

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Obsah:

1. Identifikační údaje.....	2
2. Všeobecně.....	2
3. Použité podklady	2
4. Technické řešení.....	3
5. Vztahy k ostatním objektům.....	9

1. Identifikační údaje

a) Označení stavby

Název stavby:	SOKP 512 „D1 – Jesenice – Vestec“ Psáry – přeložka sil. II/105
Kraj:	Středočeský
Katastrální území:	Dolní Jirčany
Obec:	Psáry
Druh stavby:	novostavba

b) Objednatel stavby

obchodní firma:	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace
IČ:	00066001
adresa sídla:	Zborovská 11, 150 21 Praha 5

c) Zhotovitel projektové dokumentace

Název:	PRAGOPROJEKT, a.s.
Adresa:	K Ryšánce 1668, 147 54 Praha 4
IČ:	452 72 387
Zpracovatelský ateliér:	Ateliér Praha I, ředitel ateliéru Ing. Jan Zapletal
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Pavla Tomíčková
Zpracovatel objektu:	Bc. Martin Valášek

Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro provádění stavby (PDPS)
---------------------	---

2. Všeobecně

V rámci objektu se řeší přeložka sil. II/105 v úseku mezi Jesenicí a Dolními Jirčany. Stávající komunikace je nevyhovující ve směrovém vedení před obcí Dolní Jirčany, kde dochází k častým dopravním nehodám. Komunikace je též nevyhovující z hlediska šířkového uspořádání. V místě přechodu přes bezejmennou vodoteč je kapacitně a stavebně nevyhovující trubní propust. V souvislosti s výstavbou SOKP stavba 512 se realizuje část přeložky sil. II/105 mezi sil. II/603 až před křížení s vodotečí. V rámci tohoto objektu se realizuje zbytek komunikace II/105 až do obce Dolní Jirčany.

Dopravní značení řešené v rámci tohoto objektu přímo souvisí s přeložkou sil. II/105 a zahrnuje svislé (dále jen „SDZ“) a vodorovné dopravní značení (dále jen „VDZ“) na hlavní trase, dále na komunikaci k Tondachu, k sídlišti a na pěší a cyklistické stezce.

3. Použité podklady

- Projektová dokumentace pro vydání stavebního povolení (DSP), SOKP 512 „D1 – Jesenice – Vestec“ Psáry – přeložka sil. II/105, PRAGOPROJEKT, a.s., 01/2016
- Územní rozhodnutí vydané OÚ Jesenice, stavební úřad dne 8.10.2009, pod.č.j. SÚ/UR054-139/9Vok-3. Právní moci nabylo dne 14.11.2009.
- Katastrální mapa, 12/2016
- Ortofotomapa
- Výškopisné a polohopisné zaměření, PRAGOPROJEKT, a. s., 06/2015
- Rastrové mapové podklady M 1:10 000
- Záborový elaborát, PRAGOPROJEKT, a. s., 12/2016

4. Technické řešení

a) Směrové řešení

Přeložka sil. II/105 obsažená v **SO 101 Hlavní trasa** navazuje v začátku úpravy na stávající silnici II/105. Staničení trasy navazuje na staničení již realizovaného úseku II/105 od pražského okruhu km 0,910, pokračuje kružnicovým obloukem $R=2000$ m a nadále v přímé do km 1,343, kde je napojena na okružní křižovatku o poloměru $R=18,5$ m. Z okružní křižovatky se odpojuje v km 1,380 a levotočivým obloukem o $R=200$ m se, v konci úpravy km 1,580, napojuje na stávající komunikaci v úrovni začínající zástavby obce Dolní Jirčany.

Celková délka hlavní trasy od km 0,910 až 1,580 činí **669,91 m**.

V místech odpojení a připojení jízdních pruhů hlavní trasy na okružní křižovatku, jsou navrženy dělicí ostrůvky z betonové dlažby do ložné pískové vrstvy a dopravní stíny mezi oběma jízdními pruhy. Ostrůvky jsou ohraničené silničními betonovými obrubníky uložené do betonu a jsou vyvýšené oproti niveletě jízdních pruhů o 0,15 m.

Po pravé straně, ve směru staničení, je v celé délce hlavní trasy navržena smíšená stezka pro pěší a cyklisty. Od ZÚ hl. trasy je stezka v délce 122 m oddělena příkopem hl. trasy. Od km 1,040 vede stezka v souběhu s hl. trasou oddělená rigolem. Zemní těleso smíšené stezky je zahrnuto v **SO 101** a její zpevnění řeší **SO 104**.

Po levé straně hlavní trasy v km 1,140 – 1,320 je navržena protihluková stěna v $v=2,0$ m v délce 180 m, kterou řeší **SO 210**.

V km 1,067 přechází trasa přes bezejmennou vodoteč. Stávající propust byl kapacitně i stavebně nevyhovující, proto byla navržena krátká přeložka vodoteče obsažená v objektu SO 301 a byl navržen nový rámový most, který je řešen v **SO 201**.

Z okružní křižovatky jsou navržena dvě připojení: pravé, ve směru staničení, kde se připojuje Komunikace k Tondachu (**SO 102**) a levé připojení severní části nového sídliště v obci Dolní Jirčany - Komunikace k sídlišti (**SO 103**).

V km 1,387 je navrženo místo pro přecházení, které spojuje smíšenou stezku vedenou po pravé straně hl. trasy a navržený chodník do obce Dolní Jirčany po levé straně hl. trasy. Návrh chodníku je obsažen v související stavbě **SO 103.2 Chodník pro obec Psáry (investice obce Psáry)**.

V konci úpravy hlavní trasy je po levé straně navržen krátký chodník v dl. 13 m a proměnnou šířkou, který propojuje zachovaný úsek stávající II/105 a začátek obce. Zachovaný úsek bývalé II/105 bude převeden do místních komunikací.

V km 1,029 vlevo je navržen hospodářský sjezd na přilehlý pozemek v dl. 15,35 m a v šířce 6,0 m s trubním propustkem DN 1000, v km 1,011 vpravo je navržen hospodářský sjezd dl 15,9 m šířky 6,0 m s 2 trubními propustky DN 400.

Směrový výpočet je proveden v souřadnicovém systému S-JTSK. Podrobnosti směrového vedení jsou patrné z přílohy **A.3 Geodetická dokumentace**.

b) Výškové řešení

V začátku úpravy, tj. v km 0,910, trasa mírně klesá 1,02% na dl. 69,92 m a odtud až k okružní křižovatce stoupá 2,03% a 3,19%. Lomy nivelety jsou zaobleny zakružovacími oblouky o $R=4500$ m a $R=10000$ m. Za okružní křižovatkou niveleta na krátký úsek zachovává příčný sklon jízdního pruhu okružní křižovatky tj. $-2,55\%$ a odtud pak znovu stoupá 3,57% a $+1,90\%$ až do konce úpravy. Lomy nivelety jsou zaobleny zakružovacími oblouky o $R=300$ m a $R=3000$ m.

Niveleta okružní křižovatky je navržena ve sklonech -1,97%, +5,00% a -2,35% se zakružovacími oblouky o $R = 350$ m a $R = 350$ m.

Výškový výpočet byl proveden v systému Balt po vyrovnání. Výškové řešení je zřejmé z příloh **3.1 Podélný profil - hlavní trasa** a **3.2 Podélný profil - okružní křižovatka**.

c) Šířkové uspořádání, příčné klopení, dopravně inženýrské posouzení

Šířkové uspořádání vozovky je dáno kategorií hlavní trasy S 7,5/60:

jízdní pruhy	2x 3,00 m
vodící proužek	2x 0,25 m
bezpečnostní odstup ...	2x 0,50 m

celkem **7,50 m**

Šířkové uspořádání okružní křižovatky :	jízdní pruh	7,00 m
	prstenec	2,00 m

Základní příčný sklon vozovky hlavní trasy je střechovitý 2,5%, sklon pláně je 3%. V oblouku je příčný sklon jednostranný 4%. Klopení vozovky je kolem osy. Změna příčného sklonu je schematicky znázorněna v příl. **3.1 Podélný profil – hlavní trasa**.

Sklon nezpevněných krajnic je 8%.

Základní příčný sklon vozovky okružní křižovatky je 2,5% od středu křižovatky.

Detaily šířkového uspořádání jsou vykresleny v příl. **4.1 Vzorový příčný řez – km ZÚ – 1,040**, **4.2 Vzorový příčný řez – km 1,040 – 1,460**, **4.3 Vzorový příčný řez – okružní křižovatka** a **4.4 Vzorové příčné řezy – km 1,460 – KÚ**.

Nezpevněné krajnice je navržena v základní šířce 0,75 m. V místě osazení silničních svodidel je krajnice rozšířena o 0,75 m na celkovou šířku 1,50 m. Krajnice je v šířce 0,5 m, která se započítává do volné šířky je zpevněna šterkodrtí frakce 0-32 mm v tl. 0,10, zbylá část krajnice je ohumusována v tl. 0,15 m a oseta travním semenem (osetí **SO 801**).

Rozsah svodidel je zřejmý z příl. **3.1 Podélný profil - hlavní trasa**.

U protihlukové stěny je v místě nezpevněné krajnice navržen monolitický žlábek a krajnice je zpevněna dlažbou do betonu. Sklon zpevněné plochy je 4%. Za protihlukovou stěnou bude nezpevněná krajnice šířky 0,60 m a bude ohumusována v tl. 0,15 m a oseta travním semenem (osetí **SO 801**).

d) Konstrukce vozovky

Skladba konstrukce vozovky byla odvozena od konstrukce dle TP 170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“ (D1-N-1, TDZ IV, PIII). Tloušťky vrstev vozovky byly upraveny a posouzeny v programu Laymed. Posouzení je přílohou této TZ.

návrhová úroveň porušení vozovky.....	D 1
třída dopravního zatížení.....	IV
index mrazu.....	400°C den
průměrná roční teplota.....	8°C
typ podloží.....	PIII
vodní režim.....	Kapilární

Konstrukce vozovky:

Asfaltový beton pro obrusnou vrstvu vozovky	ACO 11 (50/70)	50 mm
ČSN EN 13108-1, (ČSN 73 6121)		
Postřík spojovací z kationaktivní asfaltové emulze	PS-E (C50 B5)	0,35 kg/m ² *
ČSN EN 13808, (ČSN 73 6129)		
Asfaltový beton pro podkladní vrstvu vozovky	ACP 16+ (50/70)	80 mm
ČSN EN 13108-1, (ČSN 73 6121)		
Postřík infiltrační z kationaktivní asfaltové emulze	PI-E (C50 B5)	0,60 kg/m ² *
ČSN EN 13808, (ČSN 73 6129)		
s posypem drceným kamenivem frakce 2/4 v množství 3,0 kg/m ²		
Mechanický zpevněné kamenivo	MZK 0/32 Gc	150 mm
ČSN EN 13285, (ČSN 73 6126-1)		
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32 GE	min. 250 mm
ČSN EN 13285, (ČSN 73 6126-1)		

Konstrukce vozovky celkem

min. 530 mm

* postřiky jsou uváděny v množství zbytkového pojiva

Pod konstrukcí vozovky je navržena aktivní zóna dle ČSN 73 6133 z materiálu předepsaných vlastností (dle ČSN 73 6133), která má tloušťku 0,50 m.

V aktivní zóně se nedovoluje použít zeminu s max. objemovou hmotností (suché zeminy) stanovenou Proctorovou standardní zkouškou podle ČSN 72 1015, nižší než 1600kg/m³ (s výjimkou zlepšených zemin s příměsí pojiva).

Hutnění dle ČSN 73 6133 (100% PS). Na pláni vozovky musí být dle TP 170 E_{def,2} = min. 45 Mpa. Zeminy v aktivní zóně doporučujeme, v případě nedosažení modulu přetvárnosti E_{def,2} = 45 MPa, nahradit zeminou vhodnou do aktivní zóny dle ČSN 73 6133.

V místech styku nové živičné vozovky a stávající vozovky budou vozovkové vrstvy odříznuty na šířku každá min. 0,20 m. Styčné plochy budou opatřeny penetračním nátěrem. Mezi obrusnou a ložnou vrstvu vozovky bude položena, v šířce 1,00 m, výztužná geomříž.

Konstrukce prstence okružní křižovatky:

Dlažba ze žulových kostek	DL	100 mm	ČSN 73 6131
10 – 12/10 – 12			
Lože z KDP	L	30 mm	ČSN 73 6126
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK 0/32 Gc	180 mm	ČSN EN 13285
			ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32 GE	min. 180 mm	ČSN EN 13285
			ČSN 73 6126-1

Konstrukce prstence celkem

min. 490 mm

Prstenec je v místě styku s vozovkou olemován silničním betonovým obrubníkem uloženým do beton. lože tl. 0,1 m z betonu C20/25n – XF3. Na vnitřní straně u zeleného středu je olemován kamenným obrubníkem obloukovým 200/250 do beton. lože tl. 0,1 m z betonu C20/25 – XF3.

Konstrukce ostrůvku:

Zámková dlažba	DL I	60 mm	ČSN 73 6161-1
Beton. lože C20/25n – XF3	L	50 mm	ČSN EN 206-1
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32 GE	150 mm	ČSN EN 13285
			ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt'	ŠDA 0/63 GE	min. 170 mm	ČSN EN 13285
			ČSN 73 6126-1

Konstrukce ostrůvku celkem

min. 430 mm

Dlažba ostrůvku je olemována silničním betonovým obrubníkem 150x250 z betonu C35/45 – XF4 a bude uložen do lože tl. 0,15 m z betonu C20/25n – XF3. Vyspárování bude cementovou maltou M25 – XF4. Ostrůvek je oproti výšce jízdních pruhů vyvýšen o 0,15 m.

Konstrukce revizního chodníku (u protihlukové stěny) km 1,160 – 1,300 vlevo:

Zámková dlažba	DL I	100 mm
Suchý beton	L	100 mm
Štěrkopískový podsyp	ŠP	100 mm

Konstrukce revizního chodníku celkem **300 mm**

Konstrukce hospodářského sjezdu:

Asfaltový beton střednězrný	ACO 11 50/70	50 mm	ČSN EN 13108-1 ČSN 73 6121
Postřík spojovací emulzní	PS,E C 50 B 5	0,35 kg/m ² *	ČSN 73 6129
Obalované kamenivo hrubozrné	ACP 16+ 50/70	80 mm	ČSN EN 13108-1 ČSN 73 6121
Postřík infiltrační emulzní	PI,E C 50 B 5	0,60 kg/m ² *	ČSN 73 6129
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK 0/32 G _C	150 mm	ČSN EN 13285 ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt'	ŠD _A 0/32 G _E	min. 250 mm	ČSN EN 13285 ČSN 73 6126-1

Konstrukce sjezdu celkem **min. 530 mm**

* postříky jsou uváděny v množství zbytkového pojiva

Konstrukce chodníku v konci úpravy hl. trasy vlevo dl. 13 m je následující:

Asfaltový beton jemnozrný	ACO 8 CH (A50/70) (ABS III)	50 mm	ČSN EN 13108-1 ČSN 73 6121
Postřík spojovací emulzní	PS,EK (C 40 B 5)	0,20 kg/m ² *	ČSN 73 6129
Recyklovatelná asfalt. směs	50 RA 0/16	50 mm	ČSN EN 13108-8 TP 208
Štěrkodrt'	ŠD _A 0/32 G _E	min. 150 mm	ČSN EN 13285 ČSN 73 6126-1

Konstrukce chodníku celkem **min. 250 mm**

* postříky jsou uváděny v množství zbytkového pojiva

plán E_{def,2} = min. 30 MPa

Chodník je olemován betonovými chodníkovými obrubníky 100x250 uloženými do bet. lože tl. 0,10 m z betonu C20/25n – XF3.

e) Odvodnění

Pravá strana komunikace je odvodněna do silničních příkopů, které jsou svedeny do bezejmenné vodoteče v km 1,067. V úseku od km 1,040 až k okružní křižovatce a komunikaci k Tondachu je navržen rigol. Rigol je v km 1,074 zaústěn do horské vpusti, odkud je voda vyvedena do příkopu. Od horské vpusti je rigol spádován dále až do km 1,040 a odtud do km 1,035, kde přechází v příkop, který je pod smíšenou stezkou převeden v km 1,022 propustkem DN 600 do příkopu vně cyklostezky a odtud do bezejmenné vodoteče.

V km 1,011 vpravo je navržen hospodářský sjezd, příkop mezi přel. II/105 a smíšenou stezkou a příkop vně cyklostezky je pod sjezdem převeden trubními propustky DN 400 mm.

Od km 1,460 směrem zpět k okružní křižovatce je navržen rigol, který je vyspádován k okružní křižovatce a odtud bude zaústěn do horské vpusti, která je dále odvodněna do příkopu vně smíšené stezky podél okružní křižovatky.

Levá strana komunikace je v km 0,910 až 0,965 odvodněna stávajícím silničním příkopem, který je v km 0,965 zaústěn do malé vodoteče. Tento stávající příkop bude nutné pročistit. Vodoteč je vedena v patě násypu podél trasy a je zaústěna do přeložky bezejmenné vodoteče v km 1,067. V km 1,029 je po levé straně navržen hospodářský sjezd na přilehlé pozemky. Pod sjezdem je navržen trubní propustek DN 1000 se šikmými čely.

V km 1,139 – 1,321 je navržen před protihlukovou stěnou monolitický odvodňovací žlab, který bude v km 1,222 zaústěn do uliční vpusti a její přípojkou bude vyveden do příkopu. Dále pokračuje odvodňovací žlab až do km 1,158, kde bude vyústěn do příkopu skluzem dl. 6,5 m.

Od okružní křižovatky je příkop vyspádován zpět k bezejmenné vodoteči a do ní zaústěn.

Silniční příkop v úseku od KÚ k okružní křižovatce je vyspádován k SO 103.1 a na příkop tohoto objektu napojen. Pod chodníkem **SO 103.2** (související investice obce Psáry) je převeden propustkem DN 400, který je součástí **SO 103.2**.

Detaily trubních propustků jsou patrné příl. **6.1 Trubní propusty v km 1,011, 6.2 Trubní propust v km 1,022, 6.3 Trubní propust v km 1,029.**

Rozsah zpevnění příkopů betonovou tvárnici, rozsah rigolů a rozsah zpevnění dna příkopu lomovým kamenem je zřejmý z příl. **3.1 Podélný profil - hlavní trasa** a **3.2 Podélný profil - okružní křižovatka.**

f) Zemní práce

Součástí stavby jsou běžné zemní práce v podobě vytvarování zemního tělesa, provedení případných úprav podloží násypu a podloží vozovky (aktivní zóny), zřízení nezpevněných krajnic, úprava zemní pláně apod.

Stávající terén bude v potřebných místech odhumusován v tloušťkách dle pedologického průzkumu (**SO 001 Příprava staveniště**), stávající vozovky budou rozebrány. Asfaltové vrstvy budou odfrézovány, spodní podkladní vrstvy vozovek budou v případě vhodnosti použity do násypů či na jiné zásypy, část jich bude odvezena na příslušnou skládku.

Stavba vykazuje nedostatek kvalitního materiálu vhodného pro výměnu zemin v aktivní zóně a do podloží násypu, proto bude nutné tento materiál nakoupit.

Vzhledem k tomu, že odtěžený materiál (sprašové hlíny) jsou bez úpravy málo vhodným materiálem do násypů, je uvažováno s nákupem vhodného materiálu do násypů příp. může být vytěžený materiál zlepšen.

Podloží násypu je navrženo zlepšit zavibrováním kamenitého materiálu. Dle ČSN 72 1006 je požadována nejmenší míra zhutnění zemin v podloží násypu D=92 % PS.

V místě křížení s vodotečí se doporučuje pod násypem provést výměnu podloží hrubozrnným kamenitým materiálem v mocnosti cca 0,50 m. Kamenitý materiál se do podloží zaválkuje (**SO 201**).

V úsecích, kde bude ponecháno zemní těleso stáv. sil. II/105, budou v příčném řezu provedeny ve svahu stupně se sklonem 3-5% po svahu.

V rámci objektu budou svahy zemního tělesa ohumusovány orníci v tl. 0,15 m a následně budou osety travním semenem (SO 801).

Skutečný rozsah sanačních opatření a vhodnost zemin do násypu bude možno stanovit po skrývce humusu a posouzení skutečného stavu podložních zemin odborným geologem stavby a se souhlasem stavebního dozoru.

g) Bezpečnostní zařízení

Bezpečnost provozu na přeložce je zajištěna technickým řešením, které je v souladu s ČSN a TKP.

Na nezpevněné krajnici budou osazeny směrové sloupky. Vzájemná vzdálenost mezi jednotlivými sloupky je dle ČSN 73 6101. Výška směrových sloupků je 0,80 m.

Rozmístění svodidel a jejich úrovně zadržení je dokumentováno v příl. **2. Situace (A.2 Koordinační situace)** a příl. **3.1 Podélný profil - hlavní trasa** a **3.2 Podélný profil - okružní křižovatka**. Všechna ocelová svodidla jsou navržena s nástavcem směrových sloupků.

h) Vytýčení

Směrový výpočet je proveden v souřadnicovém systému S-JTSK a včetně vytyčovacího výkresu je součástí příl. **A.3 Geodetická dokumentace**.

i) Dopravní značení

Konkrétní provedení svislého i vodorovného dopravního značení je zřejmé z příl. **7. Dopravní značení**.

Projekt dopravního značení předpokládá kompletní obnovu SDZ v celém rozsahu přeložky sil. II/105. Před zahájením stavby bude provedeno místní šetření, vizuální kontrola stavu svislých dopravních značek a určen konkrétní rozsah výměny SDZ. Značky starší než pět let a značky poškozené budou nahrazeny novými s umístěním dle nového stavu situace. Zachovalé svislé značky, pokud nedojde k jejich poškození během demontáže a skladování, budou opětovně použity. Odstraněné značky budou předány správci pro jejich případné další využití.

Kvalitativní a technické podmínky

a) Svislé dopravní značení

Svislé dopravní značení je navrženo v souladu s platným zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, s platnou vyhláškou Ministerstva dopravy č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a s TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“.

Kvalita svislého dopravního značení musí splňovat podmínky ČSN EN 12899-1, včetně národní přílohy. Svislé dopravní značky včetně svých nosných konstrukcí musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou a musí být schváleny MD k užití na pozemních komunikacích v ČR.

Činná plocha všech svislých dopravních značek musí odpovídat ČSN EN 12899-1. Grafika provedení činné plochy, světelné technické vlastnosti, barevné provedení, typ písma a symboly dopravních značek odpovídají platné ČSN EN 12899-1 a platným Vzorovým listům staveb pozemních komunikací – VL 6.1 Svislé dopravní značky.

Veškeré svislé SDZ, které je součástí tohoto objektu, bude provedeno v základní velikosti s činnou plochou z retroreflexního folie odpovídající třídě min. RA2 a musí splňovat požadavky třídy P3 dle NA.2.5 národní přílohy ČSN EN 12 899-1. Výjimkou jsou značky k sídlišti a na pěší a cyklistické stezce, které budou provedeny v základní velikosti s činnou plochou z retroreflexního folie odpovídající třídě min. RA1.

Všechny standardní značky se provedou s dvojitým ohybem z pozinkovaného plechu s plnými rohy. Poloměr zaoblení rohů značek umístěných vedle vozovky musí být min. 20 mm. Spojovací materiál bude nekorodující. Objímky mohou být z AL slitin. Sloupky standardních značek se provedou z ocelových žárově zinkovaných trubek o průměru 60 mm s tloušťkou stěny nejvýše 3 mm. Konce budou opatřeny plastovými víčky. Všechny sloupky SDZ budou osazeny do základových patek z prostého betonu třídy min. C16/20-XF2. Rozměry základových patek jsou minimálně 50/50/70 cm (šířka/délka/hloubka) pro jeden sloupek se standardní značkou. Pro značky o rozměru 1000x1500 mm a 1500x1500 mm a sadu směrníků o počtu 4 a více cílů bude užito dvousloupkové konstrukce. V případě užití dvousloupkové konstrukce je vzájemná rozteč sloupků v rozmezí 30 – 45 cm. Tomu je přizpůsobena i šířka základu 90x50x70 cm.

b) Vodorovné dopravní značení

Vodorovné dopravní značení je navrženo v souladu s platným zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a s platnou vyhláškou Ministerstva dopravy č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.

Kvalita VDZ musí splňovat podmínky ČSN EN 1436+A1. 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 použité pro provedení VDZ musí být schváleny MD a uvedeny v Katalogu hmot pro vodorovné dopravní značky platném pro daný rok.

VDZ bude provedeno jednotným způsobem s plynulým napojením na stávající VDZ. Veškeré VDZ (kromě plošného – V7b, V13) realizované v rámci tohoto objektu bude provedeno ve dvou fázích. Nejprve bude VDZ provedeno jednosložkovou reflexní barvou. Po stabilizaci vlastností povrchu vozovky, příp. po skončení zimního období bude provedeno definitivní značení z materiálu s dlouhou dobou životnosti. Plošné VDZ (V7b, V13) bude ve druhé fázi provedeno hladkým plastem.

5. Vztahy k ostatním objektům

a) Související stavební objekty :

- 001 Příprava území
- 101 Hlavní trasa
- 102 Komunikace k Tondachu
- 103.1 Komunikace k sídlišti
- 104 Pěší a cyklistická stezka
- 105 DIO
- 106 Oprava objízdných tras
- 201 Rámový most v km 1,067
- 210 Protihluková stěna v km 1,140 – 1,320 vlevo
- 301 Přeložka potoka v km 1,067
- 302 Podchycení drenáží
- 421 Veřejné osvětlení v km 1,250 až 1,550
- 501 Přeložka VTL plynovodu DN 80
- 801 Vegetační úpravy
- 810 Rekultivace komunikace k Tondachu
- 811 rekultivace sil.II/105
- 820 Rekultivace dočasného záboru

b) Související stavby:

- Nová škola pro Psáry a Dolní Jirčany - investor Obec Psáry

- Přeložka vedení VN 22kV v km 1.210 (dle DÚR resp. rozhodnutí o umístění stavby SO 401)
- Přeložka vedení VN 22kV v km 0,850 - 1,160 (dle DÚR resp. rozhodnutí o umístění stavby SO 402)
- Přeložka sítě TO₂ (dle DÚR resp. rozhodnutí o umístění stavby SO 451)

Vztahy k ostatním stavebním objektům a souvisejícím stavbám jiných investorů jsou patrné z příl. **A.2 Koordinační situace**.

Praha, prosinec 2016

Bc. Martin Valášek