

1. TECHNICKÁ ZPRÁVA

Obsah:

A.	Identifikační údaje objektu	2
B.	Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení.....	3
B.1.	Všeobecně	3
B.2.	Směrové řešení	3
B.3.	Výškové řešení.....	3
B.4.	Příčný sklon.....	3
B.5.	Šířkové uspořádání	4
B.6.	Zemní těleso	4
B.7.	Křižovatky, křížení, sjezdy	5
B.8.	Vytyčení	5
B.9.	Objekty (mostní objekty, propustky, zdi).....	5
B.10.	Bezpečnostní zařízení	5
B.11.	Dopravní značky	5
B.12.	Staničení a omezníkování	5
B.13.	Vegetační úpravy	5
C.	Vyhodnocení průzkumů a podkladů.....	6
C.1.	Dopravně inženýrský průzkum	6
C.2.	Geodetické zaměření stavby	6
C.3.	Průzkum stávajících inženýrských sítí	6
C.4.	Pedologický průzkum	6
C.5.	Diagnostický průzkum konstrukcí vozovek	6
C.6.	Dokumentace pro vydání společného povolení DUSP	7
C.7.	Stavebně technický průzkum.....	7
C.8.	Mapové podklady, katastrální mapa, územní plán obce.....	7
D.	Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby	7
E.	Návrh zpevněných ploch	8
F.	Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace	9
G.	Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku.....	10
H.	Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu	10
I.	Vazba na případné technologické vybavení.....	10
J.	Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů.....	10
K.	Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	10
L.	Přílohy.....	10

A. Identifikační údaje objektu

Stavba:

Název stavby:	II/268 - okružní křižovatka s větví D10
Objekt:	SO 101 Silnice II/268
Místo stavby:	Mnichovo Hradiště
Katastrální území:	Mnichovo Hradiště [697575]
Kraj	Středočeský
Druh stavby:	trvalá
Stupeň dokumentace:	PDPS
Vlastník/správce:	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace

Investor, objednatel dokumentace:

Název investora:	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace
Adresa investora:	Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5- Smíchov
IČ:	00066001

Zhotovitel dokumentace:

Název:	TUBES spol. s r.o.
Adresa:	Nad Zátiším 345/12, 142 00 Praha 4
IČ:	250 622 55
DIČ:	CZ250 622 55
Zpracovatelský útvar:	K Ryšance 1668/16, 147 54, Praha 4
Provozovna Praha	hl. inženýr projektu: Ing. Pavla Tomíčková, ČKAIT 0009156
Zpracovatelský tým:	silniční část: Ing. Pavla Tomíčková Ing. Lukáš Hunal p. Lukáš Voženílek

B. Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

B.1. Všeobecně

Předmětem stavby je přestavba stávající průsečné křižovatky sil. II/268 s větví MÚK Mnichovo hradiště – exit 57 dálnice D10 a místní komunikací ul. Jiráskova na křižovatku okružní. Stávající křižovatka se nachází v prov. staničení 11,152 sil. II/268. Kromě zmíněných komunikací je pátým paprskem okružní křižovatky „zárodek“ místní komunikace připojující průmyslovou zónu dle územního plánu.

Okružní křižovatka je navržena za účelem zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Předmětem tohoto SO je jednopruhová okružní křižovatka (JOK, OK1 dle ČSN 73 6102) a úprava stávající sil. II/268, a to ve 2 úsecích: 1. úsek ve směru od Kněžmostu po okružní křižovatku a 2. úsek od okružní křižovatky ve směru na Mimoň.

V roce 2019 byla provedena obnova krytu vozovky a vodorovného dopravního značení na silnici II/268.

B.2. Směrové řešení

Směrové řešení 1. i 2. úseku navazuje na směrové řešení stávající silnice II/268.

1.úsek úpravy silnice II/268 se od stáv. silnice II/268 odpojuje směrovým obloukem $R=500\text{m}$. Po přímém úseku délky cca 35 m 1. úsek ústí směrovým obloukem $R=151\text{ m}$ do navržené okružní křižovatky o průměru $D=50\text{ m}$. Délka úpravy činí 136 m.

2.úsek úpravy silnice II/268 začíná za okružní křižovatkou směrovým obloukem o poloměru $R=350\text{ m}$, navazuje směrový oblouk o poloměru $R=730,34\text{ m}$. Tímto směrovým vedením se 2.úsek úpravy silnice II/268 plynule napojuje na stávající silnici II/268. Délka úpravy činí 223 m.

Vnější průměr jednopruhové okružní křižovatky **$D=50\text{ m}$** , průměr nezpevněné části středového ostrova **$D_{so}=38,60\text{ m}$** . Osa okružní křižovatky je umístěna do vnitřní hrany vodicího proužku a její **délka je 152,367 m**. Dosahovaná rychlost **$v_1=30\text{ km/hod}$** .

Nezpevněná část středního ostrova bude zvýšená a ozeleněna vegetačními úpravami. Zpevněný prstenec šířky **$a_p=1,00\text{ m}$** bude vydlážděn a umožní projetí okružní křižovatkou návěsovým a přívěsovým soupravám.

Vjezd a výjezd na stejném paprsku je oddělen dělicím ostrůvkem. Zaoblení nároží na vjezdech a výjezdech je navrženo prostým/složeným kružnicovým obloukem.

Detaily směrového vedení jsou patrné z přílohy **2.a Situace**.

B.3. Výškové řešení

Okružní křižovatka je řešena pomocí podélného profilu ve vnitřní hraně vodicího proužku. Niveleta je navržena v min. podélném sklonu 0,57 % a max. podélném sklonu 3,43 %.

Úprava sil II/268 – 1. úsek v začátku úpravy niveleta vychází ze stávajícího výškového řešení sil. II/268, na vjezdu/výjezdu okružní křižovatky je navržen podélný sklon 1,3 %.

Úprava sil II/268 – 2. úsek na výjezdu/vjezdu okružní křižovatky je navržen podélný sklon 0,51 %, v konci úpravy podélný sklon navazuje na stávající výškové řešení sil. II/268.

Detaily výškového vedení jsou patrné z příl. **2.b. Podélné profily**.

B.4. Příčný sklon

Úprava sil II/268 – 1. úsek – příčné klopení na ZÚ navazuje na příčné klopení stáv. silnice II/268. Od km 0,056424 je navržen střechovitý sklon 2,5%.

Úprava sil II/268 – 2. úsek – Od okružní křižovatky je vozovka projektována ve střežovitém sklonu 2,5%, od km 0,067 je navržen jednostranný sklon 2,5% až do km 0,131028, kde se úprava silnice II/268 napojuje na stáv. příčný sklon silnice II/268.

Vozovka **okružního pásu** je vyspádována k vnějšímu okraji ve sklonu $p=2,5\%$. V místě napojení větve MÚK je příčný sklon okružního pásu vyspádován k vnitřnímu okraji ve sklonu 2,5%.

Příčný sklon prstence je 6,0%.

Příčné sklony jednotlivých paprsků křižovatky navazují na přilehlé komunikace.

Sklon nezpevněné krajnice je 8%.

Návrh příčného klopení je patrný z příl. **2.a Situace**. a z příl. **2.b Podélné profily**.

B.5. Šířkové uspořádání

Šířka **okružního pásu** $a_{op}=4,70$ m, zpevněný prstenec je navržen šířky $a_p=1,00$ m.

Silnice II/268 je kat. **S 9,5/80** v šířkovém uspořádání:

Jízdní pruh 2x 3,50 m

Zpevněná část krajnice 2x 0,75 m

Nezpevněná část krajnice 2x 0,50 m

započítávaná do kategorií šířky silnice

Kategorií šířka **9,50 m**

Šířkové uspořádání na ZÚ, resp. KÚ vychází z šířkového uspořádání stáv. komunikace.

Přejížděné dělicí ostrůvky mají min. šířku 1,50 m.

Základní šířka nezpevněné krajnice je 1,50 m. V místech navržených sloupů VO s přilehlým příkopem je nezpevněná krajnice rozšířena na š. 1,80 m z důvodu zajištění pracovní šířky svodidla W4 (1,3) mezi lícem svodidla a lícem sloupu VO.

Návrh šířkového uspořádání je patrný z příl. **2.c.1 Vzorový příčný řez – okružní křižovatka** a **2.c.2 Vzorové příčné řezy – silnice II/268**.

B.6. Zemní těleso

Typické zemní těleso v násypu nebo v zářezu není vzhledem k charakteru stavby navrženo. V obvodu stavby bude vybourána stávající konstrukce vozovek v mocnostech dle Diagnostického průzkumu vozovek. Případně bude odtěženo i podloží stávajících vozovek na úroveň parapláně, tj. 0,5 m pod pláň vozovky. Vybourání stávající konstrukce vozovky včetně případné podkladní vrstvy ze ŠD je součástí SO 020. Předpokládá se frézování krytu asf. vozovky v tl. 0,1 m a dále odstranění stáv. asf. vrstev vozovky v tloušťkách 0,24 m a 0,40 m, odstranění podkladní vrstvy ze ŠD v tl. 0,0 m, 0,20 m a 0,25 m. V rámci SO 020 dojde dále k odstranění drnu v tl. 0,15 m, stávající krajní betonové přídlažby včetně podkladní vrstvy, stávajících betonových obrub kolem stávajícího dělicího ostrůvku, příkopových prefabrikátů, viz. Situace odstraňování SO 020.

Nezpevněná krajnice bude zpevněna asfaltovým recyklátem v tl. 0,15 m dle vzorového příčného řezu. Je navrženo ohumusování v tl. 0,15m, ohumusování středového ostrova v tl. 0,20 m.

Je navržena aktivní zóna tl. 0,5 m z nepropustného materiálu, zhutnění aktivní zóny 100% PS, materiál dle ČSN 73 6133, zhutnění dle ČSN 72 1006.

Sklony svahů navržených příkopů jsou přede dnem 1:2,5, za dnem 1:2 (1:2,5), viz. příloha 2.d Charakteristické příčné řezy.

V území stavby se nachází stávající inženýrská síť dešťové kanalizace. Při výstavbě je nutné

dbát zvýšené opatrnosti při provádění prací v její blízkosti a zamezit její poškození.

Vhodnost zemin do dosypávek bude možno stanovit po skrývce humusu a posouzení skutečného stavu podložních zemin odborným geologem stavby a se souhlasem stavebního dozoru.

B.7. Křižovatky, křížení, sjezdy

Předmětem tohoto SO je okružní křižovatka D= 50 m.

B.8. Vytyčení

V rámci projekční přípravy bylo provedeno geodetické zaměření polohopisu a výškopisu prostoru stavby. Geodetické práce byly navázány na souřadnicový systém JTSK. Body navrhovaných úprav jsou v rámci digitálního zpracování fixovány v souřadnicích JTSK. V příloze Dokladové části 2.6.1 – Vytyčovací výkres SO 101,102,103, která je součástí této PD, jsou obsaženy vytyčované body osy trasy.

Směrové a výškové řešení návrhu je provedeno na digitálním terénním modelu vygenerovaném z geodetického zaměření. Je možné, že v matematickém výpočtu vytyčení nejsou vlivem dané podrobnosti modelu terénu podchyceny všechny jemné detaily současného stavu.

V prostoru stavby se nachází stávající geodetický bod primární měřické sítě komunikace (10 4202). Je navržena jeho ochrana betonovou skruží DN=1,50 m s červenobílým lemováním a jedním ochranným tyčovým znakem (OTZ).

B.9. Objekty (mostní objekty, propustky, zdi)

V rámci této stavby nejsou navrženy.

B.10. Bezpečnostní zařízení

V nebezpečné části krajnice budou osazena silniční ocelová svodidla s nástavcem, ú.z. N2 dle ČSN 73 6101. Svodidla budou navázána na stáv. ocelová svodidla stávajících komunikací nebo na svodidla ostatních navržených SO.

Pod dálničním mostem D10-031 je navržena výměna/doplnění ocelových jednostranných svodidel podél stávajících pilířů. Na obou stranách stáv. komunikace jsou navržena jednostranná ocelová svodidla ú.z. H2 v délkách 90 m, na která navazují ocelová svodidla ú.z. N2 (viz. příloha 2.e Situace svodidel). Kolem pilířů jsou navržena jednostranná ocelová svodidla ú.z.H2 s pracovní šířkou min. pro H1 (0,8 m) dle výkresu opakovaných řešení ŘSD ČR R 76.

Na pátém paprsku okružní křižovatky „zárodku“ místní komunikace připojujícím průmyslovou zónu dle územního plánu je navrženo osazení betonového svodidla 2x4 m pro zamezení vjezdu.

Směrové sloupky nejsou navrženy.

B.11. Dopravní značky

Dopravní značení je součástí **SO 191 Dopravní značení sil. II/268 a OK.**

B.12. Staničení a omezníkování

Pro omezníkování hranice pozemku silnice se použijí plastové mezníky.

B.13. Vegetační úpravy

Vegetační úpravy jsou navrženy v nebezpečné části středového ostrova okružní křižovatky a

v plochách po vybourané vozovce. Vegetační úpravy respektují rozhledové trojúhelníky.

Návrh vegetačních úprav vč. osetí je popsán v **SO 801 Vegetační úpravy OK**.

C. Vyhodnocení průzkumů a podkladů

Výčet podkladů a provedených průzkumů:

C.1. Dopravně inženýrský průzkum

Na základě provedeného dopravně inženýrského průzkumu z 03/2019 a kapacitního posouzení OK byla navržena konstrukce vozovky.

C.2. Geodetické zaměření stavby

V lednu 2019 bylo provedeno zaměření skutečného stavu zájmového území projektu a v březnu 2021 byla provedena aktualizace pro stupeň PDPS.

C.3. Průzkum stávajících inženýrských sítí

Zákres inženýrských sítí je proveden ve výkresové části této projektové dokumentace. Stavbou není vyvolána žádná přeložka inženýrských sítí.

C.4. Pedologický průzkum

Stavbou nejsou dotčeny zemědělsky obdělávané plochy, pedologický průzkum nebyl zpracován.

C.5. Diagnostický průzkum konstrukcí vozovek

Diagnostický průzkum vozovky byl zpracován spol. RODOS v 03/2019.

Měřené úseky:

Na silnici č. II/268 byly provedeny 4 vývrty a 4 vrtané sondy na tloušťku konstrukce vozovky.

Silnice č.	Lokalizace úseků	Konstrukce vozovky
II/268	Začátek: 140 m před středem křížení Konec: 140 m za středem křížení	Asfalt. vrstvy 50 cm Podklad 20 cm
II/268 odboč. pruh směr Mnichovo Hradiště	Začátek: 140 m před středem křížení Konec: 120 m	Asfalt. vrstvy 50 cm Podklad 20 cm
II/268 větev na D10	Začátek: 140 m před středem křížení Konec: 160 m	Asfalt. vrstvy 50 cm Podklad 20 cm
II/268 větev z D10	Začátek: 40 m před středem křížení Konec: 90 m	Asfalt. vrstvy 50 cm Podklad 20 cm

MK Jiráskova	Začátek: Křížení Jiráskova Konec: II/268	Asfalt. vrstvy 25 cm Podklad 30 cm
--------------	---	---------------------------------------

Shrnutí výsledků:

Číslo úseku nebo podúseku	Název úseku nebo podúseku	Staničení začátku a konce (km)	Délka úseku (km)	Dopravní zatížitelnost (TNV)	Tloušťka zesílení (mm)
1	II/268	0,000 - 0,280	0,280	1159	0
2	II/268 odboč. Pruh směr Mnichovo Hradiště	0,000 – 0,120	0,120	>17 tis.	0
3	II/268 větev na D10	0,000 – 0,160	0,160	>17 tis.	0
4	II/268 větev z D10	0,000 – 0,090	0,090	>17 tis.	0
5	MK Jiráskova	0,000 – 0,150	0,150	1621	0

Hodnocený úsek č. 1 vykazuje zbytkovou dobu životnosti přesahující 25 let pro dopravní zatížení 1159 TNV/24 hod a plánovaný nárůst. Nevyžaduje zesílení.

Hodnocené úseky č. 2 - 4 vykazují zatížitelnost větší než 17 tis. TNV/24 hod pro zbytkovou dobu životnosti 25 let.

Hodnocený úsek č. 5 vykazuje zatížitelnost 1621 TNV/24 hod pro zbytkovou dobu životnosti 25 let.

Vozovka všech úseků je porušena hloubkovou korozí, vyjetými kolejiemi v ohrusné a ložní vrstvě, trhlinami ve stopách vozidel a trhlinami ze stárí asfaltových vrstev, vedoucí k výtlučům, opravovaným asfaltovou směsí. Příčinou vyjetých kolejí a dalších poruch jsou málo zhutněné asfaltové vrstvy krytu.

V 04/2020 byl spol. RODOS po opravě povrchu na silnici II/268 proveden další diagnostický průzkum vozovky silnice II/268. Byl proveden vývrt v provozním staničení km 11,175.

C.6. Dokumentace pro vydání společného povolení DUSP

Provedla firma TUBES, spol. s r.o v 11/2020.

C.7. Stavebně technický průzkum

Provedena pochůzka zájmového území v 03/2021.

C.8. Mapové podklady, katastrální mapa, územní plán obce

D. Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Související stavební objekty:

SO 020 Příprava území

SO 102 Větev D 10

SO 103 MK - ul. Jiráskova
 SO 180 Přejížděcí dopravní značení
 SO 191 Dopravní značení sil. II/268 a OK
 SO 192 Dopravní značení větve D 10
 SO 193 Dopravní značení MK - ul. Jiráskova
 SO 431 Veřejné osvětlení
 SO 801 Vegetační úpravy

E. Návrh zpevněných ploch

Návrh konstrukce vozovky byl proveden dle TP 170 na základě dopravně inženýrského průzkumu a kapacitního posouzení.

Jako vstupní údaje byly použity předpokládané intenzity dopravy z dopravně inženýrského průzkumu.

Na základě těchto vstupních údajů byla určena konstrukce vozovky **D1-N-2, TDZ III, PIII**

Konstrukce vozovky okružní křižovatky, sil. II/268 – 1. úsek a sil. II/268 – 2. úsek:

- asfaltový beton pro obrusné vrstvy modifikovaný (asfaltové pojivo PMB 45/80-60, ČSN EN 13108-5, ČSN 73 6121, ČSN 73 6126-1)	ACO 11 +	40 mm
- spojovací postřik emulzní modifikovaný (ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808)	PS-CP	0,35 kg/m ²
- asfaltový beton pro ložní vrstvy modifikovaný (asfaltové pojivo PMB 25/55-60, ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121)	ACL 16 +	60 mm
- spojovací postřik emulzní modifikovaný (ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808)	PS-CP	0,35 kg/m ²
- asfaltový beton modifikovaný pro podkladní vrstvy (asfaltové pojivo PMB 25/55-60, ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121)	ACP 22 +	90 mm
- infiltrační postřik emulzní modifikovaný (ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808, ČSN 73 6121-1) s posypem kamenivem frakce 2/4 v množství 3,00 kg/m ²	PI-CP	1,00 kg/m ²
- štěrkodrt' (fr.0/32 G _E , ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285)	ŠD _A	200 mm
- štěrkodrt' (fr.0/32 G _E , ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285)	ŠD _A	min. 150 mm

Konstrukce vozovky celkem

min. 540mm

* Postřiky jsou uváděny v množství zbytkového pojiva. Na pláni vozovky bude nutné dodržet Edef,2=min. 45 MPa, na povrchu vrstvy ŠD 70 MPa.

Poznámka: V km 0,131028 – KÚ 2. úseku je navrženo pouze frézování v tl. 0,1 m stáv. vozovky pravého pásu s přesahem 1,75 m do pásu levého. Detail provedení je znázorněn v přílohách 2.c.2 a 2.d.3.

Konstrukce vozovky prstence:

Návrh konstrukce prstence byl proveden dle TP 170, D1-D-1, TDZ IV, PIII (odvozená)

- kamenná dlažba vyspárováno maltou M25 XF4 dle TKP 18 (ČSN 73 6131-1, ČSN 72 1800, TP 192)	DL	160 mm
- ložní vrstva dlažby do cementové malty (ČSN EN 998-2, TP 192)	M25 XF4	40 mm
- cementem stmelené kamenivo (ČSN 73 6124-1, ČSN EN 14227-1)	SC 0/32; C8/10	210 mm
- štěrkodrt' (ČSN EN 13 285, ČSN 73 6126-1)	ŠD _A 0/32 G _E	min. 150 mm

Konstrukce vozovky celkem

min. 560 mm

Dlažba prstence bude z obou stran lemována silničním žulovým obrubníkem l/a 25/20 cm (resp. 20/25 cm) osazeným do lože z betonu C20/25n XF3, dle TKP 18

Konstrukce vozovky přejížděného dělicího ostrůvku:

Návrh konstrukce ostrůvku byl proveden dle TP 170, D1-D-1, TDZ IV, PIII

- kamenná dlažba vyspárováno maltou M25 XF4 dle TKP 18 (ČSN 73 6131-1, ČSN 72 1800, TP 192)	DL	100 mm
- ložní vrstva dlažby do cementové malty (ČSN EN 998-2, TP 192)	M25 XF4	40 mm
- cementem stmelené kamenivo (ČSN 73 6124-1, ČSN EN 14227-1)	SC 0/32; C8/10	210 mm
- štěrkodrt' (ČSN EN 13 285, ČSN 73 6126-1)	ŠD _A 0/32 G _E	min. 200 mm

Konstrukce vozovky celkem

min. 550mm

Dělicí ostrůvek bude lemován nájezdovým betonovým obrubníkem 300x195 z betonu C35/45-XF4 osazeným do lože z betonu C20/25n XF3, dle TKP 18.

Na pláni bude nutné dodržet Edef,2= min. 45 MPa, na povrchu vrstvy ŠD 60 MPa.

F. Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

Voda z povrchu vozovky je příčným a podélným sklonem svedena přes krajnici do navrženého příkopu, tělesa násypu, respektive upraveného terénu, který je vyspádován ke stávajícím příkopům.

Odvodnění zemní pláně je zajištěno příčným sklonem, který je navržen v základním sklonu 3%. Voda z pláně je u OK a úpravy silnice II/268 – 2. úsek chycena do drenáže. V nejnižším místě bude na drenáž navazovat plošný drén, kterým bude umožněno vyvedení

vody mimo vozovku do navrženého příkopu či tělesa násypu (viz. příloha 2.a Situace).

Plošný drén je navržen v tl. min. 0,20 m a vyplněn štěrkodrtí ŠDb Ge fr. 32/63, včetně filtračně separační netkané geotextilie pro zamezení vztlínání vody do konstrukce vozovky a pro její bezpečné odvedení.

Odvodnění parapláně pomocí drenáže není navrženo z důvodu nemožného vyústění této drenáže. Z toho důvodu je navržena aktivní zóna tl. 0,5 m z nepropustného materiálu.

Navržené příkopy jsou patrné z přílohy 2.a Situace. Příkopy jsou navrženy jako zpevněné pomocí příkopové tvárnice z betonu C30/37 – XF4 šířky 0,60m a navazují na stávající zpevněné příkopy.

V místě středového prstence okružní křižovatky se nachází stávající šachta dešťové kanalizace a stávající uliční vpust'. Uliční vpust' bude odstraněna. Stávající šachta bude zachována a vyvýšena pomocí betonových skruží až na povrch navržené okružní křižovatky. Stávající systém odvodnění bude až na odstraněnou uliční vpust' zachován.

G. Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Dopravní značení je součástí *SO 191 Dopravní značení sil. II/268 a OK*.

H. Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu

Stavební objekt nevyžaduje zvláštní podmínky údržby. Postup výstavby je zpracován v samostatné části dokumentace B.8 – ZOV. Přejícné dopravní značení je řešeno v SO 180.

I. Vazba na případné technologické vybavení

Neobsazeno.

J. Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů

V rámci tohoto SO byl proveden pomocí programu LAYMED výpočet konstrukce vozovky dle TP 170. Protokol výpočtu je uveden v příloze této technické zprávy.

K. Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se staveništem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Stavba neřeší.

L. Přílohy

1. Posouzení navržené konstrukce vozovky
2. Podrobné body směrového řešení
3. Podrobné body výškového řešení