



NOZA, s.r.o.
Huťská 229, 272 01 Kladno
IČ: 24767417; DIČ: CZ24767417
tel/fax: +420 312 245 114; e-mail: info@nozasro.cz
www.nozasro.cz

Akce: **II/114 A III/1143 TLUSTICE – OPRAVA KŘÍŽOVATKY – PD**

Příloha: **B.1 | Technická zpráva**

Investor: **Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace**
Zborovská 81/11
150 21 Praha 5

Hlavní inženýr projektu: Ing. Tomáš Husák
Zodpovědný projektant: Ing. Tomáš Kapal
Vypracoval: Ing. Tomáš Husák

Číslo zakázky: 2017109P
Datum: 02/2018
Stupeň: PDPS

Paré:

OBSAH

A	Identifikační údaje.....	4
B	Stručný technický popis	4
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	8
G	Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku	8
H	Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby	9
I	Vazba na případné technologické vybavení.....	10
J	Přehled provedených výpočtů	10
K	Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	10
L	Závěr.....	10

A IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Údaje o stavbě

Název stavby:	II/114 a III/1143 Tlustice – oprava křižovatky – PD
Místo stavby:	k. ú. Tlustice, křižovatka silnic II/114 a III/1143
Katastrální území:	Tlustice (767603)
Charakter stavby:	Rekonstrukce
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

Stavebník / Objednatel

Objednatel:	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace Zborovská 81/11 150 21 Praha 5 IČ: 000 66 001, DIČ: CZ000 66 001
--------------------	--

Údaje o zpracovateli dokumentace

Zpracovatel dokumentace:	NOZA, s.r.o., Huťská 229, 272 01 Kladno IČ: 247 67 417; DIČ: CZ247 67 417
Autorizovaný inženýr:	Ing. Tomáš Kapal č. autorizace ČKAIT: 0010885

B STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS

Předmětem projektu je oprava křižovatky silnic II/114 a III/1143 v k. ú. Tlustice. Oprava bude provedena v délce 154,41 m v rámci silnice II/114 a v délce 134,85 m v rámci silnice III/1143.

Hlavní pozemní komunikace silnice II/114, v prostoru řešené křižovatky, bude upravena tak, že zde bude zřízen samostatný jízdní pruh pro odbočení vlevo na vedlejší pozemní komunikaci III/1143. Silnice II/114, mimo prostor křižovatky, je vedena jako S7,5 se základní šířkou jízdních pruhů 3,0 m a vodíci proužky šířky 0,25 m po obou stranách vozovky. Vozovka v prostoru řešené křižovatky na tento stávající charakter silnice navazuje. Jízdní pruh ve směru od Hořovic a odbočovací pruh jsou navrženy šířky 3,0 m, jízdní pruh směrem do Hořovic je, z důvodu většího zaoblení, rozšířen na 3,3 m. Vozovka je oboustranně lemována vodíci proužky šířky 0,25 m. Z důvodu umístění odbočovacího pruhu vlevo dochází v návrhu k rozšíření vozovky silnice II/114. Toto rozšíření je navrženo do prostoru stávající zpevněné plochy řešené křižovatky. Podélné a příčné sklony vycházejí ze stávajících, podélné jsou v hodnotách do 2,91 %, příčné do 4,0 %. Vozovka je navržena z asfaltobetonu a bude lemována nezpevněnými krajnicemi šířky 0,75 m (0,5 m krajnice + 0,25 m pro směrový sloupek).

Vozovka, v prostoru připojení silnice III/1143 na silnici II/114, bude oproti stávajícímu stavu zúžena, bude zde vytvořeno kolmé napojení a dojde tak ke zjednodušení křižovatky. Protisměrné jízdní pruhy, v místě napojení, budou vzájemně odděleny „středním dělicím ostrůvkem“ tvořeným dopravním stínem. Komunikace bude do staničení km 0,12278 provedena jako S7,5 se šířkou jízdních pruhů 3,0 m lemovanou vodíci proužky šířky 0,25 m a nezpevněnými krajnicemi šířky 0,5 m. Od tohoto místa do KÚ bude vozovka plynule napojena na stávající, do šířky jízdních pruhů 2,75 m s 0,25 m širokými vodíci proužky. Sklony vozovky vycházejí ze stávajících, podélné se pohybují v hodnotách do 2,0 %, příčné jsou v hodnotách do 2,5 %.

Vzhledem k zúžení vozovky, v prostoru napojení silnice III/1143 na II/114, bude stávající zpevněná plocha mimo plochu nové vozovky nahrazena nezpevněnou zatravněnou plochou.

V rámci stavby dojde k reprofilaci a pročištění stávajících příkopů. Dále dojde k pročištění stávajících propustků, sanaci jejich čel betonem a vydláždění vtoku a výtku. V rámci stavby bude dále zřízen trubní propustek délky 7,5 m v prostoru stávajícího vjezdu.

Cílem stavby je zejména zvýšení uživatelského komfortu a bezpečnosti pro všechny účastníky provozu.

C VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ

V zájmové oblasti byl za účasti zástupce zhotovitele této PD proveden zevrubný stavebně technický průzkum potvrzující po stavební stránce možnost stavbu provést. Pro zpracování PD, vzhledem k charakteru stavby, byly použity následující podklady:

- geodetické zaměření vč. polohopisu a výškopisu
- inženýrskogeologický průzkum
- orientační zakres inženýrských sítí dodaných jednotlivými správci
- průzkum terénu za účasti zhotovitele PD
- fotodokumentace pořízená zhotovitelem PD

Výsledky provedeného inženýrskogeologického průzkumu:

INŽENÝRSKOGEOLOGICKÉ POMĚRY

Na základě provedených průzkumných prací je možné konstatovat, že inženýrskogeologické poměry jsou v prostoru křižovatky obdobné a je možné ji posuzovat jako jeden celek.

Vzhledem k průběhu inženýrských sítí provozu byly vrty provedeny mimo komunikace. Konstrukční vrstvy stávajících vozovek se dle vizuální prohlídky skládají z živičného krytu na vrstvě lomového kameniva se škvárou. Kromě silnice II/114 je živičný kryt značně porušený, místy vyspravovaný. Prostor uprostřed křižovatky je zpevněný škvárou s kmeny a je nerovný s lokálními prohlubněmi (loužemi).

Plán komunikace je tvořena slabě písčitými jíly pevné konzistence (GT2). V podloží těchto jílu byly zastiženy písčité až štěrkovité jíly pevné až tuhé konzistence (GT3).

Zastižené jíly jsou dle ČSN 73 6133 jako aktivní zóna nevhodné k přímému použití bez úprav a bude třeba je vhodně upravit.

GEOTECHNICKÉ VLASTNOSTI ZEMIN

Zeminy, zastižené průzkumnými pracemi, byly na základě makroskopického posouzení, laboratorních rozborů a svých geotechnických vlastností rozděleny do následujících geotechnických typů:

- **GT1 – navážky a konstrukční vrstvy (Y)**, tvoří těleso stávajících komunikací a částečně i zpevněných ploch. Mocnost konstrukčních vrstev lze odhadnout na cca 0,8 m a mají charakter hrubého kameniva s písčitou výplní (G3-G-F).
- **GT2 – jíly** jsou slabě písčité a pevné konzistence (F6-CI). Dle ČSN 73 6133 jsou jako aktivní zóna nevhodné k přímému použití bez úprav.
- **GT3 – písčité a štěrkovité jíly**, jsou pevné až tuhé konzistence (F4-CS, F2-CG). Dle ČSN 73 6133 jsou jako aktivní zóna nevhodné k přímému použití bez úprav.

V následující tabulce jsou uvedeny geotechnické vlastnosti jílu, které tvoří plán komunikací.

Návrhové parametry pláně

geotechnický typ	GT2
zatřídění dle: ČSN 73 6133 ČSN EN ISO 14688-2	F6-Ci siCl
vhodnost do aktivní zóny	nevhodné
vhodnost do násypu	podm. vhodné
parametry zhutnění dle PS (orientační):	
maximální objemová hmotnost $\rho_{d, \max PS}$ (kgm⁻³)	20 - 21
přirozená vlhkost (%)	15,5 – 19,0
optimální vlhkost (%)	18,5
poměr únosnosti CBR (%)	10 - 14
kapilární vztlakovost	vysoká
vodní režim	pendulární
namrzavost	vysoce namrzavé

Modul přetvárnosti pláně uvažujte podle zatížení vozovky, minimálně $E_{def2} \geq 45$ MPa.

Zemní práce

Po odstranění stávajících konstrukčních vrstev a navážek budou plán komunikace tvořit jíly (GT2), případně zbytky navážek (GT1).

Před zahájením výstavby doporučujeme jíly upravit vhodným pojivem (např. příměsí nehašeného vápna) tak, aby měly vyhovující geotechnické parametry dle PS a CBR.

Zemní práce budou dle ČSN 73 6133 prováděny v zeminách třídy těžitelnosti I. Podle neplatné normy ČSN 73 3050 se jedná o třídy těžitelnosti 1 – 3. Vytěžené zeminy jsou podmíněčně vhodné do násypů a zásypů, ale nesmí dojít k jejich znehodnocení povětrnostními vlivy na neřízené deponii, z toho důvodu je doporučujeme do zásypů a násypů nepoužívat.

Stěny výkopů se do hloubky 1,5 m udrží svislé bez pažení po dobu nezbytně nutnou pro výstavbu. Hlubší výkopy, je třeba chránit vhodným pažením.

Odvodňovací příkopy volte trojúhelníkové se sklonem 1:1 a je třeba je trasovat tak, aby voda nepodmáčela podloží pláně vozovky a volně odtékala do recipientu.

D VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Tato technická zpráva obsahuje souhrnně jeden základní stavební objekt opravy křižovatky silnic II/114 a III/1143.

E NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

Komunikace jsou navrženy podle platných ČSN a TP, jejich mechanická odolnost a stabilita je zajištěna.

Konstrukce i povrch zpevněných ploch jsou navrženy tak, aby vyhověly předpokládanému dopravnímu zatížení.

Hutnění zemní pláně pod zpevněnými plochami je požadováno provést v souladu s ČSN 72 1006 – Kontrola zhutnění zemin a sypanin.

Konstrukce nových zpevněných ploch jsou navrženy v souladu s technickými podmínkami TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací, za předpokladu dodržení standardních návrhových podmínek. Tyto podmínky zejména únosnost zemní pláně, namrzavost, vodní režim a další je potřeba ověřit na místě samém příslušnými zkouškami.

Veškerý materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným ustanovením ČSN. Pro hutnění asfaltové vrstvy ČSN 73 6121, nestmelené konstrukční vrstvy ČSN 73 6126-1, ČSN 73 6126-2 a dlažby ČSN 73 6131. Při provádění konstrukcí je nutné zajistit kvalitní spojení jednotlivých konstrukčních

vrstev, eventuálně použít spojovací asfaltové postřiky a nátěry v souladu s ČSN 73 6129. Povrch vozovky po odstranění stávající obrusné vrstvy musí být před realizací nové vrstvy řádně očištěn, osušen a ošetřen příslušnými spojovacími postřiky.

Stavba je navržena jako stavba dopravní infrastruktury, vedoucí zejména zvýšení uživatelského komfortu a bezpečnosti pro všechny účastníky provozu.

E.1 Vozovka

Prostorové provedení:

Předmětem projektu je oprava křižovatky silnic II/114 a III/1143 v k. ú. Tlustice. Oprava bude provedena v délce 154,41 m v rámci silnice II/114 a v délce 134,85 m v rámci silnice III/1143.

Hlavní pozemní komunikace silnice II/114, v prostoru řešené křižovatky, bude upravena tak, že zde bude zřízen samostatný jízdní pruh pro odbočení vlevo na vedlejší pozemní komunikaci III/1143. Jízdní pruh ve směru od Hořovic a odbočovací pruh jsou navrženy šířky 3,0 m, jízdní pruh směrem do Hořovic je, z důvodu většího zaoblení, rozšířen na 3,3 m. Vozovka je oboustranně lemována vodícími proužky šířky 0,25 m. Z důvodu umístění odbočovacího pruhu vlevo dochází v návrhu k rozšíření vozovky silnice II/114. Toto rozšíření je navrženo do prostoru stávající zpevněné plochy řešené křižovatky. Podélné a příčné sklony vycházejí ze stávajících, podélné jsou v hodnotách do 2,91 %, příčné do 4,0 %. Vozovka je navržena z asfaltobetonu a bude lemována nezpevněnými krajnicemi šířky 0,75 m (0,5 m krajnice + 0,25 m pro směrový sloupek).

Vozovka, v prostoru připojení silnice III/1143 na silnici II/114, bude oproti stávajícímu stavu zúžena, bude zde vytvořeno kolmé napojení a dojde tak ke zjednodušení křižovatky. Protisměrné jízdní pruhy, v místě napojení, budou vzájemně odděleny „středním dělicím ostrůvkem“ tvořeným dopravním stínem. Komunikace bude do staničení km 0,12278 provedena jako S7,5 se šířkou jízdních pruhů 3,0 m lemovanou vodícími proužky šířky 0,25 m a nezpevněnými krajnicemi šířky 0,5 m. Od tohoto místa do KÚ bude vozovka plynule napojena na stávající, do šířky jízdních pruhů 2,75 m s 0,25 m širokými vodícími proužky. Sklony vozovky vycházejí ze stávajících, podélné se pohybují v hodnotách do 2,0 %, příčné jsou v hodnotách do 2,5 %.

Technické provedení:

Povrch komunikací bude tvořen z asfaltového betonu. Vozovka bude lemována nezpevněnými krajnicemi ze štěrkodrti frakce 0/32, tloušťky 150 mm, v šířce 0,75 m, resp. 0,5 m. Podél vozovky budou reprofilovány stávající trojúhelníkové příkopy s vytvořením hloubky dna příkopu min. 0,20 m pod plání přilehlé vozovky.

V prostoru stávající vozovky silnice II/114 dojde pouze k výměně asfaltobetonových vrstev, v prostoru rozšíření vozovky silnice II/114 a v prostoru vozovky silnice III/1143 bude vytvořena konstrukce v celé tloušťce. Napojení mezi těmito dvěma způsoby opravy vozovky bude provedeno zazubením jednotlivých konstrukčních vrstev. Detail provedení opravy vozovky je patrný z výkresové části dokumentace.

Konstrukce vozovky – KONSTRUKCE A:

Konstrukce vozovky (konstrukce A) je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D1–N–1–IV–PIII, navrhuje úroveň porušení vozovky D1 a je následující:

Skladba povrchu vozovky – KONSTRUKCE A:

Asfaltový beton obrusný	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13108-1
Postřik spojovací	PS	0,4 kg/m ²	ČSN 73 6129
Asfaltový beton podkladní	ACP 16+	80 mm	ČSN EN 13108-1
Postřik infiltrační	PI	1,0 kg/m ²	ČSN 73 6129
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	150 mm	ČSN EN 13285
Štěrkodrt'	ŠD _A	min. 200 mm	ČSN EN 13285
Celkem		min. 470 mm	

- Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy z mechanicky zpevněného kameniva je $E_{\text{def},2} = 130 \text{ MPa}$.
- Modul přetvárnosti na povrchu vrstvy ze štěrkodrti je $E_{\text{def},2} = 80 \text{ MPa}$.

- Modul přetvárnosti na povrchu zemní pláň je $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$.
- Poměr modulu přetvárnosti na povrchu zemní pláň $E_{\text{def},2} / E_{\text{def},1} \leq 2,5$.

E.2 Příprava území

Před zahájením pracovní činnosti bude oficiální zahájení stavby neprodleně oznámeno jednotlivým správcům sítí, dle požadavků v jednotlivých vyjádřeních. Veškeré inženýrské sítě budou před zahájením stavby vytyčeny a tato trasa bude po celou dobu stavby zřetelně udržována.

Výkopové práce v místě inženýrských sítí budou prováděny výhradně ručně, bez použití mechanizace.

F REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ

F.1 Odvodnění zpevněných ploch

Charakter odvodnění zpevněných ploch zůstane zachován. Srážková voda bude odvedena parametry příčných a podélných sklonů do přilehlých trojúhelníkových příkopů. V rámci opravy křižovatky dojde k reprofilaci a pročištění příkopů s vytvořením hloubky dna příkopu min. 0,20 m pod plání přilehlé vozovky. Dále dojde k pročištění stávajících propustků, sanaci jejich čel betonem C30/37-XF4 a vydláždění vtoku a výtku dlažbou z lomového kamene do betonového lože C20/25-XF3, vyspárování cementovou maltou M25-XF3.

V rámci stavby bude dále zřízen trubicí propustek se šikmými čely, délky 7,5 m, v prostoru stávajícího vjezdu. Propustek bude umístěn na dně trojúhelníkového příkopu a bude tvořen železobetonovými troubami DN400, délky 2500 mm. Trouby budou uloženy do betonového lože C20/25-XF3 tloušťky 150 mm, pod kterým bude umístěn podkladní beton C12/15-X0 tl. 100 mm. Šikmá čela budou vytvořena seříznutím trub a budou spolu s vtokem a výtokem obložena dlažbou z lomového kamene do betonového lože C20/25-XF3, vyspárování cementovou maltou M25-XF3.

F.2 Odvodnění zemní pláň

Odvodnění zemních plání bude zachováno stávající. V místě nových zpevněných ploch bude zemní pláň provedena v základním, minimálně 3,0 % sklonu.

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

Dopravní značení bude provedeno v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a jeho prováděcí vyhláškou č. 294/2015 Sb.

Svislé dopravní značení

V řešené lokalitě se na základě provedeného návrhu předpokládá instalace tohoto nového SDZ dle TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích:

- 2x **P1** Křižovatka s vedlejší pozemní komunikací (1x levé připojení, 1x pravé připojení)
- 1x **P4** Dej přednost v jízdě! (přesun do nové polohy)
- 1x **IP19** Řadící pruhy

Vodorovné dopravní značení

V řešené lokalitě se na základě provedeného návrhu předpokládá nástřik tohoto nového VDZ dle TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích:

- **V1a** (0,125) Podélná čára souvislá
- **V2b** (1,5/1,5/0,125) Podélná čára přerušovaná
- **V2b** (1,5/1,5/0,25) Podélná čára přerušovaná
- **V2b** (3/1,5/0,125) Podélná čára přerušovaná
- **V4** (0,25) Vodící čára
- 7x **V9a** Směrové šipky

- 3x **V13** Šikmé rovnoběžné čáry

Vodorovné dopravní značení bude provedeno technologií plastu taženého za studena.

Dopravní zařízení

- 12x **Z11a / Z11b** Směrový sloupek bílý levý / pravý

H ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY

Pro provádění stavby budou dodrženy následující podmínky:

- Stavba bude prováděna v souladu s platnými technickými normami ČSN, jejich změnami, technickými podmínkami (TP), platnými zákony a vyhláškami.
- Při realizaci je nutno zohlednit stanoviska dotčených orgánů státní správy a správců sítí.
- Při stavebních pracích je nutno dodržovat platné předpisy, zejména vyhl. č. 363/2005 Sb. O bezpečnosti práce a technické zařízení při stavebních pracích a všechny předpisy s tím související.
- Stavební práce zasáhnou do hloubky maximálně 1,2 m pod úroveň stávající vozovky v místě zpevněných ploch. Při provádění výkopových prací v pásnu technologického vedení nebude použito strojní techniky.
- Zákres inženýrských sítí je orientační, dle podkladů jednotlivých správců. Před započatím stavby je nutné polohy veškerých sítí vytyčit příslušnými správci a po celou dobu stavby udržovat. S jejich polohou musí být pracovníci prokazatelně seznámeni. Práce v jejich blízkosti je nutno provádět za odborného dozoru organizace a za dodržení dalších podmínek správce.
- Pokud by došlo k odkrytí nebo poškození jakéhokoliv vedení, či zařízení (i nezakresleného), musí být stavební práce v tomto místě přerušeny a jakékoliv další práce musí být schváleny příslušným správcem tohoto vedení nebo zařízení.
- Dále je nutná zvýšená pozornost při pracích v blízkosti nadzemních vedení, zejména při použití mechanismů ve výšce vyšší než 3 m.
- Je třeba zamezit přístupu veřejnosti na staveniště, otevřené výkopy chránit zábradlím a v noci výstražným světlem. Během provozu je nutno dodržovat vyhlášku o silničním provozu.
- Zemní plán je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost a první stmelenu vrstvu položit co nejdříve.
- Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům.
- Veškeré opěrné prvky musí být uloženy do betonového lože s řádnou boční opěrou.
- Vyrobený beton je nutné podle možnosti ihned uložit – zejména v horkých letních měsících – aby bylo zabráněno rychlému vysychání čerstvého betonu. Před započatím betonování je nutné se přesvědčit, že místo pokládky betonu je čisté, případné bednění dostatečně pevné i těsné (jakmile je beton uložen do bednění, je třeba dbát na správné zhutnění, a to buď ručně, nebo pomocí vibrátorů). Nezbytná je ochrana betonu před slunečním zářením, silným větrem nebo prudkým deštěm, což lze provést pomocí plachet, textilií či fólie. Správným ošetřováním zatvrdnutého betonu vodou, zvýšíme jeho trvanlivost.
- Technologická lhůta vyzrání (vytvrzení) betonu je 28 dní, během které nesmí být veškerá konstrukce vystavena jakémukoliv namáhání vzniklému např. průjezdem vozidel či manipulační technikou stavby. V opačném případě se riskuje brzké porušení konstrukce a ztráta stability díla.
- Veškeré ložné spáry stávající vozovky budou před položením nové vrstvy asfaltu ošetřeny spojovacím postřikem. Veškeré styčné spáry, které jsou namáhány vnějším prostředím, budou certifikovaně zality trvale pružnou zálivkou, ošetřeny asfaltovou

emulzí a zasypány křemičitým pískem. Tímto způsobem se zamezí vzniku poruch na styku stávající a nové konstrukce.

- Napojení nových asfaltových krytů vozovek a stávajících, bude provedeno „zazubením“ vrstev v předepsané šířce a tloušťce dle tloušťky navrhovaných vrstev.
- Sejmutí ornice bude provedeno podle skutečné potřeby v okamžiku provádění stavby.
- Vzniklé plochy vhodné pro výsadby a výsev trávniku, budou urovňány a ohumusovány kvalitní zeminou v tloušťce 150 mm.
- Veškerá stávající vzrostlá zeleň určená k zachování bude chráněna po celou dobu výstavby, viz ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.
- Asfaltové směsi musí mít požadované vlastnosti.
- Napojení obrub v obloucích bude provedeno seříznutím obou konců obrub pod patřičným úhlem.

Projektová dokumentace byla v průběhu zpracování projednána se zástupci objednatele, všechny připomínky a požadavky byly zapracovány do dokumentace. Projektovou dokumentaci vypracovaly oprávněné osoby, tj. projektant s potřebnou autorizací.

I VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Stavba není vázána na žádné technologické vybavení.

J PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ

Pro stavbu nebylo nutné provádět žádné výpočty.

Průjezd vozidel křižovatkou byl ověřen vlečnými křivkami dle TP 171 – Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací pro návrhové vozidlo – návěsovou soupravu, viz příloha B.6 – Vlečné křivky.

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

Vzhledem ke stavbě v prostoru, kde se ve stávajícím stavu komunikace pro pěší nenacházejí, není přístup a užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace řešen.

L ZÁVĚR

Před zahájením prací na objektu je zhotovitel povinen zajistit vytyčení stávajících inženýrských sítí u jejich správců v místě křížení s trasou objektu a udržovat je po celou dobu trvání stavby. Bez tohoto vytyčení nesmí být zahájeny zemní práce.

Veškeré práce při samotné realizaci musí respektovat příslušné technické normy a pravidla. Zpracování dokumentace vychází z platných předpisů a je členěna dle vyhlášky 146/2008 Sb. Konzultace k projektu jsou možné v rámci autorského dozoru.

V Kladně

Ing. Tomáš Husák