

AUTORIZACE

ČÍSLO PARE

ČÍSLO ZMĚNY	DATUM ZMĚNY	POPIS/OBSAH ZMĚNY	PODPIS

**Modernizace silnice II/366 Pohledy - křižovatka s I/43 - II. etapa**

název akce

**SO 103 SILNICE II/366 EXTRAVILÁN SKLENÉ - POHLEDY**

stavební objekt

Pardubický kraj Komenského náměstí 125 532 11 Pardubice objednatel	spolupráce
ÚSEK SILNICE II/366 místo stavby	PARDUBICKÝ kraj



**DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ KANCELÁŘ**  
 Bozděchova 1668, 500 02 Hradec Králové  
 tel : 495 219 036, 495 212 647, fax : 495 221 677  
 e-mail : dik@dik - hk.cz, http : www.dik-hk.cz

<b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b> výkres	měřítka	PDPS stupeň
-----------------------------------	---------	----------------

ING. MILOŠ BURIANEC kontroloval	ING. DAVID JANEČKA hlavní inženýr projektu	A006/20 číslo zakázky	<b>D.2.1</b> číslo přílohy
ING. DAVID JANEČKA zodpovědný projektant	ING. DAVID JANEČKA zpracoval	09/2020 datum	

## **Obsah**

D.1.1	Identifikační údaje stavebního objektu.....	3
D.1.2	Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení .....	4
D.1.3	Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci - dopravní údaje, geotechnický průzkum apod .....	5
D.1.4	Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby.....	7
D.1.5	Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů .....	8
D.1.6	režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace.....	15
D.1.7	Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku .....	17
D.1.8	Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu .....	20
D.1.9	Vazba na případné technologické vybavení.....	21
D.1.10	Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů .....	21
D.1.11	Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....	21

## **D.1.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVEBNÍHO OBJEKTU**

### **NÁZEV STAVBA:**

**„MODERNIZACE SILNICE II/366 POHLEDY – KŘÍŽOVATKA S I/43 – II. ETAPA“**

### **NÁZEV STAVEBNÍHO OBJEKTU:**

**SO 103 SILNICE II/366 EXTRAVILÁN SKLENÉ - POHLEDY**

### **STUPEŇ DOKUMENTACE:**

Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS).

### **ZAKÁZKOVÉ ČÍSLO:**

A006/20

### **MÍSTO STAVBY:**

- Místo stavby: Silnice II/366 v úseku od propustku v obci Sklené před domem č.p. 9 (km 2,470) po začátek obce Pohledy
- Kraj: Pardubický
- Město, obec: Sklené u Svitav
- Katastrální území: Sklené u Svitav, Horní Hynčina, Pohledy
- Parcelní čísla pozemků: Parcelní čísla jsou uvedena v záborovém elaborátu
- Označení pozemní komunikace: Silnice II. třídy, II/366

### **MÍSTO STAVEBNÍHO OBJEKTU:**

- Místo stavebního objektu: Silnice II/366 v úseku extravilánu mezi obcemi Sklené a Pohledy
- Staničení: km 4,020 – km 5,956 59 (KÚ)
- Katastrální území: Sklené u Svitav, Horní Hynčina, Pohledy

### **OBJEDNATEL:**

**Pardubický kraj**

Komenského náměstí 125

532 11 Pardubice

Zastoupen: JUDr. Martinem Netolickým, Ph.D., hejtmanem

Osoba oprávněná jednat ve věcech technických: Ing. Jiří Kunt, Ph. D. nebo Ing. Marie Břeňová

IČ: 70 89 28 22

DIČ: CZ 70892822 neplátce DPH

**GENERÁLNÍ PROJEKTANT:**

Dopravně inženýrská kancelář, s. r.o.  
Bozděchova 1668  
500 02 Hradec Králové  
IČ 27 46 68 68  
DIČ CZ 27 46 68 68

Projektant:

Ing. David Janečka  
janecka@dik-hk.cz  
mob. 735 177 533

Ing. Miloš Burianec  
Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby  
číslo autorizace ČKAIT: 0600437  
burianec@dik-hk.cz  
mob. 603 446 208

**PODZHOTOVITELÉ:**

**POLOHOPISNÉ A VÝŠKOPISNÉ ZAMĚŘENÍ**

RSGeo-pro s.r.o. - Geodetické a kartografické práce  
Varšavská 16,  
120 00 Praha 2

**DIAGNOSTIKA VOZOVKY**

IMOS BRNO, a.s.  
Olomoucká 704/174,  
627 00 Brno

## **D.1.2 STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ**

**a) Předmět stavebního objektu**

Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS).

Předmětem stavby je obnovit, v rámci možností zlepšit parametry, sjednotit šířkové uspořádání řešeného úseku silnice II/366 v intravilánu obce Sklené včetně souvisejících objektů.

V řešeném úseku silnice II/366 je dle stávajícího technického stavu vozovky navrženo frézování stávajících krytových vrstev, recyklace za studena na místě s lokálními opravami a sanacemi krajů v celé délce řešeného úseku a následné položení dvou nových krytových vrstev. Šířkové uspořádání vozovky vychází z min. šíře 6 m v obrusné vrstvě vozovky s rozšířením ve směrových obloucích.

Je navržena modernizace odvodnění a vybavení komunikace. Propustky a nefunkční odvodňovací zařízení s ukončenou životností budou obnoveny v původních parametrech nebo s větší dimenzí, případně budou nahrazeny novým systémem odvodnění. Stávající vyhovující propustky budou pročištěny a dojde k jejich případné výškové a směrové úpravě.

**b) Stávající stav**

Silnice II/366 v úseku od konce obce Sklené po začátek obce Pohledy vykazuje značné množství poruch konstrukčních vrstev vozovky dle TP 82. Šířkové uspořádání je různorodé (5,5-6,5 m), nebezpečná krajnice

podél celého úseku má proměnlivou šíři, na některých místech schází a vozovka navazuje přímo na svah příkopu. V obloucích o malých poloměrech je ve stávajícím stavu nedostatečné rozšíření jízdních pruhů. Odvodňovací systém komunikace není plnohodnotně funkční, je předmětem modernizace. V celém úseku chybí adekvátní vodorovné dopravní značení. Svislé dopravní značení má sníženou retroreflexivitu. V řešeném úseku se v prostoru odvodňovacích příkopů a na krajnicích nacházejí vzrostlé stromy a vegetace. Jejich umístění zhoršuje odvodnění vozovky, tvoří dopravní závady a jejich zdravotní stav je zhoršený. Dendrologický průzkum byl vyhotoven v rámci DUR.

**c) Limitující podmínky návrhu**

Majetkoprávní vztahy, stávající oplocení, stávající zástavba, stávající trasa vymezená silničním tělesem a navržená technologie oprav.

**d) Koncepce řešení**

Stavební objekt je navržen v extravilánu mezi obcemi Sklené a Pohledy. Součástí je průtah lokalitou Pohledy Samoty. Návrh se snaží co nejvíce přiblížit současnému výškovému řešení a přitom zajistit normové hodnoty. Směrové řešení respektuje stávající stav. Řešení uvažuje rozšíření silničního tělesa zejména v obloucích kvůli zvýšení bezpečnosti a plynulosti motorové a nemotorové dopravy. Cílem je zároveň homogenizace šířky vozovky a doplnění nepevněné krajnice.

### **D.1.3 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI - DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM APOD**

**a) Mapový podklad**

Mapový podklad „Polohopisné a výškopisné zaměření lokality Silnice II/366 Pohledy – křižovatka s I/43“ v měřítku 1:500 zájmového území silnice zpracované firmou RSGeo-pro s.r.o. v prosinci roku 2016.

Digitální model terénu s rastrem bodů 1x1 m zpracované firmou RSGeo-pro s.r.o. v prosinci roku 2016.

**b) Vyjádření správců inženýrských sítí o jejich existenci**

Poloha inženýrských sítí v situaci je převzata z vyjádření o existenci od jednotlivých správců sítí. Vyjádření správců jsou uvedeny v dokladové části této PD. Návrh je zpracován s ohledem na informace a podmínky uvedené ve vyjádření správců k existenci vedení a zařízení v jejich správě. Vyjádření k existenci vedení byla zajištěna společností DIK, s.r.o. Hradec Králové.

Mapové podklady inženýrských sítí byly poskytnuty v digitální podobě. V situaci jsou zakresleny trasy všech stávajících podzemních vedení, tak jak byly získány od jednotlivých správců inženýrských sítí. Zákresy některých podzemních vedení jsou pouze informativní, některé podklady od jednotlivých správců jsou nejasné a je proto bezpodmínečně nutné před zahájením prací nechat podzemní vedení vytýčit od jednotlivých správců. Pro práci v jednotlivých ochranných pásmech platí příslušné předpisy.

**c) Diagnostika vozovky**

V rámci DUR byl vyhotoven diagnostický průzkum vozovky na vybraném úseku silnice II/366. Diagnostika vozovky a doporučení opravy na vybraném úseku silnice byly zpracovány firmou IMOS BRNO, a.s. v dubnu roku 2017.

Diagnostický průzkum spočíval ve vizuální prohlídce s grafickým záznamem a fotodokumentací poruch, měření průhybů a posouzení únosnosti vozovky, jádrových vývrtech, vrtaných sondách a rozbořech asfaltové směsi a podložní zeminy. Dále byl proveden georadarový průzkum vozovky. Posouzení parametrů vozovky je provedeno podle technických podmínek TP87. Byly stanoveny výstupní parametry k hodnocení konstrukce vozovky.

Povrch vozovky vykazuje zejména mozaikové, příčné, podélné a nepravidelné rozvětvené trhliny, olamování okrajů, vysprávk, výtluky, nepravidelné hrboly. Konstruktivní poruchy, jako jsou síťové trhliny s plošnými deformacemi, se vyskytují pouze lokálně podél okrajů. Vyskytují se také poruchy odvodnění – zvýšená nebezpečná krajnice, zanesení příkopů.

Konstrukce vozovky se skládá z hutnějších asfaltových či živichých vrstev na podkladu z penetračního makadamu, případně obalovaného kameniva typu makadam, místy s dehtovým pojivem, případně ze štěrkodrti. Tloušťka hutnějších asfaltových vrstev je poměrně rozkolísaná s tloušťkami mezi 60 - 188 mm.

Diagnostika obsahuje návrh opravy vozovky, který byl plně respektován při návrhu modernizace řešeného úseku silnice II/366. Podrobnější popis je uveden dále v kapitole D.1.5 Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů, odstavec d) Konstrukce vozovky

Dále bylo vyhotoveno stanovení obsahu PAU v asfaltových směsích zpracované firmou IMOS BRNO, a.s. v prosinci 2019.

#### **d) Geologický průzkum**

V rámci diagnostiky vozovky byl proveden rozbor zemin z podloží z vrtaných sond ve vozovce. V podloží se nachází F4-CS (jíl písčité).

#### **e) Dendrologický průzkum**

Dendrologický průzkum, inventarizace dřevin; Ing. Lenka Hladíková

V dotčeném území byla při dendrologickém průzkumu zjištěna přítomnost celkem 448 ks dřevin a porostních skupin. Kasanici je navrženo 185 dřevin a porostních skupin. Z tohoto počtu je z důvodu nevyhovujícího zdravotního stavu dle dendrologie doporučeno odstranit 22 ks a z důvodu stavby modernizace silnice II/366 je požadováno odstranit 163 ks (platí pro celý řešený úsek). Bližší určení jednotlivých stromů pro dílčí katastrální území a parcely je uvedeno v příloze D.6 SO 801 Kácení stromů.

#### **f) Biologický průzkum**

Vliv na okolí hodnotí biologický průzkum a následné hodnocení, přednostně zaměřené na zjištění výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů a vlivu realizace záměru na zájmy chráněné částí druhou, třetí a pátou zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny. Biologické hodnocení provedl RNDr. František Bárta v období červen až srpen 2018. Stavebními úpravami komunikace nedojde ke změně vlivu na okolní stavby a pozemky.

Při terénním průzkumu a následném zpracování hodnocení záměru „Modernizace silnice II/366 Pohledy křižovatka s I/43“ byl zjištěn výskyt tří zvláště chráněných druhů živočichů. Realizace záměru nebude mít negativní vliv na tyto druhy. Na ostatní druhy živočichů, rostlin a jejich biotopy zjištěné v ploše realizace projektu bude mít akce dočasně mírně negativní vliv, a to při přípravě a vlastní realizaci záměru. Při přípravě, realizaci, po ukončení prací a při následném využívání bude trvat mírně negativní vliv na krajinný ráz spočívající v lokální změně uspořádání krajinné zeleně. Tento vliv bude zprvu negativní, avšak v dlouhodobém časovém horizontu bude neutrální až mírně pozitivní.

Při realizaci akce dojde k dočasnému oslabení funkcí významného krajinného prvku a prvků ÚSES, především lokálního biokoridoru LK4 ,kterým silnice prochází. Po ukončení prací bude tento vliv neutrální.

Navrhovaný záměr spočívá v realizaci oprav komunikace č. II/366 v úseku Pohledy – křižovatka s I/43, a to ve výměně jejího povrchu a úprav krajnic, včetně úprav příkopů, propustků a vnějších svahů nutných pro zajištění dlouhodobé funkčnosti komunikace. Záměr bude mít mírně negativní vliv na zájmy chráněné zákonem. Konkrétně na §6 zákona, neboť bude dočasně snížena funkčnost významného krajinného prvku, §7 zákona, neboť bude nutné odstranit část vzrostlé zeleně, § 12 zákona, neboť bude mírně pozměněna struktura krajinné zeleně a § 46 odst. 2, neboť bude zasahováno do ochranného pásma památného stromu. S ohledem na veřejný zájem v podobě oprav veřejné komunikace a tím zvýšení její provozní bezpečnosti a trvale nedotčení zájmů chráněných zákonem je projekt za dodržení navrhovaných zmírňujících opatření realizovatelný.

**g) průzkum ložisek nerostných surovin (zemníků)**

Nebyl proveden, není vyžadován. Stavba se nenachází v místech nerostných surovin.

**h) Pedologický průzkum,**

Byl proveden v rámci vymezení ze ZPF a LPF.

**i) Průzkum konstrukcí mostních objektů**

Na trase se nenachází žádné mostní objekty

**j) Podrobný korozní průzkum**

Nebyl proveden, není vyžadován.

**k) Průzkum staveb v zóně ohrožení (velké zemní práce, trhací práce, tunelové stavby)**

Nebyl proveden, není vyžadován.

#### **D.1.4 VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY**

##### **SO ŘADY 100 - KOMUNIKACE**

- SO 102 Silnice II/366 intravilán Sklené (km 2,470 – 4,020)
- **SO 103 Silnice II/366 extravilán Sklené – Pohledy**

##### **SO ŘADY 400 – ELEKTRO A SDĚLOVACÍ OBJEKTY**

- SO 401 Přeložka nadzemního vedení NN
- SO 402 Stávající podzemní elektrické vedení a vedení sdělovacích kabelů - opatření v průběhu stavebních úprav (km 2,470 - 5,95659)
- SO 403 Přeložka kabelového vedení VN

##### **SO ŘADY 800 – OBJEKTY ÚPRAVY ÚZEMÍ**

- SO 801 Kácení stromů
- SO 802 Náhradní výsadba

##### **SO ŘADY 900 – VOLNÁ ŘADA OBJEKTŮ**

- SO 901 DIO – Dopravně inženýrské opatření

- SO 902 Dočasná pomocná dopravní stavba

SO 103 přímo navazuje na SO 102 na rozhraní intravilán/extravilán obce Sklené v km 4,020.

Na konci obce Sklené ve směru staničení a dále směrem k lokalitě Pohledy Samoty dochází k přeložení sloupů nadzemního vedení NN v rámci SO 401. Tento stavební objekt je řešen samostatnou projektovou dokumentací.

Rozšiřování a zásahy do silničního tělesa si vyžádají ochranná opatření silových a sdělovacích vedení. Viz SO 402 Opatření v průběhu stavebních úprav u sdělovacích kabelů a podzemního el. vedení.

Modernizace silnice a s ní spojené rozšíření silničního tělesa a prohloubení příkopů tak, aby byla odvodněna, i zemní pláň vyvolá snížení krytí FVE kabelového vedení VN v km km 4,242 – 4,300; km 4,403 – 4,430; km 4,480 – 4,620. V těchto úsecích dojde k výškové úpravě kabelového vedení tak, aby zůstalo zachováno jeho krytí v mocnosti 1,0 m. Rozsah a technické provedení bude upřesněno v příloze D.5 SO 403 Přeložka kabelového vedení VN.

Podél komunikace dojde ke kácení vzrostlých dřevin – více viz SO 801 Kácení stromů. V důsledku kácení a zásahu do krajinného rázu je navržena náhradní výsadba – více viz SO 802 Náhradní výsadba.

Před výstavbou v rámci SO 102 dojde k realizaci dočasného SO 902, kterým se vytvoří zpevnění stávající místní komunikace před kostelem ve Skleném k zajištění možnosti otáčení autobusu linkové dopravy.

**Poloha stávajících inženýrských sítí je v situaci zakreslena pouze orientačně. Před zahájením zemních prací musí být ověřena a zaktualizována poloha všech inženýrských sítí procházejících prostorem staveniště. Následně bude provedeno vytyčení aktualizovaných inženýrských sítí za účasti jejich správců. O vytyčení tras technické infrastruktury bude proveden zápis. Při provádění zemních prací v blízkosti IS je nutné dbát zvýšené opatrnosti a je nezbytné dbát požadavků správců dle jejich vyjádření.**

Zásypy rýh inženýrských sítí pod komunikacemi a zpevněnými plochami pojížděnými motorovou dopravou budou provedeny po úroveň zemní pláně dle SO 102 - SO 103. Požadované parametry pláně jsou uvedeny dále v textu a ve vzorových příčných řezech.

Výšky povrchových znaků dílčích IS musí být vztaženy k výšce nivelety komunikace viz výkres Podélné profily.

Návrh i realizace poklopů, vtokových mříží a povrchových znaků musí splňovat požadavky ČSN EN 124. V rámci SO 102 - SO 103 je předepsána minimální třída dopravního zatížení D400.

### **D.1.5 NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ**

#### **a) Směrové řešení**

Směrové řešení se snaží v nejvyšší možné míře respektovat stávající stav a stávající silniční těleso. Konkrétní parametry směrových oblouků jsou uvedeny v situaci – příloha C.3 Koordinační situační výkres.

#### **b) Výškové řešení**

Návrh se snaží co nejvíce přiblížit současnému výškovému řešení, z něhož vychází, a přitom zajistit normové hodnoty. Poloměry vypuklých a vyduťkých výškových oblouků vyhovují návrhovým požadavkům ČSN 73 6101 pro návrhovou rychlost 50 km/h. Parametry výškových oblouků jsou patrné ze situace – příloha C.3 koordinační situační výkres. Ve většině délky úseku dochází k navýšení nivelety až o 50 mm.

Příčný sklon bude vycházet ze stávajících sklonových poměrů se základním střechovitým sklonem 2,5 %, případně bude lokálně upraven dostředně ve směrových obloucích pro zvýšení jízdního komfortu. Hodnoty



a změny příčných sklonů jsou patrné ze situace – příloha C.3 Koordinační situace a podélného profilu – příloha D.2.2 Podélný profil.

**c) Příčné (šířkové) uspořádání**

Základní šířka obrusné asfaltové vrstvy vozovky je v souladu se zadáním navržena na 6,0 m. V obloucích o malých poloměrech dochází k rozšíření jízdních pruhů v oblouku. Základní šíře nezpevněné krajnice je navržena 0,75 m, lokálně ve stísněných poměrech 0,5 m. V některých úsecích, zejména vlevo ve směru staničení je nezpevněná krajnice nahrazena podobrubníkovým rigolem o základní šíři 0,5 m. Základní prvky šířkového uspořádání jsou okótovány v situaci (C.3 Koordinační situační výkres) včetně rozšíření v obloucích.

Návrhová modifikovaná kategorie S6,5/50 vychází ze stávající kategorie a výhledových intenzit dopravy. Pro Modernizaci silnice II/366 byla zvolena odvozená kategorie s následujícím šířkovým uspořádáním silnice:

Volná šířka 7,0 m

Celková šířka asfaltové plochy 6,0 m

2 x jízdní pruh 2 x 2,75 m

2 x vnější vodící proužek 2 x 0,25 m

2 x vodící čára 2 x 0,125 m (je součástí šířky vodícího proužku)

zpevněná krajnice 2 x 0,00 m

nezpevněná krajnice 0,75 m (0,5 m) v místě osazení směrového sloupku / podobrubníkový rigol 0,5 m

Průjezdnost úseku se návrhem nezhorší.

Rozhledové poměry stávajících sjezdů a křižovatek zůstanou zachovány, případně budou zlepšeny v důsledku odstranění bodových závad podél komunikace.

Větvě stromů nesmí zasahovat do průjezdního a průchozího prostoru pozemních komunikací, ani do rozhledových polí.

**d) Konstrukce vozovky**

**Km 4,020 – 5,956 59: Frézování, lokální sanace, recyklace za studena na místě, nový dvouvrstvý kryt (zachování nivelety či její zvýšení)**

**technologický postup:**

- Frézování do hloubky 120 mm, bude-li navrženo zachování nivelety (v případě možného zvýšení nivelety se hloubka frézování sníží o hodnotu uvažovaného navýšení stávající nivelety) s odvozem materiálu pro jeho další využití;
- Sanace v místech se zjištěnou nevhodnou podložní zeminou anebo sníženým modulem pružnosti podloží (předpoklad v místech s výraznými konstrukčními poruchami a havarijní únosností podél okrajů vozovky zejména v části úseku v km 5,223 – 5,976) – odtěžení všech vrstev včetně podložní zeminy do hloubky min. 780 mm pod úroveň odfrézovaného povrchu, separace geotextílií, náhrada podložní zeminy za vhodný nenamrzavý materiál v tl. min. 400 mm a navezení podkladní vrstvy ŠD v tl. 200 mm a vrstvy z materiálu vhodného k recyklaci v tl. 180 mm, která bude recyklována za studena na místě zároveň s původním materiálem z ostatní části vozovky;
- Rozfrézování, přidání doplňkového kameniva podle výsledků průkazní zkoušky, reprofilace do požadovaných sklonových poměrů a předhutnění vrstvy;
- Recyklace za studena na místě s použitím cementu a asfaltového pojiva podle TP 208 – vrstva RS CA (na místě) tloušťky 180 mm;
- Jednovrstvý emulzní nátěr a/nebo spojovací postřik (v závislosti na technologickém postupu prací se v případě časové prodlevy a pojíždění recyklované vrstvy zajistí její ochrana nátěrem, před pokládkou AC

se povrch opatří spojovacím postřikem z kationaktivní emulze v množství zbytkového pojiva 0,4 - 0,6 kg/m<sup>2</sup>);

- Pokládka ložní vrstvy z asfaltového betonu pro podkladní vrstvy ACP 16 + tl. 70 mm podle ČSN EN 13108-1 a SN 73 6121 a TKP Kap. 7, ložná vrstva se zvýšenou odolností proti prokopírování trhlin s modifikací CRmB dle TP 148 tab.3 podle 4.4.1;
- Spojovací postřik z kationaktivní asfaltové emulze určené pro spojovací postřiky v množství zbytkového asfaltu 0,3 kg/m<sup>2</sup>;
- Pokládka ohrubné vrstvy z asfaltového betonu pro ohrubné vrstvy ACO 11 + tl. 50 mm podle ČSN EN 13108-1a SN 73 6121 a TKP Kap. 7.

### Aktivní zóna a zemní pláň

Aktivní zónu není dovoleno provádět ze spraší, sprašových hlín a vátého písku bez jejich úpravy (zlepšení). V celé mocnosti aktivní zóny musí být dosažena míra zhutnění nejméně 100%PS. Na pláni musí být dosažena nejmenší hodnota modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu  $E_{def2} = 45$  MPa. Před pokládkou konstrukce vozovky bude únosnost pláň ověřena zatěžovacími zkouškami. Pokud nebude dosaženo požadované únosnosti, navrhne projektant výměnu nebo zlepšení aktivní zóny v mocnosti 400 mm. K výměně je navržen nesoudrzný nenamrzavý materiál vhodný dle ČSN 73 6133. Rovněž je navržena aplikace netkané geotextilie zajišťující separační a filtrační funkci.

Zemní pláň je navržena ve sklonu 3 %, viz Vzorové příčné řezy.  $E_{def2}$  na zemní pláni je minimálně 45 MPa.

Před prováděním konstrukčních vrstev pozemních komunikací a zpevněných ploch musí být zemní pláň vyčištěna a práce na pokládce konstrukčních vrstev vozovky nesmějí být zahájeny bez převzetí pláň za účasti zástupce investora stavby a projektanta - o převzetí pláň bude proveden zápis do stavebního deníku.

Dokončená, převzatá pláň musí být chráněna před jejím poškozením.

### Návrh konstrukce u výměny aktivní zóny

Nesoudrzný, nenamrzavý materiál vhodný dle ČSN 73 6133	ČSN 73 6133	400 mm
Min. Modul přetvárnosti na zemní pláni $E_{def,2} = 45$ MPa	ČSN EN 72 1006 Příloha A	
Netkaná geotextilie zajišťující separační a filtrační funkci	TP 79, ČSN EN 13249, ČSN EN ISO 10319	
Pevnost v podélném a příčném směru min. 10 kN/m	ČSN EN 14227-1,10	

### Parapláň

Parapláň musí být pro odvedení srážkové vody provedena v požadované rovnosti a příčném sklonu podle ČSN 73 6133 kap. 9.3.2. Přípustné odchylky a nerovnosti pláň. Parapláň je navržena ve sklonu 3 % ve směru sklonu shodném se zemní plání viz. Vzorové příčné řezy.

Podloží vozovky musí být v souladu s požadavky uvedenými v ČSN 73 6133, kap. 6 Podloží násypu.

Kontrolními zkouškami bude ověřena míra zhutnění, vlhkost zeminy a okamžitý index únosnosti zeminy IBI. Min. normové hodnoty a odkaz na způsob provádění zkoušek dle příslušných ČSN je uveden v tab. 10a ČSN 73 6133.

### Zemní těleso

Pro zemní práce je závazné dodržení mezních odchylek a přípustných tolerancí, a to zejména dle ČSN 73 3050 Zemní práce, čl. 152-157. Před zahájením prací je nutno požádat správce stávajících a předpokládaných inženýrských sítí o jejich vytýčení na staveništi a tyto inženýrské sítě zajistit sondami. Pro případ výskytu podpovrchových vod bude mít dodavatel na staveništi připravenou čerpací soupravu s dostatečnou výtlačnou výškou kalového čerpadla.

Při provádění zemních prací musí být postupováno podle ČSN 72 1002, ČSN 73 3050 a ČSN 73 6133. V podloží nesmějí zůstat žádné nevhodné zeminy (s obsahem organických látek větším jak 5 %) a zdravotně závadné zeminy posuzované podle příslušných předpisů. Zároveň nesmějí být ponechány v podloží nevhodné zeminy bez úpravy (viz. ČSN 73 6131).

Všechny zeminy musí vyhovovat ustanovením ČSN 736133, násyp musí být budován v souladu s ustanovením ČSN 736133 – Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací s posouzením geologa na místě. V opačném případě musí geolog navrhnout postup prací včetně sanace tak, aby koruna zemní pláně byla zhutněna na navrhovaný modul přetvárnosti.

#### Konstrukce zpevněných ploch:

Konstrukce zpevněných ploch jsou navrženy podle TP 170 Návrh vozovek pozemních komunikací – konstrukce dle části A – Katalog vozovek. Rozsah konstrukčních vrstev, jejich odstupňování a stavební provedení viz příloha Vzorové příčné řezy

#### Sanace kraje vozovky

V místech neúnosných krajů vozovky, rozšíření vozovky, zeslabení konstrukce z důvodu úpravy příčného sklonu a s ohledem na zpracovaný diagnostický průzkum vozovky je navrženo kompletní vybourání konstrukce a zhotovení nové konstrukce v předpokládaném rozsahu viz příloha C.3 Koordinační situační výkres. Rozsah bude upřesněn při realizaci výstavby po odfrézování krytových vrstev. Popis sanace je uveden v konstrukci „A+S“.

Návrh jednotlivých konstrukcí:

#### TECHNOLOGIE OBNOVY „B“ – RECYKLACE ZA STUDENA S PŘÍPADNÝM ZESÍLENÍM

##### asfaltový beton, navýšení konstrukce až o 50 mm

Asf. beton pro ohrusnou vrstvu	ACO 11+	ČSN EN 13108-1	50 mm
Spojovací postřík	PS-C	ČSN 73 6129	0,3 kg/m <sup>2</sup>
Asf. beton pro ložnou vrstvu	ACL 16+	ČSN EN 13108-1	70 mm
Spojovací postřík	PS-C	ČSN 73 6129	0,4 kg/m <sup>2</sup>
Recyklace za studena	RS CA	ČSN EN 13108-1	180 mm

Tloušťka konstrukce 300 mm

#### TECHNOLOGIE OBNOVY „B+S“ - SANACE CELÉ KONSTRUKCE

##### asfaltový beton, navýšení konstrukce až o 50 mm

Asf. beton pro ohrusnou vrstvu	ACO 11+	ČSN EN 13108-1	50 mm
Spojovací postřík	PS-C	ČSN 73 6129	0,3 kg/m <sup>2</sup>
Asf. beton pro ložnou vrstvu	ACL 16+	ČSN EN 13108-1	70 mm
Spojovací postřík	PS-C	ČSN 73 6129	0,4 kg/m <sup>2</sup>
Recyklace za studena	RS CA	ČSN EN 13108-1	180 mm
Štěrkodrt	ŠDa	ČSN 73 6126-1	200 mm

Tloušťka konstrukce 500 mm

#### **KONSTRUKCE „D“ – OBNOVY MÍSTNÍCH A ÚČELOVÝCH KOMUNIKACÍ**

##### **D1-N-2-VI-PIII, asfaltový beton**

Asf. beton pro ohrusnou vrstvu	ACO 11+	ČSN EN 13108-1	40 mm
Spojovací postřik	PS-C	ČSN 73 6129	0,3 kg/m <sup>2</sup>
Asf. beton pro podkladní vrstvu	ACP 16+	ČSN EN 13108-1	50 mm
Štěrkoдр	ŠDa	ČSN 73 6126-1	150 mm
Štěrkoдр	ŠDa	ČSN 73 6126-1	150 mm

Tloušťka konstrukce 390 mm

#### **KONSTRUKCE „Z2“ – OBNOVY ZPEVNĚNÝCH SJEZDŮ**

##### **D2-N-3, asfaltový beton**

Asf. beton pro ohrusnou vrstvu	ACO 11+	ČSN EN 13108-1	50 mm
Spojovací postřik	PS-C	ČSN 73 6129	0,2 kg/m <sup>2</sup>
R-mat	32RA 0/16	ČSN EN 13108-1	50 mm
Štěrkoдр	ŠDb 0/32	ČSN 73 6126-1	200 mm

Tloušťka konstrukce 300 mm

#### **KONSTRUKCE „N2“ – OBNOVY NEZPEVNĚNÝCH SJEZDŮ**

##### **NÚP D2, asfaltový beton**

R-mat	32RA 0/16	ČSN EN 13108-1	100 mm
Štěrkoдр	ŠDb 0/32	ČSN 73 6126-1	300 mm

Tloušťka konstrukce 400 mm

Všechny konstrukční vrstvy musí být provedeny v technologii a vlastnostech dle příslušných norem.

Betony pro konstrukce betonované na staveništi a betony pro prefabrikované konstrukční dílce pozemních a inženýrských staveb musí splňovat požadavky ČSN EN 206-1 Beton-Část 1: Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda.

#### **Beton pro konstrukce**

specifikováno v příloze Vzorové příčné řezy.

#### **Kryty z dlažeb**

Způsob pokládky betonové dlažby a kamenné dlažby musí být proveden podle ČSN 736131. Pro zřizování dlažeb libovolných typů platí příslušná ustanovení ČSN 736131, kapitola 9 TKP a Typizační směrnice „Dlažďené kryty vozovek, dopravních ploch a nemotoristických komunikací“.

#### Materiály pro ložnou vrstvu:

Kamenivo pro pískové lože v ČSN 736131, ČSN EN 13242 a TP 78, malty v ČSN EN 988-2 ed. 2 a TP 78.

#### Dlažební prvky:

Dlažební kostky v ČSN EN 1342, ČSN 73 6131, dlaždice v ČSN EN 1341, ČSN EN 1339, ČSN 736131, silniční dílce v ČSN 723000 a ČSN 736131, vegetační dílce v ČSN 723000, ČSN 736131 a TP 153.

#### Vyplnění spár

Drobné kamenivo v ČSN EN 13242 a TP 78, malty v ČSN EN 988-2 ed. 2 a TP 78, zálivky za horka v ČSN EN 14188-1 – návrh evropské normy, zálivky za studena.

Spáry mezi žulovou dlažbou (autobusové zastávky, přidružený pruh) budou vyplněny maltou M25 XF4, dle ČSN 73 6124 a TP 192.

## Obrubníky

Vozovku bude lemovat silniční obrubník s podstupnicí 0,08 – 0,18 m, v místech vjezdů 0,02 – 0,05 m. Záhonové obrubníky lemující chodníky jsou navrženy s podstupnicí 0,00 a 0,06 m. Rozměry a typy obrubníku jsou znázorněny v situaci a ve vzorových příčných řezech.

Poloměry oblouků o velikosti do 2,00 m budou vyskládány z prefabrikovaných obloukových obrubníků. Zmíněné poloměry oblouků tak nebudou vyskládány z nařezaných přímých obrub. Budou použity obrubníky z vibrolisovaného betonu vyráběné dvouvrstvou technologií. Zhotovitel stavby doloží protokoly odolnost výrobku proti mrazu, odolnost povrchu proti působení vody i chemickým rozmrazovacím látkám.

Směrové oblouky o poloměru větším než 2,00 m až 9,00 m budou vyskládány z obrubníků přímých délky 0,50 m. Oblouky poloměrů větších než 9,00 m je možné vyskládat z přímých obrub dl. 1,00 m. Šířka styčných spár mezi čely obrubníků bude snížena seříznutím čel obrubníků. Seříznutí umožní vytvoření paralelních (rovnoběžně vedených) stykových ploch mezi sousedními obrubníky. Šířka spáry mezi čely obrubníků nesmí být větší než 10 mm. Spáry budou vyplněny cementovou maltou, která musí vyhovovat požadavkům ČSN 736131 a ČSN EN 988-1.

Materiál, vlastnosti a zkušební metody cementem zpevněných prefabrikovaných betonových obrubníků musí být v souladu s:

ČSN EN 1340	Betonové obrubníky – Požadavky na zkušební metody
ČSN 72 1850	Obrubníky a krajníky
ČSN EN 1342	Dlažební kostky z přírodního kamene pro venkovní dlažbu
ČSN EN 1343	Obrubníky z přírodního kamene pro venkovní dlažbu

Betony pro konstrukce betonované na staveništi a betony pro prefabrikované konstrukční dílce pozemních a inženýrských staveb musí splňovat požadavky ČSN EN 206-1 Beton-Část 1: Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda.

### Popis a kvalita stavebních materiálů

Jsou stanoveny pro materiály obrubníků a krajníků takto:  
prefabrikované v ČSN EN 1340  
betonové musí vyhovovat bývalé ON 723135

### Obrubníky a krajníky prefabrikované

Osazování obrubníků bude provedeno do zavlhlého betonu tř. (viz. vzorové příčné řezy), který musí splňovat podmínky kap. 18 TKP. Obrubník bude osazen do lože tl. 10 cm a zafixován boční opěrou tl. 15 cm. Podklad pro osazování musí být pevný, řádně zhutněný. Prvních 7 dnů po osazení bude prováděno ošetřování podkladního betonu podle kap. 18 TKP a výplně spár podle ČSN EN 13670.

### **Napojení vrstev navržené vozovky na vozovku stávající**

Napojením navržených konstrukcí na stávající konstrukce PK bude provedeno zazubení s odsazením konstrukčních vrstev vozovky - asfaltobetonová styčná spára bude začištěna, následně natřena asfaltovým pojivem a dopojena novou ohrusnou vrstvou krytu, pak dojde k vyfrézování drážky, následně bude drážka vyčištěna a zalita trvale pružnou zálivkou z modifikovaného asfaltu a utěsněna. Tento postup bude aplikován v případě napojení asfaltobetonových zpevněných ploch na stávající asfaltobeton a v místech kde na asfaltovou vozovku jsou napojeny silniční obruby.

### **Nezpevněná krajnice**

Nezpevněná krajnice je snížena o cca 3 cm vůči vozovce, sklon krajnice je navržen v jednotném klesání 8 % směrem od vozovky.

Nezpevněná krajnice komunikace, ve směru úsekového staničení, bude nasypána ze štěrkdrti) v základní šířce dle prostorových možností silničního tělesa 0,75 m a tloušťce 100 mm. Modul přetvárnosti na povrchu zemní pláň pod krajnicí je předepsán minimálně  $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$  a na povrchu krajnice  $E_{\text{def},2} = 70 \text{ MPa}$ . Zemní krajnice bude zřízená z vhodné zeminy a zhuťněna na hodnotu  $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$ .

#### **Vyztužené svahy**

V km 5,890 – 5,930 je vpravo ve směru staničení navržen armovaný svah ve sklonu 1:1. Toto řešení je navrženo z důvodu rozšíření komunikace a umístění svodidla s úrovní zadržení H1 na vnější straně směrového oblouku u násypu větším než 3,0 m.

Vyztužený svah bude mít funkci ztužení násypového tělesa komunikace, umožňující strmější svahování a stabilizaci podloží tělesa komunikace.

- Svah o průměrném sklonu 1:1 bude proveden jako vyztužený, v patě svahu bude zajištěna základová spára o  $E_{\text{defmin}} = 35 \text{ MPa}$ , polštář z hrubého štěrku 16/32, a pak vrstvy štěrku 4/32 prokládané po 0,5m geomřížemi 40/20 R6 (jednoosá creepová pevnost  $T_{\text{cr}} = 28,5 \text{ kN/m}$  pevnost při 1% protažení = 8 kN/m).

Čelní segment – šikmá část i vodorovná část 70 cm - pohledový segment z gabionové sítě vč spirál a distančních háčků – čelní panel z drátu průměr 5mm dle TKP 30, vodorovný panel drát průměr 4mm, háčky 5mm – oko 100/100mm, povrchová úprava ZnAl 90+10%. Včetně trvalé 3D protierozní rohože s UV ochranou

Nosná konstrukce je ze statického hlediska tížným konsolidovaným tělesem umožňujícím průsak vody.

#### **e) Křižovatky**

U křižovek s místními obslužnými a účelovými komunikacemi dojde v rámci trvalého záboru k rekonstrukci konstrukčních vrstev dle stávajícího povrchu. Zpevněné křižovatky budou rekonstruovány dle konstrukce „D“. Kryty nezpevněných křižovek budou obnoveny recyklátem (R-mat). Zůstane zachována stávající šířka i konstrukce vyústění účelových komunikací.

#### **f) Sjezdy**

U hospodářských sjezdů dojde v rámci trvalého záboru k rekonstrukci konstrukčních vrstev ve stávající konstrukční skladbě – zpevněné kce „Z2“, nezpevněné kce „N2“. Kryty nezpevněných sjezdů budou obnoveny recyklátem (R-mat). V extravilánu byla prověřena na základě požadavku investora možnost rozšíření hospodářských sjezdů v místě styku se silnicí na 6-8m a rozšíření sjezdů bylo dle možností v návrhu aplikováno. V místě hranice silničního pozemku se soukromým zůstane zachována stávající šířka i konstrukce sjezdů. U veškerých sjezdů, přes které prochází obruba (silniční obrubník nebo součást podobruníkového rigolu), dojde k lokálnímu snížení obruby v místě sjezdu na hodnotu výšky podsádky 2-5 cm.

Sjezd v km 4,995 si řeší samostatně majitel včetně podélného propustku. Předpokládá se koordinace obou projektů v prováděcí dokumentaci.

#### **g) Autobusové zastávky**

V lokalitě Pohledy Samoty je navrženo nástupiště u autobusové zastávky ve směru Sklené u Svitav s nástupní hranou výšky 0,16 m (bezbariérová úprava). Autobusové zastávky v Pohledech Samoty budou řešeny jako zastávky v jízdním pruhu. Dle místních podmínek a majetkoprávních vztahů jsou umístěny zastávky vstřičně.

Minimální délka nástupní hrany je navržena 13,0 m. Plochy nástupišť budou navázány pomocí ramp o maximálním sklonu 1:8 (12,5%) na úroveň terénu/vozovky. Součástí všech nástupišť budou prvky pro osoby se sníženou schopností orientace. Výška nástupní hrany je navržena minimálně 0,16 m. Kryt nástupních ploch je navržen dlážděný.

Šířka nástupiště min 2,0 m. Nástupiště je navrženo až ke stávajícímu přístřešku. Stávající přístřešek zůstane stavbou nedotčen.

#### **h) Chodníkové plochy**

Chodníkové plochy jsou řešeny pouze v rámci autobusových zastávek, viz výše.

#### **i) Parkovací (odstavné) plochy**

Součástí stavby není řešení žádných parkovacích ani odstavných ploch.

#### **j) Demolice**

V rámci stavby je navržena demolice (odstranění) stávajících konstrukčních vrstev vozovky, odvodňovacích a bezpečnostních zařízení, propustků, atd. Dále je navrženo odstranění svislých dopravních značek v řešené lokalitě a nahrazení novými.

#### **k) Přeložení oplocení**

Jelikož modernizací komunikace dojde k rozšíření silničního tělesa a zároveň k výkupu pozemků pro náhradní výsadbu, budou stavbou dotčeny okolní pozemkové parcely. Tyto parcely jsou uvedeny v příloze F.1.1. Rozšíření silničního tělesa vyvolá v km 4,960 – 5,110 přeložku stávajícího plotu.

### **D.1.6 REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE**

#### **a) Odvodnění**

Odvodnění povrchu vozovky je zajištěno pomocí podélných a příčných sklonových poměrů. Povrchová voda je z větší části odváděna přes nepevněnou krajnici do silničních příkopů. Silniční příkopy jsou navrženy svou hloubkou tak, aby zároveň odvodnily i zemní pláň. Maximální hodnoty sklonů svahů příkopů jsou navrženy 1:1,5. Stávající vyhovující trubní propustky budou pročištěny a opatřeny novými šikmými (prefabrikovanými) betonovými čely. Propustky nevyhovující svým technickým stavem nebo směrovou a výškovou polohou budou nahrazeny novými. Kvůli nemožnosti zaústění silničních příkopů do návazných systémů odvodnění jsou navrženy nové příčné propustky. Detailněji jsou propustky rozkresleny v přílohách D.2.5, D.2.7.

Oboustranně vedené příkopy v km 5,172 – 5,510 budou vyústěny na rozlivovou plochu o rozloze cca 233 m<sup>2</sup>. Tato plocha projde terénními úpravami pro zachycení dešťových vod a ke zlepšení retenčních možností. Dojde k výměně podloží v mocnosti 0,5 m – 1,2m za lože z kamenné drti osazené na vodopropustné geotextilii. Mocnost 0,5 je navržena v cca první třetině plochy ve směru staničení, v další třetině je navržen přechod mezi mocnostmi 0,5-1,2 a ve spodní třetině ve směru staničení je navržena mocnost 1,2m. Na povrchu bude provedeno ohumusování tl. 0,1 m a osetí travním semenem.

V km 4,020 – 4,075 a v km 5,690 – 5,760 je navržen trojúhelníkový příkop s retenční rýhou.

V km 4,250 – 4,320 je navržen trojúhelníkový příkop se sklony svahů 1:1,5 kvůli souběhu s inženýrskými sítěmi, aby byla snížena potřeba zahloubení kabelů NN a FVE – viz SO 401 a SO 403.

Při severním okraji vozovky (vlevo ve směru staničení) je navržen podobrubníkový rigol v km 4,020 – 4,195, 4,380 - 4,514 a přes Pohledy Samoty v km 4,619 - 4,706 v šíři 0,5 m. Přes body před obcí Pohledy bude odvodnění řešeno pomocí oboustranného podobrubníkového rigolu (km 5,570 – 5,680) v šíři 0,5 m, vlevo ve směru staničení je navržen podobrubníkový rigol v km 5,550 – 5,956 59 (konec úseku).

V km 4,320 - 4,410 je při jižním okraji vozovky navrženo zatrubnění příkopu a povrchové odvodnění pomocí podobrubníkového rigolu šíře 0,5 m. Zatrubnění bude navrženo v délce 90 m a DN 600 mm, SN 16, PP. Přes sjezdy k soukromým pozemkům v km 4,740 - 4,780 bude příkop zatrubněn a v km 4,768 do něj bude přes šachtu zaústěn příčný propustek, který převede příkop ze severního okraje vozovky. Bude užito potrubí DN 600, SN 16, PP. Detailnější řešení je uvedeno v přílohách D.2.7 a D.2.8.

Podobrubníkový rigol bude tvořen z betonového silničního obrubníku a přídlažby z kamenných kostek v základní šíři 0,5m a bude doplněn drenáží pro řádné odvodnění zemní pláně. V místech vyústění drenáže poblíž uličních vpustí budou drenáže napojeny přímo do přípojek uličních vpustí.

Řešení šikmých čel zatrubnění, podélných a příčných propustků je uvedeno v příloze D.2.5 Vzorové propustky, D.2.7 Příčné propustky a vyústění a D.2.8 Vzorové uložení zatrubněného příkopu a vzorová šachta.

Systém odvodnění, jeho přesný rozsah, jednotlivé prvky včetně bližší specifikace, DN, SN, materiál a délka jednotlivých potrubí a přípojek jsou uvedeny v přílohách C.3 Koordinační situační.

Vlevo ve směru staničení je navržen silniční obrubník v km 4,724 – 4,767.

Kolize podobrubníkového rigolu s vodovodem resp. Povrchovými znaky vodovodu byla konzultována se správcem vodovodu (VHOS a.s.). Kolize povrchových znaků s obrubou bude řešena jejich zasazením do obruby. Krytí stávajícího vodovodu musí být zachováno v minimální mocnosti 1,0 m. Uliční vpusti jsou navrženy s kalovým košem a kalovým prostorem, viz příloha D.3.6.

Stávající nevyhovující, nefungující a zasypané podélné propustky, které jsou nahrazeny podobrubníkovým rigolem, jsou zrušeny.

Jednotlivé podélné propustky včetně bližší specifikace, DN, SN, materiál a délka jednotlivých potrubí jsou uvedeny v přílohách C.3 Koordinační situační výkres.

Systém odvodnění, jeho přesný rozsah, jednotlivé prvky včetně bližší specifikace, DN, SN, materiál a délka jednotlivých potrubí a přípojek jsou uvedeny v přílohách C.3 Koordinační situační výkres a D.3.7.

#### **b) Podélná a příčná drenáž**

Podobrubníkový rigol bude doplněn drenáží DN 110 pro řádné odvodnění zemní pláně. V místech vyústění drenáže poblíž uličních vpustí budou drenáže napojeny přímo do uličních vpustí. Drenáže budou doplněny o drenážní šachtice, viz příloha D.2.8 vzorové uložení potrubí zatrubněného příkopu a vzorové šachty, umístění dle situace:

Km 4,050 vlevo  
Km 4,130 vlevo  
Km 4,439 vlevo  
Km 4,695 vlevo  
Km 5,630 vpravo  
Km 5,670 vlevo  
Km 5,770 vlevo

Šachty jsou navrženy v pruhu zeleně za obrubou dimenze DN 400, s poklopem s teleskopickým nástavcem D400.

#### **c) Příčné propustky a příčné převedení přípojek UV**

Všechny propustky a vyústění jsou navrženy se šikmými čely.



V km 4,080 je vlevo ve směru staničení navržena uliční vpust, přípojka DN 150, SN 16, PVC se zvýšenou rázovou odolností, je vyústěna do protějšího příkopu. Vyústění je odlážděno. Dl. přípojky činí 8 m.

V km 4,200 je navržen nový příčný propustek (DN 600, SN 16, PP, dl. 13 m, šikmá čela), který převádí dešťové vody z levého příkopu ve směru staničení na pravou tak, aby mohl být navržen před koncem intravilánu obce Sklené podobrubníkový rigol při severní hraně. Vtok i výtok bude odlážděn.

V km 4,520 je navržen nový příčný propustek (DN 600, SN 16, PP, dl. 11 m, šikmá čela), který převádí dešťové vody z levého příkopu ve směru staničení na pravou tak, aby mohl být navržen přes esovitý oblouk mezi Skleném a Pohledy Samoty podobrubníkový rigol při severní hraně. Vtok i výtok bude odlážděn.

V km 4,768 je navržen nový příčný propustek (DN 600, SN 16, PP, dl. 12 m, šikmé čelo na vtoku), který převádí dešťové vody z levého příkopu ve směru staničení na pravou přes šachtu do zatrubněného příkopu. Vtok bude odlážděn.

V km 5,682 je vlevo ve směru staničení navržena uliční vpust, přípojka DN 150, SN 16, PVC se zvýšenou rázovou odolností, je vyústěna do protějšího příkopu. Vyústění je odlážděno. Dl. přípojky činí 12 m.

V km 5,515 je navržen nový příčný propustek (DN 600, SN 16, PP, dl. 19 m, šikmé čelo na vtoku), který převádí dešťové vody z levého příkopu ve směru staničení na pravou stranu, kde je navržena rozlivová plocha s retenční funkcí. Vtok i výtok bude odlážděn.

V km 5,830 je vlevo ve směru staničení navržena uliční vpust, přípojka DN 150, SN 16, PVC se zvýšenou rázovou odolností, je vyústěna na protější svah. Vyústění je odlážděno. Dl. přípojky činí 9 m.

Řešení šikmých čel zatrubnění, podélných a příčných propustků je uvedeno v příloze D.2.5 Vzorové propustky, D.2.7 Příčné propustky a vyústění a D.2.8 Vzorové uložení zatrubněného příkopu a vzorová šachta.

### **D.1.7 NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU**

#### **a) Bezpečnostní vybavení**

##### Svodidla

Návrh bezpečnostních zařízení je zakreslen v přílohách C.3 Koordinační situační výkres a C.4 Situace dopravního značení. Úseky silnic vedoucích v násypch a kde to vyžaduje norma ČSN 73 6101 a ČSN 73 6110 jsou osazeny ocelovými silničními svodidly (úroveň zadržení H1, pracovní šířka do 1,5 m). Na bezpečnostních zařízeních budou osazeny odrazky. Konkrétní typ bezpečnostních zařízení bude navržen dle požadavku objednatele (v PD jsou uvedeny pouze základní orientační parametry). Svodidlo bude umístěno na nezpevněné krajnici o šíři 0,75 m.

#### **V PD navrženy tyto bezpečnostní zařízení:**

##### *Ocelová silniční svodidla*

- Podél komunikace (zejména v místech vysokých násypových svahů, ochrana pevných překážek, na vnější hraně oblouk při vjezdu do lokality Pohledy Samoty od Pohledů)

- Jednostranné, úroveň zadržení H1, pracovní šířka 1,5 m

Nově je svodidlo umístěno vlevo ve směru staničení v km 4,767 – 4,822 dl. 55 m včetně krátkých náběhů (vjezd do Pohledy samoty od Pohledů).

Nově je svodidlo umístěno vpravo ve směru staničení v:

- km 4,373 – 4,448 – dl. 76 m včetně dlouhých náběhů, ochrana pevné překážky vtokový objekt s lapačem splavenin,
- km 5,484 – 5,550 – dl. 57 m včetně krátkých náběhů, vysoký násyp u rozlivové plochy, líc svodidla oddálen od hrany vozovky kvůli zajištění rozhledů až o 2,8 m – plynulé rozšíření nezpevněné krajnice,
- km 5,760 – 5,956 59 (KÚ) – dl. 198 m včetně dlouhých náběhů, vysoký násyp, širší krajnice 0,75 m, výjimku tvoří úsek km 5,890 – 5,930 s vyztuženým svahem a širší krajnice 1,5m.

#### Zábradlí

V km 4,780 vpravo je navrženo dopravně bezpečnostní zábradlí u lapače splavenin, dl. 6m

Detailní rozkreslení zábradlí je uvedeno v příloze D.2.10.

#### **b) Dopravní značení**

##### Svislé dopravní značení

Kompletní řešení dopravního značení je součástí přílohy „C.4. Situace Dopravního značení“.

Dopravní značení bude navrženo v souladu s TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích. Dále dle zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a ve vyhlášce Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Svislé dopravní značení bude v rozsahu stavby na silnici II/366 kompletně vyměněno za nové. Svislé dopravní značení (SDZ) bude osazeno tak, aby činná plocha byla svislá a kolmá na osu komunikace. SDZ ani jejich nosné konstrukce nesmějí zasahovat do části dopravního prostoru stanovené volnou šířkou pozemní komunikace podle ČSN 73 6101 a ČSN 73 6110. Nejmenší vodorovná vzdálenost bližšího okraje svislé značky včetně jejich nosné konstrukce od vnějšího okraje vozovky je 0,50 m, největší vzdálenost je 2,00 m.

Značky budou osazeny na hliníkový, podélně rýhovaný podpěrný sloupek průměru 0,06 m. Sloupky budou osazeny do terénu za pomoci kotvicích patek např. AP 60 (čtyřkotevní) ukotvených k betonovým základům. Kvalita betonových základů SDZ musí být v souladu s kap. 18 TKP.

Umístění SDZ v blízkosti inženýrských sítí (zejména elektrických vedení) musí být provedeno s ohledem na ochranná pásma těchto vedení a ohledem na bezpečnost práce při jejich instalaci. Před zahájením prací musí zhotovitel předložit objednateli/správci stavby k odsouhlasení technologický předpis na osazování značek - technické parametry svislých dopravních značek (denní a noční viditelnost, mechanická odolnost, provedení hran, korozivzdornost) a jejich nosné konstrukce musí být v souladu s ČSN EN 12899-1. Zhotovovací práce musí být provedeny tak, aby byl splněn požadavek na umístění a provedení SDZ, VDZ a DZ podle dokumentace kapitoly 14 TKP.

Obecná specifikace navržených SDZ: reflexní provedení; retroreflexní materiál min. třídy RA2; zákl. velikost. Vše dle TP65.

Ostatní stávající SDZ zůstane zachováno.

##### Dočasné dopravní značení

Typ a rozmístění dopravního značení je rámcově uvažováno dle vzorových schémat v TP66 – zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

Značky užívané k označení pracovních míst budou provedeny jako retroreflexní. Retroreflexní materiál musí splňovat vlastnosti minimálně třídy R'2. Pro dočasné dopravní značení budou použity značky základní velikosti. Přenosné značky nebo dopravního zařízení, které nebude pevně zabudované do terénu, bude osazené na podpěrný sloupek. Sloupek bude osazen do schváleného typu podkladních desek.

#### Vodorovné dopravní značení

Návrh vodorovného dopravního značení (VDZ) byl zpracován na základě TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní, ČSN 73 6101 a ČSN 73 6110.

Požadavky pro výrobu, umístování, provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení musí být v souladu ČSN EN 1436, ČSN EN 1436 Změna Z1, ČSN EN 1790, ČSN EN 1423, ČSN P ENV 13459-2, ČSN P ENV 134593, TP 70. Pro provádění vodorovných dopravních značek platí TP 65, TP 133, VL 6.2 a Katalog hmot pro vodorovné dopravní značky.

VDZ bude provedeno v bílé.

Vodorovné dopravní značení na asfaltobetonovém povrchu vozovky bude prováděno dvoufázově.

V první fázi bude na nově položenou ohrubnou vrstvu vozovky proveden kompletní rozsah VDZ rozpouštědlovou, nebo vodou ředitelnou barvou s retroreflexní úpravou.

Po stabilizování vlastností povrchu vozovky (odstranění posypu pro počáteční zdrsnění, vyprchání těkavých látek z asfaltu), nebo po uplynutí zimního období (nevhodné teploty povrchu pro pokládku VDZ, vlhká vozovka) bude provedena druhá fáze z dlouhoživotného materiálu (plastu) s retroreflexní úpravou následovně:

1. profilovaná termoplastická hmota:

- vodící čára VDZ č. V4 (125 mm) a podélná čára VDZ č. V2b 1,5 m/1,5 m (šířky 125 mm).

2. vícesložková hladká plastická hmota nanášená za studena:

- nápisy, zastávky a symboly.

Pro zajištění odtoku vody a noční viditelnosti za vlhka a deště bude toto vodorovné dopravní značení profilované a/nebo strukturální (typ II dle TP 70).

Podélné čáry vodorovného značení se nesmí pokládat na podélnou pracovní spáru. Minimální vzdálenost bližší hrany podélné čáry od pracovní spáry je 100mm.

Technické parametry vodorovných dopravních značek (denní a noční viditelnost, drsnost) musí být v souladu s ČSN EN 1436; požadavky na materiál stanoví ČSN EN 1423, ČSN EN 1424, ČSN EN 1790, ČSN EN 1871.

Barevné provedení, tvar a rozměry vodorovných dopravních značek musí být provedeny v souladu s vyhláškou MDS č. 30/2001 Sb. a VL 6.2.

#### Směrové sloupky

Jsou navrženy směrové sloupky v nebezpečné krajnici a za obrubou. Základní směrový sloupek je navržen v bílé barvě, v místě vyústění účelových komunikací červený, typ D 3.

Vzájemná vzdálenost směrových sloupků je

– u dálnic a směrově rozdělených silnic v přímé a ve směrovém oblouku .....	50 m
– u ostatních silnic v přímé a ve směrovém oblouku o poloměru $R_0 \geq 1\,250\text{ m}$ .....	50 m
– u ostatních silnic ve směrových obloucích s hodnotami poloměrů: $1\,250\text{ m} > R_0 \geq 850\text{ m}$ .....	40 m
$850\text{ m} > R_0 \geq 450\text{ m}$ .....	30 m
$450\text{ m} > R_0 \geq 250\text{ m}$ .....	20 m
$250\text{ m} > R_0 \geq 50\text{ m}$ .....	10 m
$R_0 < 50\text{ m}$ .....	5 m

### Nivelační body

Vzhledem k rozšíření silničního tělesa a modernizaci odvodnění dojde k zásahu do stávajícího umístění nivelačních bodů podél trasy. Dojde k novému osazení dotčených nivelačních bodů. Nivelační body situované na čelech stávajících nevyhovujících propustků budou rovněž nově osazeny. V případě, že by při provádění stavebních prací došlo k odstranění či jinému ohrožení značky bodu, je vlastník nebo oprávněný uživatel nemovitosti povinen minimálně 30 dnů před zahájením stavebních prací, oznámit toto Zeměměřickému úřadu, a to formou žádosti o přemístění, nebo odstranění značky geodetického bodu. Zeměměřický úřad žádá, aby se stal účastníkem příslušného stavebního řízení. O zrušení měřických značek bodů geodetických základů rozhoduje Zeměměřický úřad, jako orgán státní správy, podle zákona 359/1992 Sb. Nivelační body k přeložení se nachází v km 4,205; 4,998; 5,250; 5,545; 5,751.

## **D.1.8 ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU**

Zpevněné komunikace a plochy jsou navrženy s ohledem na požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Stavební práce musí být provedeny tak, aby za všech okolností byla zajištěna dosažitelnost všech okolních objektů vozidly Policie, Záchrané služby a Hasičského záchranného sboru.

Po dobu provádění stavby musí být zajištěn bezpečný průchod chodců přes a podél staveniště. Zhotovitel se musí řídit těmito zásadami:

- komunikace pro pěší na staveništi musí být řádně vyznačeny, zpevněny a očištěny
- veškeré výkopy v blízkosti pěších tras musí být označeny a zabezpečeny tak, aby nemohlo dojít k pádu chodců do výkopu.

Výstavba musí být provedena tak, aby nedošlo k narušení stávajícího kořenového systému vzrostlých stromů, které nezasahují do stavby a nejsou v seznamu kácených dřevin.

Přehled ochranných pásem je patrný z Průvodní zprávy a Souhrnné technické zprávy.

### **Ochrana zachovaných stromů**

V blízkosti stromů a v kořenovém prostoru se musí veškeré činnosti provádět co nejšetrněji, rozsáhlejší výkopové práce minimalizovány a prováděny pokud možno ručně. Kořeny stromů nesmí zůstat odhaleny.

Nesmí být přetínány kořeny o průměru větším než 3 cm a přetáté kořeny je nutné předepsaným způsobem ošetřit. Je nutné maximálně zkrátit dobu otevřené rýhy.

Po dobu výstavby bude zajištěna ochrana kmene stromů. Proti mechanickému poškození budou kmeny opatřeny vypolštářovaným bedněním z fošen vysokých nejméně 2 m. Ochranné zařízení je třeba připevnit bez poškození stromu a nesmí být osazeno přímo na kořenové náběhy.

Dojde-li v průběhu stavebních prací k poranění kořenových náběhů, kmene či větví, je vhodné provést včasné adekvátní ošetření.

V případě čerstvých ran, kdy je odtržená kůra s lýkem stále zčásti přirostlá, je možné odtrženou část znovu přiložit k ráně a upevnit ji pro vzduch prodyšným materiálem. V ostatních případech se provede případné začistění roztřepených okrajů. Rány se nezatírají.

Požadavky na postup výstavby je uvedený v příloze B.8.

#### **D.1.9 VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ**

Stavba neobsahuje technologické vybavení.

#### **D.1.10 PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ**

Nebyly provedeny výpočty nad rámec návrhu zpevněných plochy.

#### **D.1.11 ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE.**

Samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých na navržených pozemních komunikacích řeší vyhláška č. 398/2009 Sb. Požadavky na materiálové řešení hmatových prvků musí být provedeny v souladu s vládním nařízením č. 163/2002 Sb.

Navržené stavební úpravy včetně specifikace materiálového provedení prvků dle vyhlášky č. 398/2009 Sb.

##### Osoby s omezenou schopností pohybu

Maximální příčný sklon 2,0 % a maximální podélný sklon 8,0 % vyhovuje vyhlášce 398/2009 Sb. Všechny přístupy pro chodce na chodníkové plochy nástupišť budou řešeny s maximální výškou podstupnice 0,02 m.

##### Osoby se zrakovým postižením

Vodící linie pro zrakově postižené je tvořena obrubníkem převýšeným o min. výšce 0,06 m nad úroveň chodníku.

Podrobněji je uvedeno v části bezbariérové užívání.

V místě kde bude podstupnice obruby mezi vozovkou a chodníkem snížena pod 0,08 m, bude obruba lemována varovným pásem šíře 0,40 m.

V místech autobusových zastávek je navržený kontrastní pás šíře 0,50 m.