

 <b>Inplan CZ s.r.o.</b> dopravní stavby městské inženýrství  Majakovského 707/29 360 05 Karlovy Vary www.inplan.cz	Zodpovědný projektant: Ing.Petr Král	Hlavní projektant: Ing. Petr Král	Stavebník: <b>KSÚS Karlovar. kraje</b> Chebská 282, Dolní Rychnov 356 04	
	Projektant: Kateřina Novotná	Technická kontrola: Ing. Ota Řezanka		
	Zakázka: <b>Oprava silnice II/209, staničení km 12,85 13,26</b>		Datum: 11/2015	Paré číslo:
			Úroveň: DSP+PDPS	
Část: SO 101 - Oprava silnice II/209		Měřítko:	Číslo přílohy: <b>C1.1</b>	
Příloha: <b>Technická zpráva</b>				

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

## OBSAH:

<b>1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....</b>	<b>3</b>
1.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY.....	3
1.2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVEBNÍKA (OBJEDNATELE) .....	3
1.3 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROJEKTANTA .....	3
<b>2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ .....</b>	<b>4</b>
2.1 STÁVAJÍCÍ STAV.....	4
2.2 PŘÍPRAVA STAVENIŠTĚ .....	5
2.3 BOURÁNÍ A ODSTRANĚNÍ POVRCHŮ .....	5
2.4 SMĚROVÉ ŘEŠENÍ .....	5
2.5 VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ.....	6
2.6 ZEMNÍ PRÁCE.....	6
2.7 SJEZDY .....	6
2.8 OBRUBNÍKY A PŘÍDLAŽBA .....	7
2.9 VJEZDOVÝ OSTRŮVEK.....	7
2.10 VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ.....	7
2.11 VEGETAČNÍ ÚPRAVY.....	7
2.12 ROZHLEDOVÉ POMĚRY .....	8
<b>3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI .....</b>	<b>8</b>
<b>4. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY .....</b>	<b>8</b>
<b>5. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ .....</b>	<b>8</b>
<b>6. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE .....</b>	<b>9</b>
<b>7. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ</b>	<b>12</b>
<b>8. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU.....</b>	<b>13</b>
<b>9. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ.....</b>	<b>13</b>

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### 1.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název akce: Oprava silnice II/209, staničení km 12,85-13,26

Místo stavby: Locket

Kraj: Karlovarský

Stupeň: DSP +PDPS

### 1.2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVEBNÍKA (OBJEDNATELE)

Objednatel dokumentace, stavebník: Krajská správa a údržba silnic  
Karlovarského kraje  
Chebská 282  
356 04 Dolní Rychnov  
IČ: 70947023

### 1.3 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROJEKTANTA

Projektant: Inplan CZ s.r.o.  
Majakovského 707/29, 360 05 Karlovy Vary  
IČ: 291 16 040

Hlavní a zodpovědný projektant: Ing. Petr Král  
ČKAIT: č 0301080

Projektant dopravní části: Kateřina Novotná  
tel.: 739 001 074  
email: katerina.novotna@inplan.cz

Číslo zakázky: 672015

## 2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Stavba řeší opravu silnice komunikace II/209 ve městě Loket v km 12,85-13,26. Jedná se o poměrně významnou silnici II.třídy, která v určitých úsecích nemá parametry odpovídající požadavkům ČSN. Upravovaný úsek začíná od sjezdu ke hřbitovu, úprava končí v křižovatce silnic II/209 a II/181 a je dlouhý 516m. Silnice je navržena v kategorii MO2k 6,5/6,5/30.

Technické řešení je navrženo dle ČSN 73 6101, ČSN 736102/Z1, ČSN 736110, TP 65. Projektová dokumentace je zpracována dle vyhlášky 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb.

### 2.1 STÁVAJÍCÍ STAV

Stávající silnice má narušený povrch. V II pol. roku 2015 byl vypracován diagnostický průzkum komunikace. Byly zaznamenány poruchy :

- ztráta makrotextury
- Kaverny
- Výtluky v obrusné vrstvě a krytu
- Vysprávkky
- Trhliny úzké podélné, úzké příčné, Široké podélné, široké příčné, rozvětvené podélné, rozvětvené příčné
- Síťové trhliny
- Olamování okrajů vozovky
- Vyjeté koleje
- zvýšené nebezpečné krajnice



Dále je řešeno odvodnění tělesa komunikace, oprava stávajících propustků a zabezpečení svahů kolem silnice, kácení vzrostlé zeleně

## 2.2 PŘÍPRAVA STAVENIŠTĚ

V rámci přípravy staveniště bude stavba polohově a výškově geodeticky vytyčena. Kontrola vytyčení stavby a její schválení bude provedena před zahájením stavebních prací. Tato kontrola bude probíhat za účasti TDI a zhotovitele. Případné odchylky od projektu budou na místě upraveny.

Po dohodě s obcí bude vybrán vhodný pozemek pro zřízení staveniště a pro umístění mezideponie.

Bude umístěno přechodné dopravní značení.

Po ověření tras inženýrských sítí v místě stavby bude stavba zahájena sejmutím ornice a dalšími výkopovými pracemi.

Stavba řeší pouze SO 101 OPRAVA SILNICE II/209 a to včetně odvodnění komunikace. Součástí PD je také rovněž prodloužení VO a nasvětlení příjezdového ostrůvku.

## 2.3 BOURÁNÍ A ODSTRANĚNÍ POVRCHŮ

**Asfalty** – Stávající asfaltové vrstvy komunikace budou kompletně vyfrézovány a to v různých tloušťkách od ZÚ do 0,440km v tl. 80mm, od 0,440 do KÚ v tl. 138mm. Asfalty budou odvezeny na mezideponii, částečně budou použity na krajnice, zbývající asfalty budou po dokončení frézování odvezeny zhotovitelem.

**Štěrky** – Stávající štěrkové vrstvy budou odstraněny v tl. 70mm a to v úseku ZÚ-0,440km a v tl. 12mm v úseku 0,440-KÚ. Štěrky z konstrukce vozovky budou odvezeny na mezideponii.

**Kamenné obrubníky** - Stávající obrubníky budou vybourány a uloženy na mezideponii, část bude opět použita, zbývající obrubníky budou po dokončení stavby zhotovitelem odvezeny.

**Betony** – Pokud budou při stavbě bourány nějaké betonové plochy nebo prvky budou odvezeny na skládku k tomu určenou.

**Trávník a ornice** – V místě stavby dojde k sejmutí ornice (předpoklad v tl. 0,1m), ta bude použita pro terénní úpravy po dokončení stavby.

## 2.4 SMĚROVÉ ŘEŠENÍ

Výchozí normou pro zpracování PD je ČSN 73 6101, ČSN 736102/Z1, ČSN 736110, TP 65

Směrové řešení je odvozeno od současného vedení silnice, ale jsou napraveny některé nedostatky. Bylo provedeno rozšíření komunikace na kategorii MO2k S6,5/6,5/30, s parametry  $a=2,75m$ ,  $v=0m$ ,  $e=0,50+0,25m$ ,  $\Delta a=0,7m$ . Celková délka upravovaného úseku je 516m. Na začátku úseku v místě směrového oblouku dojde k rozšíření směrem vlevo, v tomto místě zůstane beze změny zachován sjezd směrem ke hřbitovu. Od staničení km 0,0760 bude provedeno rozšíření komunikace směrem vpravo, od staničení km 0,240 směrem vlevo. Dále byla komunikace navržena směrově tak, aby zůstaly zachovány stávající autobusové zálivy, od křižovatky v km 0,418, dojde ke zúžení stávající komunikace, toto opatření je navrženo proto, aby byla zvýšena bezpečnost provozu. V upravovaném úseku byly navrženy prosté kruhové oblouky o R 132m a 2807m a kruhové oblouky s přechodnicí o R 100m a 150m.

## 2.5 VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ

Niveleta komunikace je definována podélným profilem. Podélný profil byl odvozen od stávající úrovně, oproti současnosti byl vyrovnán a bylo zmenšeno množství výškových lomů. Největší podélný sklon je na začátku upravovaného úseku a dosahuje hodnoty 8,21%, minimální podélný sklon je 0,52% a to na konci úseku.

Nová niveleta v maximální míře kopíruje stávající niveletu, pouze na konci úseku s ohledem na zabezpečení minimálního sklonu komunikace je niveleta cca 12cm pod současnou vozovkou.

Základní příčný sklon je střešovitý ve sklonu 2,5%, v obloucích je navrženo klopení okolo osy v max. sklonu 4%. Výškové řešení je patrné z podélného profilu a řezů.

## 2.6 ZEMNÍ PRÁCE

Před zahájením zemních prací je nutné provést vytyčení vedení jednotlivých inženýrských sítí a je nutné dbát pokynů jejich správců pro provádění zemních prací v ochranných pásmech těchto sítí.

Stavba **SO 101** bude zahájena kácením a sejmutím vrstvy humusu. Bude provedeno frézování v různých tloušťkách (viz.odst. 2.3), bude odstraněna štěrkodrt' také v různých tloušťkách.

Následně výkopy a násypy na úroveň pláně pro položení konstrukce vozovky.

V místech kde je nová vozovka mimo současnou trasu bude provedena konstrukce v celé tloušťce. V místech, kde již vozovka je, budou provedeny minimálně tři nové vrstvy ACO11, ACL16, ACP16.

Pláň bude vyrovnána a vyspádována ve sklonu - dle vzorových příčných řezů (3%). Po kontrole zhutnění zemní pláně budou prováděny štěrkové vrstvy. Pokud bude dosaženo požadovaných hodnot zhutnění štěrkových vrstev, budou pokládány asfaltové vrstvy, další štěrkové vrstvy.

Před zahájením pokládky jednotlivých vrstev konstrukce budou provedeny **kontrolní zkoušky** únosnosti, míry zhutnění a rovinatosti zemní pláně v rozsahu dle TKP kap. 4. Přejímka bude za účasti stavebního dozoru a dozoru investora a zaznamená se písemně do SD, **bez ní nelze pokračovat v další pokládce.**

## 2.7 SJEZDY

Podél silnice je několik stávajících sjezdů, které budou v rámci stavby upraveny, sjezd ke hřbitovu, zůstane zachován beze změny.

Skladby vozovky a sjezdů jsou podrobně rozepsány v kapitole 5 technické zprávy.



Sjezd v km 0,508 – bude upraven





Sjezd ke hřbitovu-nebude se upravovat



křižovatka v km 0,418 – bude upraven

## 2.8 OBRUBNÍKY A PŘÍDLAŽBA

Po pravé straně komunikace v daných úsecích je navržen odvodňovací pás. Tento bude tvořen třemi řadami kamenných kostek o rozměrech 100x100x100mm, ty budou uloženy do betonového lože tl. min. 0,15m, beton C16/20 n XF3. Přesný rozsah položení obrubníků a přídlažby je vpravo ve staničení km 0,046-0,260 a 0,330-0,395, vlevo v km 0,255-0,314. Rozsah je dále zřejmý z výkresové dokumentace (B2-Koordinační situace). Odvodňovací pás je lemován kamenným obrubníkem, který bude osazen do betonového lože tl. 0,20m, beton C16/20 n XF3. Jedná se o stávající kamenný obrubník, který bude výškově někdy i směrově přeložen. Obrubníky jsou vůči komunikaci převýšeny o 0,10m. V místech sjezdů budou převýšeny vůči komunikaci o 0,02m.

## 2.9 VJEZDOVÝ OSTRŮVEK

Bude lemován betonovým obrubníkem se zkosenou hranou 600x195x300mm, uloženým do betonového lože tl. 0,20m, beton C16–20 n FX3. Detail zkosení je jasně patrný z výkresu C1.2 – Vzorové příčné řezy. Převýšen vůči vozovce bude o 0,095m.

Jako povrch vjezdového ostrůvku jsou navrženy kamenné kostky o rozměrech 100x100x100mm, které budou uloženy do beton. lože tl. min. 0,15m, beton C16/20 n XF3.

## 2.10 VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

V rámci opravy komunikace je navrženo prodloužení stávajícího veřejného osvětlení. Ze stávající lampy VO, osazené v křižovatce v km 0,418, bude napojena nová trasa VO. Nová trasa je navržena v délce cca 93m a to směrem k výjezdu na Nové Sedlo, trasa je vedena podél komunikace a to v zeleném pásu. V km 0,480 je navržena nová lampa VO, která bude osvětlovat vjezdový ostrůvek. Tento je dále osvětlený plastový majákem (viz. odstavec 7.)

## 2.11 VEGETAČNÍ ÚPRAVY

Výsadba stromů a keřů není navržena.

Na plochách dotčených stavbou vyznačených v situaci zeleně bude provedeno ohumusování v tloušťce minimálně 0,10m a osetí travním semenem. Nový terén a svahování bude plynule napojeno na okolní plochy.

Součástí SO 101 je kácení stromů a náletové zeleně, stromy určené ke kácení jsou označeny v koordinační situaci.

## 2.12 ROZHLEDOVÉ POMĚRY

V řešeném úseku je křižovatka s MK. Sjezdy jsou v místech stávajících sjezdů, autobusové zálivy jsou stávající.

## 3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI

Byly provedeny tyto průzkumy:

- místní šetření a průzkum
- polohopisné a výškopisné zaměření
- fotodokumentace
- vyjádření a zákresy stávajících inženýrských sítí
- katastrální mapa
- diagnostický průzkum

## 4. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

*Stavba řeší pouze SO 101 OPRAVA SILNICE II/209 (a to včetně odvodnění komunikace).*

## 5. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

Byl proveden diagnostický průzkum konstrukce vozovky silnice II/209 Loket, km 12,850 – 13,260. Průzkum zpracovala firma NIEVELT Labor Praha s.r.o., v úseku komunikace byly odebrány 3 vzorky, na základě kterých byly uvedeny poruchy závad viz. kapitola 2.1, na základě těchto skutečností byla navržena technologie oprav.

**Oproti doporučenému řešení z diagnostiky byly po dohodě s investorem konstrukční vrstvy navrženy takto:**

- ODFRÉZOVAT		80mm	
- SEJMUTÍ ŠD		70mm	
<b>SKLADBA "A1" (vozovka D1-N-1-III-PIII) – asfaltová vozovka - oprava</b>			
ASFALTOVÝ BETON STREDNĚZRNNÝ	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13108-1
SPOJOVACÍ POSTŘÍK 0,3 kg/m <sup>2</sup>	PS		ČSN 736129
ASFALTOVÝ BETON STREDNĚZRNNÝ	ACL 16	60 mm	ČSN EN 13108-1
SPOJOVACÍ POSTŘÍK 0,3 kg/m <sup>2</sup>	PS		ČSN 736129
ASFALTOVÝ BETON STREDNĚZRNNÝ	ACP 16	50 mm	ČSN EN 13108-1
INFILTRAČNÍ POSTŘÍK 0,6 kg/m <sup>2</sup>	PI		ČSN 736129
PŘEHUTNIT STÁVAJÍCÍ PODKLADNÍ VRSTVY(případné doplnění)			140MPa
tloušťka konstrukce celkem		<b>150 mm</b>	
- ODFRÉZOVAT		80mm	
- SEJMUTÍ ŠD		70mm	
<b>SKLADBA "A2" (vozovka D1-N-1-III-PIII) – asfaltová vozovka – kompletní vozovka</b>			
ASFALTOVÝ BETON STREDNĚZRNNÝ	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13108-1
SPOJOVACÍ POSTŘÍK 0,3 kg/m <sup>2</sup>	PS		ČSN 736129
ASFALTOVÝ BETON STREDNĚZRNNÝ	ACL 16	60 mm	ČSN EN 13108-1
SPOJOVACÍ POSTŘÍK 0,3 kg/m <sup>2</sup>	PS		ČSN 736129
ASFALTOVÝ BETON STREDNĚZRNNÝ	ACP 16	50 mm	ČSN EN 13108-1
INFILTRAČNÍ POSTŘÍK 0,6 kg/m <sup>2</sup>	PI		ČSN 736129
			140MPa



MECHANICKY ZPEVNĚNÉ KAMENIVO 0/45	MZK	150mm	ČSN 736126-1 90MPa
ŠTĚRKODRŤ 0/63	ŠDa	200mm	ČSN 736126-1 45MPa
tloušťka konstrukce celkem		<b>500 mm</b>	
- ODFRÉZOVAT		138mm	
- SEJMUTÍ ŠD		12mm	
<b>SKLADBA "A3" (vozovka D1-N-1-III-PIII) – asfaltová vozovka – kompletní vozovka</b>			
ASFALTOVÝ BETON STREDNĚZRNNÝ	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13108-1
SPOJOVACÍ POSTŘÍK 0,3 kg/m <sup>2</sup>	PS		ČSN 736129
ASFALTOVÝ BETON STREDNĚZRNNÝ	ACL 16	60 mm	ČSN EN 13108-1
SPOJOVACÍ POSTŘÍK 0,3 kg/m <sup>2</sup>	PS		ČSN 736129
ASFALTOVÝ BETON STREDNĚZRNNÝ	ACP 16	50 mm	ČSN EN 13108-1
INFILTRAČNÍ POSTŘÍK 0,6 kg/m <sup>2</sup>	PI		ČSN 736129 140MPa
MECHANICKY ZPEVNĚNÉ KAMENIVO 0/45	MZK	150mm	ČSN 736126-1 90MPa
ŠTĚRKODRŤ 0/63	ŠDa	200mm	45MPa
tloušťka konstrukce celkem		<b>500 mm</b>	

Pokud nebude možno u pokladní vrstvy docílit požadovaného zhuštění  $E_{\text{def } 2, \text{ min}} = 140 \text{ MPa}$ , bude přistoupeno k recyklaci podkladního souvrství podle TP 208 technologií za studena v tl. 200 mm, výsledná směs bude odpovídat RS 0/45 CA.

Na sjezdu ve staničení km 0,418 bude provedena vozovka ve skladbě A1, zhuštění podkladní vrstvy bude na  $E_{\text{def } 2, \text{ min}} = 140 \text{ MPa}$ . Pokud nebude možné dosáhnout této hodnoty, budou provedena opatření obdobně jako při nevhodném podloží na hlavní vozovce. Na sjezdu ve staničení km 0,508 bude provedena vozovka ve skladbě A2, zhuštění podkladní vrstvy  $E_{\text{def } 2, \text{ min}} = 140 \text{ MPa}$ .

V celém úseku bude odfrézován stávající asfalt v tl. 80-138mm, dále bude sejmuta ŠD v tl. 12-70mm, bude následovat prohlídka stavby a budou určena místa, kde jsou narušeny podkladní vrstvy. V těchto místech bude provedena recyklace za studena, předpokládá se dodání cca 3,5% asfaltové emulze a 4% cementového pojiva.

Skladby vozovek jsou navrženy dle katalogu vozovek TP 170.

Podrobnosti k navrženým vrstvám upřesňují příslušné ČSN, ty jsou uvedeny výše, ve výkresu Vzorové příčné řezy a v TP 170. Vrstvy budou pokládány tak, aby byly dodrženy jejich maximální i minimální tloušťky dle příslušných ČSN a TP. Požadované míry zhuštění jednotlivých vrstev jsou uvedeny ve výkresu Vzorové příčné řezy vedle skladeb konstrukcí nebo v TP 170.

R<sub>mat</sub> (použitý na krajnice) = recyklovaný materiál se dle TP210 rozumí asfaltová směs znovu získaná odfrézováním asfaltových vrstev nebo drcením desek vybouraných z asfaltových vozovek nebo velkých kusů asfaltové směsi a asfaltové směsi z neshodné či nadbytečné výroby. Jedná se o více jak 95% asfaltových materiálů (Ra), s max. obsahem 5% hm. ostatních recyklovaných materiálů (R<sub>c</sub>+R<sub>b</sub>+R<sub>u</sub>+X+Y+FL).

## 6. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE

Odvodnění komunikace je zabezpečeno podélným i příčným sklonem. Po levé straně bude dešťová voda svedena do stávajícího terénu, který je vyspárován směrem k řece Ohři a to až do staničení km 0,260, od tohoto staničení je navržena přídlažba 3 řady kamenných kostek+kamenný obrubník do beton. lože až do staničení km 0,314. Od km 0,314-0,410 je stávající odvodnění podél autobusového zálivu a chodníku. Od staničení km 0,410 do KÚ jsou dešťové vody svedeny do

volného terénu. Vpravo je pro odvedení dešťových vod z komunikace navržena přídlažba 3řady kamenných kostek + kamenný obrubník uložené do betonového lože v rozsahu staničení km 0,000-0,259.50, od staničení 0,259.50-0,330 se jedná o stávající odvodnění podél autobusového zálivu. Ve staničení 0,330-0,396 bude opět provedena přídlažba 3řady kostek+kamenný obrubník do beton. lože. Od staničení km 0,396 do KÚ je navržen odvodňovací příkop. V místě přídlažby je vždy navržena drenáž PVC DN 150, která bude vyústěna do příkopu (viz. B2 - koordinační situace)

### PROPUSTEK



Propustek na vtoku



propustek na výtoku

### PROPUSTEK + DEŠŤOVÁ KANALIZACE

Ve staničení km 0,375-0,396 se nachází stávající podélný propustek, na vtoku bude nově navržen lapač splavenin o vnitřních rozměrech 0,6x1,1m , dále bude upraveno čelo propustku ,které bude obloženo kamenem uloženým do betonového lože(viz. výkres C1.5).



Na výtoku bude osazena kanalizační šachta a propustek bude napojen na novou dešťovou kanalizaci, která bude v km 0,331 vyústěna do stávajícího příkopu. Nová dešťová kanalizace je navržena v délce 43m a dimenzi ULTRA RIB2 Su=8 DN 400. Toto technické řešení, tj. osazení dešťové kanalizace + osazení šachet na lomu kanalizace, bylo zvoleno z důvodu nedostatku místa, a zároveň bylo nutné zabezpečit odvedení dešťových vod z propustku vzhledem na podélný sklon viz. výkres C1.3..



Šachta DN 600



ULTRA RIB 2 DN 400

### **PROPUSTKY V KM 0,121, 0,185**

Jako součást odvodnění budou dále navrženy propustky a to ve staničení km 0,121 a v km 0,185. V těchto staničeních budou v odvodňovacím pásu osazeny uliční vpusti, které budou vyústěny do propustků dimenze DN 400, tyto pak vyústěny do terénu.

Oba propustky jsou navrženy v délce 11m, čelo propustků bude seříznuto a obloženo kamenem osazeným do betonového lože.

### **VPUSŤ S KALOVÝM PROSTOREM**

místa pro zabudování dle Skupiny 3 (třída mříže C 250 - zkušební zatížení 250 kN = 25 t) dle ČSN EN 124 - KM18P – 30/50 cm

- mříž s rámem, rovná s pantem 0,3x0,5m ,



- 1x vyrovnávací prstenec výšky 0,06m

- 1xkonus výšky 0,320m
- 2x skruž výšky 0,570
- 1x kalový koš, pozinkový oválný 0,325

## 7. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ

### ***Vodorovné dopravní značení (VDZ)***

Vodorovné dopravní značení bude provedeno ze stříkaného bílého plastu za studena. Značení je detailně popsáno v Dopravní situaci-B3.

Bude provedeno dopravní značení **V4**, **V2b** a to v šířkách 0,25 a 0,125m. U vjezdového ostrůvku budou vyznačeny tzv. „stíny“ - **V13a**.

Veškeré vodorovné dopravní značení bude provedeno dle zásad z TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích, obrazce budou odpovídat VL6.2.

### ***Svislé dopravní značení (VDZ)***

Stávající svislé dopravní značení zůstane zachováno. V místě dělicího ostrůvku budou osazeny plastové majáky viz. foto , při vjezdu do obce se jedná o maják prosvětlený, na opačné straně je navržen maják neprosvětlený.

### ***Přechodné dopravní značení (VDZ)***

V rámci přílohy D jsou řešeny zásady organizace výstavby. Stavební práce budou prováděny po částech, tak aby během výstavby byla komunikace průjezdná a to vždy jedním jízdním pruhem.

Průběh částečných uzavírek je zobrazen v příloze situace ZOV.

Přesné řešení bude dojednáno s prováděcí firmou za souhlasu DI Policie Sokolov. Podmínkou je, aby po celou dobu výstavby byl zabezpečen přístup na hřbitov.



plastový maják

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

Stavba bude probíhat po etapách, tyto jsou jednotlivě popsány v TZ-ZOV a Situaci ZOV.

## **9. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ**

Nejsou.

Karlovy Vary, prosinec 2015

Kateřina Novotná, Ing. Petr Král