.

Na vjezdu do ulice Sádecká v km 0,437 je navržen zvýšený práh z kamenné kostky. Práh bude vyvýšen o 10 cm nad niveletu vozovky s místem pro přecházení.

V prostoru jižní části náměstí Krále Jiřího z Poděbrad je navrženo usměrnění provozu. Pohyb vozidel je v prostoru navržen jako jednosměrný – vjezd je v km 0,588 v místě napojení MK ul. Legií na II/115. Vozidlům je umožněn průjezd rovně do ul. Legií nebo doprava k parkovacím stáním a výjezdu v km 0,657. Šířka vozovky je 3,25 m, šířka parkovacího pruhu 2 m. Na parkovací pruh navazuje zvýšená plocha přiléhající k zeleni pro pohodlnější nástup z a výstup do vozidel řešená v SO 125.

Připojení místních komunikací v prostoru severní části náměstí – tj. km 0,574 a 0,683 vpravo bude provedeno s částečnou úpravou nároží a napojením na stávající stav. Následně zde naváže související stavba *"Obnova náměstí Krále Jiřího z Poděbrad"*, v rámci které získají MK a přilehlé plochy finální podobu.

V km 0,805 – 0,850 vlevo je podél silnice II/115 navržen parkovací pruh. Šířka parkovacího pruhu je 2,25 m.

V km 0,770 je v křižovatce II/115 a II/116 navržen středový ostrůvek kapkovitého tvaru. Přední část ostrůvku se předpokládá občasně pojížděná vozidly typu návěsová souprava, přičemž je ale do ul. Mníšecká zakázán vjezd vozidlům delších než 9 m, proto je častý pojezd ostrůvku nepravděpodobný.

V místě napojení ul. Berounská na II/115 v km 0,914 je navržena úprava nároží a posun přechodu pro chodce mimo vjezd na poz. p. č. 159/2.

V km 0,938 vlevo je navržena úprava připojení MK ul. Nezabudická, včetně úpravy nároží a místa pro přecházení.

V km 1,040 je z důvodu výraznějších šířkových a výškových úprav křižovatky silnic II/115 a III/11517 navržena výšková úprava MK ul. Hermanova v délce cca 5,5 m, kdy dojde

k výměně konstrukce vozovky v tl. 460 mm (konstrukce B) shodně jako u přilehlých vozovek. Přes MK je navrženo místo pro přecházení.

V případě MK Sádecká v km 1,121 vpravo a MK Jiráskova v km 1,253 vpravo je navrženo výškové napojení na stávající stav včetně úpravy nároží a místa pro přecházení.

V případě MK Havlíčkova v km 1,188 vpravo a MK Švabinského v km 1,353 vpravo je s ohledem na již proběhlou rekonstrukci ulic v rámci související stavby navrženo pouze výškové napojení vozovek v minimálním rozsahu pro provedení inženýrských sítí a zrušení stávajícího žlabu z lomového kamene, které vyvolává úpravu linie nároží. Místa pro přecházení byla realizována v rámci související akce.

V km 1,160 vpravo je navržena rekonstrukce vozovky v místě vjezdu do stanice HZS. Vjezd bude obnoven v šířce 8 m odpovídající vjezdové bráně.

V km 1,353 vlevo je navržena úprava MK ul. Švabinského k lávce přes Nezabudický potok. V roce 2022 proběhla rekonstrukce uličního prostoru – byla provedena úprava nároží, rozšíření chodníkových ploch apod. Řešení je oproti DSP upraveno. V rámci této stavby bude upravena poloha nároží a bezbariérových prvků.

V km 1,477 vpravo je navržena úprava nároží MK ul. 5. května. Místo pro přecházení není navrženo s ohledem na nenavazující pravostranný chodník.

V km 1,477 vlevo je na MK ul. Příčná navržena úprava nároží včetně místa pro přecházení a obnova vozovkových vrstev nad přeložkami IS v rozsahu po vyústění SO 327 do Nezabudického potoka.

b.4) Klopení

Příčný spád vozovky místních komunikací respektuje navazující plochy. Klopení není při úpravě v řádu jednotek metrů navrženo.

Příčný sklon vozovky v prostoru náměstí je včetně parkovacího pruhu navržen 4,5 % jednostranně.

Příčný sklon parkovacího pruhu v ulici Komenského je 2,5 % k vozovce, podélný sklon respektuje podélný sklon přilehlé vozovky.

b.5) Zemní těleso, zemní práce

Typické zemní těleso v násypu, popř. v zářezu není v rámci SO 113 navrženo, jedná se převážně o rekonstrukci stávajících vozovek, případně jejich rozšíření v rozsahu přilehlých zpevněných ploch a zeleně.

V rámci SO bude provedeno odstranění stávajících konstrukcí vozovek MK, případně chodníků nebo sejmutí drnů. Následně bude proveden odkop nebo dosypání materiálu na úroveň zemní pláň.

Provádění zemního tělesa se musí řídit zásadami ČSN 73 6133.

Plochy zeleně, které budou zasaženy stavbou, a ze kterých budou v předstihu v rámci přípravy území sejmuty drny v tl. 0,10 m, budou zpětně dosypány do úrovně 0,10 m pod nový terén vhodným materiálem, event. humusem a drny, na které se rozprostře ornice v tl. 0,10 m. Následně bude plocha oseta travním semenem.

b.6) Bezpečnostní zařízení

V rámci stavebního objektu není navrženo osazení svodidel, zábradlí ani dalšího bezpečnostního zařízení.

Dopravní značení je součástí tohoto SO a je popsáno v odst. **g)** a graficky znázorněno v příloze **6. Situace dopravního značení.**

b.7) Přechody pro chodce a místa pro přecházení

V jižní části náměstí Krále Jiřího z Poděbrad jsou navržena 2 místa pro přecházení, a to přes ulici Legií a dále přes parkovací plochu v návaznosti na přechod pro chodce přes II/115 v km 0,607.

Přes MK ul. Berounská bude obnoven stávající přechod pro chodce. Tento přechod je délky 9,75 m. Zde však vzhledem k dodržení vlečných křivek a uvažovanou autobusovou dopravou není možné přechod více zkrátit. Je tak alespoň oproti stávajícímu stavu odsazen od silnice II/115 a z místa sjezdu na pozemek parc. č. 159/2. Přechod vyhoví podmínce na délku 7 m + tolerance v odůvodněných případech 3 m.

V rámci IČ ke stavebnímu povolení byla z tohoto důvodu v rámci rozhodnutí č.j. MUCE 117133/2022 OSU vydána výjimka z ustanovení § 14 přílohy příloha 2 odst. 2.0.1 vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Šířka přechodu pro chodce je navržena 4,0 m.

Přes další místní komunikace jsou navržena místa pro přecházení šířky 3,0 m. Místa pro přecházení jsou v případě jejich umístění v nároží a osazení signálním pásem doplněna i o vodící pás přechodu. Pokud je MPP opatřeno pouze varovným pásem není vodící pás přechodu navrhován.

Výšková úroveň hrany chodníku je v místě přechodů pro chodce a v místech pro přecházení snížena na 0,02 m nad vozovku.

b.8) Ochrana kabelových tras

Trasu křížují inženýrské sítě, které bude potřeba v rámci SO 113 ochránit. Jedná se o:

- veřejné osvětlení, vodovod a splaškovou a dešťovou kanalizaci ve správě města Řevnice
- STL plynovod ve správě GasNet
- podzemní vedení Cetin, ČEZ

Před započítáním stavebních prací je nutno provést vytyčení skutečného průběhu sítí.

Při realizaci je nutné dodržet podmínky uvedené ve vyjádření jednotlivých správců inženýrských sítí. Výkopy v blízkosti inženýrských sítí budou prováděny ručně a obezřetně. Bude dodržena minimálně stávající výšková úroveň terénu a chodníků. Krytí inženýrských sítí zůstane zachováno. Vzhledem k tomu, že průběhy sítí byly do dokumentace zakresleny s přesností odpovídající zaslaným podkladům od jednotlivých správců, je nutné před zahájením stavby důsledně vytyčit všechny tyto sítě na místě samém (v součinnosti s jednotlivými správci). V případě pochybností o skutečném směru a hloubce uložení, budou trasy určeny ručně kopanými sondami.

b.9) Doprava v klidu

V prostoru jižní části náměstí Krále Jiřího z Poděbrad je v jeho západní polovině navrženo 5 podélných parkovacích stání, z čehož jedno je navrženo pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

V km 0,805 – 0,850 jsou u levého jízdního pruhu navrženy parkovací pruh o 6 stáních. Parkovací pruh je od vozovky oddělen zvýšenou obrubou + 5 cm. Parkovací pruh je navržen pro způsob parkování jízdou vpřed pro 5 osobních vozidel a 1 lehké užitkové vozidlo. Šířka pruhu je 2,25 m, délka 45,25 m (1x7,75+4x6,75+1x10,5 m).

c) VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ

Závěry provedených průzkumů jsou popsány v příloze **B. Souhrnná technická zpráva, kap. B.1.e).**

d) VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

- SO 102 řeší silnice II/115 včetně křižovatek se silnicemi II/116 a III/11517.
- SO 125 řeší rekonstrukci stávajících a výstavbu nových chodníků, včetně chodníkových ploch v jižní části náměstí Krále Jiřího z Poděbrad a zřízení nového sjezdu u hřbitova.
- SO 126 řeší dočasné chodníky v severní části náměstí Krále Jiřího z Poděbrad.
- SO 172 řeší dopravní opatření během výstavby společná pro všechny stavební objekty.
- SO řady 200 řeší úplnou rekonstrukci mostů ev. č. 115-011a a 115-012 a opěrných zdí u mostu ev. č. 115-012.
- SO 321 – 327 řeší rekonstrukci a nové úseky dešťové kanalizace. SO 331 řeší doplnění kanalizačních přípojek a SO 332 chráničku na stávající splaškové kanalizaci.
- SO 340 řeší opravu (přeložku) vodovodu. Technické řešení, vč. výkazu výměr, je v kompetenci zpracovatele objektu (AVOZ - Ing. A. Voženílek, DSP, 05/2021). Realizace SO 340 bude probíhat současně s touto stavbou. V rámci PDPS je rozpočtově začleněna do této stavby a v projektové dokumentaci označena jako SO 340 Oprava vodovodu (zajišťuje AVOZ).
- SO 411 řeší přeložku NN podzemního vedení v místě mostu ev. č. 115-011a. Přípravu zajišťuje samostatně ČEZ.
- SO 441 – 444 řeší přeložky veřejného osvětlení a nasvícení přechodů pro chodce.
- SO 461 – 463 řeší přeložky podzemního i nadzemního sdělovacího vedení. Přípravu zajišťuje CETIN.
- SO 481 řeší přeložku světelné signalizace výjezdu hasičů pro vozidla na II/115 a chodce na přilehlém chodníku.
- SO 801 řeší výsadbu stromů v prostoru náměstí Krále Jiřího z Poděbrad.

e) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

V místech napojení stávajících místních komunikací na nový povrch silnice II/115 (SO 102) je v rámci SO 113 obecně navrženo odfrézování stávajících 2 vrstev konstrukce vozovky v celkové tl. max 100 mm a jejich nahrazení 2 novými asfaltovými vrstvami v tl. max. 110 mm – **konstrukce L**.

V ulici Sádecká v km 0,438 je navržen příčný práh s místem pro přecházení pro chodce. Práh je navržen s dlážděným krytem v tl. 490 mm z kamenné dlažby 100x100 mm – **konstrukce D**. Rampy zvýšeného prahu jsou ohraničeny kamennými zapuštěnými obrubníky OP6. Sklon ramp délky 1 m je max. 1:10.

V prostoru jižní části náměstí Krále Jiřího z Poděbrad je navržena nová konstrukce vozovky s dlážděným krytem v tl. 460 mm z kamenné dlažby 80x80 mm (resp. 90x90 mm) – **konstrukce E**. Obrubníky v prostoru náměstí jsou navrženy kamenné OP4.

Středový ostrůvek v křižovatce v km 0,770 a vozovka v místě parkovacího pruhu v km 0,805 – 0,850 jsou navrženy rovněž s dlážděným krytem z kamenné dlažby, konstrukce je shodná s konstrukcí vozovky v prostoru náměstí – **konstrukce E**. Obruba ostrůvku je navržena OZ2 kamenná šikmá. Parkovací pruh je od vozovky oddělen kamenným obrubníkem OP6 o výšce 5 cm nad hranou vozovky.

Na vjezdu do ulice Hermannova je navržena konstrukce nové vozovky v tl. min 460 mm – **konstrukce B**.

Vjezd do požární stanice v km 1,160 je navržen s vozovkou s asfaltovým krytem v tl. min. 460 mm – **konstrukce B**.

Navržené typy konstrukcí jsou znázorněny v přílohách **2. Situace** a **4. Vzorové příčné řezy**.

f) REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE

Voda v intravilánu z povrchu vozovky svedena příčným a podélným sklonem do úžlabí mezi vozovkou a navazujícím obrubníkem, odkud je podélným spádem odvedena buď do nově navržených, nebo do stávajících UV (osazených v nových výškách) a svedena do kanalizace řešené v rámci SO 321 – SO 327.

Dle prostorových možností s ohledem na polohu obrub vůči stávajícím i nově navrhovaným inženýrským sítím jsou uliční vpusti navrženy buď jako klasické nebo podobrubníkové. Uliční vpusti jsou navrženy prefabrikované s kalovým košem. Potrubí přípojek silniční kanalizace je navrženo z hladkého plastového hrdlového potrubí DN 150.

g) NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU

Zásady pro provedení svislého a vodorovného dopravního značení:

Dopravní značení je navrženo podle platných norem a předpisů, především podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ČSN EN 12 899 – 1 Stále svislé dopravní značení, ČSN EN – 1436 Vodorovné dopravní značení, TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, TP 100 Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích, TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích, VL 6.1 Svislé dopravní značky, VL 6.2 Vodorovné dopravní značky, VL 6.3 Dopravní zařízení, TKP (Technické kvalitativní podmínky), ZTKP (Zvláštní technické a kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací), PPK – SZ (Požadavky na provedení a kvalitu stálých svislých dopravních značek), PPK – VZ (Požadavky na provedení a kvalitu definitivního vodorovného dopravního značení a dopravních knoflíků), PPK – PRE (Požadavky na provedení a kvalitu přechodného dopravního značení).

Svislé dopravní značení:

V souvislosti s navrženými stavebními úpravami dojde z důvodu provádění stavby k dočasnému odstranění stávajících svislých dopravních značek a jejich zpětnému osazení do stávající nebo nové polohy. Současně dojde i k doplnění nových značek, zejména v prostoru náměstí Krále Jiřího z Poděbrad (před MěÚ Řevnice), kde jsou nové stavební úpravy navrženy v největším rozsahu. V tomto smyslu je zpracován také rozpočet pro osazení dopravních značek (nejsou tedy navrženy všechny značky nové).

V rámci SO 113 budou osazeny nové SDZ v ul. Sádecká, v prostoru jižní části náměstí Krále Jiřího z Poděbrad a v křižovatce ulic Legií a B. Němcové. Dále je navrženo doplnění SDZ pro cyklisty v ul. Švabinského a v místě stezky pro chodce a cyklisty ke hřbitovu.

Značky je nutno osadit v souladu se zásadami pro jejich umístění:

- Betonové základy standardních značek musí být z betonu min. třídy C 16/20 - XF2. Kontrolní zkoušky betonu se na tělesech neprovádí, koná se pouze vizuální inspekce.
- Základy VLKP musí být z betonu min. třídy C 20/25 - XF4.
- Horní plocha základu se v rovném terénu spádjuje od sloupku, stojky, patky nebo patní desky ke krajům základu. Ve svažitém terénu se horní plocha základu se zabetonovaným sloupkem nebo stojkou spádjuje rovnoběžně s terénem. Horní plocha základu má být v úrovni terénu, vyčnívat může maximálně 50 milimetrů nad terén.
- Kotevní prvky zabetonované do základu (např. kotevní šrouby) musí být z nekorodujících materiálů nebo musí být povrchově upraveny proti korozi.
- Činná plocha značek se provede dle VL 6.1 a čl. NA.2.2 národní přílohy ČSN EN 12 899-1.
- Značky musí splňovat požadavky třídy P3 dle čl. NA.2.5 národní přílohy ČSN EN 12 899-1.
- Značky umístěné vedle vozovky musí splňovat požadavky nejméně třídy E2 dle čl. NA.2.6 národní přílohy ČSN EN 12 899-1.

- Všechny značky mimo dálnici se provedou z fólie třídy 2. Značky na dálnici se provedou z fólie třídy 3. Fólie třídy 2 a 3 musí mít životnost nejméně 10 let, fólie třídy 1 musí mít životnost nejméně 7 let.
- Značky mimo dálnici se provedou v základní velikosti. Značky na dálnici se provedou ve zvětšené velikosti.
- Základní fólie na činné ploše standardních značek musí být z jednoho kusu. Počet dílčích částí folií na VLKP musí být co nejmenší.
- Není přípustný pohledově patrný rozdíl barevnosti zejména zelené nebo modré plochy na jednotlivých částech značky.
- Zadní stěna všech značek, sloupky, stojky a patky jsou matné a barvy šedé nebo hliníkové. Patky mohou být i černé. Matnost musí být taková, aby zařízení nevyvolávalo omezující nebo oslepující oslnění účastníků provozu.
- Značky, jejich nosné konstrukce, upevňovací prvky a základy musí vyhovovat nejméně požadavkům uvedených v člancích NA.2.14, NA.2.146 národní přílohy k ČSN EN 12899-1. Požadavek na odolnost proti dynamickému zatížení sněhem není stanoven.
- VLKP vedle vozovky se provedou z ocelových pozinkovaných lamel. VLKP nad vozovkou se vyrobí z lamel z Al slitiny.
- Sloupky standardních značek se provedou z ocelových žárově zinkovaných trubek.
- VLKP se osazují na nosné konstrukce - příhradové stojky vyrobené dle ČSN EN 12899 - 1.
- Sloupky standardních značek se osazují do patek. Požadují se patky s otvory pro šrouby upevňující sloupek umístěnými v úhlu 90 nebo 120 stupňů. Dolní hrana patky se osadí do úrovně okolního terénu.
- Na svislé dopravní značky a dopravní zařízení je požadována záruční doba 5 let. Funkční životnost fólie třídy 2 a 3 musí být nejméně 10 let. Funkční životnost celé konstrukce svislých značek a dopravních zařízení včetně upevňovacích prvků musí být nejméně 15 let a životnost povrchové ochrany všech částí nejméně 10 let.

Vodorovné dopravní značení:

V ulici Berounská bude vyznačen přechod pro chodce s vodícím pásem přechodu. Místa pro přecházení přes MK v ulicích 28. října a Tyršova jsou doplněna o vodící pás přechodu.

Vodorovné dopravní značky a zařízení se vyrobí a položí podle platných předpisů a norem, především podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení - požadavky na dopravní značení, TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích, VL 6.2 Vodorovné dopravní značky, TKP, ZTKP a PPK.

- Pokud není dále uvedeno jinak, musí vodorovné dopravní značení splňovat požadavky ČSN EN 1436. Třídy uváděné v následujících odstavcích tohoto článku jsou třídy uvedené normy.
- Veškeré vodorovné značení je reflexní.
- Drsnost značení musí být nejméně 45 SRT (třída S 1).
- Na AB vozovce se definitivní vodorovné značení provádí ve dvou fázích. V první fázi je na novou brusnou vrstvu vozovky položeno kompletní značení pouze jednosložkovou rozpouštědlovou barvou s obsahem sušiny min. 75 %. Po stabilizování vlastností povrchu vozovky (odstranění posypu pro počáteční zdrsnění, vyprchání těkavých látek z asfaltu) a/nebo uplynutí zimního období (teploty povrchu vhodné pro pokládku, odstranění chloridů z povrchu vozovky, vysušení vozovky) se provede druhá fáze, kdy se značení provádí materiály uvedenými níže. Dále uvedené dlouhoživotné materiály jsou určeny pouze pro druhou fázi značení.
- Dlouhoživotný materiál se provede z dvousložkového plastu. Značení musí být profilované nebo strukturální pro zajištění odtoku vody a viditelnosti za vlhka.

- podélné čáry budou profilované s nehluchou úpravou.
- příčné čáry, šipky, stíny č. V 13, apod. budou hladké z dvousložkového plastu.
- Podélné čáry vodorovného značení se nesmí pokládat na podélnou pracovní spáru. Minimální vzdálenost bližší hrany podélné čáry od pracovní spáry činí 100 mm.
- Na jednotlivé prvky dopravního značení se požadují nejméně tyto záruční doby:
 - vodorovné značení dvousložkovým plastem 3 roky
 - vodorovné značení jednosložkovou barvou 2 roky.

Dopravní značení je patrné z příloh **6. Situace dopravního značení.**

Přechodné dopravní značení:

Je součástí **SO 172 Dopravní opatření.**

Rekonstrukce silnice II/115 bude probíhat v šesti fázích zvolených s ohledem na délku a návaznost jednotlivých úseků a možnosti vedení objízdných tras.

Objekt zahrnuje přechodné dopravní značení na objízdných trasách a návrh oprav vozovek těchto komunikací po ukončení stavby

h) ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

Celková doba výstavby se předpokládá v délce 18 měsíců. Úseky řešené v SO 113 budou probíhat koordinovaně s postupem výstavby SO 102 a dalších stavebních objektů.

Výstavba se předpokládá za úplné uzavírky provozu ve šesti fázích – úsecích.

Před zahájením prací na SO řady 100 a 200 v daném úseku budou přeloženy příslušné inženýrské sítě.

Po dobu výstavby bude zachován průjezd pouze pro obyvatele v příslušném úseku, složky IZS (policie ČR, záchranná služba a hasiči), vojsko a svoz komunálního odpadu.

Do dokumentace budou zahrnuty opravy objízdných tras a komunikací využívaných stavbou.

Objížďky jsou navrženy v rámci **SO 172 Dopravní opatření.**

Linková doprava bude vedena po trasách projednaných s dopravcem. Předpokládané vedení tras je patrné v SO 172.

Přístup na staveniště pro staveništní dopravu bude možný po stávající silnici II/115, II/116 a místních komunikacích.

Při provádění prací musí být splněny podmínky uvedené ve vybraných kapitolách Technických kvalitativních podmínek pozemních komunikací (TKP PK).

i) VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Nejsou navržena technologická zařízení.

j) PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ

Konstrukce vozovek řešených v SO 113 byly vybrány z katalogových listů TP 170.

Náležitosti potřebné pro vytyčení SO – tj. souřadnice vytyčovaných bodů stavebního objektu budou zpracovány v rámci RDS. Vytyčovací body v hraně MK v místě napojení na silnici II/115 jsou součástí SO 102 **8.1 Seznam vytyčovaných bodů** a graficky **8.2 Vytyčovací výkres.**

Grafické zpracování SO 113 je patrné z přílohy **7. Vytyčovací výkres.**

Vytyčované body jsou uvedeny v souřadnicovém systému S-JTSK. Nadmořské výšky jsou uvedeny ve výškovém systému Balt po vyrovnání (Bpv).

Přesnost vytyčení a přesnosti provádění budou prováděny v souladu s platnými ČSN a TKP.

Základní požadavky na přesnost vytyčení a kontrolní měření se řídí:

- ČSN 73 0420-2/2002 přesnost vytyčování staveb
- ČSN 73 0212-4/2002 geometrická přesnost ve výstavbě – kontrola přesnosti, část 4: liniové stavební objekty.

Výměry zemních hmot a materiálů jsou patrné z **přílohy č. 1** této Tz.

k) ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE

Součástí tohoto stavebního objektu nejsou stavební prvky, které se svým charakterem dotýkají obecných technických požadavků zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Přechod pro chodce přes MK ul. Berounská je opatřen vodící čarou přechodu. Rovněž některá místa pro přecházení, která jsou umístěna v nároží křižovatek jsou opatřena vodící čarou přechodu.

Stavební úpravy na chodnících a nástupištích jsou řešeny v souladu s Vyhláškou MMR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a jsou součástí stavebních objektů SO 125 a SO 126.

Přílohy:

1. Výkaz výměr

Praha, srpen 2023

Vypracovala: Ing. Lenka Rozmbachová