

SO 101

Zodpovědný projektant:	Ing. Milan Macko	<i>Milan Macko</i>
Vypracoval:	Miroslav Macko	<i>Macko</i>
Objednatel:	Krajská správa a údržba silnic Vysočiny Kosovská 1122/16, Jihlava	
Kraj:	Vysočina	
Katastrální území	Pacov, Důl	

Zhotovitel PD:

MACKO

Mosty a konstrukce staveb



Projekční a konstrukční kancelář

Pod Zámečkem 1406/28 500 12 Hradec Králové

email: mostar@seznam.cz mobil: 602 563 245

III/1296 Kuňovka - most ev.č. 1296-1

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Datum:	08/2020
Měřítko:	-
Stupeň PD:	PDPS
Číslo zakázky:	05-2019

D.1.1.1.

1



OBSAH:

D.1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	2
D.2	STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY	3
D.3	VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ	3
D.4	VZTAH K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY	3
D.5	NÁVRH	4
D.5.1	<i>Zemní a bourací práce</i>	4
D.5.2	<i>Spodní stavba</i>	4
D.5.3	<i>Technický popis</i>	5
D.5.4	<i>Směrové řešení</i>	6
D.5.5	<i>Výškové řešení</i>	6
D.5.6	<i>Příčný sklon</i>	6
D.6	REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA KOMUNIKACE	6
D.6.1	<i>Odvodnění komunikace</i>	6
D.6.2	<i>Požární ochrana</i>	7
D.6.3	<i>Inženýrské sítě</i>	7
D.7	DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	7
D.7.1	<i>Svislé dopravní značení</i>	7
D.7.2	<i>Vodorovné dopravní značení</i>	8
D.7.3	<i>Dočasné dopravní značení</i>	8
D.8	PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY	9
D.8.1	<i>Dopravní opatření</i>	9
D.9	VAZBA NA TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ	9
D.10	PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ	9
D.11	ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ KOMUNIKACÍ OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	9



D.1 Identifikační údaje stavby

Název stavby:	III/1296 Kuňovka – most ev.č. 1296-1
Místo stavby:	úsek mezi městy Pacov a Pošná, silnice III/1296 km 1,896 - 2,000 (absolutní staničení dle geoportálu ŘSD)
Katastrální území:	Pacov [717215] Důl [726290]
Kraj:	Vysočina
Stavebník:	Kraj Vysočina Žižkova 57 587 33 Jihlava IČ 70890749
Objednatel/Investor/správce:	Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, p.o. Kosovská 1122/16 586 01 Jihlava IČ 00090450
Projektant:	Macko - Mosty a konstrukce staveb Projekční a konstrukční kancelář Pod Zámečkem 1406/28 500 12 Hradec Králové
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Milan Macko
Odpovědný projektant stavby:	Ing. Milan Macko
Dodavatel:	bude vybrán investorem ve výběrovém řízení
Stupeň PD:	Dokumentace pro provádění stavby rozsah PD dle přílohy č. 6 platného znění vyhlášky č. 146/2008 Sb.



D.2 Stručný technický popis stavby

Druh stavby:	stavba dopravní infrastruktury, úsek silnice III. třídy
Charakteristika:	vyvolaná úprava silnice na předpolích mostu
Funkční skupina	C – obslužná komunikace
umístění:	extravilán obce
Pěší provoz:	není uvažováno
Parkování:	není uvažováno
Vedení cyklistů	není uvažováno

Záměrem stavby je rekonstrukce stávajícího mostu ev.č. 1296-1 v extravilánu obce Pacov (Kuňovka). Při rekonstrukci mostu dojde k vyvolané úpravě silnice III/1296 na předpolích mostu v celkové délce (včetně mostu) 103,37 m. Silnice III/1296 bude navržena na normovou kategorii S 6,5 s návrhovou rychlostí 90 km/h upravenou na místní podmínky. Směrové i výškové řešení komunikace je v co největší míře zachováno jako stávající.

SO 101 Komunikace III/1296 – je stavební objekt, který řeší rekonstrukci komunikace III/1296 v předpolích mostu. V rámci stavby je uvažováno se stavební úpravou stávající nástupištění plochou autobusové zastávky. Z důvodu potřeb majetkového a stavebního řízení je úprava nástupiště řešena v objektu SO 134.

D.3 Vyhodnocení průzkumů a podkladů

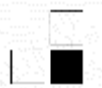
- (1) Zadávací podmínky zadané objednatelem dokumentace
- (2) Katastrální mapy a informace o parcelách katastru nemovitostí
- (3) Mapy 1:10000, 1:50000
- (4) Geodetické zaměření zpracované firmou Ing. Miroslav Fiedler
- (5) Orientační údaje o průběhu inženýrských sítí v místě stavby předané jejich správci
- (6) Prohlídka místa stavby zpracovatelem
- (7) Údaje katastru nemovitostí
- (8) Projednání s orgány státní správy
- (9) Platné zákony, vyhlášky, předpisy, normy a vzorové listy
- (10) Jednání a výrobní výbory

D.4 Vztah k ostatním objektům stavby

Stavba je členěna na následující stavební objekty.

- SO 101 Komunikace III/1296**
- SO 181 Přechodné dopravní značení**
- SO 201 Most ev.č. 1296-1**
- SO 251 Opěrné zdi**
- SO 134 Úprava nástupiště**

Stavba nemá provozní soubory.



D.5 Návrh

D.5.1 Zemní a bourací práce

Provádění zemních prací musí být v souladu s TKP kapitola 4 – Zemní práce – práce musí být prováděny v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, nařízením vlády 502/2000 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, právním předpisem 363/2005 Sb., kterým se mění vyhláška č. 324/90 Sb., o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích. Nestmelené podkladní vrstvy budou ihned po rozprostření hutněny ručními hutnicími prostředky (hutnicí deska).

Součástí objektů komunikací je odstranění stávajících částí konstrukce vozovky dle navržené technologie rekonstrukce v jednotlivých úsecích.

Stávající hutněné asfaltové vrstvy budou odstraněny frézováním v plné tloušťce dle průzkumu v jednotlivých úsecích. Předpokládaná tloušťka pro odfrézování je 110mm. Napojení na stávající stav bude stupňovitě zaříznuto s přesahem.

V úsecích rekonstrukce je součástí objektu odstranění stmelených i nestmelených vrstev. V místě lokálních poruch dojde k vytěžení nestmelených vrstev, případně zeminy v oblasti aktivní zóny až na úroveň parapláně.

Odvedení dešťových vod z komunikace je řešeno přes nezpevněnou krajnici do stávajících příkopů.

D.5.2 Spodní stavba

- aktivní zóna a paraplán

S ohledem na výskyt příměsí velmi hrubých složek nejsou vhodné tyto výkopové zeminy do přechodových oblastí mostu. Projekt tedy předpokládá jejich odvoz na trvalou skládku. Nové materiály přechodových oblastí musí splňovat požadavky ČSN 73 6244.

Podloží vozovky je dle IGP tvořeno vhodnými zeminami (G3) které je možné ponechat. S ohledem na přítomnost velmi hrubých složek v násypu je uvažováno s přebráním a vyrovnaním pláně v tl. 200 mm tj. v jedné vrstvě ŠD, která zajistí potřebnou rovinnost pláně. Současně s vyrovnaním pláně bude provedeno její zhutnění.

Před odtěžením nevhodné vrstvy pláně bude provedeno zhodnocení celého povrchu pláně a to za účasti geotechnického dohledu. Na základě tohoto zhodnocení bude rozhodnuto o odtěžení horní vrstvy stávajícího tělesa (středová oblast komunikace – mimo výkopy pro opěrné zdi).

Provádění konstrukčních vrstev je možné pouze na zhutněný, hladký, rovný, homogenní povrch parapláně vyhovující požadavkům rovnosti dle ČSN 73 6175.

Aktivní zóna a paraplán musí být provedeny dle ČSN 73 6133. Postup zhutnění a míra zhutnění musí odpovídat ČSN 72 1006 – „Kontrola zhutnění zemin“ a TP94.

Na pláni bude rozprostřen geokompozit (separační a filtrační geotextilie + geomříž), tak aby byly zajištěny rovnoměrné podmínky v oblastech nových zásypů přechodových oblastí podél opěrných zdí a stávající středové části původního násypového tělesa.

- Zemní pláně

Provedení zemní pláně musí zajistit odvod srážkové vody. Sklon musí být upraven na hodnotu min. základního příčného sklonu 3%. Na zemní pláni musí být dosažena nejmenší hodnota modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu $E_{def,2} = 45\text{MPa}$, stanoveného dle ČSN 72 1006:1998.

Směrné hodnoty poměru:

- $E_{def,2}/E_{def,1} = 2,0$ pro jemnozrnné zeminy.



- Edef,2/Edef1= 2,3 pro hrubozrné zeminy.

Zemní pláš se musí chránit před poškozením a znečištěním. Proto se musí omezit poježdění stavebními mechanizmy a dopravními prostředky pouze na nezbytné minimum. Dále není přípustné na pláni provádět jakékoliv ukládání stavebního materiálu nebo pláš využívat k parkování techniky. V případě poškození nebo znečištění se musí provést okamžitá oprava zejména tehdy, když poškození narušuje odvodnění zemní pláň.

D.5.3 Technický popis

D.5.3.1 SO 101 Komunikace III/1296

Dotčený úsek je součástí silnice III/1296 ve směru Pacov – Pošná.

Silnice III/1296 je navržena dle ČSN 73 6101 v návrhové kategorii dvoupruhových silnic S6,5/90.

Šíře jízdního pruhu:	2x 2,75 m
Vodící proužek:	-
Nezpevněná krajnice	2x1,5 m
Zpevněná krajnice na mostě	2x0,5 m
Volná šířka komunikace	6,50 m

komunikace pro chodce nejsou z prostorových důvodů řešeny
komunikace pro cyklisty: nejsou z prostorových důvodů řešeny

KONSTRUKCE A - REKONSTRUKCE VOZOVKY		TP 170: D1-N-2 TDZ IV	
asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13108-1
spojovací postřik kat.asf. emulze v množství zbytkového asfaltu	PS-CP	0,5 kg/m ²	ČSN 73 6129
asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16+	60 mm	ČSN EN 13108-1
spojovací postřik kat.asf. emulze v množství zbytkového asfaltu	PS-CP	0,5 kg/m ²	ČSN 73 6129
asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	50 mm	ČSN EN 13108-1
infiltrační postřik kat.asf. emulze v množství zbytkového asfaltu	PI-C	1,0 kg/m ²	ČSN 736129
šterkodrt	ŠDA 0/32	150 mm	ČSN 736124-1
šterkodrt	ŠDA 0/63	150 mm	ČSN 736126-1
CELKEM (Hv)	450 mm (Ha= 150)		

(Edef,2 zemní pláň min. 45 MPa)

výměna materiálu aktivní zóny

nesoudržný, nenamrzavý materiál vhodný dle ČSN 73 6133

350 mm

netkaná geotextilie separační a filtrační dle TP 97 CBR > 3 kN

KONSTRUKCE C - OBNOVA KRYTOVÝCH VRSTEV		TP 170: D1-N-2 TDZ IV	
asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13108-1
spojovací postřik kat.asf. emulze v množství zbytkového asfaltu	PS-CP	0,5 kg/m ²	ČSN 73 6129
asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16+	60 mm	ČSN EN 13108-1
spojovací postřik kat.asf. emulze v množství zbytkového asfaltu	PS-CP	0,5 kg/m ²	ČSN 73 6129
CELKEM (Hv)	100 mm		

Na základě zhodnocení geotechnika na stavbě bude rozhodnuto o výměně nevhodné podložní zeminy, ta bude nahrazena za vhodný, nenamrzavý materiál (požadavek na Edef = 45 MPa) do hloubky min. 200 mm pod úroveň pláň.

Svodidla na komunikaci jsou součástí objektu SO 251 Opěrné zdi. Svodidlo na mostě je součástí SO 201.

D.5.3.2 SO 134 Úprava nástupiště

V rámci objektu SO 134 dojde ke stavební úpravě nástupiště autobusové zastávky.

Chodník a nástupištní plocha jsou navrženy dle funkční skupiny D2 – komunikace s vyloučením motoristické dopravy.



Komunikace pro chodce je od jízdního pruhu silnice oddělena pomocí betonových silničních obrubníků v betonovém loži C20/25 n XF3.

Nástupišť a chodník je od zeleného pásu oddělen pomocí betonových chodníkových obrubníků 500/80/250 osazených do betonového lože, které budou osazeny +8cm nad chodníkem – vytvoření přirozené vodící linie.

Silniční betonový obrubník bude osazen na základní podsádku +12cm vůči silnici. V místě nástupů na chodník bude podsádka snížena na +2cm.

Nebezpečný prostor pro nevidomé je vymezen pomocí varovného pásu o šíři 40cm, který bude přesahovat do výšky min. +8cm silničního obrubníku. Varovné pásy budou zhotoveny ze slepecké dlažby, barvy červené.

Signální pás o šíři 80cm ze slepecké dlažby, barvy červené, je navržen v místě nástupišť mimoměstské dopravy. Signální pás vychází z umělé vodící linie.

Nástupní hrana je provedena z betonových obrubníků o podstupnici +20cm. Na nástupišti bude proveden kontrastní pás z betonové dlažby. Nástupišť je o minimální šíři 1,70 m a v konstantním příčném sklonu 2,0%.

KONSTRUKCE D – NOVÁ DLÁŽĚNÁ CHODNÍKOVÁ KONSTRUKCE - NÁSTUPIŠTĚ TP 170: D2-D-1 TDZ CH			
Betonová dlažba šedá (2x vyspárovat)	DL	60 mm	ČSN 73 6131
Ložní vrstva - drcené kamenivo	D _{≤5}	40 mm	ČSN EN 13242
Štěrkostr	ŠDb 0/32	150 mm	ČSN 736126-1
CELKEM		250 mm	
výměna materiálu aktivní zóny (Edef,2 zemní pláně min. 30 MPa)			
nesoudržný, nenamrzavý materiál vhodný dle ČSN 73 6133 (GW a GP)		300 mm	
netkaná geotextilie zajišťující separační a filtrační funkci; CBR > 3 kN, dle TP 97			

Obnažená zemní pláň bude urovňována a řádně zhuťněna dle požadavků uvedených v ČSN 73 6133 a 72 1006. Projektem je požadován Edef,2 = min 30 MPa na zemní pláni. Zemní pláně budou zhuťněny na míru zhuťnění min. D=100%PS - v případě jemnozrnných zemin v aktivní zóně v tloušťce aktivní zóny tj. do hloubky 50cm a nebo v případě hrubozrnných zemin Id=0,85 (v případě štěrku) či Id=0,90 (v případě písků).

D.5.4 Směrové řešení

Směrové řešení III/1296 kopíruje v co největší možné míře stávající stav. Trasa je upravena dvojicí protisměrných oblouků z důvodu symetrického napojení na mostní objekt.

D.5.5 Výškové řešení

Vzhledem ke krátkosti úpravy a vazbě na okolní zástavbu je v co největší možné míře držena původní niveleta silnice III/1296. Maximální podélný sklon nivelety je -10,79% a minimální podélný sklon nivelety je -0,37%.

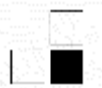
D.5.6 Příčný sklon

Silnice III/1296 je navržena v základním střechovitém příčném sklonu 2,5 %. Na začátku a na konci úpravy přechází plynule příčný sklon do stávajícího stavu z důvodu napojení komunikace.

D.6 Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana komunikace

D.6.1 Odvodnění komunikace

Odvodnění komunikace je řešeno před a za mostem pomocí podélného a příčného sklonu a následného svedení přes nezpevněnou krajnici do stávajících příkopů a zpět do koryta



přemostřované vodoteče. V místě SO 251 je odvodnění komunikace řešeno pomocí prostupů v římsě. Stávající příkopy a propustky budou pročištěny do požadovaného podélného sklonu pro zajištění odvodnění.

Odtokové poměry a způsob odvodnění v oblasti stavby se tak nezmění.

D.6.2 Požární ochrana

Šířka komunikací vyhovuje průjezdu vozidel HZS. Rovněž únosnost navržené komunikace vyhovuje zatížení vozidly HZS.

D.6.3 Inženýrské sítě

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.

V místě stavby nebo v její těsné blízkosti se nacházejí ochranná pásma inženýrských sítí:

Sdělovací metalické a optické kabely	CETIN a.s.
Kanalizace	VODAK Humpolec, s.r.o.
Podzemní a nadzemní vedení NN	E.ON Distribuce, a.s.
Vodoměrná stanice a vodočetná lať	Povodí Vltavy s.p.

Vedení inženýrských sítí je zřejmé z výkresové části dokumentace. Podrobnější údaje jsou uvedeny ve vyjádřeních o existenci sítí jednotlivých správců v příloze Dokladová část.

Před započítáním zemních prací je nutno nechat vytyčit veškerá případná podzemní vedení.

D.7 Dopravní značení

Svislé a vodorovné dopravní značení silnice III/1296 bude provedeno dle zásad TP65, TP133 a TP135 MD ČR a dále dle PPK SZ a VZ ŘSD ČR.

SO 101	Komunikace III/1296
SO 181	Přechodné dopravní značení

D.7.1 Svislé dopravní značení

Stávající dopravní značení bude vyměněno a nevyhovující demontováno a zrušeno.

SDZ musí být provedeno min. s retroreflexní fólií třídy 2 a v souladu s PPK – SZ.

Dopravní značení bude osazeno tak, aby činná plocha byla svislá a kolmá na osu komunikace. Stálé značky ani jejich nosné konstrukce nesmějí zasahovat do části dopravního prostoru stanovené volnou šířkou pozemní komunikace ČSN 73 6110 a ČSN 73 6101.

- základy

Betonové základy dopravních značek musí být provedeny z betonu tř. min. C 20/25 – XF3, s horní plochou vyspádovanou k okrajům, příp. od sklonu terénu 2% rovnoběžně s terénem. Horní plocha bude provedena do úrovně podkladní vrstvy chodníku, příp. v nezpevněném terénu 0-100mm nad úroveň terénu.

- velikosti a činná plocha

Svislé dopravní značky budou základní velikosti, v retroreflexním provedení tř. 2.

- konstrukce značek



plochy značek a sloupků mimo činné plochy musí být v matném provedení. Značky budou lisované z pozinkovaného plechu s plnými rohy, spojovací materiál bude nekorodující. Sloupky budou z pozinkovaných trubek pr. 60/3mm.

- osazení značek

Značky budou osazeny tak, aby nebyly cloněny vzájemně, stožáry VO, reklamami, stromy a keři, příp. jinými překážkami.

Značky budou osazeny na původním místě, tedy bude možno využít i stávající stožáry VO

- záruční doba

záruční doba je požadována 5 let, funkční životnost fólie a povrchové ochrany 10 let, funkční životnost konstrukce 15 let.

D.7.2 Vodorovné dopravní značení

Vodorovné dopravní značení bude provedeno nástřikem bílé barvy typ II. Návrh VDZ je součástí přílohy koordinační situace a situace pozemní komunikace.

Návrh je zpracován na základě TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní, ČSN 73 6110 a bude dále zpřesněno v rámci navazující PD. V návrhu jsou zohledněny požadavky rozhledových polí a délek rozhledů pro předjíždění a zastavení.,

S ohledem na charakter komunikace není uvažováno při obnově VDZ s použitím plastických hmot. Po obrusu kryto vozovky je uvažováno pouze s opětovným obnovením nástřikem bílé barvy strojově nanášených za studena s dlouhodobou životností. 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.; Podélné čáry se nesmí pokládat na podélnou pracovní spáru (odstup 100mm).

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 musí být v souladu s PPK – VZ: Požadavky na provedení a kvalitu definitivního vodorovného dopravního značení a dopravních knoflíků na silnicích I. třídy ve správě Ředitelství silnic a dálnic.

V projektové dokumentaci jsou prezentovány návrhy trvalého dopravního značení (svislého a vodorovného) v tomto stupni projektové dokumentace a ty budou podkladem pro stanovení místní úpravy zajišťované zhotovitelem stavby a stanoveném odborem dopravy MěÚ Pacov po předchozím písemném vyjádření příslušného orgánu policie.

Rozměry:

V4 vodící čára – šířka 0,125m

- záruční doba

záruční doba je požadována 3 roky

D.7.3 Dočasné dopravní značení

V rámci přechodného dopravního značení bude provedeno označení pracovních míst, uzavírek a objízdných a případně dalších místních úprav provozu.



Užité značky budou provedeny jako retroreflexní. Retroreflexní materiál musí splňovat vlastnosti minimálně třídy R2. Budou použity značky základní velikosti, pokud nebude v dokumentaci uvedeno jinak.

Přenosné značky nebo dopravní zařízení, které nebudou pevně zabudovány do terénu, budou osazeny na podpěrný sloupek. Sloupek bude osazen do schváleného typu podkladních desek (2 ks).

Práce na silnici budou opatřeny přechodným dopravním značením dle postupu prací, který bude upřesněn postupy zhotovitele stavby. Návrh značení bude proveden dle TP 66–Zásady pro označování pracovních míst na pozemní komunikaci a vyznačen viz situace DIO. Stávající dopravní značení, které bude s provizorní úpravou v kolizi, bude přeškrtnuto nebo zakryto.

Stavbou bude dotčena bezpečnost a plynulost provozu na přilehlých pozemních komunikacích.

Konkretizovaný návrh DIO včetně harmonogramu stavby bude součástí dokumentace zhotovitele a bude v dostatečném časovém předstihu projednán s dotčenými orgány státní správy a ostatními účastníky.

Zhotovitel požádá o stanovení přechodné úpravy provozu a úplnou uzavírku odbor dopravy Jihočeského kraje a Kraje Vysočina v případě silnic I. třídy a odbory dopravy místě příslušné v případě komunikací nižších tříd.

D.8 Podmínky a požadavky na postup výstavby

V rámci provádění stavby jsou navržena dopravně inženýrská opatření ke zmírnění dopadu dopravního omezení.

D.8.1 Dopravní opatření

Dopravní opatření a vedení objízdných tras bylo předjednáno s DI-PČR a samosprávou obce.

Během rekonstrukce bude silnice III/1296 uzavřena. Výstavba mostu bude probíhat za úplné uzavírky komunikace č. III/1296.

Objízdná trasa bude vyznačena obousměrně po silnicích č. III/1296, I/19, II/128. Celková délka objízdné trasy je 20,2 km. (23 min).

Objízdná trasa je vedena po silnici III/1296 přes obce Pošná a Proseč ke křížení se silnicí první třídy I/19. Dále pak po I/19 přes obec Kámen. Po odbočení na II/128 vede objízdná trasa přes obec Eš až do Pacova.

Podrobněji dopravní opatření během stavby řeší samostatná příloha C.4.2.1.

D.9 Vazba na technologické vybavení

Součástí stavby nejsou technická a technologická zařízení.

D.10 Přehled provedených výpočtů

Konstrukce vozovky byla navržena dle TP 170 na návrhové období 25 let s ověřením výpočtem na návrhovou úroveň dopravního zatížení D1 a třídu dopravního zatížení IV s úpravou na hodnoty intenzit.

D.11 Řešení přístupu a užívání komunikací osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

V místě stavby se nachází nástupiště autobusové linky. Požadavky na bezbariérový přístup jsou řešeny v rozsahu úpravy nástupiště v SO 134, kde jsou nově řešeny bezbariérové úpravy.



Během stavebních prací budou dodrženy podmínky vyjádření dotčených správců inženýrských sítí a orgánů státní správy (DOSS) doložených v části E. Dokladová část.
Dokumentace je vypracována ve stupni PDPS.

V Hradci Králové 08/2020

Miroslav Macko