


| | | | | |
|--------------------------|---|-----------|------------------|---|
| INVESTOR | SÚS PLZEŇSKÉHO KRAJE, PŘÍSPĚVKOVÁ ORGANIZACE, KOTEROVSKÁ 462/162, 326 00 PLZEŇ OBEC CHŘÍČ, CHŘÍČ Č.P. 26, 331 41 KRALOVICE | | | |
| GENERÁLNÍ PROJEKTANT | U-PROJEKT DOS s.r.o., KRÁTKÁ 768, 330 12 HORNÍ BŘÍZA IČ: 04349521 telefon: 775 901 486 e-mail: info@u-projekt.cz http://www.u-projekt.cz | | | |
| PROJEKTANT ČÁSTI, SO | U-PROJEKT DOS s.r.o., KRÁTKÁ 768, 330 12 HORNÍ BŘÍZA IČ: 04349521 telefon: 775 901 486 e-mail: info@u-projekt.cz http://www.u-projekt.cz | | | |
| | VYPRACOVAL: ING. JIŘÍ ULMAN | ÚČEL PD | DSP | AUTORIZACE (ČKAIT 0202002) |
| | DATUM | 12 / 2019 | ING. JIŘÍ ULMAN | |
| KRAJ: PLZEŇSKÝ | MĚŘITKO | | | |
| KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ: CHŘÍČ | FORMÁT | 297 x 210 | | |
| STAVBA: | II/201 CHŘÍČ – PRŮTAH, I. ETAPA – DSP | | OZNAČENÍ PŘÍLOHY |  |
| ČÁST PD: | DOKUMENTACE OBJEKTŮ A TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ (STAVEBNÍ ČÁST) | | D | |
| STAVEBNÍ OBJEKT: | SO 101 KOMUNIKACE | | 1 | |
| PŘÍLOHA: | TECHNICKÁ ZPRÁVA | | 1 | |

Obsah

| | | |
|-----|--|----|
| A | identifikační údaje objektu | 3 |
| B | stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení..... | 3 |
| B.1 | Situační řešení..... | 3 |
| B.2 | Výškové řešení | 3 |
| B.3 | Příčné uspořádání..... | 3 |
| B.4 | Křižovatky a křížení..... | 3 |
| B.5 | Dopravní zrcadla..... | 6 |
| B.6 | Příprava staveniště | 6 |
| C | vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci – dopravní údaje, geotechnický průzkum apod. 6 | |
| C.1 | Geodetická dokumentace..... | 6 |
| C.2 | Průzkum stávajících inženýrských sítí..... | 6 |
| C.3 | Geotechnický průzkum..... | 6 |
| C.4 | Dopravní průzkum..... | 6 |
| D | vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby..... | 6 |
| E | návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů | 7 |
| F | režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace..... | 7 |
| G | návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku 7 | |
| G.1 | Svislé dopravní značení | 8 |
| G.2 | Vodorovné dopravní značení..... | 8 |
| H | zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu..... | 9 |
| I | vazba na případné technologické vybavení..... | 9 |
| J | přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů | 9 |
| K | řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se staveništěm osobami s omezenou schopností pohybu a orientace..... | 9 |
| | zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu,..... | 10 |
| | zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením, | 10 |
| | zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením,..... | 10 |
| | seznam použitých stavebních výrobků pro bezbariérové řešení. | 10 |

Příloha č. 1 – 7 - Rozhledy

A identifikační údaje objektu

| | |
|----------------------------|--|
| Název stavby: | II/201 Chříč – průtah, I. etapa |
| Skupina objektů: | 100 – Objekty pozemních komunikací |
| Stavební objekt (SO) | SO 101 Komunikace |
| Druh stavby: | Liniová stavba |
| Odvětví: | Silniční doprava |
| Místo stavby: | Obec Chříč |
| Kraj: | Plzeňský kraj |
| Dotčené katastrální území: | Chříč |
| Projektant objektu | Ing. Jiří Ulman |

B stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Předmětem stavebního objektu SO 101 řešeného v rámci dokumentace pro stavební povolení je rekonstrukce části průjezdního úseku silnice II/201 v obci Chříč se začátkem úseku v prostoru od křižovatky se silnicí III/20125 po konec zástavby obce Chříč ve směru do Zvíkovce.

Navržené řešení zajistí zlepšení nevyhovujícího stavu jednak násypového tělesa komunikace, tak i pohybu pěších podél řešené části úseku silnice II/201.

B.1 Situační řešení

Situační řešení je graficky doloženo v příloze C.3 – Koordinační situační výkres a rovněž v části D.1 SO 101 Komunikace.

Nová trasa je navržena takovým způsobem, aby byl minimalizován zábor soukromých pozemků, pozemků pod ochranou zemědělského půdního. Součástí návrhu trasy řešeného úseku komunikace jsou směrové oblouky bez přechodnic i s přechodnicemi propojené přímými úseky. Směrový návrh osy respektuje v co největší možné míře stávající stav.

Podrobné situační řešení je patrné z části D.1, příloha 2 – Situace.

B.2 Výškové řešení

Výškové řešení průjezdního úseku silnice II/201 je v kombinaci s vedením směrovým navrženo takovým způsobem, aby byly minimalizovány zemní práce.

Niveleta navazuje na stávající terén komunikací v místě začátku i konce staničení.

Maximální podélný sklon nepřesahuje hodnotu převyšující bezbariérové požadavky 8,33%.

Podrobné výškové řešení je graficky doloženo v části D.1.3 – Podélný profil.

B.3 Příčné uspořádání

Výkresově je šířkové uspořádání vozovky doloženo v části D.1.4 – Vzorové příčné řezy.

Základní šířkové uspořádání komunikace je dáno stávajícím šířkovým uspořádáním uličního prostoru, který ne ve všech místech umožňuje dodržení základní šířky komunikace.

Základní šířkové uspořádání uličního prostoru zahrnuje:

- 2x jízdní pruh šířky 3,0 m (v části 2,75 m, lokálně na kratším úseku vozovka zúžena celkem na šířku 4,75 m)
- 1x levostranný chodník šířky min. 1,50 m (lokální krátké zúžení na 1,25 m) – chodník je součástí SO 110 Komunikace - obec

Chodník je od vozovky oddělen silničním obrubníkem s výškou nášlapu +0,12, který je snížen na +0,02 (+0,05) v místech bezbariérového pohybu chodců (v místě sjezdu – chodníkového přejezdu)

Příčný sklon vozovky komunikace má základní hodnotu 2,50% a je navržen jako střechovitý. Mění se v závislosti na směrovém řešení a konfiguraci terénu. Příčný sklon chodníku je 2,0% směrem do vozovky komunikace.

B.4 Křižovatky a křižení

Součástí stavby je úprava dopravního připojení pozemních komunikací na silnici II/201.

V rámci projektu se dokládají přílohy této zprávy, ve které jsou graficky znázorněny rozhledové poměry v místech upravovaných dopravních připojení pozemních komunikací.

Delší odvěsna rozhledových trojúhelníků je graficky dokládána dle výpočtu dle ČSN 73 6102.

Doloženy jsou tedy rozhledové poměry (delší odvěsny rozhledových trojúhelníků) dle ČSN 73 6102. Každý rozhledový trojúhelník byl samostatně vypočítán dle přílohy E.2.1 ČSN 73 6102.

Uspořádání A – křižovatka s předností v jízdě na hlavní komunikaci určenou dopravní značkou „Hlavní pozemní komunikace“, umístěnou na hlavní komunikaci a dopravní značkou „Stůj, dej přednost v jízdě“ umístěnou na vedlejší komunikaci.

Skladba dopravního proudu na vedlejší komunikaci vjíždějícího na hlavní komunikaci vyjádřená čtyřmi skupinami

vozidel zastoupenými vozidly podle tabulky 17 (viz tabulka 1 níže), které jsou směrodatné pro určení rozhledových trojúhelníků. Vzdálenost oka řidiče vozidla na vedlejší komunikaci je dle ČSN 73 6102 ve vzdálenosti 3,00 m od hrany hlavní komunikace (resp. 2,00 m pro samostatné sjezdy).

S ohledem na směrové vedení hlavní komunikace je uvažováno s mezní rychlostí pro výpočet rozhledových polí sníženou pro jednotlivé případy.

Tabulka 1

| Skupina | Vozidla zastupující skupinu | délka vozidla v m | Rovnoměrné zrychlení v m/s ² |
|---------|---|-------------------|---|
| 1 | osobní a dodávkový automobil | 6,00 | 2,2 |
| 2 | vozidlo pro odvoz odpadu, nákladní automobil, autobus | 10,00 | 1,7 |
| 3 | kloubový autobus, jízdní souprava | 18,00 | 1,3 |
| 4 | nejdelší vozidlo podle zvláštního předpisu | 22,00 | 1,2 |

Z výpočtu dle přílohy E.2.1 ČSN 73 6102 byly vypočteny tyto hodnoty (po zaokrouhlení)

1) Rozhledové poměry 1

Hlavní komunikací je úsek silnice II/201, vedlejší komunikace je průjezdní úsek silnice III/20125, úhel křížení komunikací je **90°**. Uvažováno je vozidlo **skupiny 3** dle tab. 1, mezní rychlost pro odbočení vlevo je uvažována redukována díky směrovému oblouku ve směru do Holovous o poloměru $R=30,00$ m, tedy $V_m = 33$ km/h, mezní rychlost pro odbočení vpravo je redukována rovněž (poloměr oblouku u pívovaru $R=13,25$ m + zúžení komunikace), je tedy v hodnotě $V_m = 30$ km/h,

Výpočtem vychází hodnoty delších odvěsen rozhledových trojúhelníků:

$$X_B = 59,84 \text{ m}$$

$$X_C = 54,34 \text{ m}$$

Rozhledové poměry vyhovují pro odbočení vlevo, nevyhovují pro odbočení vpravo již ve stávajícím stavu, při realizaci stavby je nutno ověřit aktuální stav a pozici dopravního zrcadla a v případě potřeby zrcadlo dle místních podmínek korigovat pro maximální zajištění funkčnosti. Navrhované řešení přispívá ke zlepšení rozhledových poměrů, další vylepšení může přinést komplexní úprava zbylé části křižovatky II/201 x III/20125.

2) Rozhledové poměry 2

Hlavní komunikací je úsek silnice II/201, vedlejší komunikace je místní komunikace 01, úhel křížení komunikací je **90°**. Uvažováno je vozidlo **skupiny 3** dle tab. 1, mezní rychlost pro odbočení vlevo i vpravo je uvažována redukována s ohledem na polohu napojení v oblouku o poloměru $R=30,00$ m, tedy $V_m = 33$ km/h.

Výpočtem vychází hodnoty delších odvěsen rozhledových trojúhelníků:

$$X_B = 59,84 \text{ m}$$

$$X_C = 59,84 \text{ m}$$

Rozhledové poměry vyhovují, a to i pro vyšší rychlosti (50 km/h – není graficky dokládáno), místo je přehledné.

3) Rozhledové poměry 3

Hlavní komunikací je úsek silnice II/201, vedlejší komunikace je SJEZD 06, úhel křížení komunikací je **90°**. Uvažováno je vozidlo **skupiny 2** dle tab. 1, mezní rychlost pro odbočení vlevo i vpravo je uvažována redukována s ohledem na polohu napojení v oblouku o poloměru $R=13,25$ m, tedy $V_m = 22$ km/h.

Výpočtem vychází hodnoty delších odvěsen rozhledových trojúhelníků:

$$X_B = 32,48 \text{ m}$$

$$X_C = 32,48 \text{ m}$$

Rozhledové poměry vyhovují.

4) Rozhledové poměry 4

Hlavní komunikací je úsek silnice II/201, vedlejší komunikace je SJEZD 15 (nekomerční, pro osobní vozidla), úhel křížení komunikací je 90° . Uvažováno je vozidlo **skupiny 1** dle tab. 1, rychlost pro odbočení vlevo i vpravo je neredukovaná, tedy $V = 50 \text{ km/h}$.

Výpočtem vychází hodnoty delších odvěsen rozhledových trojúhelníků:

$$X_B = 67,76 \text{ m}$$

$$X_C = 67,76 \text{ m}$$

Rozhledové poměry vyhovují.

5) Rozhledové poměry 5

Hlavní komunikací je úsek silnice II/201, vedlejší komunikace je SJEZD 18 (nekomerční, pro osobní vozidla), úhel křížení komunikací je 90° . Uvažováno je vozidlo **skupiny 1** dle tab. 1, rychlost pro odbočení vlevo i vpravo je neredukovaná, tedy $V = 50 \text{ km/h}$.

Výpočtem vychází hodnoty delších odvěsen rozhledových trojúhelníků:

$$X_B = 67,76 \text{ m}$$

$$X_C = 67,76 \text{ m}$$

Rozhledové poměry vyhovují.

6) Rozhledové poměry 6

Hlavní komunikací je úsek silnice II/201, vedlejší komunikace je SJEZD 20 (nekomerční, pro osobní vozidla), úhel křížení komunikací je 90° . Uvažováno je vozidlo **skupiny 1** dle tab. 1, rychlost pro odbočení vlevo i vpravo je neredukovaná, tedy $V = 50 \text{ km/h}$.

Výpočtem vychází hodnoty delších odvěsen rozhledových trojúhelníků:

$$X_B = 67,76 \text{ m}$$

$$X_C = 67,76 \text{ m}$$

Rozhledové poměry vyhovují.

7) Rozhledové poměry 7

Hlavní komunikací je úsek silnice II/201, vedlejší komunikace je SJEZD 22 (nekomerční, pro osobní vozidla), úhel křížení komunikací je 90° . Uvažováno je vozidlo **skupiny 1** dle tab. 1, rychlost pro odbočení vlevo i vpravo je neredukovaná, tedy $V = 50 \text{ km/h}$.

Výpočtem vychází hodnoty delších odvěsen rozhledových trojúhelníků:

$$X_B = 67,76 \text{ m}$$

$$X_C = 67,76 \text{ m}$$

Rozhledové poměry vyhovují.

8) Rozhledové poměry 7

Hlavní komunikací je úsek silnice II/201, vedlejší komunikace je SJEZD 24 (nekomerční, pro osobní vozidla), úhel křížení komunikací je 90° . Uvažováno je vozidlo **skupiny 1** dle tab. 1, mezní rychlost pro odbočení vpravo je uvažována redukována díky směrovému oblouku ve směru od Zvíkovce do centra obce o poloměru $R=30,00 \text{ m}$, tedy $V_m = 33 \text{ km/h}$, mezní rychlost pro odbočení vlevo je redukována rovněž (konec obce a následující směrový oblouk ve směru na Zvíkovec), je tedy v hodnotě $V_m = 50 \text{ km/h}$,

Výpočtem vychází hodnoty delších odvěsen rozhledových trojúhelníků:

$$X_B = 67,76 \text{ m}$$

$$X_C = 41,82 \text{ m}$$

Rozhledové poměry vyhovují.

B.5 Dopravní zrcadla

Odrazová zrcadla jsou dopravní bezpečnostní zařízení, která slouží ke zlepšení rozhledových poměrů na nepřehledných místech pozemních komunikací. Lze je používat u pozemních komunikací na místech, kde zpravidla zástavba nebo jakékoli jiné předměty brání ve výhledu, ale kde účastník silničního provozu má zároveň dostatek času na to, aby odrazové zrcadlo lokalizoval a aby včas dokázal prostudovat a analyzovat obraz v odrazovém zrcadle.

Odrazová zrcadla jsou ve smyslu zákona č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů stanovené výrobky a musí vyhovovat požadavkům nařízení vlády č. 163/2003 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky, ve znění NV č. 312/2005 Sb.

Odrazová zrcadla se umísťují tak, aby byla pro řidiče vozidel, jimž jsou určena, nápadná a dobře viditelná. Přitom nesmí zasahovat do průjezdního prostoru pozemní komunikace. Pro umístění odrazových zrcadel platí obdobné zásady jako pro dopravní značky. Nejmenší vodorovná vzdálenost bližšího okraje odrazového zrcadla nebo jeho nosné části od obrubníku chodníku nebo od vnějšího okraje zpevněné části krajnice je 0,50 m. Spodní okraj odrazového zrcadla je umístěn minimálně 2,5 m nad povrchem chodníku nebo vozovky. V místech, kde je osazeno zachytivé bezpečnostní zařízení, je nutno odrazové zrcadlo osazovat za pracovní šířku (deformační zónu) tohoto zařízení. Dopravní zrcadla budou osazena na ocelové pozinkové sloupky s patkou na betonovém základu. Průměr odrazového zrcadla bude minimálně 0,70 m. Dále se doporučuje, aby bylo odrazové zrcadlo opatřeno úpravou proti zamlžování a rosení.

Odrazové zrcadlo se umísťuje zpravidla na protilehlou stranu nepřehledného úseku komunikace přibližně v ose vjezdového pruhu ústící příjezdové komunikace. Pokud to stavební uspořádání dovolí, musí být umístění zvoleno tak, aby řidič vozidla na příjezdové komunikaci mohl v odrazovém zrcadle přehlédnout úsek na pozorované komunikaci, který odpovídá rozhledové vzdálenosti.

Po osazení odrazového zrcadla je nutno vždy prakticky zkontrolovat, zda potřebný úsek pozorované komunikace může v zrcadle přehlédnout řidič jak osobního, tak nákladního vozidla.

B.6 Příprava staveniště

Před zahájením stavebních prací na SO proběhnou přípravné práce.

V prostoru stavby budou provedeny bourací práce stávajících konstrukcí.

C vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci – dopravní údaje, geotechnický průzkum apod.

C.1 Geodetická dokumentace

Projektová dokumentace je zpracována do digitálního geodetického zaměření zhotoveného pro investora stavby, které bylo v průběhu zpracování projektové dokumentace doplněno do potřebného rozsahu.

Pro potřeby vytýčení stavby budou projektantem poskytnuty podklady v digitální podobě ve formátu vhodném pro zpracování geodetem stavby.

C.2 Průzkum stávajících inženýrských sítí

V oblasti se nalézají některé inženýrské sítě, jejich zakres je patrný v příloze, část C.3 Koordinační situační výkres a příloha D.1.2 Situace. Veškeré práce v blízkosti inženýrských sítí je nutno provádět ručně a dodržet všechny podmínky stanovené správcem dotčené inženýrské sítě. Tyto podmínky jsou součástí dokladové části, která je součástí žádosti o povolení.

Zákes dotčených inženýrských sítí je orientační, před zahájením stavby je nutno dotčené inženýrské sítě vytýčit!!!

C.3 Geotechnický průzkum

V rámci zpracování DÚR byl proveden inženýrskogeologický průzkum.

C.4 Dopravní průzkum

S ohledem na charakter stavby nebyl dopravní průzkum prováděn.

D vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

SO 101 Komunikace je zkoordinován s ostatními objekty stavby:

Objekty pozemních komunikací (číselná řada 100)

- SO 110 Komunikace – obec

Mostní objekty a zdi (číselná řada 200)

- SO 201 Opěrná zeď v km 0,092 87 – 0,183 81
 - SO 202 Zárubní zeď v km 0,253 25 – 0,311 20
 - SO 203 Opěrná zeď v km 0,235 00 – 0,336 60
- Vodohospodářské objekty (číselná řada 300)
- SO 301 Přeložka vodovodu
 - SO 310 Dešťová kanalizace

V rámci DÚR byla zpracována rovněž přeložka vedení CETIN a nové veřejné osvětlení. Tyto části jsou rovněž zkoordinovány.

E návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

Po vybourání stávajících konstrukčních vrstev vozovky a vytěžení zeminy na úroveň kóty navržené zemní pláň vozovky budou provedeny na místech dohodnutých s TDI a AD kontrolní zatěžovací zkoušky na úrovni zemní pláň.

Zpevněné plochy byly navrženy dle předpokládaného využití a zatížení.

Konstrukce vozovky komunikace s asfaltovým krytem je navržena dle TP 170 z 11/2004 (D1-N-2) v následující skladbě:

| | | | |
|--------------------------------------|----------------------|----------------------|-------------------------|
| Asfaltový beton pro obrusné vrstvy | ACO 11+ | 40mm | ČSN EN 131108-1, TP 148 |
| Spojovací postřik emulzní | PSE | 0,3kg/m ² | ČSN 73 6129 |
| Asfaltový beton pro ložné vrstvy | ACL 16+ | 60mm | ČSN EN 131108-1, TP 148 |
| Spojovací postřik emulzní | PSE | 0,3kg/m ² | ČSN 73 6129 |
| Asfaltový beton pro podkladní vrstvy | ACP 22+ | 70mm | ČSN EN 131108-1, TP 148 |
| Štěrkodrt' | ŠD _A | 200mm | ČSN 736126-1 |
| Štěrkodrt' | ŠD _A min. | 150mm | ČSN 736126-1 |

Konstrukce celkem **540mm**

Minimální modul přetvárnosti pláň $E_{\text{def},2} = 45\text{MPa}$.

Konstrukce vozovky komunikace s asfaltovým krytem v místě výměny ložné a obrusné vrstvy je navržena v následující skladbě:

| | | | |
|------------------------------------|---------|----------------------|-------------------------|
| Asfaltový beton pro obrusné vrstvy | ACO 11+ | 40mm | ČSN EN 131108-1, TP 148 |
| Spojovací postřik emulzní | PS-EP | 0,3kg/m ² | ČSN 73 6129 |
| Asfaltový beton pro ložné vrstvy | ACL 16+ | ø60mm | ČSN EN 131108-1, TP 148 |
| Spojovací postřik emulzní | PS-EP | 0,3kg/m ² | ČSN 73 6129 |

Konstrukce celkem **ø100mm**

Práce se nesmí provádět při silném nebo dlouhotrvajícím dešti, materiál nesmí být zmrzlý. Stmelené vrstvy se nesmí provádět při teplotách nižších než +5°C. Pokud teplota při ošetření klesne pod 0°C, musí se zhodnotit stav vrstvy a provést její případné opravy. Pokud teplota při ošetření překročí +25°C, musí se udržování jejího vlhkého stavu věnovat zvýšená pozornost.

F režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

Odvodnění stavby je řešeno podélným a příčným sklonem vozovky do uličních vpustí a odvodňovacích žlábků zapojených do nově navrhované dešťové kanalizace řešené v rámci SO 310 Dešťová kanalizace.

Podzemní vody nebudou dotčeny.

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

Po dokončení stavebních prací bude probíhat osazení nového svislého dopravního značení (dále jen SDZ), osazení nového dopravního zařízení a nástřik nového vodorovného dopravního značení (dále jen VDZ).

Při návrhu dopravního značení bylo postupováno podle ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) a vyhlášky 294/2015 Sb., kterou provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.

G.1 Svislé dopravní značení

Návrh SDZ vychází z následujících zásad:

- SDZ na silnici II. třídy budou provedeny s retroreflexní úpravou RA1 o základních rozměrech upevněné do terénu.
- SDZ budou vyrobené z pozinkovaného ocelového plechu se zpevněným okrajem pomocí dvojitého ohybu lisováním plechu. Sloupky pro SDZ budou vyrobeny z žárově zinkovaných ocelových trubek o Ø 60 mm, které budou upevněny do hliníkové patky. Hliníkové patky budou uchyceny kotevními šrouby do betonového základu z betonu třídy C 20/25-XF4.
- SDZ včetně jejich nosných konstrukcí musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou a musí být schváleny Ministerstvem dopravy k užití na pozemních komunikacích v ČR.
- Na SDZ je požadována záruční doba 5 let. Funkční životnost fólie třídy RA1 musí být nejméně 7 let, RA2 a RA3 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. Jednotlivé výrobky musí být funkční nejméně po celou dobu záruční doby. Záruční doba začíná převzetím díla. Záruka se vztahuje na celou dopravní značku, tj. činnou plochu, štít, nosnou konstrukci, upevňovací prvky a základy.
- Kvalita provedení a umístění SDZ musí odpovídat:
- ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení – Část 1: Stálé dopravní značky včetně národních příloh NA (říjen 2008)
- VL 6.1 Vzorové listy staveb pozemních komunikací – Vybavení pozemních komunikací – Svislé dopravní značky (listopad 2009)
- VL 6.4 Vzorové listy staveb pozemních komunikací – Vybavení pozemních komunikací - Proměnné dopravní značky (leden 2006)
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích (srpen 2013)
- TP 100 Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích (listopad 2017)
- TP 169 Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích (duben 2005)
- TKP 14 Dopravní značky a dopravní zařízení (březen 2015)
- Graficky je tato problematika doložena v této projektové dokumentaci v příloze D.1.2 Situace.

G.2 Vodorovné dopravní značení

Návrh VDZ vychází z následujících zásad:

- VDZ bude provedeno plynulým napojením na stávající VDZ.
- VDZ se bude provádět ve dvou etapách. V 1. etapě se na nový koberec položí kompletní dopravní značení pouze jednosložkovou bílou barvou s kratší životností. Po stabilizování vlastností povrchu vozovky (odstranění posypu pro počáteční zdrsnění, vyprchání těkavých látek), případně po uplynutí zimního období, se provede 2. etapa, kdy se značení provede v retroreflexní úpravě strukturálním bílým plastem s dlouhodobou životností nehluchý. VDZ typu V1a (podélná čára souvislá), V2b (podélná čára přerušovaná) a V4 (vodící čára) bude provedeno v retroreflexní úpravě strukturálním bílým plastem s dlouhodobou životností.
- Materiál užitý pro provedení VDZ musí být schválen Ministerstvem dopravy.
- Na VDZ na směrově nedělených silnicích zhotovené barvou s kratší životností je požadována záruční doba 12 měsíců, 18 měsíců nebo 24 měsíců (dle smlouvy o dílo). Záruční doba na VDZ ze strukturálního plastu s dlouhodobou životností je požadována 3 roky. Na dopravní knoflíky zapuštěné (tělo i reflektor) je požadována záruční doba 5 let. Na dopravní knoflíky lepené je požadována záruční doba 2 roky. VDZ musí být funkční nejméně po celou dobu záruční doby. Záruční doba začíná převzetím díla.
- Vodorovné značení vyjma V10f vymezuje vyhrazené parkovací stání a oddělení parkovacích stání (odlišnou barvou dlažby) není součástí této stavby.
- Kvalita provedení VDZ musí odpovídat:
- ČSN EN 1436+1A Vodorovné dopravní značení – Požadavky na dopravní značení (červenec 2009)
- VL 6.2 Vzorové listy staveb pozemních komunikací – Vybavení pozemních komunikací – Vodorovné dopravní značky (červenec 2004)
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích (srpen 2013)
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích (srpen 2013)
- TP 169 Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích (duben 2005)
- TKP 14 Dopravní značky a dopravní zařízení (březen 2015)
- Graficky je umístění dopravního značení doloženo v části D.1, příloha 2.

H zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu

Před vlastní výstavbou je nutno provést nové a přesné vytyčení inženýrských sítí, a to jak směrově, tak výškově dle daných pokladů a správců jednotlivých inženýrských sítí. Před vlastní výstavbou je nutno provést včasné ohlášení dotčeným orgánům státní správy.

U všech podzemních sítí, které se nachází v prostoru stavby musí být dodržena správcí sítí předepsaná ochranná pásma od osy sítě. V případě že se budou stavební práce blížit těmto pásmům, provedou se výkopové práce jen ručně, dle podmínek správce dotčené sítě.

Všechny zásypy podélných vedení v trase komunikace, příčných přechodů, přípojek a osazení chrániček budou provedeny vylepšenými zeminami nebo štěrkodrtí při hutnění PS 102%.

V průběhu realizace zemních prací bude zabezpečeno dokonalé odvodnění zemního tělesa včetně para plání, aby při zhoršených klimatických podmínkách nedocházelo k rozbředávání zemin. Pro stavbu zemního tělesa platí v plné míře dodržování ČSN 736133 - Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací a ČSN 721006 Z1 – Kontrola zhutnění zemin a sypanin a provádění všech předepsaných kontrolních a průkazných zkoušek.

Předpokládá se provádění stavby jako jeden celek. Při provádění stavby je nutné dodržet všechny předpisy a nařízení k ochraně zdraví a bezpečnosti pro pracovníky i pro provoz na staveništi. Dále je nutné před započatím všech prací, a to jak přípravných, tak vlastních informovat min. 14 dní před archeologickou službu ČR. Přebytek výkopku ze stavby bude odvezen na deponii určenou investorem nebo na skládku k tomu účelu určenou.

Plocha pro zařízení staveniště se neuvažuje. Případné zařízení staveniště bude na pozemcích investora. Materiály nutné pro výstavbu budou na stavbu dováženy průběžně. Stálá spotřeba vody a elektrické energie se nepředpokládá.

Jako přístupová cesta pro dopravu materiálu na stavbu a odvoz výkopku ze stavby jsou uvažovány místní komunikace. Staveniště bude zajištěno proti vynášení znečištění stavebními stroji a nákladními auty po dobu realizace na přilehlé komunikace. Případné znečištění místních komunikací vozidly stavby musí prováděcí firma průběžně odstraňovat. Zároveň musí prováděcí firma zajistit průjezdnost pro vozidla první pomoci a HZS.

Kontrolní prohlídky stavby budou provedeny v následujícím pořadí:

- Převzetí staveniště s dodavatelem, investorem, AD a TDS
- Převzetí dokladů o směrovém a výškovém vytyčení stavby a dokladů o vytyčení podzemních inženýrských sítí v dotčeném území.
- Kontrola přechodného dopravního značení v místě pracovních míst
- Kontrola směrového a výškového vytyčení stavby
- Kontrola pláně výkopu včetně převzetí protokolů o provedení zkoušek hutnění pláně
- Kontrola při realizaci a hutnění podkladních štěrkových vrstev a při pokládce asfaltových vrstev
- Kontrola vyrovnaní terénu, ohumusování a zatravnění
- Kontrola dokončení úklidových prací
- Závěrečné předání stavby investorovi před kolaudací
- **Kolaudace**

I vazba na případné technologické vybavení

Součástí stavebního objektu není žádné technologické vybavení.

J přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů

Charakter stavebního objektu nevyžaduje provedení podobných výpočtů.

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

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou č 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb.

Zásady řešení komunikací, ploch a objektů z hlediska užívání a přístupnosti pohybově a zrakově postižených osob je v souladu s požadavky § 4 včetně příloh vyhl. č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb.

Požadavky na stavby pozemních komunikací a veřejného prostranství dle § 4:

(1) Chodníky, nástupiště veřejné dopravy, úrovně i mimoúrovňové přechody, chodníky v sadech i parcích a ostatní pochozí plochy musí umožňovat samostatný, bezpečný, snadný a plynulý pohyb osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace a jejich míjení s ostatními chodci. Požadavky na technické řešení jsou uvedeny v přílohách č. 1 a 2 k této vyhlášce.

(2) Na všech vyznačených vnějších i vnitřních odstavných a parkovacích plochách a v hromadných garážích pro osobní motorová vozidla musí být vyhrazena stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené nejméně v následujícím počtu vycházejícím z celkového počtu stání

každé dílčí parkovací plochy:

2 až 20 stání 1 vyhrazené stání

21 až 40 stání 2 vyhrazená stání

41 až 60 stání 3 vyhrazená stání

61 až 80 stání 4 vyhrazená stání

81 až 100 stání 5 vyhrazených stání

101 až 150 stání 6 vyhrazených stání

151 až 200 stání 7 vyhrazených stání

201 až 300 stání 8 vyhrazených stání

301 až 400 stání 9 vyhrazených stání

401 až 500 stání 10 vyhrazených stání

501 a více stání 2 % vyhrazených stání.

Požadavky na jejich technické řešení jsou uvedeny v bodech 1.1.4. a 1.1.5. přílohy č. 2 k této vyhlášce.

(3) U staveb pro obchod, služby a zdravotnictví musí být vyhrazena stání pro osoby doprovázející dítě v kočárku v minimálním počtu 1 % stání z celkového počtu stání. Výsledný počet vyhrazených stání se zaokrouhluje na celá čísla směrem nahoru. Požadavky na jejich technické řešení jsou uvedeny v bodech 1.1.4. a 1.1.5. přílohy č. 2 k této vyhlášce.

(4) Prostory pro nejméně 20 % veřejných telefonních automatů, samoobslužných informací, obdobných zařízení, poštovních schránek, pokladen a přepážek musí umožňovat užívání osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Požadavky na technické řešení jsou uvedeny v bodech 1.1.4. až 1.1.8. a 1.3. přílohy č. 1 k této vyhlášce. Tyto prostory a zařízení musí být označeny příslušnými symboly dle přílohy č. 4 k této vyhlášce.

(5) Umístění a zabezpečení městského mobiliáře, staveb pro reklamu, informačních a reklamních zařízení, předzahrádek restaurací, prodejních stánků, venkovních pultů a obdobných konstrukcí musí respektovat přirozený pohyb chodců a nesmí zasahovat do průchozího prostoru. Požadavky na technické řešení jsou uvedeny v bodě 1.2.10. přílohy č. 1 a bodech 1.2.1. až 1.2.3. přílohy č. 2 k této vyhlášce.

(6) Výkopy a staveniště musí být zabezpečeny tak, aby nebyly ohroženy osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace ani jiné osoby. Požadavky na technické řešení jsou uvedeny v bodě 4. přílohy č. 2 k této vyhlášce.

zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu,

Z hlediska plnění požadavků vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, se uvedená stavba posuzuje podle §6 - požadavky na stavby občanského vybavení. Dokumentace stavby splňuje požadavky § 5 včetně přílohy č. 1 vyhlášky č.398/2009 Sb. Všechny obruby ve směru pohybu chodců mají nášlap +2cm.

zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením,

Signální a varovné pásy pro osoby se zrakovým postižením dle ČSN 736110 a vyhlášky 398/2009Sb. Povrch signálních a varovných pásů musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter odlišující se od okolí. Povrch plochy do vzdálenosti nejméně 250mm od těchto pásů musí být rovinný při dodržení požadavků na protiskluzné vlastnosti a musí být vůči signálnímu a varovnému pásu vizuálně kontrastní. Ve stanovených případech lze ustoupit od požadavku na vizuální kontrast.

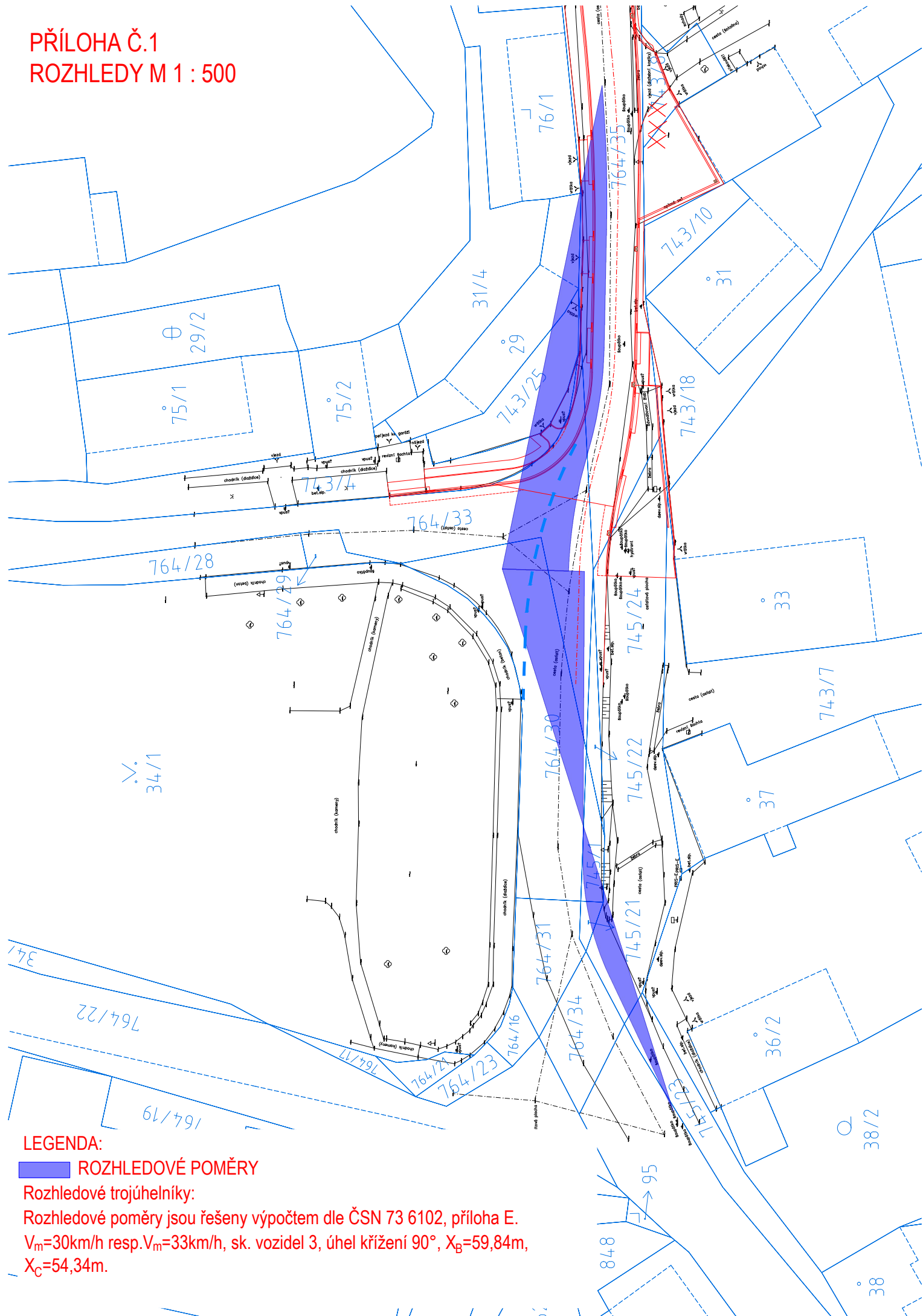
zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením,

Netýká se.

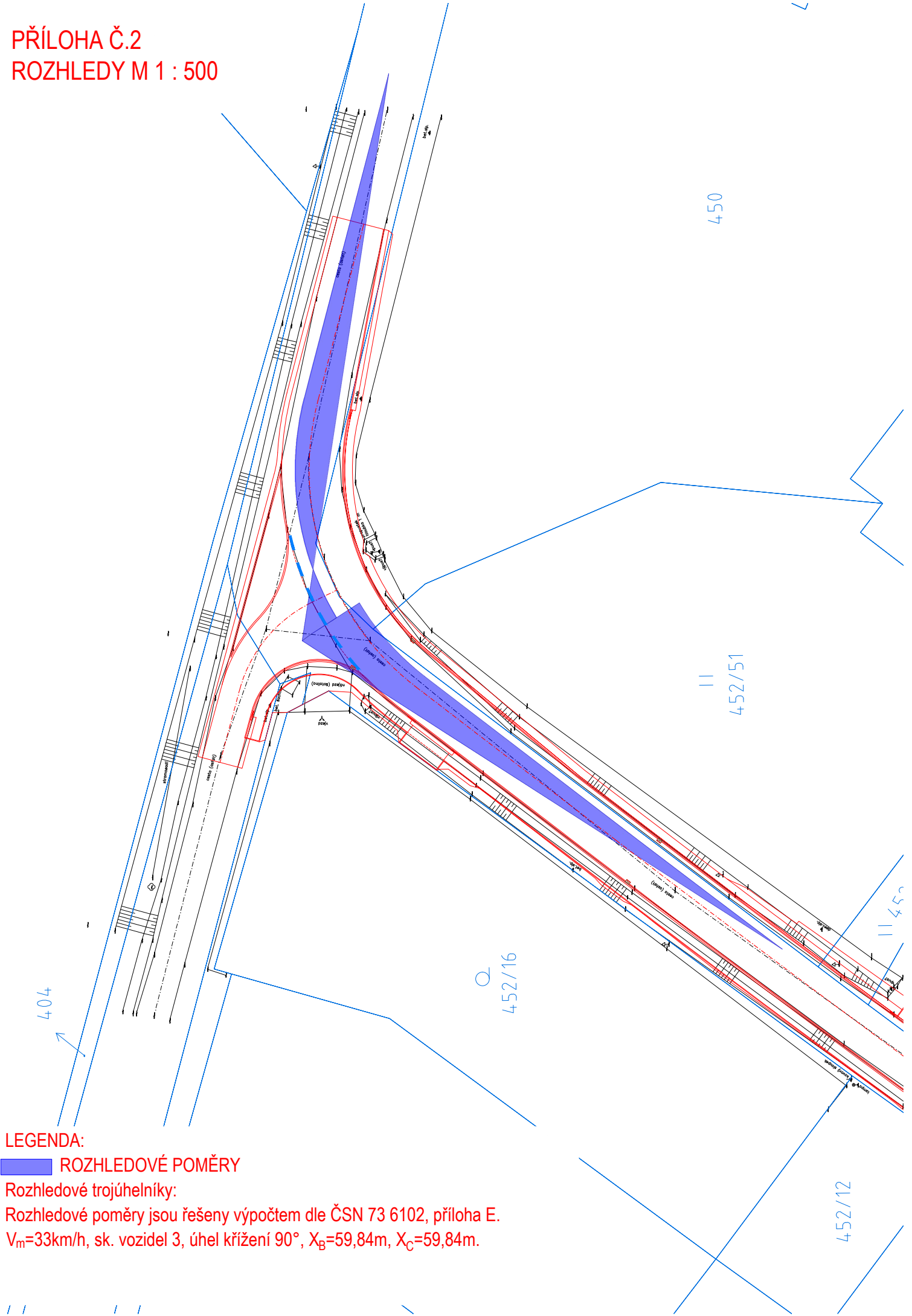
seznam použitých stavebních výrobků pro bezbariérové řešení.

Pro vytvoření varovných pásů se standardně předpokládá užití betonové dlažby s výstupky pro nevidomé barvy červené v tloušťkách dle potřeby, tj. 60mm v ploše chodníků a 80mm v ploše vjezdů.

PŘÍLOHA Č.1 ROZHLEDY M 1 : 500



PŘÍLOHA Č.2
ROZHLEDY M 1 : 500



LEGENDA:

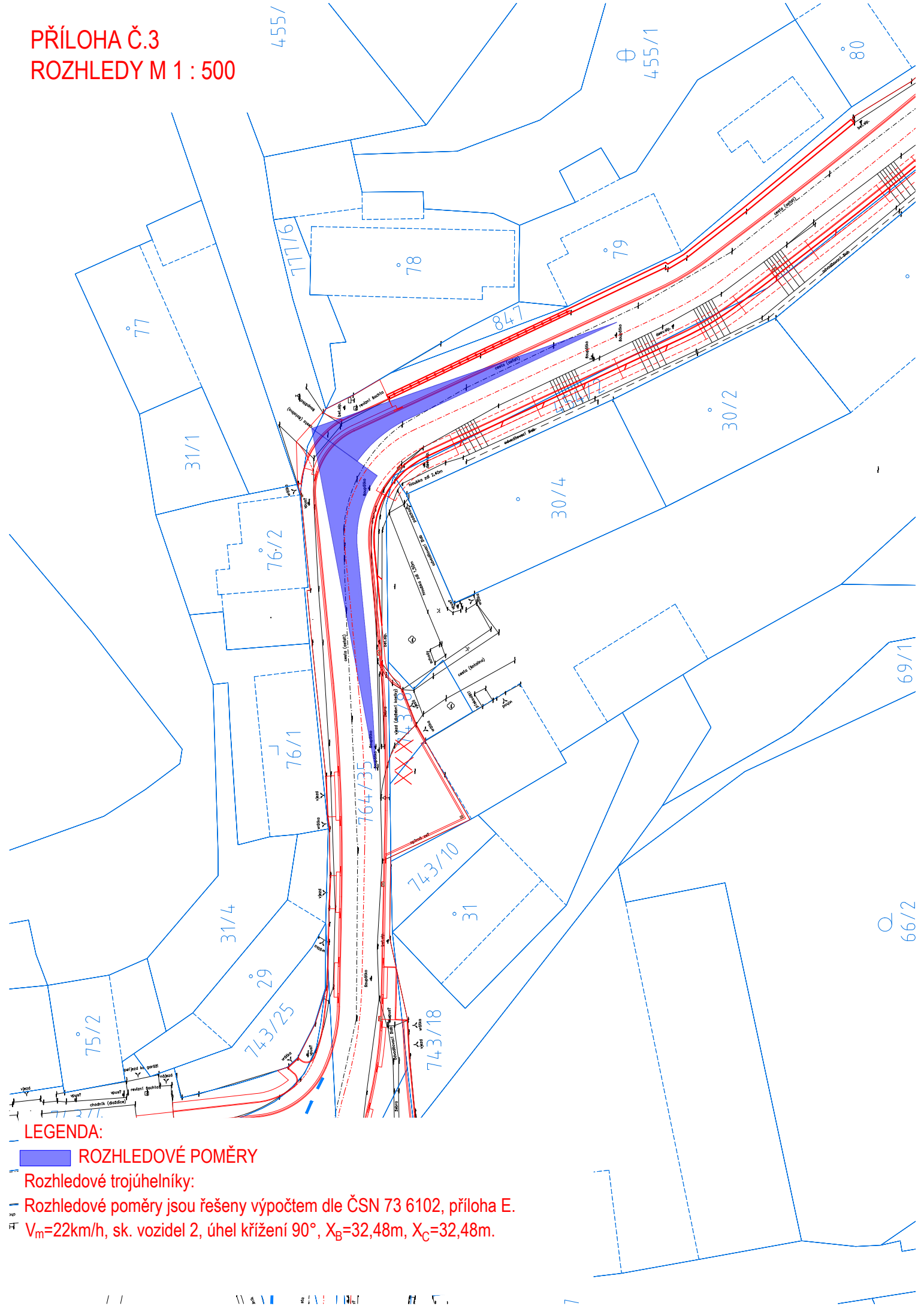
ROZHLEDOVÉ POMĚRY

Rozhledové trojúhelníky:

Rozhledové poměry jsou řešeny výpočtem dle ČSN 73 6102, příloha E.

$V_m=33\text{km/h}$, sk. vozidel 3, úhel křížení 90° , $X_B=59,84\text{m}$, $X_C=59,84\text{m}$.

PŘÍLOHA Č.3
ROZHLEDY M 1 : 500



LEGENDA:

ROZHLEDOVÉ POMĚRY

Rozhledové trojúhelníky:

Rozhledové poměry jsou řešeny výpočtem dle ČSN 73 6102, příloha E.

$V_m=22\text{km/h}$, sk. vozidel 2, úhel křížení 90° , $X_B=32,48\text{m}$, $X_C=32,48\text{m}$.

PŘÍLOHA Č.4
ROZHLEDY M 1 : 500



LEGENDA:

ROZHLEDOVÉ POMĚRY

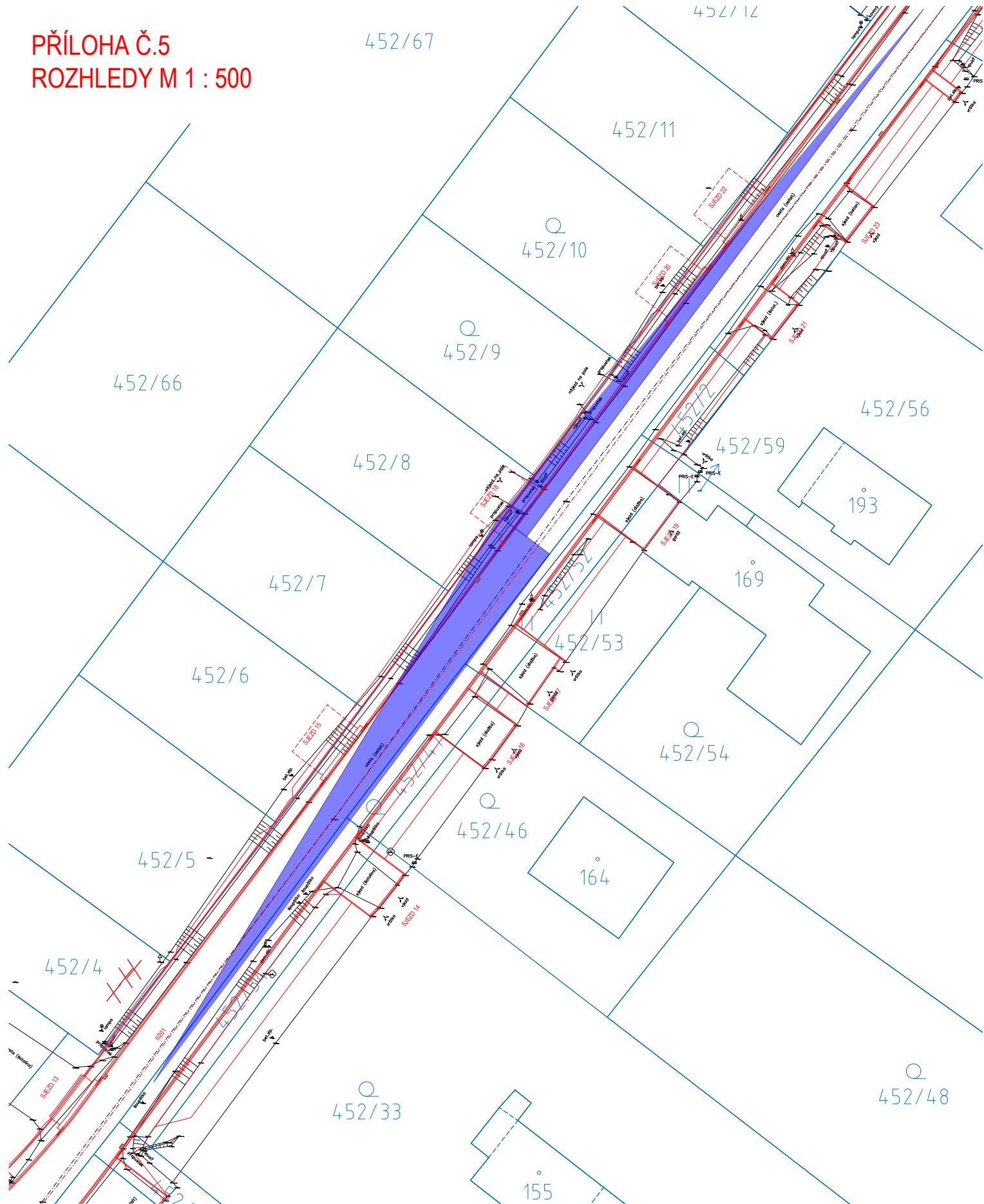
Rozhledové trojúhelníky:

Rozhledové poměry jsou řešeny výpočtem dle ČSN 73 6102, příloha E.

$V_m=50\text{km/h}$, sk. vozidel 1, úhel křížení 90° , $X_B=67,76\text{m}$, $X_C=67,76\text{m}$.

PŘÍLOHA Č.5

ROZHLEDY M 1 : 500



LEGENDA:

ROZHLEDOVÉ POMĚRY

Rozhledové trojúhelníky:

Rozhledové poměry jsou řešeny výpočtem dle ČSN 73 6102, příloha E.

$V_m=50\text{km/h}$, sk. vozidel 1, úhel křížení 90° , $X_B=67,76\text{m}$, $X_C=67,76\text{m}$.

PŘÍLOHA Č.6
ROZHLEDY M 1 : 500

LEGENDA:

- ROZHLEDOVÉ POMĚRY
- Rozhledové trojúhelníky:
- Rozhledové poměry jsou řešeny výpočtem dle ČSN 73 6102, příloha E.
- $V_m=50\text{km/h}$, sk. vozidel 1, úhel křížení 90° , $X_B=67,76\text{m}$, $X_C=67,76\text{m}$.

ROZHLEDOVÉ POMĚRY

Rozhledové trojúhelníky:

Rozhledové poměry jsou řešeny výpočtem dle ČSN 73 6102, příloha E.

$V_m=50\text{km/h}$, sk. vozidel 1, úhel křížení 90° , $X_B=67,76\text{m}$, $X_C=67,76\text{m}$.

452/48

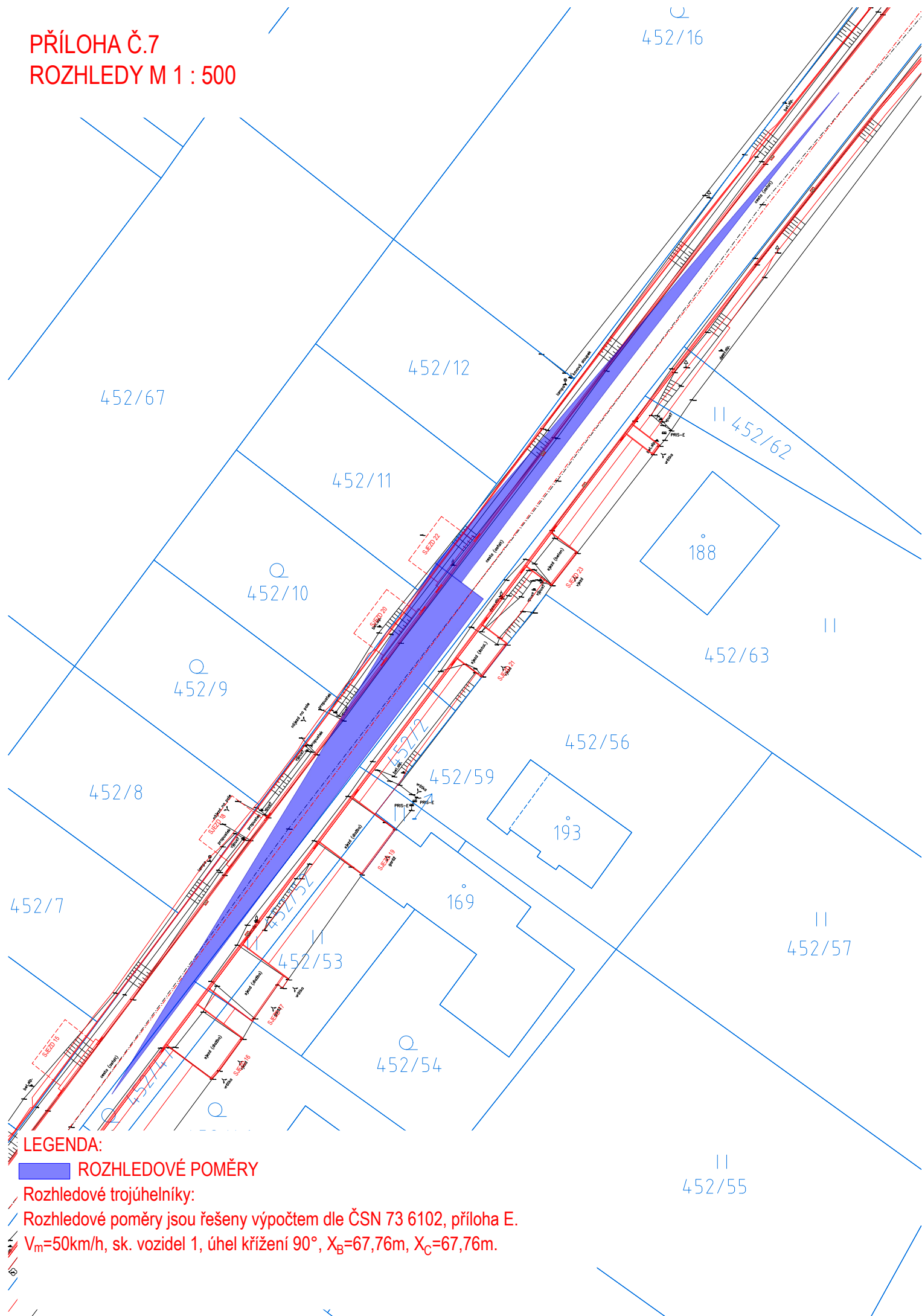
- ✓ Rozhledové trojúhelníky:
- ✓ Rozhledové poměry jsou řešeny výpočtem dle ČSN 73 6102, příloha E.
- ✓ $V_m=50\text{km/h}$, sk. vozidel 1, úhel křížení 90° , $X_B=67,76\text{m}$, $X_C=67,76\text{m}$.

/ Rozhledové poměry jsou řešeny výpočtem dle ČSN 73 6102, příloha E.
 / $V_m=50\text{km/h}$, sk. vozidel 1, úhel křížení 90° , $X_B=67,76\text{m}$, $X_C=67,76\text{m}$.
 /

Q
 452/48

✓ $V_m=50\text{km/h}$, sk. vozidel 1, úhel křížení 90° , $X_B=67,76\text{m}$, $X_C=67,76\text{m}$.

PŘÍLOHA Č.7
ROZHLEDY M 1 : 500



PŘÍLOHA Č.8
ROZHLEDY M 1 : 500

