



Držitel certifikátů ČSN EN ISO 9001,
ČSN EN ISO 14 001 a OHSAS 18 001

Jednatel společnosti:	Ing. Martin Dejdar
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Martin Dejdar
Vypracoval:	Ing. Veronika Gloserová
Kontroloval:	

Odběratel/Investor: Město Králův Dvůr, Náměstí Míru 139, 267 01 Králův Dvůr

Zakázka:

KRÁLŮV DVŮR – OBCHVAT – II. část

Stavba:		Stran:	10 A4
Objekt:	B. STAVEBNÍ ČÁST	Datum:	01/2020
Část:	100 – Komunikace	Zak. číslo:	4585 – 08 – 031
Díl:	SO 101 – Větev A	Stupeň:	Projekt pro provedení stavby

Obsah:

TECHNICKÁ ZPRÁVA

101.1.a.

OBSAH:

1.	Identifikační údaje.....	3
2.	Všeobecně.....	3
3.	Použité podklady.....	4
4.	Technické řešení.....	4
5.	Vztahy k ostatním objektům.....	10
6.	Provádění, dopravní opatření.....	10
7.	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci.....	10
8.	Závěr.....	10

1. Identifikační údaje

a) Označení stavby

Název stavby: **KRÁLŮV DVŮR – Obchvat – II. část**
Název objektu: **SO 101 – Větev A**
Kraj: Středočeský
Katastrální území: Králův Dvůr **672947**
Obec: Králův Dvůr
Druh stavby: novostavba

b) Objednatel stavby

Adresa sídla: Město Králův Dvůr
Náměstí Míru 139, 267 01 Králův Dvůr
IČ: 00 509 701
Statutární zástupce: **Petr Vychodil - starosta**

c) Zhotovitel části 100 – Komunikace

Název firmy: SPEKTRA spol. s r.o., Beroun
Společnost zapsána v OR, vedeného Městským soudem
v Praze, oddíl C, vložka 2620

Sídlo firmy: V Hlinkách 1548, 266 01 Beroun 2 – město
IČO: 185 98 897,
Kontakt: tel. 311 740 111, fax. 311 623 367
e-mail: spektra@spektra-beroun.cz

Jednatel společnosti: Ing. Martin Dejdar
HIP: Ing. Martin Dejdar
Vypracovala: Ing. Veronika Gloserová

2. Všeobecně

Předmětem tohoto objektu je větev A komunikace. Jedná se o II. etapu obchvatu Králův Dvůr v úseku mezi novým mostem přes řeku Litavku (most Alexandra Hesse) po vlakové nádraží v Králově Dvoře, kde se tato komunikace napojuje na stávající silnici III/11524 v ulici Tovární.

V rámci dokumentace zpracované v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. o záměru realizovat „Paralelní komunikace Beroun – Králův Dvůr“, vypracované firmou SOM – Středisko odpadů Mníšek s.r.o. v dubnu 2018 byla tato část obchvatové komunikace označena jako „E“.

Na stavbu bylo v roce 2018 vydáno Rozhodnutí o umístění stavby pod č.j. VÝST-P/7331/2018, které nabylo právní moci dne 12.4.2019 zamítnutím odvolání a potvrzením povolení Krajským úřadem Středočeského kraje č.j. 034497/2019/KUSK/ÚSR/JV ze dne 29.3.2019.

Dále bylo na stavbu dne 29.11.2019 vydáno Stavební povolení pod č.j. MBE/81696/2019/DOPR-DrP, které nabylo právní moci dne 22.1.2020 zamítnutím odvolání a potvrzením povolení Krajským úřadem Středočeského kraje č.j. 008172/2020/KUSK-DOP/Lac.

Tento projekt pro provedení stavby je zpracován v souladu s výše uvedenými rozhodnutími a podmínkami jimi stanovenými.

3. Použité podklady

Výchozími podklady pro zpracování této části projektové dokumentace byly:

- Projektová dokumentace pro vydání stavebního povolení vypracovaná firmou Spektra spol. s r.o. v květnu 2019 pod z.č. 4512-05-31
- Rozhodnutí o umístění stavby pod č.j. VÝST-P/7331/2018, které nabylo právní moci dne 12.4.2019 zamítnutím odvolání a potvrzením povolení Krajským úřadem Středočeského kraje č.j. 034497/2019/KUSK/ÚSŘ/JV ze dne 29.3.2019.
- Stavební povolení pod č.j. MBE/81696/2019/DOPR-DrP, které nabylo právní moci dne 22.1.2020 zamítnutím odvolání a potvrzením povolení Krajským úřadem Středočeského kraje č.j. 008172/2020/KUSK-DOP/Lac.
- výškopisné a polohopisné zaměření lokality provedené v systému JTSK a BpV vypracované Geodetickou kanceláří Přemysla Jordáka v září 2015
- doměření polohopisných a výškopisných údajů v místě plánovaného připojení areálu Kešner a.s. vypracované Geodetickou kanceláří Přemysla Jordáka v květnu 2019
- doměření polohopisných a výškopisných údajů v skutečného provedení vlakového nádraží Králův Dvůr a úpravy objektu bývalých železáren vypracované Geodetickou kanceláří Přemysla Jordáka v lednu 2020
- Prognóza dopravního zatížení komunikace podle severního břehu Litavky vypracovaná firmou AF-CityPlan v červenci roku 2013 pod z.č. 13-3-082
- Základní korozní průzkum pro stavbu „Králův Dvůr – obchvat – II. část“ vypracovaný Technickou ústřednou dopravní cesty Správy železniční dopravní cesty, státní organizace v únoru 2020
- Rozbor za účelem stanovení dehtu respektive sumy PAU ve stávajících asfaltových plochách vypracovaný TPA ČR s.r.o. v únoru 2020
- místní šetření

4. Technické řešení

a) Směrové řešení a šířkové uspořádání

V rámci řešeného zájmového území je navržena jedna komunikace, označená jako větev A délky cca 725 m. Z této komunikace jsou zřízeny dva samostatné sjezdy do areálu firmy Kešner.

Větev A je navržena jako průjezdní úsek silnice II. třídy městem v kategorii MS2 9,5/8/50 a je spojnici mezi dálničním mostem Alexandra Hesse a silnicí III/11524. Komunikace je navržena jako obousměrná, dvoupruhová, s šířkou jízdního pruhu 3,25 m + 0,25 vodicí proužek. V místě přechodu pro chodce je šířka komunikace pouze 6,5 m. Zúžení vozovky je provedeno s náběhem 1:20. Podél jižního okraje vozovky vede chodník šíře 2,0 m. Na severní straně vozovky je bezpečnostní odstup šířky min. 0,5 m. Prostor místní komunikace je 9,5 m. Směrové oblouky jsou navrženy jako přechodnicové s poloměrem oblouků 900-1000 m. V místě napojení na stávající silnici III/11524 v ul. Tovární jsou poloměry prosté kružnicové o velikosti 100 m. Délka přechodnic byla vypočtena ohledem na místní podmínky pro návrhovou rychlost 50km/hod.

Celková délka této trasy činí 724,76m.

V km0,000 až km0,060 je vlevo ve smyslu staničení umístěné jednostranné svodidlo JSNH4 s úrovní zadržení N2. V km0,000 až 0,106 je vpravo ve smyslu staničení umístěno ocelové mostní zábradlí výšky 1,3 m.

Mezi km0,140 až km0,180 se nachází stávající navážka zeminy, která patří firmě Kešner a.s. V případě, že tato navážka nebude v průběhu stavby po dohodě s firmou Kešner a.s. zlikvidována nebo alespoň minimalizována, počítá projekt s osazením betonové palisády výšky až 2,0 m s vnitřní dutinou, osazené do betonového lože. Za touto palisádu bude provedena hydroizolace nopovou fólií a podélná drenáž, která bude vyvedena na volný terén mimo palisádu. Po odstranění navážky bude možné tuto palisádu opět odstranit.

V místě napojení na silnici III/11524 je stávající komunikace upravena, křižovatkové oblouky jsou zde voleny s poloměrem R=10m, neboť se předpokládá budoucí vyloučení

nákladní dopravy přes centrum Králova Dvora. Navrhovaný poloměr však odbočení těchto vozidel umožňuje.

V místě napojení na most Alexandra Hesse je komunikace realizována mezi úhlovou opěrnou zdí (**SO201**) a gabionovou zdí (**SO202**).

Prostor před objektem Královodvorských železáren bude upraven. Stávající zídka bude nahrazena novou opěrnou zídkou délky 19m pro zajištění vyrovnání terénního rozdílu. Tato zídka bude mít zkosené hrany a ze strany komunikace bude nahrazovat silniční obrubník (+0,15). Dále bude odstraněno stávající zábradlí, které je v současnosti v havarijním stavu a bude nahrazeno novým dopravně bezpečnostním zábradlím délky 21m osazeným za nově položený silniční obrubník (+0,15). Podél jihozápadní hranice objektu je uvažován vjezd pro dopravní obsluhu, proto zde bude osazen nájezdový silniční obrubník (+0,05), napojený na standardní silniční obrubník (+0,15) pomocí přechodových kusů.

Podrobný návrh je zřejmý z přílohy **101.2.1. Situace komunikace**.

Podklady pro geodetické vytyčení jsou provedeny v souřadnicovém systému S-JTSK a výškovém systému Bpv a včetně vytyčovacího výkresu jsou součástí příloha **A3. Geodetická dokumentace**.

b) Výškové řešení

Výškové řešení trasy je přizpůsobeno napojení na již realizovaný most Alexandra Hesse a polohu stávající komunikace III/11524. Od místa napojení komunikace klesá ve sklonu nejprve 5% a následně 2%. Po dosažení stávajícího terénu komunikace tento terén kopíruje ve střídavém stoupání a klesání o velikosti 0,5-1,0%.

Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný o velikosti 2,5%. Změna příčného sklonu je navržena klopením kolem osy komunikace. Zaoblení výškových oblouků je realizováno poloměry 1000 m a 2000 m.

Výškový výpočet byl proveden v systému Balt po vyrovnání. Výškové řešení je zřejmé z přílohy **101.3 Podélný profil – větev A**.

c) Šířkové uspořádání, příčné klopení

Šířkové uspořádání vozovky je dáno kategorií hlavní trasy:

jízdní pruhy	2x	3,25 m
vodící proužek	2x	0,25 m
bezpečnostní odstup	2x	0,50 m
CELKEM:		8,00 m

Základní příčný sklon vozovky větve A je jednostranný 2,5%, sklon pláně je 3%. Klopení vozovky je kolem osy. Změna příčného sklonu je schématicky znázorněna v příloze **101.3 Podélný profil – větev A**.

Rozsah svodidel, mostních a dopravně bezpečnostních zábradlí je zřejmý z příloh **101.2.1. Situace komunikace** a **101.3 Podélný profil – větev A**.

Silniční svahy budou ohumusovány tl. 0,15 m a osety travním semenem (**SO 801**).

d) Konstrukce vozovky

Skladba konstrukce vozovky byla odvozena od konstrukce dle TP 170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“.

Vozovka:

návrhová úroveň porušení vozovky	D0
třída dopravního zatížení	II
index mrazu	400°C.den
průměrná roční teplota	7-8°C
typ podloží	PIII
vodní režim	kapilární

Vjezd:

návrhová úroveň porušení vjezdu	D1
třída dopravního zatížení vjezdu	VI
index mrazu	400°C.den
průměrná roční teplota	7-8°C
typ podloží	PIII
vodní režim	kapilární

Chodník:

návrhová úroveň porušení chodníku	D2
třída dopravního zatížení chodníku	CH
index mrazu	400°C.den
průměrná roční teplota	7-8°C
typ podloží	PIII
vodní režim	kapilární

Konstrukce vozovky:

Asfaltový beton mastixový	SMA 11 + (PMB 45/80-65)	40 mm
	ČSN EN 13108-1, (ČSN 73 6121)	
Postřík spojovací z kationaktivní asfaltové emulze	PS-E (C60 B3)	0,35 kg/m ² *
	ČSN EN 13808, (ČSN 73 6129)	
Asfaltový beton hrubý	ACL 16+ (PMB 25/55-65)	60 mm
	ČSN EN 13108-1, (ČSN 73 6121)	
Postřík spojovací z kationaktivní asfaltové emulze	PS-E (C60 B3)	0,35 kg/m ² *
	ČSN EN 13808, (ČSN 73 6129)	
Obalované kamenivo	ACP 16+ (50/70)	60 mm
	ČSN EN 13108-1, (ČSN 73 6121)	
Postřík infiltrační z kationaktivní asfaltové emulze	PI-E (C60 B3)	0,60 kg/m ² *
	ČSN EN 13808, (ČSN 73 6129)	
Kamenivo zpevněné cementem	SC C8/10	160 mm
	ČSN EN 14227-1 (ČSN 73 6124-1)	
Mechanicky zpevněná zemina	MZ GE	min. 250 mm
	ČSN EN 13285 (ČSN 73 6126-1)	

Konstrukce vozovky celkem**min. 560 mm**

* postříky jsou uváděny v množství zbytkového pojiva

Konstrukce vjezdu:

Zámková betonová dlažba	DL	80 mm
		ČSN 73 6131
Lože	L	40 mm
		ČSN 73 6126
Kamenivo zpevněné cementem	SC C8/10	120 mm
	ČSN EN 14227-1 (ČSN 73 6124-1)	
Mechanicky zpevněná zemina	MZ GE	min. 150 mm
	ČSN EN 13285 (ČSN 73 6126-1)	

Konstrukce vjezdu celkem**min. 390 mm****Konstrukce chodníku:**

Skladebná betonová dlažba	DL	60 mm
		ČSN 73 6131
Lože	L	30 mm
		ČSN 73 6126
Štěrkodrt'	ŠDB 0/32 GE	150 mm
	ČSN EN 13285 (ČSN 73 6126-1)	

Konstrukce chodníku celkem min. 240 mm

Pod konstrukcí vozovky je navržena aktivní zóna dle ČSN 73 6133 z materiálu předepsaných vlastností, která má tloušťku min. 0,5 m (vozovka) či 0,3 m (vjezd a chodník).

Pro konstrukci spodní stavby na jílovitých zeminách je třeba počítat s vytěžením zemin svrchní humózní vrstvy a dále pak níže, aby vznikl prostor tzv. kufru. Minimální mocnost nestmelených vrstev štěrku frakce 0/63 aktivní zóny nad geotextílií (min. 300g/m²) separovanou plání je dle článků ČSN 72 1006 Kontrola zhutnění zemina a sypanin 0,5 m. Tato vrstva je nekapilární a působí jako mrazová ochrana svrchní stavby komunikace. V jemnozrnných zeminách lze provést alternativně stabilizaci plání příměsí směsného pojiva v množství 3,5% objemové hmotnosti upravované zeminy. Celková příměs do vrstvy minimálně 0,4 m mocné je 3,5%, při objemové hmotnosti upravovaných směsných zemin tj. cca 2000 kg/m³. O způsobu sanace podloží rozhodne realizační firma na základě jí dostupných mechanismů a technologií.

V aktivní zóně se nedovoluje použít zeminu s max. objemovou hmotností suché zeminy stanovenou Proctorovou standardní zkouškou podle ČSN 72 1015 nižší, než 1600 kg/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} minimálně 45 MPa (vozovka) resp. 30 MPa (vjezd a chodník).

V místech styku nové živičné vozovky a stávající vozovky budou vozovkové vrstvy oříznuty na šířku každá min. 0,2 m. Styčné plochy budou opatřeny penetračním nátěrem. Mezi obrusnou a ložnou vrstvou vozovky bude položena výztužná geomříž v šířce 1,0 m.

Rozhraní mezi vozovkou a chodníkem a vozovkou a bezpečnostním odstupem tvoří silniční betonový obrubník 150x250 mm osazený do betonového lože z betonu C20/25n-XF3 tl. 150 mm. Obrubu chodníku tvoří betonový obrubník chodníkový 80x250 osazený do betonového lože z betonu C20/25n-XF3 tl. 150 mm, který bude nadvýšený nad plochu chodníku minimálně o 60 mm pro vytvoření přirozené vodící linie.

V místech přechodů pro chodce je potom na rozhraní mezi vozovkou a cyklostezku osazen nájezdový silniční betonový obrubník 150x150 osazený do betonového lože z betonu C20/25n-XF3 tl. 150 mm. Podél snížené hrany bude proveden varovný pás šířky 400 mm z barevně odlišné a hmatné dlažby s výstupky tvaru komolého kužele. Ve směru přecházení bude proveden signální pás šířky 800 mm z téže dlažby. Signální pás bude na varovný pás napojen. Varovný pás bude proveden i v místě vjezdů (tam, kde bude nášlap menší, než +0,08m).

e) Odvodnění

Odvodnění vozovky je řešeno pomocí podélných a příčných sklonů a uličních vpustí, které budou napojeny na dešťovou kanalizační síť (**SO 301**).

Odvodnění pláně je navrženo příčným sklonem 3% a je vyvedeno do podélné rýhy opatřené podélnou drenáží DN150 HDPE uložené do štěrkopískového lože tl. 0,05 m a vyvedené do dešťové kanalizace.

f) Zemní práce

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

Stávající terén bude v potřebných místech odhumusován. Předpokládá se sejmutí stávající humózní vrstvy v tloušťce přibližně 20 cm (**SO 001**), stávající zpevněné plochy v okolí hal budou rozebrány (**SO 003**). Spodní podkladní vrstvy budou v případě vhodnosti použity do násypů či na jiné zásypy, část jich bude odvezena na příslušnou skládku.

Z požadavku fy Energo KD s.r.o. ze dne 10.7.2019 budou uloženy čtyři kusy chráničky DN 125 přibližně 1m od osy stávající kabelové trasy. Ukončení chrániček bude na obou stranách u paty komunikace.

Projekt předpokládá nedostatek kvalitního materiálu vhodného pro výměnu zemin v aktivní zóně a do podloží násypu, proto bude nutné tento materiál nakoupit. Alternativní postup je třeba konzultovat s geologem v průběhu stavby a jeho souhlas s využitím stávajících zemin stvrdit zápisem do stavebního deníku.

g) Bezpečnostní zařízení

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

V místě železobetonové opěrné stěny (**SO 001**) je navrženo jednostranné ocelové svodidlo s úrovní zadržení N2 v souladu s TP 114. Podél navrhovaného chodníku v místě gabionové opěrné stěny (**SO 002**) bude v těchto místech realizováno ocelové mostní zábradlí výšky 1300 m.

Ve stávající křižovatce s ulicí Tovární bude před objektem Královodvorských železárén odstraněno stávající zábradlí, které je v současnosti v havarijním stavu a bude nahrazeno novým dopravně bezpečnostním zábradlím délky 21m v souladu s TP 183.

Rozmístění svodidel a zábradlí je patrné z příloh **101.2.1. Situace komunikace** a **101.3 Podélný profil – větev A**.

h) Vytýčení

Podklady pro geodetické vytýčení jsou provedeny v souřadnicovém systému S-JTSK a výškovém systému Bpv a včetně vytyčovacího výkresu jsou součástí příloha **A3. Geodetická dokumentace**.

i) Dopravní značení

Konkrétní provedení svislého i vodorovného dopravního značení je zřejmé z přílohy **101.2.2. Dopravní značení**.

Projekt dopravního značení předpokládá kompletní obnovu SDZ v celém rozsahu obchvatu Králova Dvora. 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.

Svislým dopravním značením budou vyznačeny především přednosti v jízdě v místech napojení navrhované komunikace na stávající komunikační síť.

V napojení na most Alexandra Hesse bude prozatím zachován hlavní tah na spojnici ulice Na Poříčí a Fučíkova. Bude doplněno svislé dopravní značení P2 – „Hlavní pozemní komunikace“ s dodatkovou tabulkou E2b – „Tvar křižovatky“, a to v obou směrech. Stávající betonové svodidlo opatřené dopravním zařízením Z3 – Vodící tabule budou odstraněny. Navrhovaná komunikace bude připojena jako vedlejší a bude označena svislým dopravním značením P4 – „Dej přednost v jízdě“ s dodatkovou tabulkou E2b – „Tvar křižovatky“.

V napojení na ulici Tovární bude prozatím zachován hlavní tah na silnici III/11524. Bude doplněno svislé dopravní značení P2 – „Hlavní pozemní komunikace“ s dodatkovou tabulkou E2b – „Tvar křižovatky“, a to v obou směrech. Navrhovaná komunikace bude připojena jako vedlejší a bude označena svislým dopravním značením P4 – „Dej přednost v jízdě“ s dodatkovou tabulkou E2b – „Tvar křižovatky“.

Přechody pro chodce budou označeny svislým dopravním značením P6 – „Přechod pro chodce“, které bude s výjimkou přechodů na sjezdu A a B doplněno o zvýrazňující retroreflexní žlutý okraj. Toto značení bude umístěno na dřívky lampových stožárů, které přechody osvětlují.

Svislé dopravní značení P2 a P4 bude umístěno k vodící linii chodníku.

Přechody pro chodce budou označeny vodorovným dopravním značením V7 - „Přechod pro chodce“. V celé délce komunikace bude použito dopravní značení V1a – „Podélná čára souvislá“, V2a – „Podélná čára přerušovaná“ a V4 – „Vodící čára“. V křižovatkách potom bude

použito vodorovné dopravní značení V2b – „Podélná čára přerušovaná“, v křižovatce se silnicí III/11524 dále značení V6a – „Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě!“.

S ohledem na charakter komunikace nebyl proveden návrh světelných signálů ani zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku.

Kvalitativní a technické podmínky

- **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, světelně 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 na 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 použito dvousloupkové konstrukce. V případě užití dvousloupkové konstrukce je vzájemná rozteč sloupků v rozmezí 30 – 45 cm. Tomu je přizpůsobena i šířka základu 90x50x70 cm.

- **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 – V6a, V7) 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 (V6a, V7) bude ve druhé fázi provedeno hladkým plastem.

k) Etapizace výstavby

Pro zajištění přístupu do areálu Kešner a.s. je třeba rozdělit stavbu do dvou etap. V rámci první etapy dojde k výstavbě úseku mezi km0,00000 až cca km0,45000 (sjezd B). Součástí tohoto úseku bude zřízení dvou sjezdů do areálu fy Kešner a.s., čímž bude zajištěn nový přístup do tohoto areálu. V druhé etapě bude moci být stávající vjezd odstraněn a realizován navazující úsek komunikace. Úprava stávající křižovatky v ulici Tovární bude zařazena s ohledem na zajištění uzavření této komunikace až do závěru časového harmonogramu, aby byla minimalizována délka uzavření této komunikace.

5. Vztahy k ostatním objektům

a) Související stavební objekty

001 Příprava staveniště	201 Úhlová zeď
002 Odstranění venk. osvětlení	202 Gabionová zeď
003 Demolice halových objektů	301 Dešťová kanalizace
004 Demolice železničního svršku	401 Veřejné osvětlení
102 DIO	801 Vegetační úpravy
	802 Úprava stávajícího oplocení

b) Související stavby

Nejsou známy žádné nerealizované související stavby.

Vztahy k ostatním stavebním objektům jsou patrné z přílohy **A.2 Koordinační situace**.

6. Provádění, dopravní opatření

Způsoby provádění a dopravní opatření při výstavbě jsou podrobně řešeny v příloze **A.5 Zásady organizace výstavby** a v **SO 102 Dopravně inženýrská opatření**.

7. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

Při provádění prací na staveništích je třeba dodržovat právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ustanovení technických norem (ČSN), bezpečnostních a hygienických předpisů platných v době provádění stavby.

Právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (vymezení pojmu je uvedeno v ustanovení § 349 odst. 1 zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce) jsou předpisy na ochranu života a zdraví, předpisy hygienické a protiepidemické, technické předpisy, technické dokumenty a technické normy, stavební předpisy, dopravní předpisy, předpisy o požární ochraně a předpisy o zacházení s hořlavinami, výbušninami, zbraněmi, radioaktivními látkami, chemickými látkami a chemickými přípravky a jinými látkami škodlivými zdraví, pokud upravují otázky týkající se ochrany života a zdraví.

Pokud při stavební činnosti dochází ke střetu se silniční, železniční, pěší nebo vodní dopravou, je nutné identifikovat tato rizika a přijmout potřebná opatření k zabránění ohrožení veřejnosti. Při stavebních a udržovacích pracích na dálnicích a silnicích za provozu nebo na provozované železniční dopravní cestě je nutné přijmout potřebná preventivní opatření k zabránění ohrožení osob pohybujících se na staveništi (pracovišti) veřejnou dopravou.

Zhotovitel je povinen postupovat podle příslušných bezpečnostních předpisů vydaných správcem dopravní cesty.

Podrobně je tato problematika řešena v příloze **A.5 Zásady organizace výstavby**.

8. Závěr

Dokumentace pro provádění stavby neslouží k realizaci stavby.

Beroun, únor 2020

Ing. Veronika Gloserová

Spektra spol. s r.o.