

Investor:

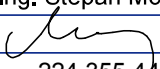
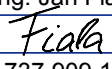
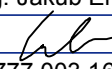
**Krajská správa a údržba silnic
Středočeského kraje**
Zborovská 11, 150 21 Praha 5



Generální projektant:

KO-KA s.r.o., kancelář: Thákurova 7, 166 29 Praha 6

tel.: 224 355 441, 224 355 468 fax: 233 320 329 www.ko-ka.cz e-mail: ko-ka@ko-ka.cz

Vedoucí projektu:	Zodp. projektant:	Vypracoval:	Datum:
Ing. Štěpán Moučka	Ing. Jan Fiala	Ing. Jakub Erben	11/2018
 224 355 444	 737 909 125	 777 003 169	Měřítko: -
Stavba: BESIP – JIŘICE, II/272 km 21,850 do km 22,150 – úprava nehodového místa			Stupeň: DPS
			výškový systém Balt p.v.
			Č. projektu: P-1567.02/16
Část:	SOUHRNNÉ ŘEŠENÍ STAVBY		Č. části: A
Příloha:	PRŮVODNÍ ZPRÁVA		Č. přílohy: A.6

A.6 Průvodní zpráva

BESIP – JIŘICE, II/272 km 21,850 do km 22,150 – úprava nehodového místa

Vypracoval: Ing. Jakub Erben

OBSAH:

B.1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	3
B.1.1	Údaje o stavbě	3
B.1.2	Údaje o stavebníkovi	3
B.1.3	Údaje o zpracovateli dokumentace.....	3
B.2	POPIS ÚZEMÍ STAVBY.....	4
B.2.1	Charakteristika stavebního pozemku.....	4
B.2.2	Výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů	5
B.2.3	Stávající ochranná a bezpečnostní pásma.....	5
B.2.4	Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území.....	6
B.2.5	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území	6
B.2.6	Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin.....	6
B.2.7	Požadavky na maximální zábory ZPF a PUPFL.....	6
B.2.8	Územně technické podmínky.....	7
B.2.9	Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané a související investice	7
B.3	CELKOVÝ POPIS STAVBY	8
B.3.1	Účel užívání stavby.....	8
B.3.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	8
B.3.3	Dispoziční a provozní řešení, technologie výroby.....	8
B.3.4	Bezbariérové užívání stavby	8
B.3.5	Bezpečnost při užívání stavby.....	9
B.3.6	Základní technický popis stavby, charakteristika objektů	9
B.3.7	Základní charakteristika technických a technologických zařízení	13
B.3.8	Požární bezpečnostní řešení	13
B.3.9	Zásady hospodaření s energiemi	14
B.3.10	Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí.....	14
B.3.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí.....	15
B.4	PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	16
B.4.1	Napojovací místa technické infrastruktury, přeložky	16
B.4.2	Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky	16
B.5	DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ.....	16
B.5.1	Popis dopravního řešení.....	16
B.5.2	Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu.....	16
B.5.3	Doprava v klidu.....	16
B.5.4	Pěší a cyklistické stezky.....	17
B.6	ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	17
B.6.1	Terénní úpravy	17
B.6.2	Použité vegetační prvky.....	17
B.6.3	Biotechnická opatření.....	17
B.7	POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	17
B.7.1	Vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda.....	17
B.7.2	Nakládání s odpady	17
B.7.3	Vliv na přírodu a krajinu (ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů apod.), zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině.....	18
B.7.4	Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000	18
B.7.5	Návrh zohlednění podmínek ze závěru zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA	18
B.7.6	Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů	19
B.8	OCHRANA OBYVATELSTVA	19
B.9	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	20
B.9.1	Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění,	20

A.6 Průvodní zpráva

BESIP – JIŘICE, II/272 km 21,850 do km 22,150 – úprava nehodového místa

Vypracoval: Ing. Jakub Erben

<i>B.9.2</i>	<i>Odvodnění staveniště.....</i>	<i>20</i>
<i>B.9.3</i>	<i>Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu.....</i>	<i>20</i>
<i>B.9.4</i>	<i>Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin</i>	<i>20</i>
<i>B.9.5</i>	<i>Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky</i>	<i>20</i>
<i>B.9.6</i>	<i>Maximální zábory pro staveniště (dočasné / trvalé)</i>	<i>21</i>
<i>B.9.7</i>	<i>Bilance zemních prací, požadavky na přísun a deponie zemin</i>	<i>21</i>
<i>B.9.8</i>	<i>Podmínky realizace stavby</i>	<i>21</i>
<i>B.9.9</i>	<i>Zásady pro dopravní inženýrská opatření.....</i>	<i>22</i>

A.6 Průvodní zpráva

BESIP – JIŘICE, II/272 km 21,850 do km 22,150 – úprava nehodového místa

Vypracoval: Ing. Jakub Erben

B.1 Identifikační údaje stavby

B.1.1 Údaje o stavbě

Název stavby:	BESIP - JIŘICE, II/272 km 21,850 do km 22,150 – úprava nehodového místa
Místo stavby:	Jiřice
parcely KN:	dle přílohy
Katastrální území:	Jiřice [602278]
Kraj:	Středočeský
Předmět dokumentace:	Úprava trasy II/272 ve směrovém oblouku

B.1.2 Údaje o stavebníkovi

Stavebník:	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje Zborovská 11, 150 21 Praha 5 IČ: 00066001, DIČ: CZ0066001
------------	--

B.1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

Generální projektant:	KO-KA s.r.o. Na Výšinách 16 170 00 Praha 7 IČ 25117297, DIČ: CZ 25117297
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Štěpán Moučka
Odpovědný projektant:	Ing. Jan Fiala ČKAIT: 0601877 - autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské stavby - autorizovaný inženýr pro dopravní stavby

A.6 Průvodní zpráva

BESIP – JIŘICE, II/272 km 21,850 do km 22,150 – úprava nehodového místa

Vypracoval: Ing. Jakub Erben

B.2 Popis území stavby

B.2.1 Charakteristika stavebního pozemku

B.2.1.1 Celkový popis

Stavební záměr se nachází na silnici II/272 v úseku **km 22,270 - 22,708** v extravilánu obce Jiřice, v místě směrového oblouku směrem na Benátky nad Jizerou. Komunikace je zde vedena po náspu mezi poli.

(Poznámka: Globální staničení komunikace v názvu akce je chybně uvedeno, reálně se jedná o úpravu směrového oblouku v km 22,270 – 22,708.)

B.2.1.2 Zdůvodnění výběru stavebního pozemku

B.2.1.2.1 Předchozí studie pro vyhledání trasy

Vyhledávací studie nebyly realizovány, úprava oblouku proběhne ve stávajícím umístění.

B.2.1.2.2 Stručná charakteristika zájmového území a jeho dosavadní využití

Zájmové území je aktuálně využíváno pro dopravní obslužnost – silnici II. třídy.

B.2.1.2.3 Průchodnost území ověřena krajinářským vyhodnocením (TP 181) a/nebo v souladu s výsledkem procesu EIA (Zákon č. 100/2001 Sb.)

Nebylo provedeno.

B.2.1.2.4 Zdůvodnění navrženého umístění (hlediska územní, dopravní, technická, ekonomická, ŽP, odněti ZPF, ochrana PUPFL

Stavba proběhne v místě stávajícího směrového oblouku. Úpravou jeho trasy dojde k záborům orné půdy a nutnosti vynětí ze ZPF.

B.2.1.3 Zhodnocení staveniště

B.2.1.3.1 Územní podmínky (zastavění území, plochy určené k zastavění, nezastavěná území)

Stavba se nachází v extravilánu obce Jiřice. Silnice je zde vedena po náspu. Ve vrcholu oblouku je stávající napojení účelové komunikace.

B.2.1.3.2 Morfologie území

Prostor staveniště je mírně svažité. Od jihu komunikace klesá a přibližně od vrcholu oblouku začíná stoupat až po konec úpravy.

A.6 Průvodní zpráva

BESIP – JIŘICE, II/272 km 21,850 do km 22,150 – úprava nehodového místa

Vypracoval: Ing. Jakub Erben

B.2.1.3.3 Geotechnické podmínky (základové podmínky, vhodnost zemin do zemních těles a jejich těžitelnost atd.)

Vzhledem k charakteru stavby nebyl geotechnický průzkum proveden. Převážná část stavby proběhne v místě původních komunikací. Nové konstrukce náspů budou vytvořeny z nakupovaných materiálů nebo s využitím upraveného stávajícího materiálu.

B.2.1.3.4 Hydrotechnické podmínky

Vzhledem k charakteru stavby nebyl hydrotechnický průzkum proveden. Stávající propustek bude obnoven a prodloužen v původních dimenzích.

B.2.1.3.5 Vztahy na dopravní a technickou infrastrukturu

Vztahy na dopravní infrastrukturu se nemění. Na začátku a konci směrové úpravy dojde k napojení na stávající II/272.

B.2.2 Výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů

B.2.2.1 Geologický průzkum

V aktuálním stupni projektové dokumentace nebyl geotechnický průzkum proveden.

B.2.2.2 Hydrogeologický průzkum

Vzhledem k charakteru stavby nebyl proveden.

B.2.2.3 Stavebně historický průzkum

Vzhledem k charakteru stavby nebyl proveden.

B.2.3 Stávající ochranná a bezpečnostní pásma

Ochranné pásmo dráhy

Stavba se nenachází v ochranném pásmu dráhy (do 60m od osy koleje) dle zákona č.266/94 Sb. o drahách.

Ochranné pásmo silnice I. třídy

Stavba se nenachází v ochranném pásmu silnice I. třídy.

Ochranné pásmo vodních zdrojů

Stavba se nenachází v ochranném pásmu vodních zdrojů.

Chráněná území

Stavba se nenachází v jiném chráněném území.

Lokalita stavby není součástí památkové rezervace nebo památkové zóny.

Ochranná pásma inženýrských sítí

V místě stavby jsou dotčena ochranná pásma inženýrských sítí:

A.6 Průvodní zpráva

BESIP – JIŘICE, II/272 km 21,850 do km 22,150 – úprava nehodového místa

Vypracoval: Ing. Jakub Erben

Plynovodu VTL
Vodovod OC 500

RWE Distribuční služby, s.r.o.
VaK Mladá Boleslav a.s.

Vyjádření správců dotčených, případně překládaných sítí jsou součástí dokladové části. Při zpracování realizační dokumentace a při realizaci samotné je bezpodmínečně nutné respektovat podmínky správců dotčených sítí. Přítomnost ochranných pásem stávajících inženýrských sítí se odráží ve zvýšené náročnosti při provádění zemních prací např. odkopávky prováděné ručně.

B.2.4 Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území

Zátopové území

Stavba se nenachází v záplavovém území.

Poddolované území

Stavba se nenachází v registrovaných poddolovaných nebo sesuvných územích

B.2.5 Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

S ohledem na umístění (extravilán) a charakter stavby (rekonstrukce) nemá technické řešení stavby a její provoz významný vliv na krajinu. Po jejím uvedení do provozu bude mít stavba pozitivní vliv na zdraví obyvatel ve smyslu zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Stavba je navržena v souladu s ČSN a platnou legislativou. Splněním normových hodnot, podmínek a požadavků legislativy by nemělo dojít k negativnímu vlivu technického řešení stavby a jejího provozu na zdraví.

B.2.5.1 Vliv na okolí stavby a pozemky

Vliv stavby na okolní stavby a pozemky proti stávajícímu stavu se nemění. Upravená trasa bude vedena po náspu stejně jako ve stávajícím stavu, stávající propustek bude obnoven.

B.2.5.2 Vliv na odtokové poměry

Odtokové poměry a odvodnění v území se nezmění.
Odtokové poměry mimo oblast stavby se nezmění.

B.2.6 Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Stavba nevyvolá potřebu asanace, demolice objektů a kácení dřevin.
Součástí stavby je pouze odstranění původních konstrukčních vrstev vozovky v rozsahu stavby.

B.2.7 Požadavky na maximální zábory ZPF a PUPFL

Stavba nemá nároky na zábory PUPFL.

A.6 Průvodní zpráva

BESIP – JIŘICE, II/272 km 21,850 do km 22,150 – úprava nehodového místa

Vypracoval: Ing. Jakub Erben

Realizací stavby dojde záboru pozemků se způsobem ochrany ZPF u pozemků 281/1, 249/2

B.2.8 Územně technické podmínky

B.2.8.1 Napojení na stávající technickou infrastrukturu

Stavba není napojena na technickou infrastrukturu.

B.2.8.2 Napojení na stávající dopravní infrastrukturu

Napojení na dopravní infrastrukturu se nemění. Na začátku a konci směrové úpravy dojde k napojení na stávající II/272.

B.2.9 Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané a související investice

B.2.9.1 Podmiňující, vyvolané a související stavby

Pro objekty stavby umístované v rámci územního řízení jsou aktuálně (03/2018) předpokládány následující související a podmiňující investice.

1) Úprava chráničky a ochrany vodovodu OC 500

Pro realizaci stavby silnice je nutné provést úpravu stávající chráničky DN1000 pro vodovod OC 500 ve správě VaK Mladá Boleslav, a.s.. Chráničku je nutné prodloužit tak, aby kryla vodovod v rozsahu nové trasy komunikace. Úpravy chráničky a ochrana vodovodu během stavby jsou součástí stavebního záměru „BESIP - Jiřice, II/272 km 21,850 do km 22,150 – úprava nehodového místa“ a budou zajištěny stavebníkem.

Chránička bude prodloužena potrubím v dimenzi stávající chráničky (DN1000) s tloušťkou stěny 12 mm. Po obnažení stávající chráničky bude šetrně vybourána vyzdívka. Na OC 500 budou osazeny distanční plastové celoobvodové prvky v rozteči 1,5 m. Nová chránička bude podélně rozdělena a osazena na vodovod bez jeho odstávky. Osazena bude do betonového sedla 120°, podélně svařena a přivařena na stávající chráničku. Čelo chráničky bude opatřeno pryžovou manžetou na nerezové třmeny příslušné dimenze.

B.2.9.2 Věcné a časové souvislosti

Realizace stavby se předpokládá v roce 2019.

Celková odhadovaná délka výstavby je 3 měsíce s tím, že dopravní omezení se předpokládá na max. 2 měsíce.

Uvedený záměr je předběžný. Přesné rozdělení etap realizace stavby je odvislé od možnosti zahájení stavebních prací v konkrétní stavební sezóně (klimatické podmínky, výběr zhotovitele, související stavby, DIO apod.)

A.6 Průvodní zpráva

BESIP – JIŘICE, II/272 km 21,850 do km 22,150 – úprava nehodového místa

Vypracoval: Ing. Jakub Erben

B.3 Celkový popis stavby

B.3.1 Účel užívání stavby

B.3.1.1 Funkční náplň stavby

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury, konkrétně úpravy směru a klopení stávajícího směrového oblouku silnice II/272. Záměrem stavby je provedení stavebních úprav, které zajistí stavebně-technický stav a bezpečnostní parametry odpovídající kategorii komunikace, intenzitě dopravy a aktuálním dopravně-bezpečnostním požadavkům.

B.3.1.2 Základní kapacity funkčních jednotek

Délka úpravy silnice II/272	420 m
Plocha upravovaných chodníků	-
Plocha nových chodníků	-
Úprava okružní křižovatky	-
Mostní objekty	-
Tunely	-
Odbočivky	-
Parkoviště	-

B.3.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Ve stavbě nejsou části staveb, které by byly předmětem zásadního architektonického a výtvarného řešení (vysoké mosty, portály tunelů, galerie).

B.3.2.1 Urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení

Není řešeno.

B.3.2.2 Architektonické řešení - kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení

Není řešeno.

B.3.3 Dispoziční a provozní řešení, technologie výroby

Dispozice stavby je dána stávající polohou směrového oblouku.

Při návrhu byly respektovány požadavky na prostorové uspořádání, směrové a výškové vedení komunikací dle aktuálně platných vyhlášek, technických podmínek ministerstva dopravy a platných norem.

B.3.4 Bezbariérové užívání stavby

Vzhledem k charakteru stavby není uvažováno.

A.6 Průvodní zpráva

BESIP – JIŘICE, II/272 km 21,850 do km 22,150 – úprava nehodového místa

Vypracoval: Ing. Jakub Erben

B.3.5 Bezpečnost při užívání stavby

Bezpečnost při užívání stavby je zajištěna respektováním aktuálně platných vyhlášek, ČSN a TP pro projektování dopravních staveb.

B.3.6 Základní technický popis stavby, charakteristika objektů

Záměrem stavby je provedení stavebních úprav stávajícího směrového oblouku, které zajistí stavebně-technický stav a bezpečnostní parametry odpovídající kategorii komunikace, intenzitě dopravy a aktuálním dopravně-bezpečnostním požadavkům.

V rámci stavby bude opraven propustek v km 0,150.

B.3.6.1 Objekty pozemních komunikací

B.3.6.1.1 Charakteristiky navržené trasy PK

Směrové řešení je upraveno tak, aby byla dodržena norma ČSN 73 6101 pro návrhovou rychlost 50 km/h. Nově je navržen směrový oblouk o poloměru $R=300$ m. Výškové řešení respektuje stávající stav a možnosti napojení na stávající komunikace na hranicích stavby.

B.3.6.1.2 Příčné uspořádání PK

Základní návrhová kategorie, funkční skupina a typy příčného uspořádání:

Silnice II/272

Kategorie komunikace	silnice
Třída komunikace	průjezdni úsek silnice II. třídy
Návrhová kategorie	S 7,5/50
Jízdní pruhy	2x 3,0 m
Krajnice	-
Autobusový pruh	-
Parkovací pruh	-
Cyklistický pruh	-
Chodník	-
Vodící proužek	0,25 m
Zpevněná krajnice	-
Nezpevněná krajnice	0,75 m

B.3.6.1.3 Zemní těleso

Tvar zemního tělesa odpovídá normovým hodnotám dle ČSN 73 6101.

V celé ploše zemní pláň musí být dosažena nejmenší hodnota modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu $E_{def2} = 45$ MPa.

- Aktivní zóna a paraplán

Spodní stavba počítá pouze s výměnou nevhodné zeminy aktivní zóny za vrstvu homogenní nenamrzavé zeminy (provedena v souladu s ČSN 73 6126) v celkové

A.6 Průvodní zpráva

BESIP – JIŘICE, II/272 km 21,850 do km 22,150 – úprava nehodového místa

Vypracoval: Ing. Jakub Erben

tloušťce 0,3m. Provedena bude na zhutněný, hladký, rovný, homogenní povrch parapláně vyhovující požadavkům rovnosti dle ČSN 73 6175.

Aktivní zóna a paraplán musí být provedeny dle ČSN 73 6133. Postup zhutnění a míra zhutnění musí odpovídat ČSN 72 1006 – „Kontrola zhutnění zemin“ a TP94.

Na paraplán bude položena netkaná geotextilie zajišťující separační a filtrační funkci dle TP 97 o CBR > 3 kN.

- Zemní plán

Provedení zemní pláň musí zajistit odvod srážkové vody. Sklon musí být upraven na hodnotu min. základního příčného sklonu 3%. Na zemní pláni musí být dosažena nejmenší hodnota modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu $E_{def,2} = 45\text{MPa}$, stanoveného dle ČSN 72 1006;1998.

Směrné hodnoty poměru:

- $E_{def,2}/E_{def,1} = 2,0$ pro jemnozrnné zeminy.
- $E_{def,2}/E_{def,1} = 2,3$ pro hrubozrnné zeminy.

Zemní plán se musí chránit před poškozením a znečištěním. Proto se musí omezit pojíždění stavebními mechanizmy a dopravními prostředky pouze na nezbytné minimum. Dále není přípustné na pláni provádět jakékoliv ukládání stavebního materiálu nebo plán využívat k parkování techniky. V případě poškození nebo znečištění se musí provést okamžitá oprava zejména tehdy, když poškození narušuje odvodnění zemní pláň.

B.3.6.1.4 Zpevněné plochy

Pro jednotlivé plochy byly navrženy odpovídající skladby dle katalogu v TP 170.

Vstupními parametry návrhu jsou:

- návrhová úroveň porušení,
- dopravní zatížení a návrhové období,
- charakteristiky podloží,
- klimatické podmínky.

Návrhová úroveň porušení

Návrhová úroveň porušení je stanovena na základě dopravního významu komunikace a očekávané třídy dopravního zatížení.

Silnice II/272

D1

Dopravní zatížení

Pro silnici II/272 je dle sčítání 2016 hodnota $TNV_0 = 572$ voz/den

Přepočet na TNV_k :

$$TNV_k = TNV_0 \times (\delta_z + \delta_k) \times 0,5 = 572 \times (1,03 + 1,321) \times 0,5 = 673 \text{ voz/den}$$

což odpovídá TDZ III.

Charakteristiky podloží

V tomto stupni PD nebyl proveden geotechnický průzkum pro zjištění přesných charakteristik podloží. Je předpokládáno podloží charakteru jílu – nebezpečně namrzavé.

A.6 Průvodní zpráva

BESIP – JIŘICE, II/272 km 21,850 do km 22,150 – úprava nehodového místa

Vypracoval: Ing. Jakub Erben

Klimatické podmínky

Index mrazu předběžně stanoven dle přílohy B ČSN 736114.

Benátky nad Jizerou – průměrná roční teplota 8-9 °C
– index mrazu 300 – 400 °C den

Návrh zpevněných ploch

Délka návrhového období:	25 let
Návrhová úroveň porušení	D1
Třída dopravního zatížení:	III
Typ podloží:	P III
TNV ₀	572
TNV _K (průměrná denní intenzita těžkých nákladních vozidel ze sčítání dopravy 2010)	673

KONSTRUKCE A - REKONSTRUKCE VOZOVKY + VÝMĚNA AZ		TP:170 - D1-N-2 TDZ III, PIII	
asfaltový beton pro ohrubné vrstvy mod.	ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13108-1
spojovací postřik polymerem mod. kationaktivní asfaltová emulze	PS-CP	0,5 kg/m ²	ČSN 73 6129
asfaltový beton pro ložní vrstvy mod.	ACL 16+	60 mm	ČSN EN 13108-1
spojovací postřik polymerem mod. kationaktivní asfaltová emulze	PS-CP	0,5 kg/m ²	ČSN 73 6129
asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 22+	90 mm	ČSN EN 13108-1
infiltrační postřik kationaktivní asfaltová emulze	PI-C	1,0 kg/m ²	ČSN 736129
Štěrkodrt'	ŠD _A 0/32	200 mm	ČSN 736126-1
Štěrkodrt'	ŠD _A 0/63	150 mm	ČSN 736126-1
CELKEM (Hv)		540 mm (Ha= 190)	

(Edef,2 zemní pláně min. 45 MPa)

výměna materiálu aktivní zóny

nesoudržný, nenamrzavý materiál vhodný dle ČSN 73 6133

netkaná geotextilie separační a filtrační dle TP 97 CBR > 3 kN

300 mm

V rozsahu skladby Konstrukce A je na předpokládané úrovni parapláně ve vrstvě jílu uvažováno zlepšení zeminy hydraulickými pojivy v množství do 3%. Přesná receptura bude stanovena zhotovitelem po odběru vzorků a zkouškách směsi.

Směrové řešení

Směrové řešení oblouku je upraveno na dodržení platných norem. Základním směrem respektuje stávající průběh oblouku silnice II/272. Je navržen směrový oblouk o poloměru R = 300 m.

Výškové řešení

Výškové řešení respektuje stávající průběh podél silnice II/272. Jsou navrženy výškové oblouky o poloměrech R = 4500 m, R = 9000 m, R = 7000 m, R = 2000 m.

Šířkové uspořádání

Viz B.3.6.1.2 Příčné uspořádání PK

Příčný sklon

Příčný sklon komunikace přechází ze střežovitého do dostředného 2,5% a dále zpět do stávajícího střežovitého.

B.3.6.1.5 Odvodňovací zařízení

Stávající příčný trubní propustek v km 0,150 bude obnoven z betonových hrdlových trub DN 800. Propustek bude realizován bez čel, pouze s opevněním nátoky a výtoku kamenem do betonu.

A.6 Průvodní zpráva

BESIP – JIŘICE, II/272 km 21,850 do km 22,150 – úprava nehodového místa

Vypracoval: Ing. Jakub Erben

Podélný propustek bude proveden z korugované plastové trouby z PP SN 16 průměru DN 400 mm.

B.3.6.1.6 Křižovatky a křížení

V místě směrového oblouku se nachází sjezd na stávající účelovou komunikaci.

Účelová komunikace:

jízdní pruhy

2x2,65 m

B.3.6.1.7 Mostní objekty

Součástí stavby nejsou mostní objekty.

B.3.6.1.8 Tunelové objekty

Součástí stavby nejsou tunelové objekty.

B.3.6.1.9 Vybavení a příslušenství PK

Součástí stavby není vybavení a příslušenství PK.

Vzhledem ke sklonům náspů a absenci překážek nejsou dle ČSN 736101 navržena svodidla.

Na okrajích komunikace budou osazeny směrové sloupky.

B.3.6.1.10 Zásady dopravního značení a dopravní telematiky

Dopravní značení je součástí samostatných objektů dle předpokládaného správce. Řeší svislé a vodorovné definitivní dopravní značení na komunikacích v rozsahu stavby. Dopravní značení bude zrealizováno dle PPK – ZNA, PPK – VZ a platných TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích a TP 133 - Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích.

Stávající dopravní značení bude vyměněno a doplněno.

Umístění a typ svislého dopravního značení (dále jen SDZ) bude součástí navazující projektové dokumentace (DSP). Optická účinnost svislých dopravních značek bude minimálně RA2.

SDZ musí být provedeno min. s retroreflexní fólií třídy 2 a v souladu s PPK – SZ.

Dopravní značení bude osazeno tak, aby činná plocha byla svislá a kolmá na osu komunikace. Stálé značky ani jejich nosné konstrukce nesmějí zasahovat do části dopravního prostoru stanovené volnou šířkou pozemní komunikace ČSN 73 6110.

Vodorovné značení bude provedeno ve dvou stupních. Nejprve bude provedeno nástřikem z bílé barvy a následně obnoveno dvousložkovým plastem za studena ve zvukové úpravě v případě vodících proužků a v nehlukné úpravě v ostatních případech.

Návrh rozsahu a umístění bude proveden v dalších stupních projektové přípravy a projednáno s dotčenými orgány státní správy a zhotovitel stavby následně požádá o stanovení místní úpravy na pozemních komunikacích příslušné orgány státní správy.

A.6 Průvodní zpráva

BESIP – JIŘICE, II/272 km 21,850 do km 22,150 – úprava nehodového místa

Vypracoval: Ing. Jakub Erben

B.3.6.1.11 Obslužná zařízení

Součástí stavby nejsou obslužná zařízení.

B.3.6.1.12 SSÚD:

Součástí stavby nejsou zařízení SSÚD.

B.3.6.1.13 Ostatní objekty

B.3.6.2 Objekty přípravy staveniště

V rámci objektu SO 001 budou provedeny bourací práce a příprava staveniště pro realizaci objektů pozemní komunikace.

Provádění zemních a bouracích prací musí být v souladu s TKP kapitola 4 – Zemní práce – práce musí být prováděny v souladu s zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, nařízením vlády 502/2000 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, právním předpisem 363/2005 Sb., kterým se mění vyhláška č. 324/90 Sb., o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích.

B.3.6.3 Elektro a sdělovací objekty

Součástí stavby nejsou elektro a sdělovací objekty.

B.3.6.4 Objekty trubních vedení

Součástí stavby nejsou objekty trubních vedení.

B.3.6.5 Objekty pozemních staveb

Součástí stavby nejsou objekty pozemních staveb.

B.3.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

B.3.7.1 Technické řešení

Součástí stavby nejsou technická a technologická zařízení.

B.3.8 Požárně bezpečnostní řešení

B.3.8.1 Rozdělení stavby a objektů do požárních úseků

Řešené objekty nejsou děleny do požárních úseků.

B.3.8.2 Výpočet požárního rizika a stanovení stupně požární bezpečnosti

Požární riziko stavby se nestanoví – objekty nezahrnují žádné nahodilé požární zatížení.

A.6 Průvodní zpráva

BESIP – JIŘICE, II/272 km 21,850 do km 22,150 – úprava nehodového místa

Vypracoval: Ing. Jakub Erben

B.3.8.3 Zhodnocení navržených stavebních konstrukcí a stavebních výrobků včetně požadavku na zvýšení požární odolnosti stavebních konstrukcí

Zvláštní požadavky na stupeň hořlavosti stavebních hmot ani povrchových úprav nejsou stanoveny.

B.3.8.4 Zhodnocení evakuace osob včetně vyhodnocení únikových cest

Požadavky na únikové cesty se nestanoví.

B.3.8.5 Zhodnocení odstupových vzdáleností a vymezení požárně nebezpečného prostoru

Odstupové vzdálenosti se nestanovují.

B.3.8.6 Zajištění potřebného množství požární vody, případně jiného hasiva

Potřeba požární vody se nestanoví.

B.3.8.7 Zhodnocení možnosti provedení požárního zásahu

Požadavky na zásahové cesty ani únikové komunikace se nestanoví.

B.3.8.8 Zhodnocení technických a technologických zařízení stavby

Součástí stavby nejsou technická a technologická zařízení.

B.3.8.9 Posouzení požadavků na zabezpečení stavby požárně bezpečnostními zařízeními

Stavba nebude vybavena PHP a jinými PBZ.

B.3.8.10 Rozsah a způsob rozmístění výstražných a bezpečnostních značek a tabulek

Na silničních objektech nebudou umístěny výstražné a bezpečnostní tabulky.

B.3.9 Zásady hospodaření s energiemi

B.3.9.1 Kritéria tepelně technického hodnocení

Vzhledem k charakteru stavby nejsou kritéria stanovena.

B.3.9.2 Posouzení využití alternativních zdrojů energií

Vzhledem k charakteru stavby není posouzení provedeno.

B.3.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí

Zásady řešení parametrů stavby (větrání, vytápění, osvětlení, zásobování vodou, odpadů apod.) a dále zásady řešení vlivu stavby na okolí (vibrace, hluk, prašnost apod.)

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

A.6 Průvodní zpráva

BESIP – JIŘICE, II/272 km 21,850 do km 22,150 – úprava nehodového místa

Vypracoval: Ing. Jakub Erben

B.3.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

B.3.11.1 Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

B.3.11.2 Ochrana před bludnými proudy

V místě stavby se nenacházejí možné zdroje bludných proudů.

B.3.11.3 Ochrana před technickou seismicitou

Stavbou samotnou nedojde ke zvýšení intenzity provozu a zvětšení zatížení sousedních objektů technickou seismicitou.

B.3.11.4 Ochrana před hlukem

Ochrana před hlukem po dokončení stavby není řešena.

V úseku nedojde k posunu jízdních pruhů ke stávající zástavbě.

Po dobu provádění stavby nesmí být okolní zástavba ovlivňována nadměrným hlukem, vibracemi a otřesy nad mez, stanovenou v aktuálně platných předpisech. Stavební činnosti produkující hluk, vibrace a otřesy budou prováděny, pokud nebude stavebním povolením stanoveno jinak, nejdéle v době od 7,00 do 21,00 hod., což zajistí v nočních hodinách klid v okolí.

Během stavby budou na staveništi průběžně realizována následující protihluková opatření, která omezí negativní vliv hluku z výstavby na okolí :

Organizační opatření :

- Veškerá hlučná činnost na stavbě bude prováděna jen v denní době od 7 do 21 hodin.
- Doba provozu hlučných stavebních strojů bude minimalizována.
- Stojící nákladní vozy budou mít vypnuty motory, budou vytěžovány pokud možno oběma směry.
- Při provádění nejhlučnějších stavebních prací nesmí být na stavbě používána jiná hlučná technika.
-

Technická opatření :

Stacionární zdroje hluku budou pokud možno umístěny co možná nejdále od okolních obytných domů,

Kompresory budou opatřeny protihlukovým krytem.

B.3.11.5 Ochrana ovzduší

Ochrana ovzduší po dokončení stavby není řešena.

Provádění stavebních prací způsobuje znečišťování ovzduší. Staveniště a jeho okolí je zatěžováno emisemi z provozu stavebních strojů, prachem, uvolňováním prchavých látek a dalšími druhy znečištění ovzduší. Zhotovitel je povinen se řídit ustanoveními zákona 86/2002 Sb.

Zejména musí dbát na to, aby:

- motory automobilů a stavebních strojů byly v dobrém technickém stavu a jejich emise nepřekračovaly přípustné meze.
- všechna pracoviště byla udržována v čistotě.
- pojízdné zpevněné plochy byly pravidelně čistěny.

A.6 Průvodní zpráva

BESIP – JIŘICE, II/272 km 21,850 do km 22,150 – úprava nehodového místa

Vypracoval: Ing. Jakub Erben

- pojižděné nezpevněné plochy byly ošetřovány (např. kropením) s cílem omezit prašnost na nejmenší možnou míru řádnou organizací prací, užitím odpovídající mechanizace a použitím ochranných prostředků.
- byla omezena prašnost při zemních pracích, výrobě betonu, asfaltových směsí, čištění štěrkového lože, demolicích a pod. na nejmenší možnou míru.
- veřejné komunikace u vjezdů na staveniště, případně jejich úseky používané staveništní dopravy byly chráněny před znečištěním a řádně udržovány
- se na stavbě omezilo používání materiálů s neekologickými prchavými látkami
- při odvozu materiálu je nutno zajistit, aby nedocházelo ke znečištění komunikací. Dopravní prostředky je nutno před výjezdem ze staveniště očistit.

B.3.11.6 Protipovodňová opatření

Stavba se nenachází v záplavovém území.

B.3.11.7 Ostatní účinky (vliv poddolování, výskyt metanu apod.).

Stavba se nenachází v poddolovaném území a území s výskytem metanu.

B.4 Připojení na technickou infrastrukturu

B.4.1 Napojovací místa technické infrastruktury, přeložky

V rámci stavby nedojde ke zřizování nových napojovacích bodů technické infrastruktury.

B.4.2 Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Stavba nevyvolá nutnost posílení kapacity stávajících sítí technické infrastruktury.

B.5 Dopravní řešení

B.5.1 Popis dopravního řešení

Záměrem stavby je provedení stavebních úprav stávajícího směrového oblouku silnice II/272, které zajistí stavebně-technický stav a bezpečnostní parametry odpovídající kategorii komunikace, intenzitě dopravy a aktuálním dopravně-bezpečnostním požadavkům.

B.5.2 Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Napojení na stávající dopravní infrastrukturu se nemění.

B.5.3 Doprava v klidu

Doprava v klidu (parkování a odstavování vozidel) není vzhledem k charakteru stavby řešena.

A.6 Průvodní zpráva

BESIP – JIŘICE, II/272 km 21,850 do km 22,150 – úprava nehodového místa

Vypracoval: Ing. Jakub Erben

B.5.4 Pěší a cyklistické stezky

Není vzhledem k charakteru stavby řešeno.

B.6 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

B.6.1 Terénní úpravy

Před zahájením prací bude v nutném rozsahu návrhu sejmuta ornice v tl. min. 20 cm (dle skutečné mocnosti ornice).

Na plochách dotčených stavbou mimo rozsah zpevněných ploch bude zpětně rozprostřena ornice a založen trávník (parková nebo hřišťová směs) případně provedeny vegetační úpravy dle návrhu budoucího správce.

B.6.2 Použité vegetační prvky

Na plochách dotčených stavbou mimo rozsah zpevněných ploch bude zpětně rozprostřena ornice a založen trávník (luční směs) případně provedeny vegetační úpravy dle návrhu budoucího správce.

B.6.3 Biotechnická opatření

Nejsou navržena.

B.7 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

B.7.1 Vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda

Vliv stavby na životní prostředí se nezmění. Dojde k lokálnímu posunutí směrového oblouku na nový normový poloměr $R=300$ m.

Po realizaci se vliv stavby na životní prostředí proti dosavadnímu stavu nezmění.

Stavbou dojde k záboru pozemků ZPF viz B.2.7.

Stavbou nedojde k záboru pozemků PUPFL.

Provádění stavby bude mít vliv na životní prostředí v okolí staveniště i na dopravních trasách ke staveništi. Dodavatel zajistí na staveništi taková opatření, které negativní vlivy stavební činnosti, zejména šíření bláta, hluku a prachu do okolí staveniště, sníží na minimum.

B.7.2 Nakládání s odpady

S odpady vniklými během realizace stavby bude nakládáno v souladu s platnou legislativou tj.

- zákon č. 185/2001 Sb. O odpadech a o změně některých dalších zákonů ve znění všech změn a doplňků
- vyhláška č. 93/2016 kterou se stanoví Katalog odpadů, Seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a

A.6 Průvodní zpráva

BESIP – JIŘICE, II/272 km 21,850 do km 22,150 – úprava nehodového místa

Vypracoval: Ing. Jakub Erben

tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů)

- vyhláška č.381/2001 o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů
- vyhláška č.383/2001 o podrobnostech nakládání s odpady

Předběžný výčet odpadů vzniklých během realizace stavby:

kat. č. odpadu	kat.	název druhu odpadu
17 05 04	o	výkopová zemina - odkop
17 01 01	o	beton z demolice objektů (propustek)
17 01 02	o	stavební a demoliční suť
17 02 01	o	dřevo pro stavební použití, z demolice
17 03 02	o	vybourané asfaltové směsi bez dehtu
17 05 04	o	zemina a kamení
17 04 05	o	železný šrot - konstrukce, sloupky, potrubí, mříže
17 03 03	n	asfaltové stavební nátěry
07 03 04	n	odpadní ředidla
08 01 11	n	odpadní barvy a laky
15 01 01	o	papírové a lepenkové obaly
15 01 02	o	plastové obaly
17 09 04	o	směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02, 17 09 03

Vzniklé odpady budou zaříděny a bude s nimi naloženo v souladu s výše uvedenou legislativou. Odpady budou předány k likvidaci firmě k této činnosti vybavené a oprávněné.

B.7.3 Vliv na přírodu a krajinu (ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů apod.), zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině

V místě stavby se nenacházejí chráněné rostliny a živočichové.

V místě stavby se nenacházejí památné stromy.

Nedojde ke kácení vzrostlé zeleně.

B.7.4 Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba se nenachází ani není v blízkosti území Natura 2000.

B.7.5 Návrh zohlednění podmínek ze závěru zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA

Stavba není předmětem zjišťovacího řízení dle zákona č.100/2001 Sb.

A.6 Průvodní zpráva

BESIP – JIŘICE, II/272 km 21,850 do km 22,150 – úprava nehodového místa

Vypracoval: Ing. Jakub Erben

B.7.6 Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Součástí stavby není zřízení nebo přeložky sítí technické infrastruktury s ochrannými pásmy.

Ochranná pásma stávajících sítí jsou stanovena dle aktuálně platných zákonných úprav.

- Komunikační (sdělovací) vedení - zákon č.127/2005 Sb. o elektronických komunikacích
- Elektrizace soustav - zákon č.458/2000 Sb. energetický zákon
- Plynovody - zákon č.458/2000 Sb. energetický zákon
- Vodovody a kanalizace - zákon č.274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích

B.8 Ochrana obyvatelstva

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

A.6 Průvodní zpráva

BESIP – JIŘICE, II/272 km 21,850 do km 22,150 – úprava nehodového místa

Vypracoval: Ing. Jakub Erben

B.9 Zásady organizace výstavby

B.9.1 Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění,

Potřeby materiálů budou dány výkazem výměr, který bude součástí projektové dokumentace pro stavební povolení a výběr zhotovitele. Stavba bude průběžně zásobována s ohledem na postup prací a technologické možnosti zhotovitele.

B.9.2 Odvodnění staveniště

Bude zajištěno provizorní odvodnění stavebních jam proti stékající vodě. Vzhledem k charakteru zemin v podloží je nutné důkladně odvodnit zemní pláň, případně parapláň a zabránit jejich zvodnění a zvětrávání. Z úrovně terénu budou dešťové vody na staveništi svedeny do zelených přídružených ploch.

B.9.3 Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Po potřebu zařízení staveniště jsou předběžně navrženy pozemky stavby ve vlastnictví stavebníka. Staveniště se nachází přímo na silnici II. třídy. Přístup pro stavební stroje a navážení materiálu se předpokládá po výše uvedených komunikacích.

B.9.4 Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

Ochrana okolí staveniště bude řešena jasným ohraničením staveniště a minimalizací prací a manipulací mimo prostor staveniště. V průběhu stavby bude zabráněno vstupu nepovolaných osob na staveniště. Veškeré výkopy budou zabezpečeny proti pádu osob. Všechny případné příčné přechody výkopu budou zajištěny lávkami pro pěší. Otevřené rýhy budou v trase vymezeny a zajištěny fyzickou zábranou. Po dobu výstavby bude náležitým stavebním opatřením zajištěn průchod osob. Ponechávané podzemní vedení a sítě v místě stavby budou chráněny proti poškození. Demolice a kácení nejsou součástí stavby.

B.9.5 Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Stavba neklade zvýšené požadavky na zajištění požární bezpečnosti oproti stávajícímu stavu. Stavební práce budou prováděny tak, aby za všech okolností byla zajištěna dosažitelnost všech objektů vozidly IZS. Návrhem DIO bude zajištěn minimální průjezdný prostor pro vozidla IZS šířky 3,5 m a výšky 4,2 m – navržené komunikace splňují požadavky pro příjezdové

A.6 Průvodní zpráva

BESIP – JIŘICE, II/272 km 21,850 do km 22,150 – úprava nehodového místa

Vypracoval: Ing. Jakub Erben

komunikace vozidel hasičských záchranných sborů podle ČSN 73 0802, navazujících norem a vyhlášky č. 23/2008 Sb. „o technických podmínkách požární ochrany staveb“ ve znění pozdějších předpisů.

Zabezpečení stavby a jejího okolí požární vodou bude provedeno beze změn oproti současnému stavu, je ponecháno stávající řešení.

B.9.6 Maximální zábory pro staveniště (dočasné / trvalé)

Pro staveniště a zařízení staveniště budou v maximální míře využity pozemky stavebníka.

Trvalé zábory vyvolané stavbou

Technické řešení stavby vyvolá trvalé zábory pozemků mimo vlastnictví stavebníka.

Dočasné zábory vyvolané stavbou:

Technické řešení stavby vyvolá dočasné zábory pozemků mimo vlastnictví stavebníka.

B.9.7 Bilance zemních prací, požadavky na přísun a deponie zemin

Vzhledem k rozsahu stavby není podrobná bilance zemních prací zpracována. Předpokládá se, že zemina z výkopů nebude použitelná pro těleso komunikace. Do komunikací budou použity pouze nakupované materiály. Vzhledem k jejich množství se nepředpokládá nutnost zřizování deponií.

B.9.8 Podmínky realizace stavby

Stavba není vzhledem ke své délce dělena v podélném směru na dílčí úseky. V příčném směru bude stavba realizována v jednotlivých pracovních fázích:

B.9.8.1 Pracovní fáze 0 – příprava stavby

Přípravné práce.

DIO – předpoklad bez uzavírek, pouze zřízení pracovních míst v jízdním pruhu dle příslušných schémat z TP66/2015.

B.9.8.2 Pracovní fáze 1 – stavba oblouku

Stavba „uvnitř“ stávajícího směrového oblouku.

Kompletní rekonstrukce komunikace včetně podkladních vrstev a výměny AZ.

- **Realizace objektů:**
 - SO 101 – pozemní komunikace včetně propustku
- **Provoz kyvadlový jedním jízdním pruhem stávající komunikace**
 - na levé straně stávající komunikace (vnější straně oblouku) zůstane zachován jízdní pruh šířky min. 3,25 m pro dočasný obousměrný kyvadlový provoz

B.9.8.3 Pracovní fáze 2 – stavba napojení

Výstavba napojení na nový směrový oblouk, vybourání zbytku původní komunikace, profilace příkopů.

A.6 Průvodní zpráva

BESIP – JIŘICE, II/272 km 21,850 do km 22,150 – úprava nehodového místa

Vypracoval: Ing. Jakub Erben

- **Realizace objektů:**

- SO 101 – pozemní komunikace

- **Provoz kyvadlový jedním jízdním pruhem**

- provoz umožněn v pravém jízdním pruhu nové komunikace realizované v předchozí fázi, levý jízdní pruh využíván stavbou

B.9.8.4 Pracovní fáze 3 – dokončovací práce

Konečné úpravy terénu, čištění, VDZ apod.

DIO – předpoklad bez uzavírek, pouze zřízení pracovních míst v jízdním pruhu dle příslušných schémat z TP66/2015.

B.9.8.5 Zajištění přístupu na stavbu

Pro přístup na stavbu budou využity stávající veřejně přístupné silniční komunikace včetně silnice II/272.

B.9.9 Zásady pro dopravní inženýrská opatření

Pro účely společné dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení je navrženo níže uvedené řešení dopravně inženýrských opatření.

B.9.9.1 Kyvadlový provoz

Stavební práce budou v jednotlivých pracovních úsecích probíhat tak, aby byl umožněn kyvadlový provoz. Provoz bude řízen světelnou signalizací. Přesná posloupnost záběrů bude řešena v harmonogramu zhotovitele stavby a bude reflektovat aktuální dopravní situaci, případné stavby na alternativních trasách a připomínky k DIO od dotčených orgánů státní správy a samospráv. Provoz bude v úsecích rekonstrukce oddělen pomocí svislého dopravního značení Z4 a mobilního ocelového svodidla BG600.

B.9.9.2 Označení pracovního místa

Značení před místem opravy:

Vyznačení pracovního místa vychází ze schématu C/5 (Standardní pracovní místo. Zúžení vozovky na jeden jízdní pruh. Řízení provozu světelnými signály.) (dle TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích). Pracovní místo je označeno značkou A15 před začátkem prací.

Značení v místě opravy:

Dopravní značení pracovního místa bude provedeno pomocí směrovacích desek Z4, které budou doplněny o výstražná světla typ 1 – viz příloha C.4 Dopravně inženýrská opatření. Bude provedeno značení ve smyslu schéma C/5 (Standardní pracovní místo. Zúžení vozovky na jeden jízdní pruh. Řízení provozu světelnými signály.) (dle TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích). V místě stavby bude pracovní prostor oddělen od komunikace pomocí směrovacích desek Z4 v maximálním rozestupu 20 m.

A.6 Průvodní zpráva

BESIP – JIŘICE, II/272 km 21,850 do km 22,150 – úprava nehodového místa

Vypracoval: Ing. Jakub Erben

Před příčnou uzávěrou bude umístěno SSZ a bude označeno místo pro zastavení vodorovným dopravním značením V5. V předstihu bude osazena značka A10.

Přibližná poloha viz přílohy A.5.2.1 Situace DIO – pracovní fáze 1 a A.5.2.2 Situace DIO – pracovní fáze 2.

B.9.9.3 Obecné požadavky

Dopravní značení bude umístěno v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích v platném znění, s vyhláškou č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla silničního provozu na pozemních komunikacích, v souladu s TP 65 – „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“ a s TP 133 – „Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“

Pokud se stávající značení dostane do kolize nebo do nesouladu s dočasným značením bude zakryto, demontováno nebo přeškrtnuto reflexní páskou. Zhotovitel je povinen realizovat dopravní opatření v souladu se schváleným dopravním značením a toto udržovat po celou dobu stavby viditelné, čitelné, čisté a plně funkční. Veškeré náklady na jeho údržbu si musí zahrnout do položek za zřízení a demontáž.

Dopravní značení je navrženo v rozsahu, který je potřebný k zajištění bezpečné a plynulé silniční dopravy a dostatečné orientaci účastníků silničního provozu v souladu s příslušnými předpisy.

Značky užití k označení pracovních míst budou provedeny jako retroreflexní. Retroreflexní materiál musí splňovat vlastnosti minimálně třídy R2. Budou použity značky základní velikosti. Přenosné značky nebo dopravní zařízení, které nezabudované pevně do terénu budou osazeny na podpěrný sloupek. Sloupek bude osazen do schváleného typu podkladních desek (2 ks).

Práce na silnici budou opatřeny přechodným dopravním značením dle postupu prací, který bude upřesněn postupy zhotovitele stavby. Návrh značení byl proveden dle TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemní komunikaci a vyznačen viz Situace DIO.

Konkrétní postup prací včetně časového harmonogramu a podrobného návrhu DIO bude součástí realizační dokumentace zhotovitele. Ve finálním harmonogramu a návrhu DIO budou zohledněny konkrétní vlivy v aktuálním čase výstavby (ná vaznost na jiné stavby, aktuální dopravní situace a požadavky dotčených orgánů na DIO apod.)

V Praze 11/2018

Jakub Erben