



1.	Identifikační údaje stavby	2
2.	Základní údaje o objektu.....	2
3.	Přehled výchozích podkladů a průzkumů.....	2
4.	Technické řešení	3
	Směrové řešení	3
	Výškové řešení.....	3
	Příčné uspořádání	3
	Konstrukce vozovky	3
	Odvodnění	4
	Zemní práce, aktivní zóna	5
	Bezpečnostní opatření, prvky	5
5.	Návrh dopravního značení.....	5
6.	Výstavba	6
6.1.	Postup a technologie stavby mostu	6
6.2.	Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby	6
6.3.	Související objekty stavby	6
6.4.	Vztah k území	6
7.	Vytyčovací údaje	7
8.	Řešení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	7
9.	Závěr	7



1. Identifikační údaje stavby

Stavba	Modernizace mostu ev.č. 644-003 Pěčíkov-Hraničky
Objekt číslo	SO 101
Název objektu	Silnice II/644
Kraj	kraj Pardubický
Obec	Městečko Trnávka (okres Svitavy)
Katastrální území	Pěčíkov (okres Svitavy);718793
Investor	Pardubický kraj Komenského nám. 125 532 11 Pardubice
Uvažovaný správce objektu	Správa a údržba silnic Pardubického kraje, příspěvková organizace Doubravice 98 53353 Pardubice
Projektant objektu	Bening s r. o. 51206, Benešov u Semil 7 Ing. Bohumil Rachůnek tel. 777 052 048
Pozemní komunikace	Silnice II/644

2. Základní údaje o objektu

Navrhované umístění stavby a základní technické parametry

Stavební úpravy jsou navrženy za účelem zlepšení kvality dopravní obslužnosti řešené lokality s jasným rozčleněním dopravních ploch, zvýšením bezpečnosti silničního provozu.

Údaje o provozu a základních technických parametrech:

V navrhované lokalitě je uvažováno s provozem osobních automobilů, výjimečné nákladné vozidla pro občasný provoz. Tomuto předpokládanému dopravnímu zatížení odpovídá IV. třída dopravního zatížení – charakteristika zatížení – středně těžké i na základě sčítání dopravy

Charakteristika navržených přístupových komunikací

Do řešená komunikace je navržena v základní kategorii S6,5.

3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů

- Polohopisný a výškopisný plán předmětné lokality
- Prohlídka a fotodokumentace místa
- Požadavky investora
- Katastrální mapa
- Platné ČSN a vyhlášky



4. Technické řešení

V rámci tohoto stavebního objektu je konkrétně uvažováno s rekonstrukcí povrchu komunikace v stávající trase:

- s opravou stávající komunikace
- s úpravou vjezdů na přilehlé pozemky a nemovitosti
- rekonstrukci chodníku
- odvodněním
- dopravní značení

CELKOVÉ ŘEŠENÍ JE UPRAVENO DLE SKUTEČNOSTI A ZASTIŽENÉHO STAVU A NĚKTERÉ PARAMETRY NEODPOVÍDAJÍ PLATNÉ ČSN !

Směrové řešení

Stavba kopíruje stávající terén a je ovlivněná celkovou koncepcí návrhu. Osu tvoří přímé úseky s kružnicovými oblouky bez přechodnic s minimálním obloukem 280,0m

Celková délka úpravy je cca 105m.

Směrový výpočet je proveden v souřadnicích S-JTSK.

Výškové řešení

Niveleta kopíruje stávající výškové vedení a max. podélný sklon je 4,92% a min. sklon je 0,10%. Minimální poloměr zakružovacího oblouku je 400 m.

Výškové řešení je provedeno ve výškovém systému B.p.v.

Napojení na stávající silniční síť bude provedeno ve stávající úrovni.

Příčné uspořádání

Základní šířka zpevnění je 5,50m, co odpovídá kategorii S6,5/50.

2 x jízdní pruh	-	2 x 2,75m
2 x vodící proužek	-	v jízdním pruhu

1 x chodník	-	max. 1,45 (ovlivněno stávajícím stavem)
-------------	---	---

Základní příčný sklon je oboustranný střechovitý 2,5%. Klopení je kolem osy. Změna příčného sklonu vozovky je schematicky znázorněna v příloze 3. *Podélný profil*.

Detaily šířkového uspořádání jsou vykresleny v příloze 4. *Vzorový příčné řezy*.

Konstrukce vozovky

A.) Silnice

Návrh konstrukce byla provedena v souladu s TP 170 (listopad 2004) – označení vozovky D1-N-2, typ podloží P III.

Třída dopravního zatížení dále jen TDZ - IV

Návrhová úroveň porušení vozovky dále jen NÚP – D2

ACO 11+ 50/70	40 mm	ČSN EN 13 108-1, ČSN 73 6121-1 asfaltový beton obrusný
PSE (C 60 BP 5)	0.35kg/m ² *	ČSN 73 6129, ČSN EN 12271 postřik spojovací emulzní, středněštepny
ACL 16+ 50/70	50 mm	ČSN EN 13 108-1, ČSN 73 6121-1 asfaltový beton ložný



PSE (C 60 BP 5)	0.35kg/m ^{2*}	ČSN 73 6129, ČSN EN 12271 postřik spojovací emulzní, středněštepny
ACP 16+ 50/70	50 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121-1 asfaltový beton pro podkladní vrstvy
PI (C 60 BP 5)	0.60kg/m ^{2*}	ČSN 73 6129, ČSN EN 12271 postřik infiltrační s posypem kamenivem fr.2/4
MZK 0/32 GA	150 mm	ČSN EN 13242+A1, ČSN 73 6126-1 mechanicky zpev. kamenivo
ŠDA 0/32 GE	150 mm	ČSN EN 13242+A1, ČSN 73 6126-1 štěrkožtr
celkem	440 mm	

pláň $E_{def,2}$ = min. 45 Mpa

B.) Sjezdy

ACO 11+ 50/70	40 mm	ČSN EN 13 108-1, ČSN 73 6121-1 asfaltový beton obrusný
PSE (C 60 BP 5)	0.35kg/m ^{2*}	ČSN 73 6129, ČSN EN 12271 postřik spojovací emulzní, středněštepny
ACP 16+ 50/70	50 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121-1 asfaltový beton pro podkladní vrstvy
PI (C 60 BP 5)	0.60kg/m ^{2*}	ČSN 73 6129, ČSN EN 12271 postřik infiltrační s posypem kamenivem fr.2/4
ŠDA 0/32 GE	150 mm	ČSN EN 13242+A1, ČSN 73 6126-1 štěrkožtr
celkem	240 mm	

pláň $E_{def,2}$ = min. 30 Mpa

C.) Chodník

Návrh konstrukce chodníku byl proveden v souladu s TP 170 (listopad 2004) – označení vozovky D2-D-1, typ podloží P II.

Třída dopravního zatížení dále jen TDZ - CH

Návrhová úroveň porušení vozovky dále jen NÚP – D2

Návrh konstrukce chodníku: TDZ CH, NÚP D2

DL	60 mm	ČSN 73 6131-1,2,3 betonová dlažba
L	30 mm	ČSN EN 13242+A1, ČSN 73 6126-1 ložní podkladní vrstva
ŠDA 0/32 GE	150 mm	ČSN EN 13242+A1, ČSN 73 6126-1 štěrkožtr
celkem	240 mm	

pláň $E_{def,2}$ = min. 30 Mpa

Odvodnění

Povrchové odvodnění zpevněných ploch bude řešeno podélným a příčným sklonem volně do terénu, v km 0,050-0,105 bude navržen podélný odvodňovací žlab DN200, TDZ „D“ s podélným spádem 0,5%, který bude zaústěn do stávající uliční vpusti.

Odvodnění pláň v km 0,045-0,105 bude řešeno příčným sklonem do trativodu Ø 150 mm HDPE profilovaný, kruhová pevnost SN 8, děrovaný, obalený filtrační (separační) netkaná geotextilie v souladu s TP 97 a uložen do ŠP lože tl. 0.10 m, obsyp štěrkem 8-16, včetně osazení kontrolních šachet DN400 (příp. DN315) a následně zaústěn do stávající uliční vpusti.

**Zemní práce, aktivní zóna**

Před zahájením zemních prací musí být uvolněno staveniště.

Dále musí dojít k vytýčení a označení inženýrských sítí dotčených stavbou. Zákresy stávajících a nových podzemních a nadzemních zařízení (sítí) v situaci neslouží jako vytyčovací výkres.

Aktivní zóna bude provedena dle TKP 4 a ČSN 73 6133 (aktivní zóna – zemina o CBR nejméně 15% a objemové hmotnosti 1600kg/m³).

V celé mocnosti aktivní zóny musí být dodržena předepsaná míra zhutnění min. D=100% PS (respekt. požadované hodnoty I_D v souladu s ČSN 72 1006 a TKP 4). Práce se musí provádět za sucha a je nutné trvale zamezit přístupu srážkové vody do podloží konstrukce vozovky. Podloží konstrukce vozovky je třeba ochránit proti promrzání.

Na zemní pláni tělesa komunikace pro navrhovanou konstrukci vozovky je požadován modul přetvárnosti min. $E_{def,2}$.

Součástí objektu je i ozelenění ploch v tl. 0,15m.

Bezpečnostní opatření, prvky

Na okrajích mostu je zábradlí – součást SO 201..

5. Návrh dopravního značení

Obecně

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 MDS č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Tato dokumentace je zpracována pro účely stavebního řízení. Dopravní značení je zpracováno dle stavu v době zpracování dokumentace. Případné změny způsobené změnou stávajícího dopravního režimu mezi dobou zpracování dokumentace a zahájením realizace musí být zapracovány v aktualizované dokumentaci. Před zahájením realizace musí být dopravní značení schváleno příslušným orgánem Policie ČR a příslušným silničním správním úřadem a vydáno stanovení užití.

Svislé dopravní značení

Provedení a umístění svislého dopravního značení je zřejmé ze situace. Svislé dopravní značení (dále jen SDZ) je navrženo podle TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“, TP 100 „Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích“ a tak, aby splňovalo požadavky platných norem a právních předpisů vztahujících se k dopravnímu značení.

Svislé dopravní značky se umísťují kolmo ke směru jízdy. Značky ani jejich nosné konstrukce nesmějí zasahovat do průjezdného profilu komunikace. U značek umístěných na zemi vedle vozovky je minimální vodorovná vzdálenost bližšího okraje značky nebo její nosné konstrukce od hrany zpevněné krajnice 0,5 m, maximální vzdálenost je 2,0 m. Výška spodní hrany značek bude 2,2 m nad vozovkou.

Kvalitativní a technické podmínky pro svislé dopravní značení

Kvalita svislého dopravního značení musí splňovat podmínky ČSN EN 12899-1, včetně národní přílohy, TKP vydané MD a ŘSD ČR. Svislé dopravní značky včetně svých nosných konstrukcí musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou a musí být schváleny MD k užití na pozemních komunikacích v ČR. Činná plocha všech svislých dopravních značek musí odpovídat ČSN EN 12899-1. Grafika provedení činné plochy, světelné technické vlastnosti, barevné provedení, typ písma a symboly dopravních značek odpovídají platné ČSN EN 12899-1 a platným Vzorovým listům staveb pozemních komunikací – VL 6.1 Svislé dopravní značky.

Všechny standardní značky se provedou s dvojitým ohybem z pozinkovaného plechu s plnými rohy. Spojovací materiál bude nekorodující. Sloupky standardních značek se provedou z ocelových žárově zinkovaných trubek o $d = 60$ mm s předúpravou povrchu Be dle TKP kap. 19 a TP 84. Všechny sloupky



SDZ budou osazeny do demontovatelných kotevních patek. Kotevní patky mají základ z prostého betonu. Rozměry základových patek jsou minimálně 50/50/70 cm (šířka/délka/hloubka) pro jeden sloupek se standardní značkou.

SDZ budou provedeny v základní velikosti s folií minimálně třídy 2.

Na svislé dopravní značky je požadována záruční doba 5 let. Funkční životnost folie třídy 2 musí být nejméně 10 let. Funkční životnost celé konstrukce svislých značek včetně upevňovacích prvků musí být nejméně 15 let a životnost povrchové ochrany všech částí nejméně 10 let.

Vodorovné dopravní značení

Provedení a umístění vodorovného dopravního značení je zřejmé ze situace.

Vodorovné dopravní značení (dále jen VDZ) je navrženo podle TP 133 „Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“ a tak, aby splňovalo požadavky platných norem a právních předpisů vztahujících se k dopravnímu značení.

Kvalitativní a technické podmínky pro vodorovné dopravní značení

Kvalita VDZ musí splňovat podmínky ČSN EN 1436, TKP vydané MD a ŘSD ČR. VDZ bude provedeno podle Vzorových listů staveb pozemních komunikací, VL 6.2 Vodorovné dopravní značky a TP 133. VDZ bude provedeno 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.

Na vodorovné značení jednosložkovou barvou se požaduje záruční doba 2 roky, na značení dvousložkovým plastem se požaduje záruční doba 3 roky.

6. Výstavba

6.1. Postup a technologie stavby mostu

Výstavba mostu a silnice bude probíhat standardními technologiemi, výstavba nosné konstrukce se předpokládá za pomoci pevné skruže.

Provádění veškerých prací musí splňovat Technické a kvalitativní podmínky (TKP) staveb pozemních komunikací, Zvláštní technické a kvalitativní podmínky (ZTKP) stavby a příslušné technické normy a předpisy.

6.2. Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby

Nejsou předpokládány.

6.3. Související objekty stavby

SO 151	Dopravně inženýrská opatření
SO 201	Most ev.č. 644-003 Pěčikov-Hraničky

6.4. Vztah k území

Inženýrské sítě

V blízkosti objektu nebyly v době zpracování projektu zastíženy stávající inženýrské sítě.

Před vlastním zahájením stavebních prací je nutné nechat vytýčit všechny stávající inženýrské sítě v rozsahu stavby objektu, dodržet stanovená ochranná pásma, případně provést jejich přeložku a provést koordinaci ostatních objektů, komunikací a sítí.

Ochranná pásma

Dálnice a rychlostní komunikace	100 m od osy dálnice/rs
Silnice I. Třídy	50 m od osy přilehlého pásu vozovky
Silnice II. A III. Třídy	15 m od osy vozovky
Železniční dráhy	60 m

Technická zpráva



Kanalizační potrubí	3 m
Vodovodní potrubí	2 m
Elektro nadzemní vedení napětí	
Nad 1kv do 35kv vč.	7 m od krajního vodiče
Elektro podzemní vedení napětí	
Sdělovací kabelová veden	1 m od krajního kabelu
Silnoproudá do 110 kV vč.	12 m od krajního kabelu
STL plynovod	4 m od půdorysu potrubí
VTL plynovod	4 m od půdorysu potrubí

Omezení provozu na stávajících komunikacích

Omezení provozu na komunikacích v blízkosti mostu řeší DIO (SO 151). Výstavba mostu vyžaduje plnou uzavírku opravované komunikace.

7. Vytyčovací údaje

Vytyčované body jsou uvedeny ve výkresové části dokumentace.

8. Řešení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou MMR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Žádné další požadavky nebyly stanoveny.

9. Závěr

Technické řešení je navrženo podle norem a stavebních předpisů platných v České republice, zejména dle příslušných technických norem a Technických a kvalitativních podmínek staveb pozemních komunikací (TKP).

Pro kvalitní a úspěšnou realizaci je nutné vypracovat realizační dokumentaci stavby (RDS). Před vlastním zahájením stavebních prací je nutné nechat vytýčit všechny stávající inženýrské sítě v rozsahu stavby objektu a provést koordinaci ostatních objektů, komunikací a sítí podcházejících nebo jdoucích přes stavební objekt. V případě potřeby budou stávající sítě vhodně a dostatečně ochráněny, aby nedošlo k jejich poškození.