


A. Technická zpráva

Náměstí Krále Jiřího 6, 350 02 Cheb, tel. 354 436 328, fax 354 535 179, email: info@dsva.cz, www.dsva.cz		
Zodpovědný projektant :	Technická kontrola :	Zhotovitel :
Ing. Petr KRÁL	Ing. Jiří ŠEVČÍK	 DOPRAVNÍ STAVBY A VENKOVNÍ ARCHITEKTURA s.r.o.
Projektant :	Hlavní projektant :	
Ing. Veronika ŠULKOVÁ	Ing. Petr KRÁL	
MěÚ :	Kraj :	Datum :
Cheb	Karlovarský	09/2022
Stavebník :	Číslo zakázky :	
KSÚS KK, p.o. Chebská 282, 356 04 Dolní Rychnov	18/2022	
Akce :	Úroveň :	Souprava :
II/606 Cheb - Pomezí nad Ohří- etapa II.	T P	
SO :		
Výkres	Část :	A.
Technická zpráva		

Dokumentaci lze užívat ve smyslu příslušné smlouvy o dílo, kopírování a rozšiřování bez předchozího souhlasu je zakázáno

A.1 Identifikační údaje stavby

Název stavby:	II/606 Cheb – Pomezí nad Ohří – etapa II.
Místo stavby:	Cheb – Pomezí nad Ohří silnice II/606 v km 92,230 - 96,130
Městský úřad:	Cheb
Stavebník:	KSÚS KK, p.o. Chebská 282, Dolní Rychnov 356 04 IČ: 70947023
Projektant:	Dopravní stavby a venkovní architektura, s.r.o. Náměstí Krále Jiřího 6, 350 02 Cheb IČO: 263 92 526
Zodpovědný projektant:	Ing. Petr Král, ČKAIT: 0301080
Projektant:	Ing. Veronika Šulková
Úroveň:	TP – technická pomoc
Datum výstavby:	2023
Dodavatel stavby:	Není znám

B. Technický popis

Řešená komunikace a charakteristika stavby

Předmětem dokumentace je oprava stávající obousměrné vozovky silnice II/606 v trase Cheb – Pomezí nad Ohří v úseku provozního staničení 32,00 - 36,400 km. Oprava krytu je rozdělena na tři etapy. Pro účely PD etapy I. je z.ú. km 32,000 = 0,000 km. Úprava etapy II. začíná ve st. km 1,796 a končí ve st. km 3,370.

Stávající komunikace bude zúžena na normovou kategorijskou šířku a zbylý pás vozovky bude pro vybudování cyklostezky „Cyklostezka Ohře – Pomezí – Cheb“.

Stávající komunikace je asfaltová, na povrchu jsou viditelné poruchy ve formě podélných, příčných a síťových trhlin, kaverny, hloubková koroze, vysprávkky a plošné deformace vozovky atd. Tyto poruchy ovlivňují bezpečnost a plynulost silničního provozu.

Podél komunikace jsou směrové sloupky a svodidla, které budou v rámci opravy vyměněny za nové.

Krajnice vozovky je nezpevněná a její šíře je proměnlivá.

Komunikace je odvodněna do příkopů a na svah tělesa komunikace. Celý úsek se nachází v extravilánu. Stavba bude prováděna současně tj. v koordinaci se souvisejícím projektem „Cyklostezka Ohře – Pomezí – Cheb“.

Vozovka bude příčně uspořádaná, tak aby vrchol komunikace byl na středu zúžené vozovky.



Záplaty trhlin



Odlámané kraje vozovky



Zálivky



Poškozená svodidla

Seznam vstupních podkladů

- Fotodokumentace
- Místní šetření
- Vyjádření dotčených správců sítí a dotčených účastníků řízení
- Geodetické zaměření
- Katastrální mapa
- Ortofoto mapa
- Topografický mapa

- Diagnostický průzkum konstrukce vozovky silnice II/606, fa. VIAKONTROL, spol. s.r.o., 05/2022
- Průzkum sesuvného území, fa. INGEP, spol. s.r.o. 12/2010

Diagnostický průzkum:

Byl proveden diagnostický průzkum konstrukce vozovky silnice II/606 Cheb – Pomezí nad Ohří, ve staničení 32,00-36,400. Byly provedeny tyto průzkumy:

- Vizuální prohlídka s fotodigitálním záznamem (VIP)
- Bodové měření únosnosti (FWD) konstrukce vozovky a výpočet zbytkové životnosti vzhledem k dopravnímu zatížení
- Jádrové výtvrty (JV) o průměru 150 mm nebo 100 mm včetně utěsnění otvorů
- Geotechnické sondy do hloubky 1,0 m s odběrem materiálů (GS)
- Laboratorní rozborů asfaltového souvrství z provedených výtvrů (RAS)
- Laboratorní rozborů materiálů z geotechnických sond.
- Definování vlastností materiálů jednotlivých stávajících konstrukčních vrstev, stanovení příčin poruch a variantní návrh způsobu a technologie opravy

V rámci etapy II. byly provedeny sondy č. 12, 5, 11, 6, 10

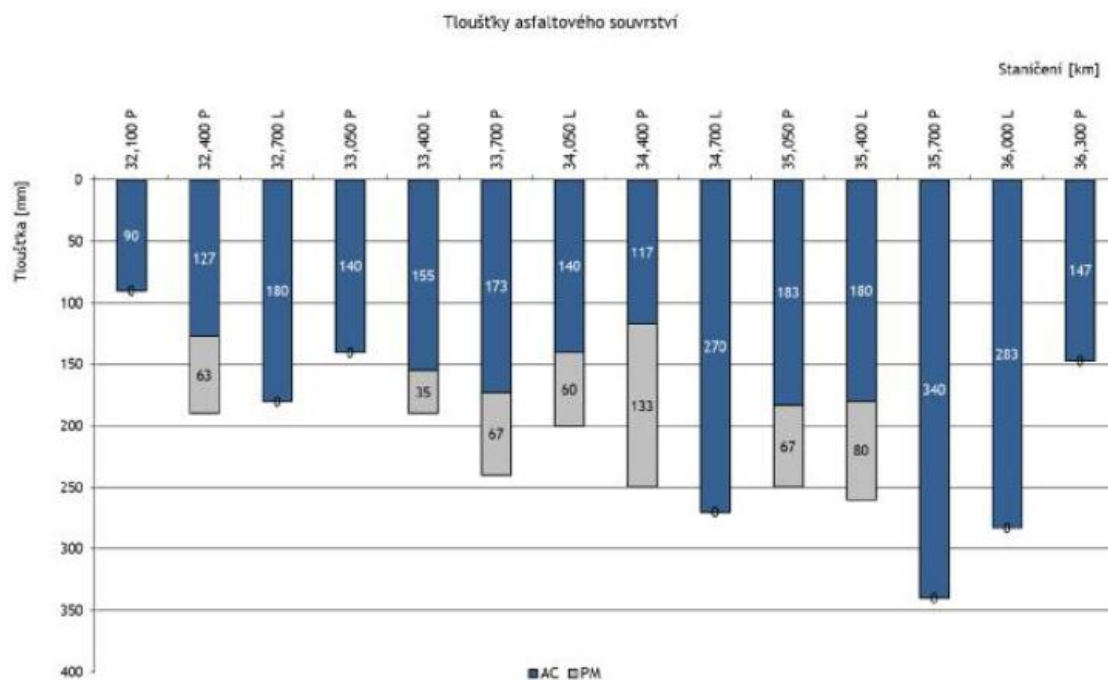
Jádrové vrtvy

Na vybraných místech bylo odebráno celkem 14 jádrových vrtů.

Tab. 2

Číslo vývrtu	Staničení [km]	Konstrukční vrstvy [mm]							CELKEM AC
		obrusná	ložní	I. podkladní	II. podkladní	III. podkladní	podkladní souvrství	PM	
1	32,100 P	50	40	-	-	-	-	-	90
2	32,400 P	72	55	-	-	-	-	63	127
14	32,700 L	45	40	95	-	-	-	-	180
3	33,050 P	33	38	69	-	-	-	-	140
13	33,400 L	45	35	75	-	-	-	35	155
4	33,700 P	35	25	73	40	-	-	67	173
12	34,050 L	40	40	60	-	-	-	60	140
5	34,400 P	42	75	-	-	-	-	133	117
11	34,700 L	64	75	54	77	-	-	-	270
6	35,050 P	60	48	75	-	-	-	67	183
10	35,400 L	55	35	90	-	-	-	80	180
7	35,700 P	40	50	55	40	90	65	-	340
9	36,000 L	50	60	35	63	40	35	-	283
8	36,300 P	65	32	50	-	-	-	-	147

Graf 1



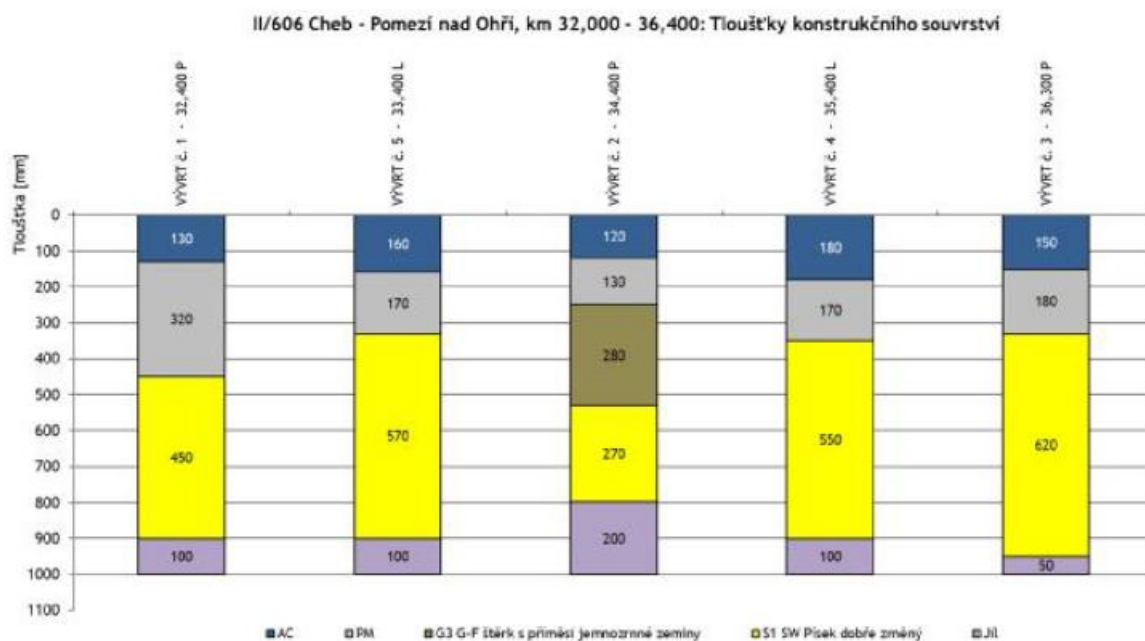
Geotechnické sondy

Na vybraných místech bylo provedeno celkem 5 geotechnických vrtaných sond k identifikaci druhu a stavu jednotlivých konstrukčních vrstev. Sondy byly provedeny do hloubky cca 1,0 m.
Pro etapu II. se jedná o č. sond 2 a 4.

Tab. 3

Sonda č.	1	Sonda č.	2
Staničení [km]	32,400 P	Staničení [km]	34,400 P
Tloušťky konstrukčního souvrství [mm]		Tloušťky konstrukčního souvrství [mm]	
AC	130	AC	120
PM	320	PM	130
S1 SW Písek dobře zrněný	450	G3 G-F štěrk s příměsí jemnozrné zeminy	280
Jíl	100	S1 SW Písek dobře zrněný	270
-	-	Jíl	200
Sonda č.	3	Sonda č.	4
Staničení [km]	36,300 P	Staničení [km]	35,400 L
Tloušťky konstrukčního souvrství [mm]		Tloušťky konstrukčního souvrství [mm]	
AC	150	AC	180
PM	180	PM	170
S1 SW Písek dobře zrněný	620	S1 SW Písek dobře zrněný	550
Jíl	50	Jíl	100
Sonda č.	5		
Staničení [km]	33,400 L		
Tloušťky konstrukčního souvrství [mm]			
AC	160		
PM	170		
S1 SW Písek dobře zrněný	570		
Jíl	100		

Graf 2



Bodové měření únosnosti (FWD)

Bodové měření únosnosti konstrukce rázovým zařízením FDW bylo provedeno v kroku 25 m. Měřen byl pravý i levý jízdní pruh. Z naměřených průhybů byly vzhledem k dopravnímu zatížení a konstrukční skladbě vypočteny moduly pružnosti. Návrhové období = 25 roků, návrhová úroveň porušení D1. Dosažené výsledky měření únosnosti, zjištěné průhyby, vypočtené rázové moduly pružnosti jsou uvedeny v příloze V z geotechnického průzkumu.

Laboratorní rozbor a stanovení (RAS)**Asfaltové vrstvy**

Odebraný materiál z asfaltového souvrství byl podroben laboratorním rozborům a stanovením za účelem zjištění jeho stavu a shody s platnou technickou legislativou. Byly provedeny zkoušky rozpustnosti pojiva a zrnitosti směsi kameniva.

Nesmelené vrstvy

Byly provedeny tyto zkoušky:

- Obsah jemných částic
- Obsah písčitých částic
- Obsah štěrkových částic
- Obsah velmi hrubých částic
- Stanovení vlhkosti
- Stanovení kalifornského poměru únosnosti – CBR

Kvalifikace a kvantifikace PAU zkoušek

Dle PAU zkoušek je zemina vhodná do násypů a do podloží vozovky.

Dopravní zatížení**Tab. 4**

Sčítací úsek silnice II/606	Celkový počet voz./24 hod.	Celkový počet TNV/24 hod.	Celkový počet TNV/25 roků
3-0470	2 243	60	547 500

Příprava staveniště

Zařízení staveniště, mezideponie a sklad materiálu bude na pozemku p.p.č. 167/6 v k.ú. Podhoří u Chebu ve vlastnictví KSÚS KK, p.o.

Postup prací:

1. Odstranění náletů
2. Demontáž DZ a svodidel
3. Čištění příkopů
4. Úpravy na propustcích
5. Frézování
6. Bourání kce

Kácení, odstranění pařezů a čišťení od náletové zeleně

V rámci stavby bude provedeno vyčištění příkopů a svahů tělesa komunikace, po obou stranách vozovky, od nánosů a náletové zeleně včetně pařezů a kořenů.

Demontáž SDZ a svodidel

Stávající svislé značky dle zákresu se demontují včetně betonových patek, které se vybourají. Některé se použijí zpět a některé se odvezou do skladu investora nebo do zařízení k recyklaci, dle stavu SDZ.

Svodidla:

Stávající svodidla budou demontovány, tj. sloupky, svodnice, odrazky na svodnicích, směrově sloupky. Při demontáži svodidel může dojít k poškození okrajů komunikace, tyto části musí být doplněny a opraveny novou skladbou konstrukce. Svodidla bude odkupovat zhotovitel.

Směrové sloupky:

V řešeném úseku se odstraní směrové sloupky. Použitelné sloupky budou odvezeny do skladu investora, nepoužitelné budou odvezeny k dalšímu využití do zařízení k recyklaci.

Čištění příkopů a propustků

V propustcích budou odstraněny naplaveniny, vyčistí se potrubí a vizuálně se zkontroluje technický stav vtoku a výtoku. A poté TDS rozhodne o rozsahu opravy případně vybourání a vybudování nového objektu.

V době zpracování TP byly propustky i jímky plné splavenin a nebylo možné je vizuálně zkontrolovat, stavebník rozhodl, že čištění a prohlídka bude v před zahájením realizace stavby.

Frézování

Od st. km 1,796 až na konec řešeného úseku II. etapy st. km 3,370 bude asfaltový kryt odfrézován v tl. 0,11 m v šířce řešené vozovky tj. 7,00 m. Zbývá šířka vozovky se odfrézuje v tloušťce jen 0,03 m. Dále bude provedeno seříznutí krajnic po odstranění svodidel.

Zemní práce

V rámci opravy čel propustků, bude odtěžena zemina pro osazení kalových jímek, a regulačního kamene do betonu pro zpevnění na výtocích.

Vytěžená zemina bude použita na terénní úpravy a přebytek bude odvezen na skládku k tomu určenou.

Směrové řešení

Stávající kategorie komunikace je atypická a předimenzovaná S 11,5, šířka koruny vozovky je 11,50 m. Komunikace bude zúžena a navržena na novou návrhovou kategorii S 7,5.

Směrové řešení silnice II/606 bude zachováno. Nové šířkové uspořádání je $a = 3,00$ m, $c = 0,50$ m, $e = 0,50$ m, $b = 7,50$ m. Vodící proužek bude umístěn v rámci zpevněné krajnice šířky 0,25 m.

Podél vozovky z levé strany ve směru staničení bude provedena nezpevněná krajnice šířky 0,75 m z frézované drti z obrusné vrstvy frakce 0/22 tl. 0,10 m, jelikož stávající krajnice se v rámci demontáží svodidel a sloupků poškodí. Krajnice je rozšířena v místě, kde je osazen sloupek svodidla na šířku 1,10 m.

Výškové řešení

Výškové řešení komunikace bude zachováno, jak příčné, tak i podélné sklony. Pro plynulé napojení nové obrusné vrstvy na stávající bude na začátku a na konci úseku odfrézován asfalt s odstupy (zazubením). Tímto se zajistí plynulé napojení nového a stávajícího asfaltového krytu vozovky.

Příčný sklon vozovky je odvozen dle frézování a stávajících sklonů. Na levé straně ve směru staničení je zachován stávající sklon vozovky, jelikož se stávající vozovka zužuje a její osa bude umístěna do nové polohy jak půdorysně, tak výškově. Na této straně bude sklon zachován a v místě, kde se protne nová osa s levým jízdním pruhem vznikne nová poloha a výška osy.

Na pravé straně ve směru staničení bude sklon vozovky proměnlivý. Sklon bude definován pomocí spojnice mezi novou polohou osy a vnější hranou nového jízdního pruhu, který bude na stávajících výškách

Vegetační úpravy

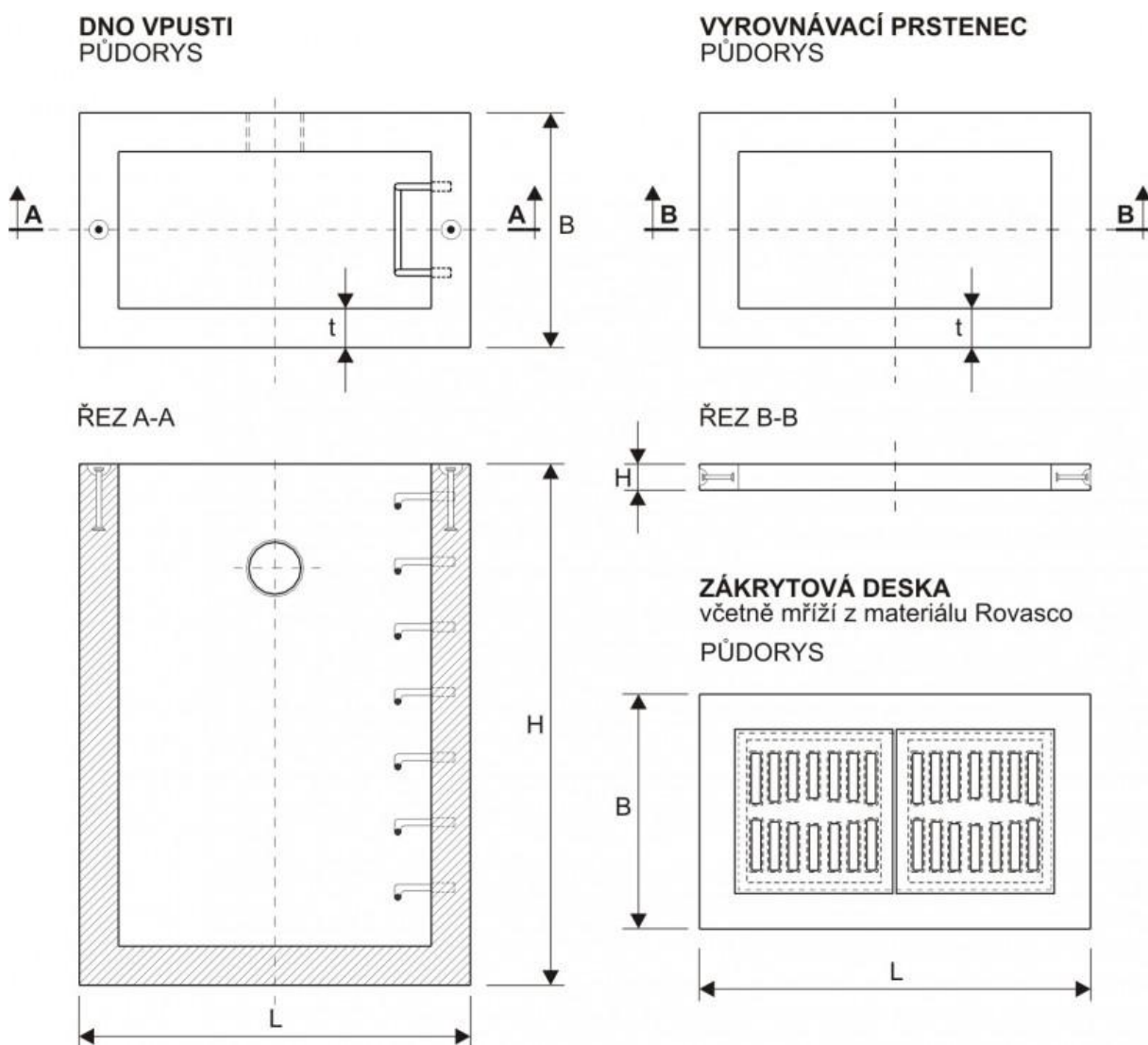
U propustku P8 budou stávající příkopové svahy upraveny v rámci výkopových prací pro osazení nového propustku. Příkop bude ohumusován tl. 0,15 m a oset trávni směsí.

Veškeré zelené plochy dotčeny stavbou budou uvedeny do původního stavu a zatravněny.

Odvodnění

Odvodnění komunikace bude zachováno. Dešťová voda bude odvedena podélným a příčným sklonem do odvodňovacích příkopů a na svah tělesa komunikace. V trase se nachází propustky (P7 a P8) a most M1. Popis úprav a opatření jednotlivých propustků viz. níže.

Kalové jímky budou tvořeny obdobně jako horská vpust, tj (materiál, rozměry, mříže, pevnost, typ betonu).



Typové schéma horské vpusti (v našem případě bez odtokového otvoru)

Propustek P7 (zn. dle BMS 606-082P)***Propustek na levé straně***

Stávající jímka je v dobrém technickém stavu. Propustek je DN 1000.

Budou odstraněny naplaveniny, vyčistí se čelo a potrubí od nečistot, nánosů (mechanicky a tlakovou vodou) a vizuálně se zkontroluje technický stav vtoku a výtoku.

Odstraní se nálety kolem příkopu a jímky.

Stávající jímka spojena s železničním propustkem a propustkem pod silnicí.



Propustek



Propustek na pravé straně

Stávající kolmý propustek je mírně poškozen postupnou degradací materiálu. Římsa je zarostlá mechem a náletem. Stávající propustek je znečištěn naplaveninami a bahnem.

Vyčistí se římsa, kolmé čelo a potrubí od nečistot, nánosů (mechanicky a tlakovou vodou) a vizuálně se zkontroluje technický stav vtoku a výtoku. Dále budou provedeny kamerové zkoušky propustku.

Kolmé čelo a římsa propustku budou opraveny vysprávkou MC s pačkem s ochranným penetračním nátěrem

Na výtoku budou odstraněny náletové křoviny, odpadky, nečistoty a nánosy. A dále se opraví zpevnění na výtoku.

Samotný propustek je na začátku poškozený, vyčnívá výztuž a chybí kus omítky kolem roury. Potrubí se zařízne do hloubky degradace, ošetří se vysprávkou MC s pačkem s ochranným penetračním nátěrem.

Propustek, stav potrubí



Zpevněné dno propustku



Zanesené dno bahnem a nečistotami.



Propustek P8 (zn. dle BMS 606-083P)***Propustek***

Stávající propustek DN 800 je ve špatném technickém stavu je propadlý. Odstraní se nálety kolem propustku.

Propustek se celý vybourá včetně říms se zábradlím a kolmých čel na obou stranách.

Roura bude ze železobetonu délky 20 m, se šikmými čely už výroby se sklonem 1:2. Dále bude uložen do betonového lože C20/25 nXF3 tl. 0,15 m a pod ním bude štěrkopískové lože tl. 0,10 m. Pod šikmými čely bude bet. lože zesíleno na min. tl. 0,30 m a na konci zešikmení u napojení na stávající terén bude kce zesílena na tl. 0,6 m viz. výkres B.3.

Čela propustku budou zpevněna z regulačního kamene do bet. lože C20/25 nXF3 tl. 0,10 m. Pod betonovým ložem bude štěrkopískové lože tl. 0,10 m. Spáry budou vyplněny cementovou maltou M25 XF3.

Na levé straně ve směru staničení bude propustek doplněn prefabrikovanou železobetonovou kalovou jímkou o vnitřních rozměrech 1,20x0,6 m, výšky 1,00 m, tloušťce stěn 0,15 m z betonu C30/37 nXF3 a stupadly z litiny. Jímka bude uložena na podkladní bet. tl. 0,10 m, C 20/25 nXF3. Dále na jímku bude osazena zákrytová deska tl. 0,15 m s mříží z polyplastu zatížení C 250. Protilehlý svah příkopu bude také zpevněn z regulačního kamene.

Na pravé straně ve směru staničení bude výtok zpevněn z regulačního kamene do bet. lože C20/25 nXF3 tl. 0,10 m. Pod betonovým ložem bude štěrkopískové lože tl. 0,10 m. Spáry budou vyplněny cementovou maltou M25 XF3. Zpevněné dno bude opřeno o zajišťovací práh z prostého betonu C25/30 n XFC2. Prah bude o rozměrech šířky 0,40 m, výšky 0,6 m a délky 6 m. Na vnější straně bude opatřen penetračním nátěrem.

Stávající propustek bez jímky na levé straně ve směru staničení



Propadlé místo na propustku na levé straně ve směru staničení



Propadlý propustek na levé straně ve směru staničení



Propustek na pravé straně ve směru staničení



Římsa se zábradlím na pravé straně ve směru staničení



Zanesený propustek na pravé straně ve směru staničení



Most M1 (zn. dle BMS 606-076)

Most na levé straně

Stávající most je z železobetonových rámců o vnitřních rozměrech šířky 2,50 a výšky 2,00 m.

Stávající kolmý most je v dobrém technickém stavu. Budou odstraněny naplaveniny, vyčistí se čelo, římsa a most od nečistot, nánosů (mechanicky a tlakovou vodou) a vizuálně se zkontroluje technický stav vtoku a výtoku.

Odstraní se nálety kolem příkopu a na vtoku.

Kolmé čelo a římsa mostu budou opraveny vysprávkou MC s pačkem s ochranným penetračním nátěrem

Dále bude rámový most opatřen prefabrikovanou železobetonovou kalovou jímkou o vnitřních rozměrech 1,20x0,9 m, hloubky 1,00 m, tloušťce stěn 0,15 m z betonu C30/37 nXF3 bez stupadel. Přepokládá se, že zde bude stále proudit voda z bezejmenného potoka. Jímka bude uložena na podkladní bet. tl. 0,10 m, C 20/25 nXF3. Dále na jímku bude osazena zákrytová deska tl. 0,15 m s mříží z polyplastu zatížení C 250.

Mostem protéká bezejmenný tok, IDVT: 10226919, správce toku: Lesy ČR, s.p.

Most na levé straně ve směru staničení



Most na pravé straně

Most na pravé straně ve směru staničení je v dobrém technickém stavu.
Vyčistit koryto a okolí kolem mostu od náletů.

Rámový konstrukce mostu na pravé straně ve směru staničení



Konstrukce

Návrh konstrukce odpovídá variantě 1. z diagnostického průzkumu konstrukce vozovky silnice II/606, Cheb – Pomezí nad Ohří k 32,00–36,400 zpracované spol. VIAKONTROL spol, s.r.o.

Varianta 1: Životnost max. 10 roků

- odstranit konstrukční souvrství na hloubku 90 mm
- vyčistit povrch
- provést vizuální prohlídku povrchu podle TP 87, P6.5.2 za účelem posouzení podkladní vrstvy z hlediska jejího stavu a rozhodnutí o způsobu jejího ošetření, resp. sanace (předpoklad rozsahu plochy sanace cca 30–40 %)
- provést vizuální prohlídku povrchu podle TP 87, P6.5.2 za účelem posouzení vyskytujících se případných trhlin z hlediska jejich stavu a rozhodnutí o způsobu ošetření, resp. sanace dle zásad TP 115
- provést spojovací postřík modifikovanou asfaltovou emulzí C 60 BP 5 v množství 0,40 kg/m² zbytkového asfaltu
- položit ložní vrstvu z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACL 16 + podle ČSN 13108-1 v tloušťce 50 mm s asfaltovým pojivem 50/70
- provést spojovací postřík modifikovanou asfaltovou emulzí C 60 BP 5 v množství 0,30 kg/m² zbytkového asfaltu
- položit obrusnou vrstvu z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACO 11 + podle ČSN 13108-1 v tloušťce 40 mm s asfaltovým pojivem 50/70

Konstrukce typu "A" nový kryt, D1-N-2-IV-PIII				
40 mm	ACO 11+ 50/70	Asf. beton obrusné vrstvy	ČSN 73 6121	
	PS-E 0,40 kg/m ²	Spojovací postřík	ČSN 73 6129	
50 mm	ACL 16+ 50/70	Asf. bet. ložné vrstvy	ČSN 73 6121	
	PS-E 0,40 kg/m ²	Spojovací postřík	ČSN 73 6129	
90 mm	Konstrukce celkem			

V II. Etapě bude provedeno frézování v tl. 9,00 cm. Kromě staničení 2,300 až do st. km 2,420 v tomto úseku bude provedeno frézování v tl. 7,00 cm. Dle diagnostického průzkumu (vrtané sondy č.5), kde byla zjištěna malá tloušťka asfaltového souvrství. Proto bude asfaltová konstrukce navýšena.

Konstrukce typu "C" vozovka, D1-N-2-IV-PIII				
40 mm	ACO 11+ 50/70	Asf. beton obrusné vrstvy	ČSN 73 6121	
	PS-E 0,40 kg/m ²	Spojovací postřík C60BP5 po vyštěpení	ČSN 73 6129	
50 mm	ACL 16+ 50/70	Asf. bet. ložné vrstvy	ČSN 73 6121	
	PS-E 0,40 kg/m ²	Spojovací postřík C60BP5 po vyštěpení	ČSN 73 6129	
60 mm	ACP 16+	Asf. bet. podkladní vrstvy	ČSN 73 6121	
	PI 0,40 kg/m ²	Infiltrační postřík	ČSN 73 6129	E _{def,2} = 100 Mpa ↓
150 mm	ŠD _A 0/32	Šterkodrt	ČSN 73 6126-1	E _{def,2} = 70 Mpa ↓
150 mm	ŠD _A 0/63	Šterkodrt	ČSN 73 6126-1	E _{def,2} = 45 Mpa ↓
450 mm	Konstrukce celkem			

Konstrukce typ C je řešena ve staničení km 2,732. V tomto místě bude provedena výměna propustku P8 za nový. Stávající konstrukce budou vybourány. Vhodný materiál bude navrácen zpět do stavby na zásypy.

Svislé dopravní značení

Ve sjezdech na pravé straně ve směru staničení budou doplněny nové SDZ 3x P4.

Budou doplněny nové svislé značky 2xP1, 1x B21b+B20a, 1x B21a+B20a, 1xB21b+B20b, B21a, 1xB20a.

Most bude z obou stran doplněn SDZ se sloupkem a tabulkou s evidenčním číslem.

Nově užitá sloupky budou z pozinku, ukotveny aretačními šrouby do patek, které budou zabetonovány.

SDZ bude provedeno ve standardní velikosti dle ČSN EN 12899-1 a VL 6.1. Osazení bude odpovídat TP 65.

Vodorovné dopravní značení

Bude provedeno nové vodorovné dopravní značení dle situace

V4 (0,25), V2b (3/1,5/0,125), V1a (0,125), V4 (0,5/0,5/0,25) a V13a.

Provedení VDZ je navrženo dle TP 133.

VDZ bude splňovat požadavky specifikované v ČSN EN 1436 „Vodorovné dopravní značení požadavky na dopravní značení.“ Použité hmoty budou dle TP 70, schválené pro VDZ jsou uvedeny v Katalogu hmot pro vodorovné dopravní značky.

Navržené VDZ bude provedeno barvou a pak z dvousložkového plastu, který se nastříká na asfaltovou vozovku. Nanáší se na suchý podklad předem zbavený hrubých nečistot a mastnot. Při manipulaci se nesmí do výrobku dostat voda, která výrobek znehodnocuje.

Při nanášení je nutné provést posyp balotinou asi 300 - 350 g/m² pro zajištění retroreflexe a drsnosti musí být tato operace provedena, vzhledem k rychlému zasychání, bezprostředně. Jeho provedení bude odpovídat VL 6.2 a TP 133.

Svodidla

Stávající svodidla budou vyměněna za nová. Dále budou doplněna svodidla nad propustky a mostem. Navržený typ svodidla je jednostranné silniční svodidlo s úrovní zadržení H1. Náběhy svodidla jsou délky 12 m. Kladečské schéma bude zpracováno zhotovitelem v rámci stavby podle vybraného výrobce svodidla.

Svodidla jsou navržena, dle denní intenzity provozu těžkých vozidel, tj. na počet těžkých motorových vozidel za 24 h, stanoveném jako roční průměr. A dále byly posouzeny z hlediska ochrany jejího okolí a z hlediska nebezpečných úseků silnic.

Intenzita dopravního zatížení byla dodána v rámci diagnostického průzkumu konstrukce vozovky silnice II/606 v úseku km 32,000 – 36,400 km.

Tab. 4

Sčítací úsek silnice II/606	Celkový počet voz./24 hod.	Celkový počet TNV/24 hod.	Celkový počet TNV/25 roků
3-0470	2 243	60	547 500

Intenzita odpovídá TDZ V (15-100 TNV/24 hod).

Svodidlo je navrženo dle úrovně zadržení na silnicích z hlediska typu silnice dle TP 114 TAB. 7.

Doporučený typ: JS/H1, jednostranné ocelové svodidlo, žárově nanesený povlak kovu ponorem

Úroveň zadržení: H1

Prudkost nárazu: A

Pracovní šířka: 1,53 (W5)

Dynamický průhyb: 1,20 m

Svodidla budou umístěna na nebezpečných úsecích silnice a v místech propustků viz. situace.

Směrové sloupky

Stávající směrové sloupky budou demontovány a nahrazeny novými Z11a, b.

V celém úseku budou použity směrové sloupky ve vzájemné vzdálenosti 50 m. Jelikož poloměr směrových oblouků není menší než 1 250 m. Směrové sloupky budou umístěny na obou stranách.

V místech, kde jsou navržena svodidla se místo směrových sloupků umístí zkrácené směrové sloupky určené pro osazení do svodidla.

Červené směrové sloupky Z11c,d budou umístěny ve st. km 1,885 a 2,110.

Dopravní inženýrské opatření (DIO)

Před zahájením opravy vozovky se provede nový propustek P8. Po dokončení propustku se začne realizovat oprava vozovky, která bude rozdělena na několik fází.

DIO propustku P8

Fáze I.

Provoz bude zúžen do jednoho jízdního pruhu na pravé straně ve směru staničení šířky 2,75 m, dle pracovního schématu C/5, rychlost bude snížena až na 30 km/h a na obou stranách bude umístěna SDZ A7a. Pracovní schéma je zobrazeno viz. níže.

Odfrézují se asfaltové povrchy, vybourají se stávající konstrukce a propustek.

SDZ A7a – Značka upozorňuje na hrboly, výtluky, díry a jiné nerovnosti ve vozovce nebo na úsek s nerovným povrchem vozovky.



Fáze II.

Provoz bude zúžen do jednoho jízdního pruhu na levé straně ve směru staničení šířky 2,75 m, dle pracovního schématu C/5, rychlost bude snížena až na 30 km/h a na obou stranách bude umístěna SDZ A7a.

Pravá strana bude opatřena ocelovou pojezdovou deskou.

Odfrézují se asfaltové povrchy, vybourá se zbylá konstrukce vozovky a propustek. Položí se štěrkopískové lože, bet. lože a osadí se propustek, kalová jímka, betonový práh, postupně se nanesou nové kce vozovky bez asfaltových vrstev, zpevní se čela propustku. Nové asfaltové konstrukce budou provedeny v rámci opravy vozovky.

DIO opravy vozovky

Fáze I.

Zúží se provoz do jednoho jízdního pruhu na pravé straně vozovky ve směru staničení šířky 2,75 m, dle schématu C/5 v celém řešeném úseku. Odfrézuje se celá levá strana. Současně se provedou úpravy na propustku P7 a mostu M1.

U propustku P8 bude snížena rychlost na 30 km/h a opatřena značkou A7a.

Fáze II.

Zúží se provoz do odfrézovaného jízdního pruhu na levé straně vozovky ve směru staničení šířky 2,75 m, dle schématu C/5 v celém řešeném úseku. Odfrézuje se celá pravá strana v místě nové vozovky

a cyklostezky. Současně se provedou úpravy na propustcích. Na začátku a na konci řešeného úseku bude umístěna SDZ A7a.

Fáze III.

Provoz bude zúžen do jednoho jízdního pruhu na pravé straně ve směru staničení šířky 2,75 m. Na levé straně se nabalí nový asfaltový kryt. Dle schématu C/5 v celém řešeném úseku. Na začátku a na konci řešeného úseku bude umístěna SDZ A7a.

Fáze IV.

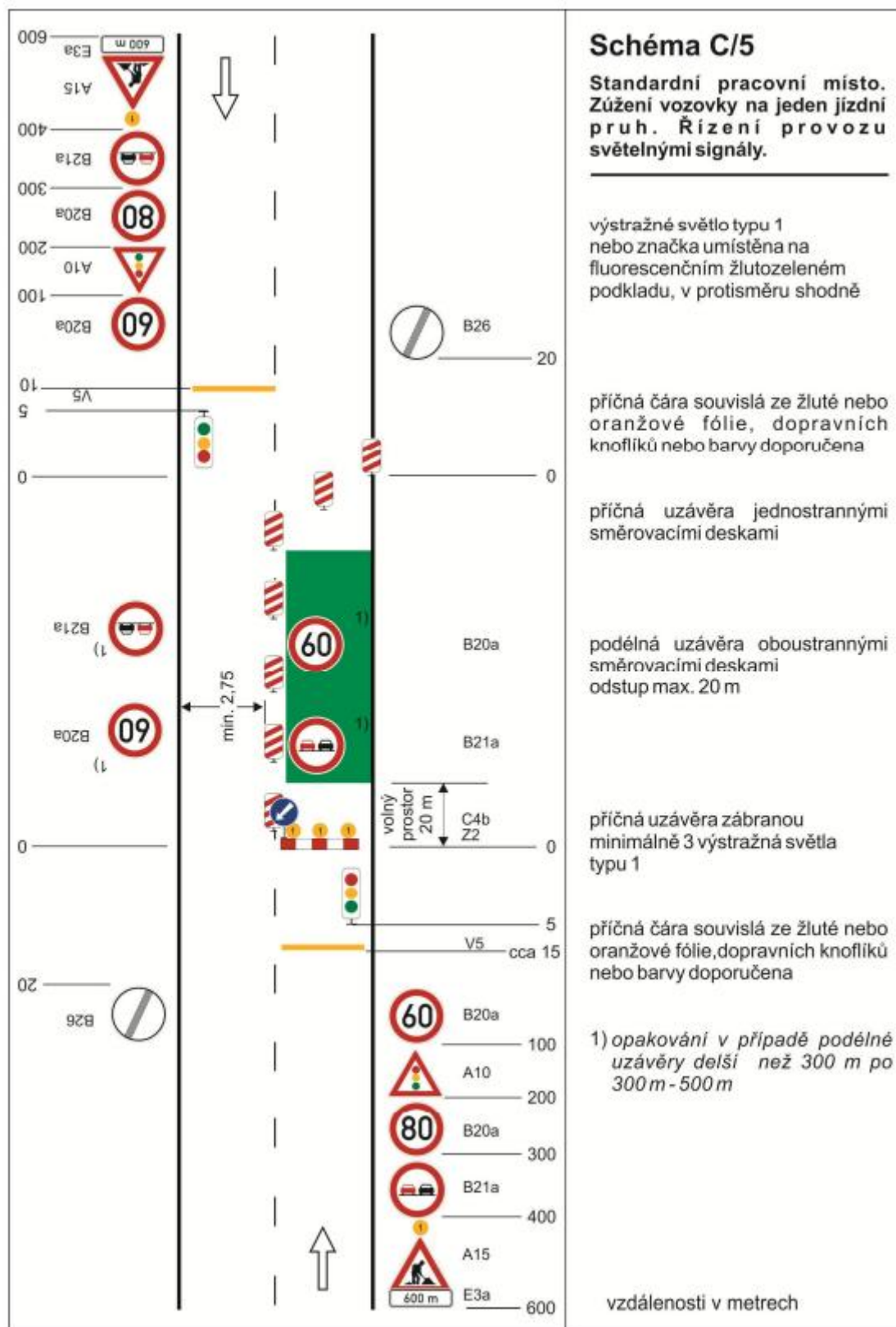
Provoz bude zúžen do jednoho jízdního pruhu na levé straně ve směru staničení šířky 2,75 m. Na pravé straně se nabalí nový asfaltový kryt. Dle schématu C/5 v celém řešeném úseku.

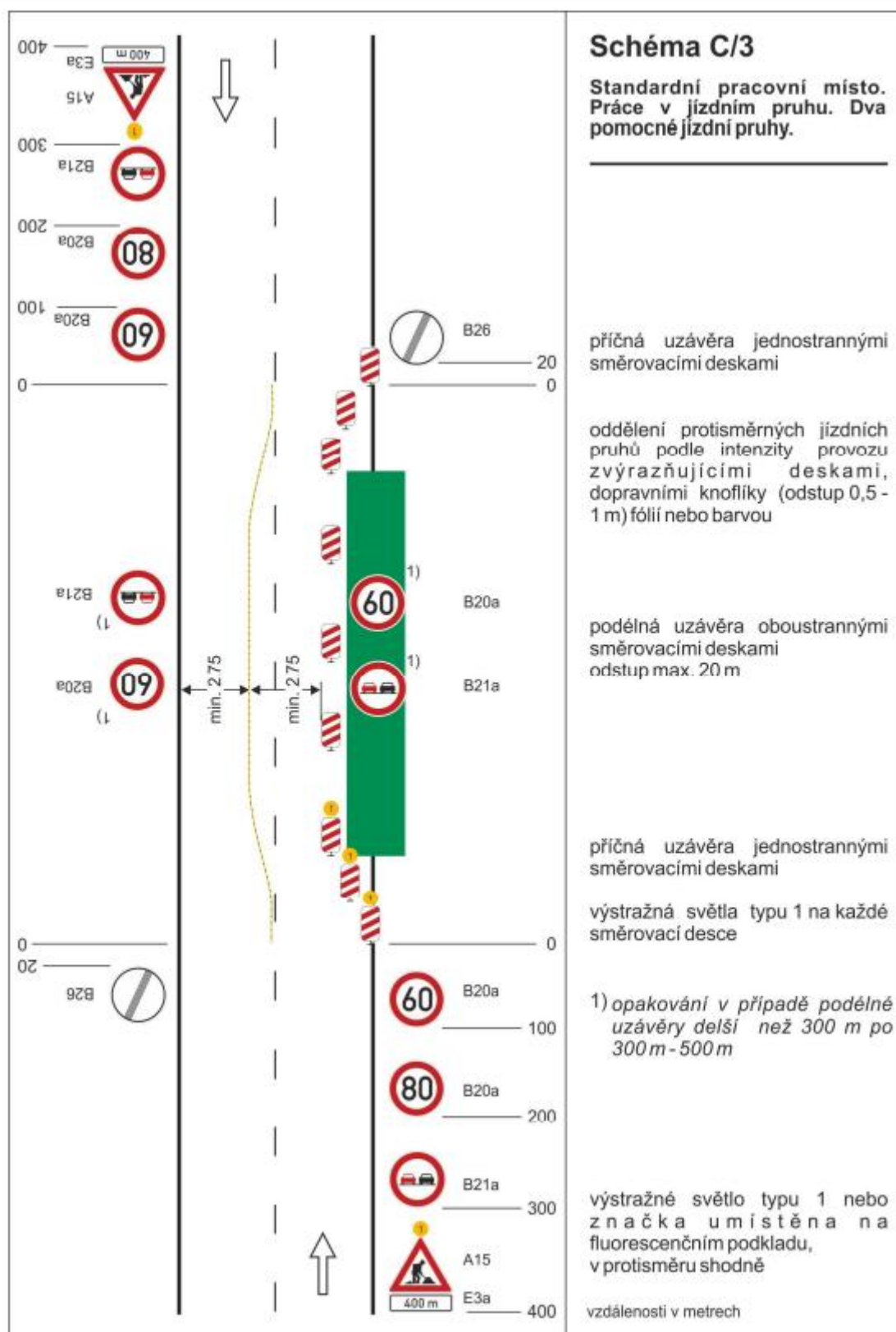
Fáze V.

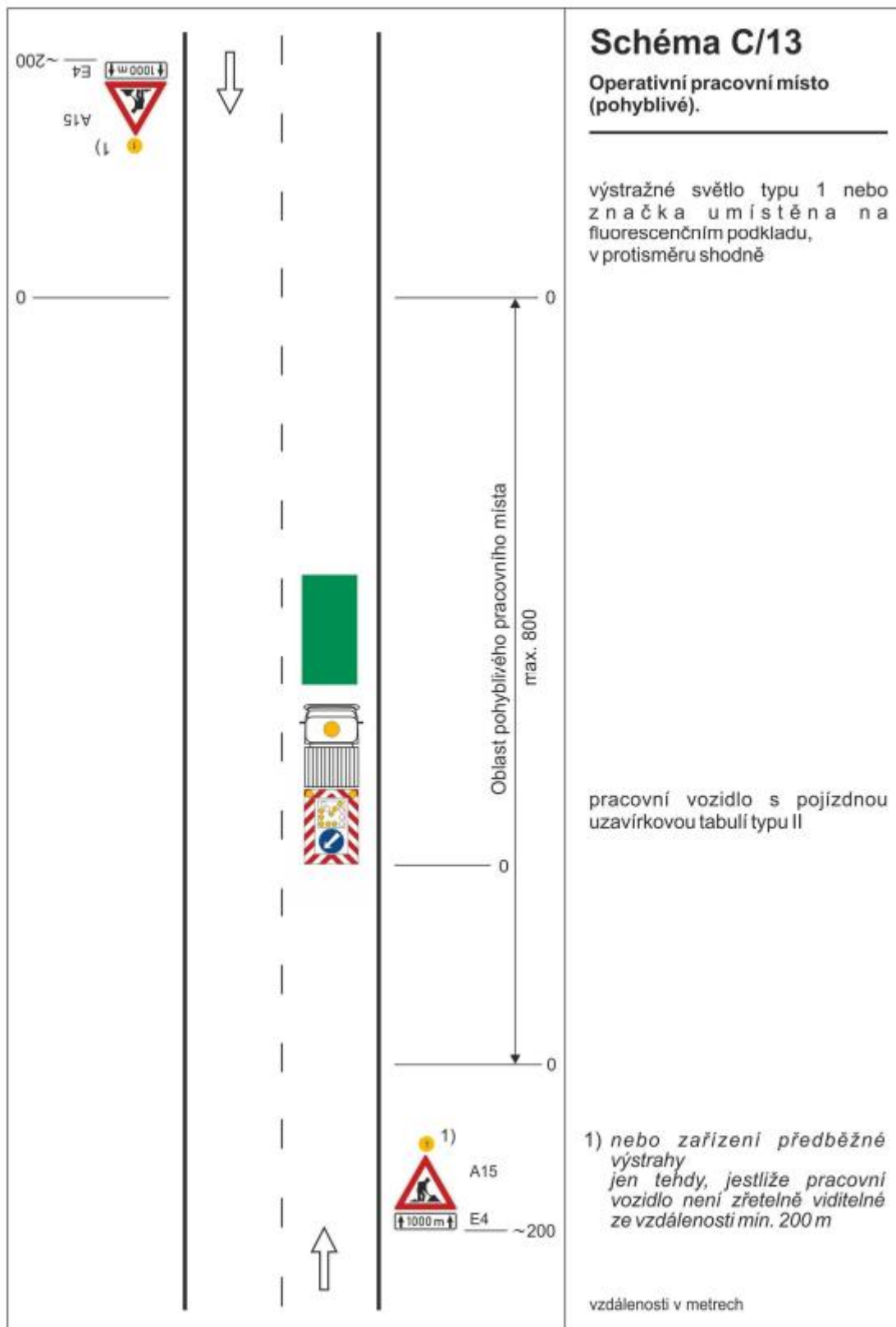
Bude zprovozněn obousměrný provoz na zúžené vozovce šířky 5,5 m, jednotlivé jízdní pruhy budou šířky 2,75 m. Dle schématu C/3 v celém řešeném úseku. V této fázi se provede kompletní cyklostezka.

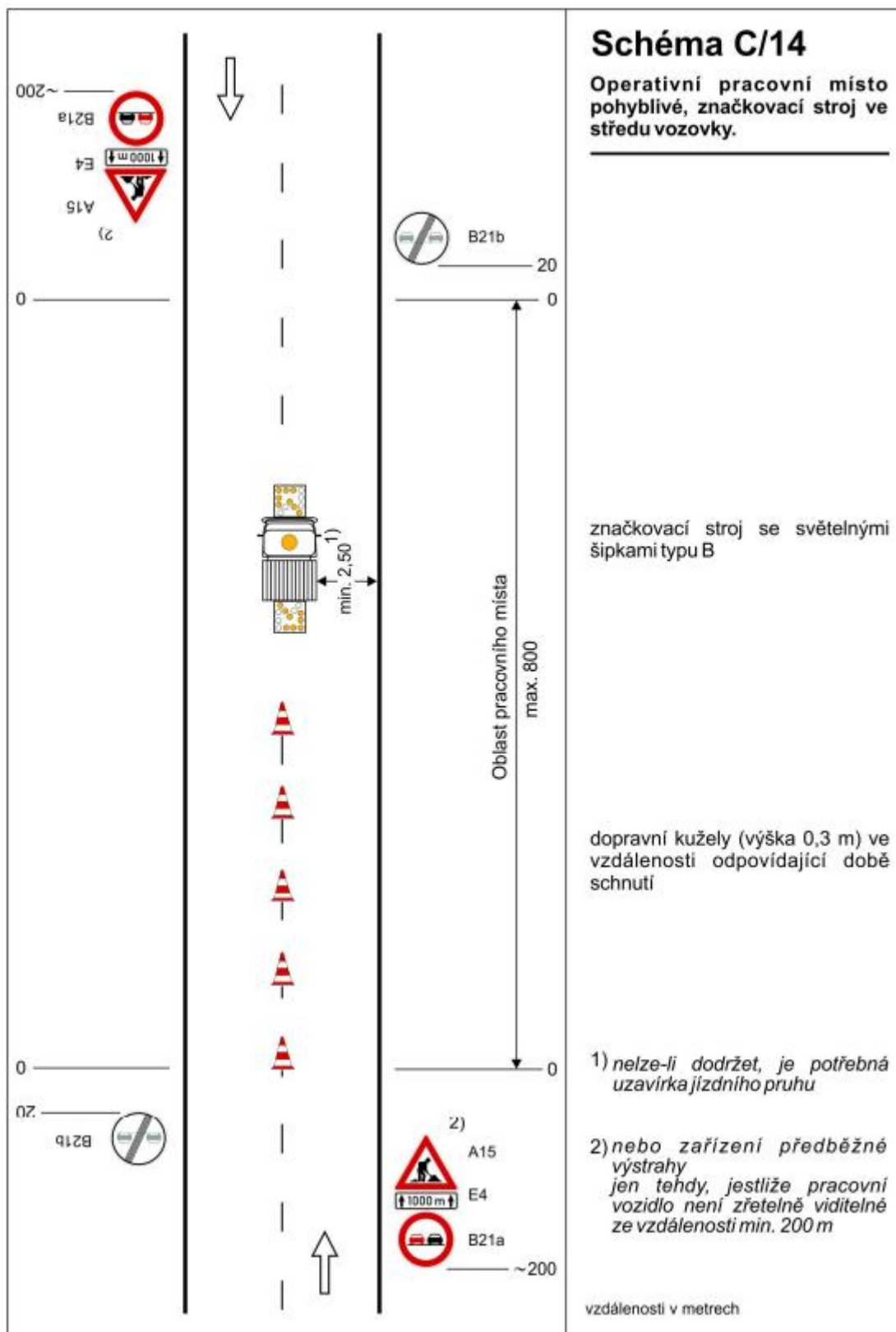
Fáze VI.

Po dokončení ohrusné vrstvy a zálivky se provede vodorovné dopravní značení. Nejdříve se provede středová čára dle schématu C/14. Dále pak vodící čára na pravé straně a na závěr na levé dle schématu C/13.









V Chebu, 23.9.2022

Vypracoval: Ing. Veronika Šulková
Ing. Petr Král