



Operační program
Doprava



Evropská unie
Investice do vaší budoucnosti
Evropský fond pro regionální rozvoj
Fond soudržnosti

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	Zpracování připomínek projednání	06 / 2013
02	Úprava v rámci soutěže, stav k 12. 7. 2017	07 / 2017
03	-	-

Investor:



Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Stavební správa západ se sídlem v Praze
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Sdružení pro projekt Modernizace trati Sudoměřice - Votice:



METROPROJEKT

Vedoucí sdružení:



SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel.: +420 267 094 111
fax: +420 224 230 316
e-mail: praha@sudop.cz

Hlavní inženýr projektu:

ING. MILOŠ KRAMEŠ

Garant profese:

ING. OTA HELLER

Zpracovatel části: E.1.8 POZEMNÍ KOMUNIKACE



IKP Consulting Engineers, s.r.o.
Jankovcova 1037/49, 170 00 Praha 7
telefon: +420 255 733 111
fax: +420 255 733 605
e-mail: info@ikpce.com

Vedoucí střediska:	Odpovědný projektant SO, IO, PS:	Vypracoval:	Kontroloval:
ING. MICHAL HRDLIČKA	ING. MILAN PTÁČEK	ING. MILAN PTÁČEK	ING. MICHAL HRDLIČKA

Název akce:	Číslo smlouvy:	
	12 106 201	
MODERNIZACE TRATI SUDOMĚŘICE - VOTICE	Projektový stupeň:	
	PROJEKT	
Část:	Datum:	
	01 / 2013	
SO 74-32-01.1 SUDOMĚŘICE - VOTICE, STAVENIŠTNÍ KOMUNIKACE	Číslo části:	
	E.1.8.26	
Název přílohy:	Měřítko:	Počet formátů:
	-	-
TECHNICKÁ ZPRÁVA		Číslo přílohy:
		1

OBSAH:

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	4
2	ROZSAH ŘEŠENÍ	5
3	ÚDAJE O VYUŽITÍ ÚZEMÍ	5
4	PODKLADY	5
4.1	Smluvní podklady	6
4.2	Mapové a geodetické podklady	6
4.3	Doměření v rámci dokumentace DSP	6
4.4	Doměření polohopisu a výškopisu	6
4.5	Drážní výnosy	7
4.6	Dotčené zákony, normy a předpisy	7
4.7	Ostatní podklady	8
5	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	8
5.1	Údaje o umístění stavby	8
6	POPIS A ZDŮVODNĚNÍ ŘEŠENÍ	8
6.1	Základní popis	8
6.2	Stručný popis stavby	9
7	STAVENIŠTNÍ KOMUNIKACE	11
7.1	Stávající inženýrské sítě	11
7.2	Přehled ploch staveništních komunikací	12
7.3	Výstavba staveništních komunikací	12
7.3.1.	Základní postup výstavby nových staveništních komunikací	13
7.3.2.	Základní postup zpětné rekultivace nových staveništních komunikací	13
7.4	NOVÉ Staveništní komunikace	14
7.5	Šíře panelové staveništní komunikace	14
7.3.3.	Jednotlivé typy staveništních komunikací	14
7.6	1 = B-III Úprava stávajících Polních cest - TĚŽKÁ nákladní doprava	15
7.7	Konstrukce vozovky	15
7.8	2 = B-III Úprava stávajících Polních cest - LEHKÁ nákladní doprava	18
7.9	Konstrukce vozovky	18
7.10	3.1.= B-I NOVÁ staveništní komunikace – TĚŽKÁ nákladní doprava	21
7.11	3.2 = B-II Nadměrný náklad - NOVÁ staveništní komunikace	21
7.12	Konstrukce vozovky	22
7.13	4 = B-III NOVÁ staveništní komunikace - LEHKÁ nákladní doprava	24
7.14	Konstrukce vozovky	24
7.15	Silniční panely	27
7.16	Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace	27
7.17	Propustky – definitivní stav , propustky – provizorní stav	28
7.3.4.	Zemní práce	28
7.18	Sítě technické infrastruktury	29
8	PODÉLNÝ PROFIL STAVENIŠTNÍ KOMUNIKACE PRO NADMĚRNÝ NÁKLAD	29
9	TYPOVÁ VOZIDLA PRO PŘEPRAVU NÁKLADŮ	30
9.1	Charakteristiky převážených dílců nadměrného nákladu	30
9.2	Nadměrný náklad - NÁVĚSY (podvalníky)	30
7.3.5.	Hlubinné podvalníky (modulární, plošinové, rámové, snížené (jumbo)	31
7.3.6.	Hlubinné podvalníky (STZ-VH XLE POČET NÁPRAV 2-8)	31

7.3.7. Modulární systémy	32
10 OBALOVÉ KŘIVKY PRŮJEZDU NADMĚRNÉHO NÁKLADU	33
10.1 Speciální programové vybavení	33
10.2 Popis problematických míst na trase - shrnutí	33
10.3 Obalové křivky průjezdu nadměrného nákladu od silnice I/3 směrem přes Votice	34
10.4 Obalové křivky průjezdu nadměrného nákladu od silnice I/3 směrem od Miličína	38
11 ALTERNATIVNÍ ZPŮSOB NÁVOZU NADMĚRNÉHO NÁKLADU:	45
12 PROVIZORNÍ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	46
13 ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ.....	47

SEZNAM OBRÁZKŮ:

Obr.1 Goldhofer STZ-VH 6	31
Obr.2 3- až 8-nápravová vozidla s nosností 40 až 110 tun.....	31
Obr.3 Příklad zatáčení návěsu říditelných podvozků	31
Obr.4 Goldhofer točnice	32
Obr.5 Natáčení říditelných podvozků.....	32
Obr.6 Příklad přepravy nosníku - točnice	32
Obr.7 Goldhofer STZ-THP 4+6	32
Obr.8 Speciálně vytvořené vozidlo nadměrného nákladu v programu AutoTURN 6 pro simulaci průjezdu nadměrného nákladu po komunikacích – délka soupravy 35m	33
Obr.9 Sjezd ze silnice I/3 do Votic.....	34
Obr.10 Průjezd Voticemi – Kaplířovo náměstí, okolo autobusového nádraží a okružní křižovatku Husova – Klášterní - Pražská	35
Obr.11 Průjezd Voticemi ulicí Husova –po silnici II121.....	36
Obr.12 Silnice II/121 - Střelítov	37
Obr.13 Silnice II/121 - Nazdice	37
Obr.14 Silnice II/121 – Nazdice - výjezd.....	37
Obr.15 Silnice I/3 – Miličín- III/12142	38
Obr.16 II-III - Silnice I/3 – Miličín- III/12142	38
Obr.17 IV - Silnice I/3 – Miličín- III/12142	39
Obr.18 Ješetice - III/12142 – III/12139 - rozšíření komunikace -DETAIL	40
Obr.19 Ješetice – 12139 - 12141	40
Obr.20 Radč – MK (místní komunikace)- pravděpodobně budou potřebovat pokácet stromy.....	41

Obr.21 Radíč – MK (místní komunikace)- příjezd od Milličina (Ješetic) pravděpodobně bude potřebovat pokácet strom	41
Obr.22 Radíč – MK (místní komunikace)- příjezd od Votic (Jiříkovce) pravděpodobně bude potřebovat vlevo dočasně odstranit plot	42
Obr.23 Radíč – MK (místní komunikace) – rozšíření komunikace	42
Obr.24 Radíč – příjezd ke stavbě	43
Obr.25 Heřmaničky ale následně nejde projet Jiříkovcem	44

SEZNAM TABULEK:

Tab.1 Konstrukce vozovky :	15
Tab.2 Konstrukce vozovky (katalogová vozovka D1-T-3-V-PIII) :	18
Tab.3 Konstrukce vozovky:	22
Tab.4 Konstrukce vozovky :	24

Soubor: E01_techicka_zprava_ZOV.doc
Uloženo: 12.7.2017
Tisk: 12.7.2017

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby:	Modernizace trati Sudoměřice – Votice ISPROFIN/ISPROFOND: 3273604901/5213710002
Stavební objekt:	SO 74-32-01.1 Sudoměřice – Votice, staveništní komunikace
Stupeň dokumentace:	Projekt stavby
Charakter stavby:	Liniová stavba, modernizace trati
Odvětví:	Železniční doprava
Místo stavby:	Železniční trať České Budějovice - Praha v úseku Sudoměřice - Votice TÚ 1701 České Velenice (mimo) - Benešov u Prahy (mimo)
Účel stavby	Modernizace komplexu staveb a technologických zařízení s cílem dosažení vyšších užitných parametrů při současném zvýšení bezpečnosti provozu a komfortu železniční trati
Obec:	Sudoměřice, Mezno, Střeziměř, Červený Újezd, Ješetice, Heřmaničky
Katastrální území:	Beztahov, Arnoštovice, Heřmaničky, Ješetice, Horní Borek, Červený Újezd u Miličína, Střeziměř, Stupčice, Mezno, Mitrovce, Nemyšl, Prudice, Sudoměřice u Tábora
Kraj:	Středočeský a Jihočeský
Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město IČ: 70994234, DIČ: CZ 70994234
Zastoupený (kontaktní adresa):	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Stavební správa západ Sokolovská 278/1955 190 00 Praha 9
Ústřední orgán investora:	Ministerstvo dopravy Nábřeží L.Svobody 12 110 00 Praha 1
Zhotovitel projektu:	„Sdružení pro projekt Modernizace trati Sudoměřice – Votice“
vedoucí účastník:	SUDOP PRAHA a. s. se sídlem: Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
další účastník:	METROPROJEKT Praha a.s. se sídlem: I. P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Miloš Krameš
Odpovědný projektant objektu SO 74-32-01-1:	
Projekt SO 74-84-01:	IKP Consulting Engineers, s.r.o. Jankovcova 1037/49, 170 00 Praha 7
Odpovědný projektant:	Ing. Milan Ptáček

2 ROZSAH ŘEŠENÍ

Obsahem stavebního objektu jsou staveništní komunikace, které jsou určeny k provozu staveništní dopravy v rámci výstavby akce Modernizace trati Sudoměřice – Votice. Do tohoto stavebního objektu patří nové staveništní komunikace pro nadměrný náklad, pro těžkou staveništní dopravu, lehkou staveništní dopravu, úpravu stávajících lesních a polních cest jejich zpevněním a rozšířením s výhybnami po cca 100m a některé nové komunikace (např. příjezdové komunikace k portálům tunelů a MK (místní komunikace) u Jiříkovce budou komunikace využívány pro staveništní dopravu ve finální podobě, nebo ještě před jejich finálním nebo téměř finálním dokončením – po stavbě budou komunikace případně opraveny.

3 ÚDAJE O VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Navrhovaná stavba je umístěna do území:

- Kraj: Jihočeský, Středočeský
- Obec: Sudoměřice, Mezno, Střeziměř, Červený Újezd, Ješetice, Heřmaničky
- Katastrální území: Beztahov, Arnoštovice, Heřmaničky, Ješetice, Horní Borek, Červený Újezd u Miličína, Střeziměř, Stupčice, Mezno, Mitrovice, Nemyšl, Prudice, Sudoměřice u Tábora
- Pověřené městské úřady: Tábor, Votice
- Obce s rozšířenou působností: Tábor, Votice

Stavba se nachází v převažujícím rozsahu mimo dosud zastavěné území. Dílčí částí sleduje dosavadní železniční trasu v úseku mezi Sudoměřicemi u Tábora a Voticemi a tudíž pro umístění využívá stávajících pozemků dráhy.

Převažující úseky stavby jsou vedeny po nově dotčeném prostoru definovaném v územním rozhodnutí stavby (Rozhodnutí o umístění stavby, viz. dokladová část dokumentace). Všechny nezbytné pozemky pro umístění dráhy a dalších návazných součástí (obslužných, či překládaných komunikací, překládek inženýrských sítí apod.) jsou řešeny na smluvní bázi s jejich původními vlastníky (viz. dokladová část projektu stavby). Jedná se především o smlouvy kupní na převod nezbytných pozemků do vlastnictví objednatele (stavebníka), nebo např. smlouvy o provedení stavby. Výjimku tvoří vedení alternativní varianty staveništní komunikace mezi Meznem a Střeziměřem, která je vedena souběžně s nově navrhovanou tratí obdobně jako je to u skoro celé trase.

Soupis všech potřebných pozemků na nichž je stavba umístěna je definován v části dokumentace Geodetická dokumentace - Majetkoprávní část.

4 PODKLADY

V rámci dosavadní projektové přípravy a zpracování projektu stavby bylo zajištěno provedení vícero průzkumných prací. Jedná se zvláště o tyto podklady a průzkumy (detailnější popis průzkumů a archivních rešerší je v průvodní zprávě):

4.1 Smluvní podklady

- Zadávací dokumentace pro zadání veřejné zakázky na zhotovení projektu stavby „Modernizace trati Sudoměřice - Votice“, SZDC, s.o.
- Přípravná dokumentace, SUDOP PRAHA a.s., 10/2004, aktualizace 09/2007, 11/2010 a 06/2011
- Posuzovací protokol přípravné dokumentace stavby, č.j. 276/2011-SSPHA-ÚT
- Schvalovací protokol přípravné dokumentace č.j. 44 556/11-01 ze dne 01.11.2011

4.2 Mapové a geodetické podklady

- Geodetické a mapové podklady pro přípravnou dokumentaci stavby
- Geodetické doměření, SUDOP PRAHA a.s.
- Geodetické zaměření stávajícího stavu celé stavby a geodetické zaměření přeložek trati, zpracovalo SZG Praha v 11/2002
- Geotechnický a stavebnětechnický průzkum, zpracoval GeoTec- GS a.s. v 05/2004

4.3 Doměření v rámci dokumentace DSP

- lokálně provedené doměření stávajícího stavu s ohledem na požadavky odpovědných projektantů jednotlivých PS, SO
- je věnována pozornost zejména zaměření na konci stavby (napojení na nový stav stavby Votice – Benešov), deponie zeminy v Heřmaničkách, stavba ČOV Heřmaničky, lokalita stavby D3 v úseku Mezno – Sudoměřice
- jako další podklady byly zajištěny zaměření skutečného provedení staveb (DSPS), které jsou ověřovány a případně využity:
 - 1.1. D3 Mezno – Sudoměřice
 - 1.2. nový silniční nadjezd u Nazdic (km 114,503, ev.č. 121-022)

4.4 Doměření polohopisu a výškopisu

Rozsah doměření byl stanoven podle potřeb projektantů a po dohodě s hlavním inženýrem projektu.

Podrobné body polohopisu byly zaměřeny metodou polární (přístrojem Leica TCRA 1102, Leica TCRA 1202). Veškeré podrobné měření polohopisu bylo zaměřeno s přesností odpovídající kódu kvality 2 (2. třída přesnosti mapování, polohová nejistota do 0,08 m) s výjimkou terénních tvarů, podrobných bodů terénu a stromů, které byly zaměřeny s přesností odpovídající kódu kvality 3 (3. třída přesnosti mapování, polohová nejistota do 0,14 m).

Pro zaměření terénu byla v některých lokalitách použita metoda GPS-RTK s připojením na síť CZEPOS.

Výpočet souřadnic podrobných bodů byl proveden na PC v programu Groma ver. 9.1.

Výkres zaměření stávajícího stavu ve 3D formátu byl vytvořen v programu MicroStation verze V8.

4.5 Drážní výnosy

- "Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky" Směrnice GŘ SŽDC, s.o.č. 16/2005(č.j. 3790/05-OP – ze dne 17.1.2006)
- Směrnice GŘ (SŽDC, s.o., č.11/2006 č.j. 130511/06-OP ze dne 30.6.2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ – Příloha č. 1 Přípravná dokumentace (PD)
- Opatření VŘ DDC "Pravidla pro vzájemnou výměnu digitálních dat mezi drážními a mimodrážními organizacemi (pro zobrazování a dokumentaci drážních objektů)"
- „Prováděcí opatření k předávání digitální dokumentace z investiční výstavby“ vydaným VŘ DDC dne 13.12.1999 pod č.j. 2347/1999 – O7
- Opatření GŘ ČD č.j.10003/93-TD DDC/R – podklady pro žádost o výjimky výjimek z technických norem ČSN, TNŽ a předpisů ČD.

4.6 Dotčené zákony, normy a předpisy:

- ☞ Zákon č. 50/1976Sb. O územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)
- ☞ Zákon č. 361/2000Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích
- ☞ ČSN EN 12 899-1 Stálé svislé dopravní značení – Část 1: Stálé dopravní značky
- ☞ ČSN 72 1002 Klasifikace zemin pro dopravní stavby
- ☞ ČSN 72 1006 Kontrola zhutnění zemin a sypanin
- ☞ ČSN 73 3050 Zemné práce. Všeobecné ustanovení
- ☞ ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ☞ ČSN 73 6109 Projektování polních cest
- ☞ ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ☞ ČSN 73 6114 Vozovky pozemních komunikací. Základní ustanovení pro navrhování
- ☞ ČSN 73 6126-1 Stavba vozovek. nestmelené vrstvy
- ☞ ČSN 73 6131-1 Stavba vozovek. Dlažby a dílce. Část 1: Kryty z dlažeb
- ☞ ČSN 73 6133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací
- ☞ TP Katalog vozovek polních cest
- ☞ TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- ☞ TP 77 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- ☞ TP 83 Odvodnění pozemních komunikací
- ☞ TP 94 Zlepšení zemin
- ☞ TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- ☞ TKP staveb pozemních komunikací – kap. 4. „Zemní práce“
- ☞ TKP staveb pozemních komunikací – kap. 5. „Podkladní vrstvy“
- ☞ Vzorové listy pozemních komunikací
- ☞ Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací MD ČR

Při případném pohybu v blízkosti železniční trati je nutné se řídit odpovídajícími normami a drážními předpisy.

4.7 Ostatní podklady:

- Místní šetření a rekognoskace terénu v 10-12/2012 – 01-03/2013
- Fotodokumentace
- zápisy a záznamy z výrobních porad (viz dokladová část projektové dokumentace)

5 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

Stavba „Modernizace trati Sudoměřice u Tábora - Votice“ je jednou ze souboru staveb modernizace IV. tranzitního železničního koridoru (IV. TŽK), který zahrnuje úsek trati spojujícího státní hranici s Německem přes Děčín, Prahu, Tábor a České Budějovice po státní hranici s Rakouskem.

5.1 Údaje o umístění stavby

Stavba „Modernizace trati Sudoměřice – Votice“ je umístěna na území Jihočeského a Středočeského kraje. Rozhraní krajů leží ve stávajícím drážním km 97,4.

Konkrétně se nachází na území obcí Sudoměřice, Mezno, Střeziměř, Červený Újezd, Ješetice, Heřmaničky, Votice.

Fyzicky se stavba nachází v prostoru katastrálních území Beztahov, Arnoštovice, Heřmaničky, Ješetice, Horní Borek, Červený Újezd u Miličína, Střeziměř, Stupčice, Mezno, Mitrovce, Nemyšl, Prudice, Sudoměřice u Tábora.

V rámci začlenění do drážní železniční sítě se jedná o dráhu ve vlastnictví státu, tj. České republiky a správě SŽDC s.o.. Uvedená stavba je součástí IV. tranzitního železničního koridoru (TŽK). Jedná se o železniční trať celostátní č.1701 České Velenice – Praha.

Dle knižního jízdního řádu se jedná o trať č.220.

6 POPIS A ZDŮVODNĚNÍ ŘEŠENÍ

6.1 Základní popis

Stavba „Modernizace trati Sudoměřice – Votice“ začíná v místě za ŽST Sudoměřice v km st. staničení 95,200 (nové staničení = 94,750). Konec stavby je v km 114,700 (nové staničení = 111,800). V celém úseku Sudoměřice – Votice se jedná o jednokolejnou elektrizovanou trať střídavé trakce. Trať je součástí staveb modernizace IV. tranzitního železničního koridoru (Děčín – Praha – České Budějovice).

Při modernizaci trati Sudoměřice – Votice je navrženo několik přeložek trati a z tohoto důvodu jako i z důvodu úpravy geometrické polohy hlavních kolejí s důrazem na zvýšení rychlosti, je nutné rekultivovat území v místě stávající jednokolejné tratě.

Jedná se o úsek č. 1 od km 108,658 až do km 108,815 v lokalitě Radíč, a úsek č. 2 od km 111,215 až do km 111,461 v lokalitě Heřmaničky.

Snesení železničního svršku (kolejnice, pražce včetně kolejového lože) je součástí stavebního objektu SO 73-10-01 – Červený Újezd – Votice, železniční svršek.

6.2 Stručný popis stavby

Charakteristika modernizované trati

- 17 km nové trati
- zkrácení oproti stávající o 2,2 km
- kromě začátku a konce celá v nové poloze (12 střetů – křížení, kolize se stáv.tratí)
- 2 tunely (820 a 635 m), 4 estakády (205, 85, 190 a 270 m)

Stávající trať bude snesena, převedena do nové stopy (přeložka trati) a dojde k demontáži opuštěného zařízení. Všechna stávající propojení budou i po modernizaci trati zachována novými přeložkami. Výjimku může tvořit úsek mezi Střezimířem a Červeným Újezdem kde občanské sdružení pro historickou železnici mezi Střezimířem a Červeným Újezdem (Železnice Česká Sibiř, o.s.) usiluje o ponechání zařízení v takové podobě aby zde mohla provozovat historickou dráhu

Základní předpoklady výstavby

- Sousední stavby jsou hotové (stavební klid v navazujících úsecích)
- Výstavba úseku bude probíhat souběžně
- Základní obslužnost stavby podél nové trati – hlavní staveništní komunikace
- Délky výluk 3-5 týdnů
- Náhradní doprava pro R (rychlíky) v úseku Chorovány-Olbramovice

Hlavní náplň jednotlivých let

09/2014-03/2015

Přípravné práce – kácení,
– sejmutí ornice,
– hlavní staveništní komunikace
– rekonstrukce silnic II. a III. třídy (částečně i místní komunikace)
– začátek výstavby tunelu Mezno


2015

Hlavní stavební práce– těžení zářezů a výstavba náspů
– oba tunely – ražba a primární ostění, portály
– spodní stavby estakád
– provizorní propojení v úseku Soudoměřice-Mezno

2016

Hlavní stavební práce– dotěžení zářezů a dokončení náspů
– oba tunely – definitivní ostění, dovybavení, úprava portálů
– horní stavby estakád
– ostatní mostní objekty
– zprovoznění kol.č.2 v úseku Soudoměřice-Mezno (opuštění úseku stáv.trati)

2017

- Hlavní stavební práce
- pokládka kol.č.2 a její zprovoznění (opuštění úseků stáv.trati)
 - pokládka kol.č.1 a její zprovoznění (demontáže kolej.roštu)
 - def.úprava silnic II., III. třídy a místní komunikace
- Dokončovací práce
- vyklizení zařízení stavenišť a jejich rekultivace
 - demolice hlavních staveništních komunikací
 - demolice mostních objektů na stávající trati
- 

7 STAVENIŠTNÍ KOMUNIKACE

Budou vybudovány nové staveništní komunikace na stávajících převážně zemědělských plochách, které jsou vedeny souběžně s budoucí železniční tratí, stávající polní a lesní cesty budou upraveny a zpevněny, všechny staveništní komunikace budou udržovány ve sjízdném stavu po celou dobu stavby, tak aby přilehlé nemovitosti byly po celou dobu stavby přístupné pro pěší i pro automobilovou dopravu (opravy výtluků, vyspravení vyjetých kolejí atd.) a po stavbě budou uvedeny do původního stavu.

Staveništní komunikace se dělí dle původního způsobu využívání (polní, lesní cesty, místní komunikace, silnice I., II. a III. třídy), dle typu dopravy (lehká nebo těžká staveništní doprava) a nebo na nové staveništní komunikace.

Součástí objektu staveništní komunikace je obsažena konstrukční skladba vozovky, včetně provizorních propustků.

7.1 Stávající inženýrské sítě

Stávající inženýrské sítě budou ochráněny odpovídajícím způsobem podle vyjádření příslušných správců inženýrských sítí.

V projektu jsou přibližně zakreslena všechna zjištěná podzemní vedení a zařízení jednotlivých správců na základě poskytnutých podkladů. Dodavatel stavby je povinen zajistit si před zahájením stavby přesné vytyčení všech podzemních vedení a zařízení u příslušných správců.

Průběh podzemních vedení je pouze orientační a projektant nezodpovídá za jeho polohu, zakres inženýrských sítí nelze použít k jejich přesnému vytyčení.

7.2 Přehled ploch staveništních komunikací

- 0 = Sejmутí ornice na ploše
- 1 = B-III Úprava stávajících Polních cest - TĚŽKÁ nákladní doprava
- 2 = B-III Úprava stávajících Polních cest - LEHKÁ nákladní doprava
- 3.1.= B-I NOVÁ staveništní komunikace - TĚŽKÁ nákladní doprava
- 3.2 = B-II Nadměrný náklad-NOVÁ staveništní komunikace (4,50m)
- 4 = B-III NOVÁ staveništní komunikace - LEHKÁ nákladní doprava

Poznámka:

Základním dělení komunikací v části F, Organizace výstavby (ZOV):

Základním je dělení na komunikace:

- A Veřejné (všechny zpevněné)*
- B Staveništní (polní, lesní a nové cesty)*

Veřejné dělíme na:

- A-I. Hlavní trasy pro těžkou dopravu (velmi frekventovaná spojení)*
- A-II. Trasy pro přepravu dílů pro estakády – NADMĚRNÝ NÁKLAD*
- A-III. Doplnkové trasy (méně těžká doprava, méně frekventovaná spojení)*
- A-IV. Ostatní přístupové komunikace ke staveništi*

Staveništní dělíme na:

- B-I. Hlavní trasy pro těžkou dopravu (velmi frekventovaná spojení)*
- B-II. Trasy pro přepravu dílů pro estakády – NADMĚRNÝ NÁKLAD*
- B-III. Doplnkové komunikace (většinou k dílčím objektům, občasná těžká doprava, méně frekventovaná spojení)*

Vše výše uvedené je graficky prezentováno v příloze č.10 Uvažované dopravní trasy (1:15 000), části F.2 Situace.

7.3 Výstavba staveništních komunikací

Budou vybudovány nové staveništní komunikace na stávajících převážně zemědělských plochách, které jsou souběžně s budoucí železniční tratí a v místě stávajících lesních nebo polních komunikací .

Postup realizace nových (dočasných) staveništních komunikací na tzv. „zelené louce“: dojde ke shrnutí ornice a její deponování v místě odhrnutí nebo na blízké deponii. Ornice musí být zabezpečena proti znehodnocení, tak aby se dala vrátit zpět na původní místo, až

budou staveništní komunikace odstraněny (ornice může být ochráněna např. zakrytím geotextilií).

Staveništní komunikace jsou navrženy na předpokládané zatížení staveništní dopravou, dle předpokládaného postupu výstavby (ZOV) před stavbou zhotovitel prověří intenzitu staveništní dopravy a případně upraví příslušnou konstrukční skladbu jednotlivých staveništních komunikací.

7.3.1. Základní postup výstavby nových staveništních komunikací:

- odstranění ornice (cca. tl. 0,50 m), odhrnutí na stranu staveništní komunikace nebo její odvoz a dočasné uskladnění ornice (ochrana ornice)
- položení geotextílie v místě nové staveništní komunikace (opatření pro snadnější zpětnou rekultivaci využívaných ploch)
- uložení a zhutnění vrstvy drceného kameniva
- podklad ze směsi stmelené cementem
- položení panelů – komunikace a výhybny

7.3.2. Základní postup zpětné rekultivace nových staveništních komunikací:

- odstranění panelů
- odstranění podkladu ze směsi stmelené cementem
- odstranění vrstvy drceného kameniva
- odstranění geotextílie
- zpětné rozprostření ornice tl. cca 0,50m
- náhradní výsadba, osetí travou

Po snesení provizorní komunikace - odstranění silničních panelů včetně podkladních vrstev s geotextilií, bude deponovaná ornice zpětně rozhrnuta a předána majiteli nebo hospodářickému zemědělci a bude provedeno případné osetí travou, nebo bude povrch upraven dle dohod.

odstranění ornice
shrnutí ornice tl. 0,50m
odvezení ornice na mezideponii od 1km do 5km
snesení staveništní komunikace š. 3,0m včetně výhyben
snesení staveništní komunikace š. 4,5m včetně výhyben
odvezení konstrukce komunikace na skládku do 5km
odvezení konstrukce komunikace na skládku jednotlivý km (1 km)
rozprostření ornice, tl. 0,5m
náhradní výsadba, osetí travou

7.4 NOVÉ Staveništní komunikace

Staveništní komunikace i pro nadměrný náklad je navržena a prověřena:

- Vzorovou skladbou staveništní komunikace - Vzorový řez
- Vzorový řez propustkem
- Prověření podélných profilů na staveništních komunikacích - Podélný profil
- Situace prověření podélných profilů:
 - Situace s osou staveništní komunikace
 - Situace se záborem stavby průjezd nadměrného nákladu – Situace č.6 a č. 7

7.5 Šíře panelové staveništní komunikace

Staveništní komunikace je rozdělena na:

- šíři 3,00m – těžká, lehká staveništní komunikace
- šíři 4,50m – těžká staveništní komunikace pro NADMĚRNÝ NÁKLAD

V místě výhybny bude provizorní panelová vozovka rozšířena o šíři výhybny o minimálně 2,50m na celkovou šíři minimálně 5,50m.

7.3.3. Jednotlivé typy staveništních komunikací

1 = B-III Úprava stávajících Polních cest - TĚŽKÁ nákladní doprava

2 = B-III Úprava stávajících Polních cest - LEHKÁ nákladní doprava

3.1.= B-I NOVÁ staveništní komunikace - TĚŽKÁ nákladní doprava

3.2 = B-II Nadměrný náklad-NOVÁ staveništní komunikace (4,5m široká staveništní komunikace včetně výhyben po cca 100m)

4 = B-III NOVÁ staveništní komunikace - LEHKÁ nákladní doprava - BĚŽNÁ STAVENIŠTNÍ DOPRAVA - 3,0m široká staveništní komunikace včetně výhyben po cca 100m

7.6 1 = B-III Úprava stávajících Polních cest - TĚŽKÁ nákladní doprava

1 = B-III Úprava stávajících Polních cest - TĚŽKÁ nákladní doprava

Přibližná poloha staveništních komunikací vzhledem ke staničení nové železniční trati, staveništní komunikace - šíře nové komunikace 3,0m včetně výhyben po cca 100m:

Polní cesty - šíře komunikace 3,0m (těžká doprava) - staveništní komunikace tl. 0,515m	staničení dráhy
Polní cesty - STÁVAJÍCÍ - těžká doprava	101-104,5km
Polní cesty - STÁVAJÍCÍ - těžká doprava	106,5km
Polní cesty - STÁVAJÍCÍ - těžká doprava	97km
Bude upravena celková plocha polních cest + výhybny	

Konstrukční skladba provizorní staveništní komunikace:

Staveništní komunikace - šíře komunikace 3,0m tl. 0,515m
Podklad ze štěrku ŠD tl 150 mm
Podklad ze směsi stmelené cementem SC tl. 150 mm
provizorní panelová vozovka tl. 215 mm

Při přepravě materiálu např. z výrubu tunelů nebo při odtěžování a dovozu materiálu bude docházet odhadem k provozu cca 2x85 vozidel staveništní dopravy - tj. za celý den obousměrně v profilu cca **170 TNV/24h**.

7.7 Konstrukce vozovky

1 = B-III Úprava stávajících Polních cest - TĚŽKÁ nákladní doprava

katalogová vozovka **D1-N-1-IV-PII** (tj. maximálně 500 TNV/24h).

třída dopravního zatížení: IV

návrhová úroveň porušení: D1

Cementobetonový kryt je nahrazen silničním panelem.
skladba (provizorní panelová vozovka, včetně výhybny)

Tab.1 Konstrukce vozovky :

cementový beton	SILNIČNÍ PANEL	215 mm
směs stmelená cementem	SC C /810	150 mm
štěrkodrt'	ŠD _A	min.150 mm
celkem		min 515 mm

-E_{def,2} na horní vrstvě ŠD min. 80MPa

-E_{def,2} na pláni min. 45Mpa

Konstrukční skladba CB je nahrazena silničním betonovým panelem. Detailnější řešení bude upřesněno v dalším stupni, tj. v prováděcí dokumentaci stavby, návrh uložení a rozmístění panelů – 3,00m vozovka a 4,50m vozovka, případné kotvení. Skryvka bude ošetřena, tak aby nedošlo k její znehodnocení a uložení ornice.

Podloží vozovky (aktivní zóna) musí mít míru zhutnění dle ČSN 72 1006. $D \geq 100\%$ PS, nebo $E_{def,2} \geq 45$ MPa pro soudržné zeminy a $E_{def,2} \geq 100$ MPa pro nesoudržné zeminy.

Kromě splnění hodnoty modulu přetvárnosti musí být splněn poměr modulů $E_{def,2}/E_{def,1}$ dle tab. 7 ČSN 72 1006.

Za předpokladu, že aktivní zóna je tvořena soudržnými zeminami je na ochranné vrstvě ŠD požadován deformační modul $E_{def,2} \geq 80$ MPa,

Spodní podkladní vrstva ze ŠD bude provedena dle TKP kap. 5 a ČSN 73 6126.

V případě nemožnosti zajisti odpovídající hutnění pláňe bude provedena vápená stabilizace podloží na, které je možné dosáhnout cca 80 MPa.

Dosypávky nezpevněných krajnic budou provedeny materiálem min. málo vhodným, hutnění 100% PS.

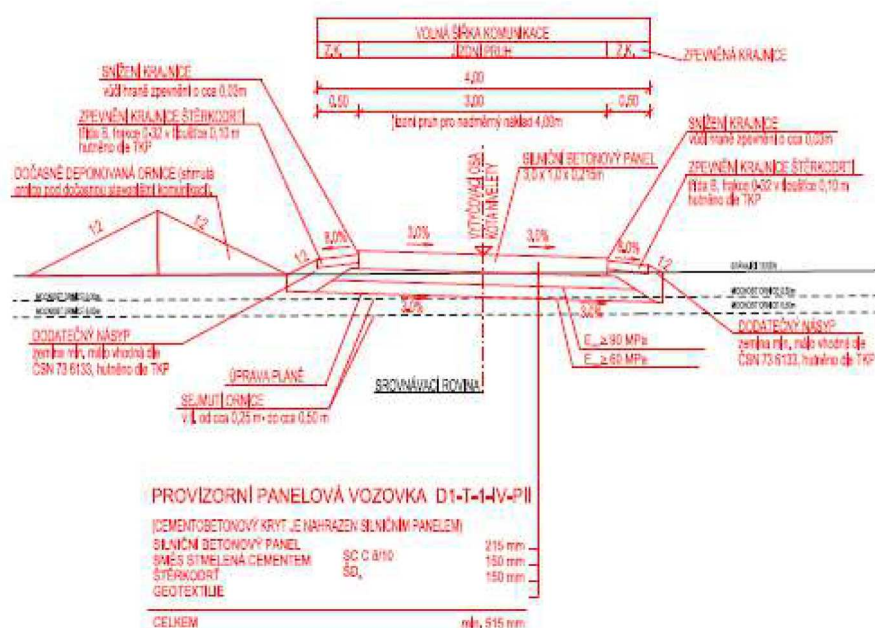
Směrové sloupky nejsou navrhovány.

1) PROVIZORNÍ PANELOVÁ VOZOVKA
- provoz šlápké elevační dopravy (jedni pruh 3,00m) a u nadměrného nákladu bude jedni pruh rozšířen na 4,00m,
VOZOVÝ PÁJOVÝ ŘEZ
M 1:30

D1-T-14-V-II
(CEMENTOBETONOVÝ KRYT JE NÁHRAZEN SILNIČNÍM PANELEM)

TŘÍDA DOPRAVNÍHO ZATÍŽENÍ IV (0,500 TNV044)

V místě výhyžky bude provizorní pánlová vozovka rozšířena o 0,50 m výhyžky o minimálně 2,50 m na celkovou šířku minimálně 3,50 m.



2) ZPĚTNÁ REKULTIVACE PLOCH PO ODSTRANĚNÍ STAVENIŠTNÍCH KOMUNIKACÍ

Po snesení provizorní komunikace tj. odstranění silničních panelů včetně podkladních vrstev s geotextilií, bude deponovaná ornice zpětně rozhrnuta a předána majiteli nebo hospodářskému zemědělcí a bude provedeno případné osetí travou, nebo bude povrch upraven dle konkrétních dohod.

PODÉLNÝ ŘEZ PROMĚZORNÍM PROPUSTKEM

1) PROMĚZORNÍ PANELOVÁ VOZOVKA

- provoz. údržbě staveništní dopravy (jízdní pruh 3,00m) a u nadměrného nákladu bude jízdní pruh rozšířen na 4,50m,

VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ

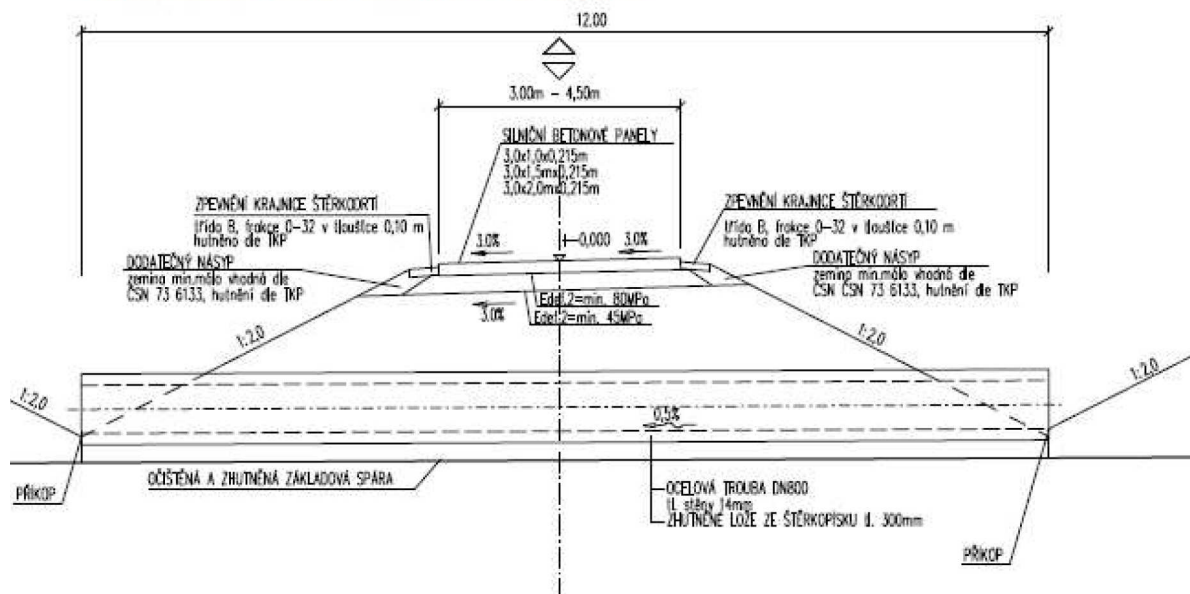
M 1:50

0+14,414

(CEMENTOBETONOVÝ KRYT JE NAHRAZEN SILNĚM PANELEM)

(PŘÍDA DOPRAVNÍ-O ZATÍŽENÍ IV (1.500 T/M²))

V celkové výšce bude proskládání panelové vozovky rozšířeno o 800 mm (výškový náklad 2,50m na celkovou šířku 5,50m).



7.8 2 = B-III Úprava stávajících Polních cest - LEHKÁ nákladní doprava

2 = B-III Úprava stávajících Polních cest - LEHKÁ nákladní doprava

Přibližná poloha staveništních komunikací vzhledem ke staničení nové železniční trati, staveništní komunikace - šíře nové komunikace 3,0m včetně výhyben po cca 100m:

Polní cesty - šíře komunikace 3,0m (lehká doprava) - staveništní komunikace tl. 0,515m	staničení dráhy
Polní cesty - STÁVAJÍCÍ - lehká doprava	110,5km
Polní cesty - STÁVAJÍCÍ - lehká doprava	109,5km
Polní cesty - STÁVAJÍCÍ - lehká doprava	111,5km
Bude upravena celková plocha polních cest + výhybny	

Konstrukční skladba provizorní staveništní komunikace:

Stávající polní cesty budou přednostně opravovány dosypáním vhodným materiálem v případě výtluků a vyjetých kolejí, tyto komunikace musí být udržovány ve sjízdném stavu po celou dobu výstavby.

Staveništní komunikace - šíře komunikace 3,0m tl. 0,415m
Podklad ze štěrkodrtě ŠD tl 200 mm
provizorní panelová vozovka tl. 215 mm

Při přepravě materiálu např. z výrubu tunelů nebo při odtěžování materiálu bude docházet odhadem k provozu cca 2x85 vozidel staveništní dopravy - tj. za celý den obousměrně v profilu cca **30 TNV/24h**.

7.9 Konstrukce vozovky

2 = B-III Úprava stávajících Polních cest - LEHKÁ nákladní doprava

katalogová vozovka **D1-T-3-V-PIII** (tj. maximálně 100 TNV/24h).

třída dopravního zatížení: V

návrhová úroveň porušení: D1

Cementobetonový kryt je nahrazen silničním panelem.
skladba (provizorní panelová vozovka, včetně výhybny)

Tab.2 Konstrukce vozovky (katalogová vozovka D1-T-3-V-PIII) :

cementový beton	SILNIČNÍ PANEL	215 mm
štěrkodrt'	ŠD _A	min.200 mm
celkem		min 415 mm

-E_{def,2} na horní vrstvě ŠD min. 80MPa

-E_{def,2} na pláni min. 45Mpa

Konstrukční skladba CB je nahrazena silničním betonovým panelem. Detailnější řešení bude upřesněno v dalším stupni, tj. v prováděcí dokumentaci stavby, návrh uložení a rozmístění panelů – 3,00m vozovka, případné kotvení. Skrývka bude ošetřena, tak aby nedošlo k její znehodnocení a uložení ornice.

Podloží vozovky (aktivní zóna) musí mít míru zhutnění dle ČSN 72 1006. $D \geq 100\%$ PS, nebo $E_{def,2} \geq 45$ MPa pro soudržné zeminy a $E_{def,2} \geq 100$ MPa pro nesoudržné zeminy.

Kromě splnění hodnoty modulu přetvárnosti musí být splněn poměr modulů $E_{def,2}/E_{def,1}$ dle tab. 7 ČSN 72 1006.

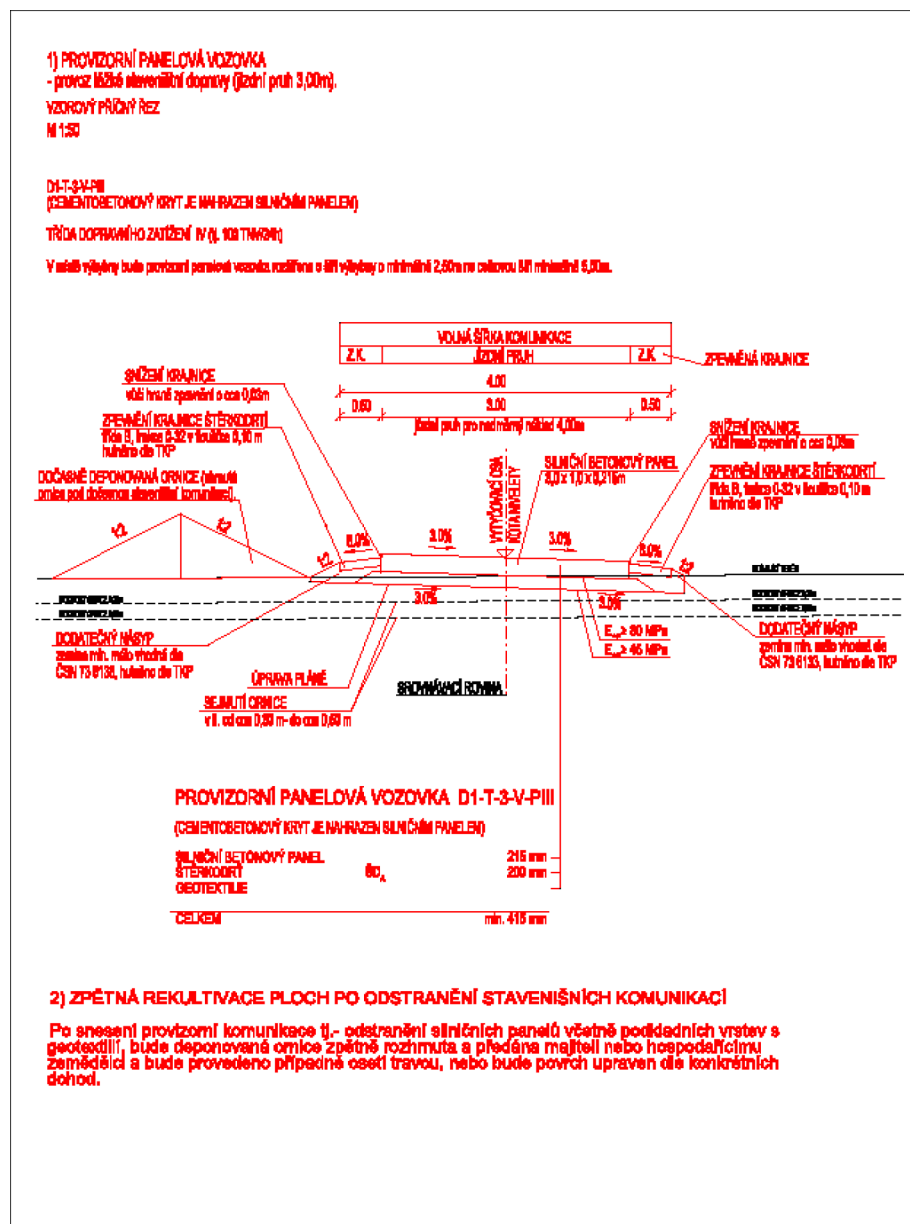
Za předpokladu, že aktivní zóna je tvořena soudržnými zeminami je na ochranné vrstvě ŠD požadován deformační modul $E_{def,2} \geq 80$ MPa,

Spodní podkladní vrstva ze ŠD bude provedena dle TKP kap. 5 a ČSN 73 6126.

V případě nemožnosti zajisti odpovídající hutnění pláně bude provedena vápená stabilizace podloží na, které je možné dosáhnout cca 80 MPa.

Dosypávky nezpevněných krajnic budou provedeny materiálem min. málo vhodným, hutnění 100% PS.

Švodidla ani směrové sloupky nejsou navrhovány.



V nastříelných výškových panelech vzduch teče směrem od výškovky směrem dolů, takže se odvětrává a ochlazuje.



7.10 3.1.= B-I NOVÁ staveništní komunikace – TĚŽKÁ nákladní doprava

3.1.= B-I NOVÁ staveništní komunikace - TĚŽKÁ nákladní doprava

Přibližná poloha staveništních komunikací vzhledem ke staničení nové železniční trati, staveništní komunikace - šíře nové komunikace 3,0m včetně výhyben po cca 100m:

Polní cesty - šíře komunikace 3,0m (těžká doprava) - staveništní komunikace tl. 0,515m	staničení dráhy
NOVÁ staveništní komunikace - TĚŽKÁ nákladní doprava	99,5 – 101km
NOVÁ staveništní komunikace + výhybny po cca 100m	

Konstrukční skladba provizorní staveništní komunikace:

Staveništní komunikace - šíře komunikace 3,0m tl. 0,515m
Podklad ze štěrkodrtě ŠD tl 150 mm
Podklad ze směsi stmelené cementem SC tl. 150 mm
provizorní panelová vozovka tl. 215 mm

Při přepravě materiálu např. z výrubu tunelů nebo při odtěžování materiálu bude docházet odhadem k provozu cca 2x85 vozidel staveništní dopravy - tj. za celý den obousměrně v profilu cca **170 TNV/24h**.

7.11 3.2 = B-II Nadměrný náklad - NOVÁ staveništní komunikace

3.2 = B-II Nadměrný náklad-NOVÁ staveništní komunikace (4,5m široká staveništní komunikace včetně výhyben po cca 100m)

Přibližná poloha staveništních komunikací vzhledem ke staničení nové železniční trati, staveništní komunikace - šíře nové komunikace 4,5m včetně výhyben po cca 100m:

Při přepravě v jednom směru cca **20 souprav nadměrného nákladu k jednotlivým budoucím mostním estakádám (souprava cca 50-55t) za cca 30dní,viz níže** (9. Typová vozidla pro přepravu nákladů. Poznámka: Charakteristiky nadměrného nákladu, převážených dílců:

Maximální podélný sklon pro nadměrný náklad je do 6%, šíře komunikace je 4,5m včetně výhyben po cca 100m.

Charakteristiky převážených dílců nadměrného nákladu:

- Dílce budou délky do 25 m s hmotností do 40-50 t.
- Výška dílce: cca 3,0- cca 4,0 m
- Šířka dílce: cca 0,8 – cca 4,0 m
- Délka celé soupravy bude okolo 35 m.
-

Nadměrný náklad - staveništní komunikace - šíře komunikace 4,5m, staveništní komunikace tl. 0,515m	staničení dráhy
Nadměrný náklad - NOVÁ staveništní komunikace	107,5-108km
Nadměrný náklad - NOVÁ staveništní komunikace	106-107km
Nadměrný náklad - NOVÁ staveništní komunikace	107-107,5km
Nadměrný náklad - NOVÁ staveništní komunikace	108,5-109km
Nadměrný náklad - NOVÁ staveništní komunikace	105-106km Radič
3,0m komunikace + výhybny po cca 100m	

Konstrukční skladba provizorní staveništní komunikace:

Staveništní komunikace - šíře komunikace 3,0m tl. 0,515m
Podklad ze štěrkodrtě ŠD tl 150 mm
Podklad ze směsi stmelené cementem SC tl. 150 mm
provizorní panelová vozovka tl. 215 mm

7.12 Konstrukce vozovky

3.1.= B-I NOVÁ staveništní komunikace - TĚŽKÁ nákladní doprava

3.2 = B-II Nadměrný náklad-NOVÁ staveništní komunikace (4,5m široká staveništní komunikace včetně výhyben po cca 100m)

katalogová vozovka **D1-N-1-IV-PII** (tj. maximálně 500 TNV/24h).

třída dopravního zatížení: IV

návrhová úroveň porušení: D1

Cementobetonový kryt je nahrazen silničním panelem.
skladba (provizorní panelová vozovka, včetně výhybny)

Tab.3 Konstrukce vozovky:

cementový beton	SILNIČNÍ PANEL	215 mm
směs stmelená cementem	SC C /810	150 mm
štěrkodrt'	ŠD _A	150 mm
celkem		min 515 mm

- $E_{def,2}$ na horní vrstvě ŠD min. 80MPa

- $E_{def,2}$ na pláni min. 45Mpa

Konstrukční skladba CB je nahrazena silničním betonovým panelem. Detailnější řešení bude upřesněno v dalším stupni, tj. v prováděcí dokumentaci stavby, návrh uložení a rozmístění panelů – 3,00m vozovka a 4,50m vozovka, případné kotvení. Skrývka bude ošetřena, tak aby nedošlo k její znehodnocení a uložení ornice.

Podloží vozovky (aktivní zóna) musí mít míru zhutnění dle ČSN 72 1006. $D \geq 100\%$ PS, nebo $E_{def,2} \geq 45$ MPa pro soudržné zeminy a $E_{def,2} \geq 100$ MPa pro nesoudržné zeminy.

Kromě splnění hodnoty modulu přetvárnosti musí být splněn poměr modulů $E_{def,2}/E_{def,1}$ dle tab. 7 ČSN 72 1006.

Za předpokladu, že aktivní zóna je tvořena soudržnými zeminami je na ochranné vrstvě ŠD požadován deformační modul $E_{def,2} \geq 80$ MPa,

Spodní podkladní vrstva ze ŠD bude provedena dle TKP kap. 5 a ČSN 73 6126.

V případě nemožnosti zajisti odpovídající hutnění pláň bude provedena vápená stabilizace podloží na, které je možné dosáhnout cca 80 Mpa.

Dosypávky nezpevněných krajnic budou provedeny materiálem min. málo vhodným, hutnění 100% PS.

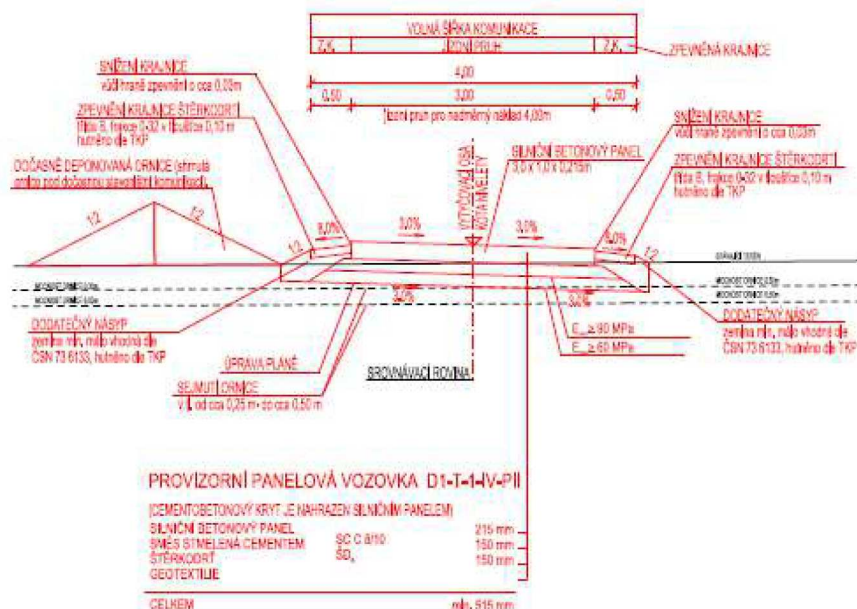
Svodidla ani směrové sloupky nejsou navrhovány.

1) PROVIZORNÍ PANELOVÁ VOZOVKA
- provoz těžké stavební dopravy (jízdní pruh 3,00m) a u nadměrného nákladu bude jízdní pruh rozšířen na 4,00m,
VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ
M 1:30

D1-T-14-V-P
(CEMENTOBETONOVÝ KRYT JE NÁHRAZEN SILNIČNÍM PANELEM)

TŘÍDA DOPRAVNÍHO ZATÍŽENÍ IV (j, 500 TIVODN)

V místě výhybny bude provizorní pánellová vozovka rozšířena o 800 mm výhybní o minimálně 2,50m na celkovou šířku minimálně 3,50m.



2) ZPĚTNÁ REKULTIVACE PLOCH PO ODSTRANĚNÍ STAVENIŠTNÍCH KOMUNIKACÍ

Po snesení provizorní komunikace tj. odstranění silničních panelů včetně podkladních vrstev s geotextilií, bude deponovaná ornice zpětně rozmětna a předána majiteli nebo hospodářskému zemědědci a bude provedeno případné osetí travou, nebo bude povrch upraven dle konkrétních dohod.

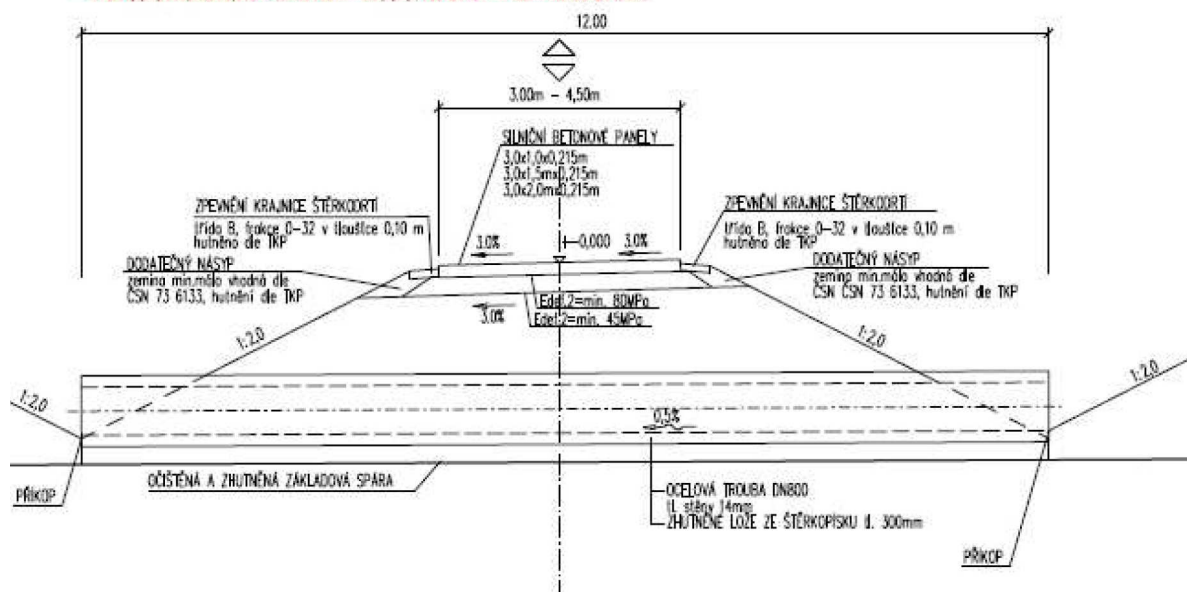
PODÉLNÝ ŘEZ PROVIZORNÍM PROPUSTKEM

1) PROVIZORNÍ PANELOVÁ VOZOVKA
- provoz těžké stavební dopravy (jízdní pruh 3,00m) a u nadměrného nákladu bude jízdní pruh rozšířen na 4,50m,
VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ
M 1:30

D1-T-14-V-P
(CEMENTOBETONOVÝ KRYT JE NÁHRAZEN SILNIČNÍM PANELEM)

TŘÍDA DOPRAVNÍHO ZATÍŽENÍ IV (j, 500 TIVODN)

V místě výhybny bude provizorní pánellová vozovka rozšířena o 800 mm výhybní o minimálně 2,50m na celkovou šířku minimálně 3,50m.



7.13 4 = B-III NOVÁ staveništní komunikace - LEHKÁ nákladní doprava

Přibližná poloha staveništních komunikací vzhledem ke staničení nové železniční trati, staveništní komunikace - šíře nové komunikace 3,0m včetně výhyben po cca 100m::

Při přepravě materiálu v rámci staveništní dopravy - tj. za celý den obousměrně v profilu cca **30 TNV/24h**.

Staveništní komunikace - šíře komunikace 3,0m, tl. 0,515m	staničení dráhy
NOVÁ staveništní komunikace - Lehká nákladní doprava (více využívaná)	103,5km
NOVÁ staveništní komunikace - Lehká nákladní doprava (více využívaná)	99,5km
NOVÁ staveništní komunikace - Lehká nákladní doprava (více využívaná)	98,5-99km
NOVÁ staveništní komunikace - Lehká nákladní doprava (více využívaná)	95-96,5km
3,0m komunikace + výhybny po cca 100m	

Konstrukční skladba provizorní staveništní komunikace:

Staveništní komunikace - šíře komunikace 3,0m tl. 0,515m
Podklad ze štěrkodrtě ŠD tl 150 mm
Podklad ze směsí stmelené cementem SC tl. 150 mm
provizorní panelová vozovka tl. 215 mm

7.14 Konstrukce vozovky

katalogová vozovka **D1-T-3-V-PIII** (tj. maximálně 100 TNV/24h).

třída dopravního zatížení: IV

návrhová úroveň porušení: D1

Cementobetonový kryt je nahrazen silničním panelem.
skladba (provizorní panelová vozovka, včetně výhyben)

Tab.4 Konstrukce vozovky :

cementový beton	SILNIČNÍ PANEL	215 mm
štěrkodrt'	ŠD _A	min.200 mm
celkem		min 415 mm

-E_{def,2} na horní vrstvě ŠD min. 80MPa

-E_{def,2} na pláni min. 45Mpa

Konstrukční skladba CB je nahrazena silničním betonovým panelem. Detailnější řešení bude upřesněno v dalším stupni, tj. v prováděcí dokumentaci stavby, návrh uložení a rozmístění panelů – 3,00m vozovka, případné kotvení. Skryvka bude ošetřena, tak aby nedošlo k její znehodnocení a uložení ornice.

Podloží vozovky (aktivní zóna) musí mít míru zhutnění dle ČSN 72 1006. $D \geq 100\%$ PS, nebo $E_{def,2} \geq 45$ MPa pro soudržné zeminy a $E_{def,2} \geq 100$ MPa pro nesoudržné zeminy.

Kromě splnění hodnoty modulu přetvárnosti musí být splněn poměr modulů $E_{def,2}/E_{def,1}$ dle tab. 7 ČSN 72 1006.

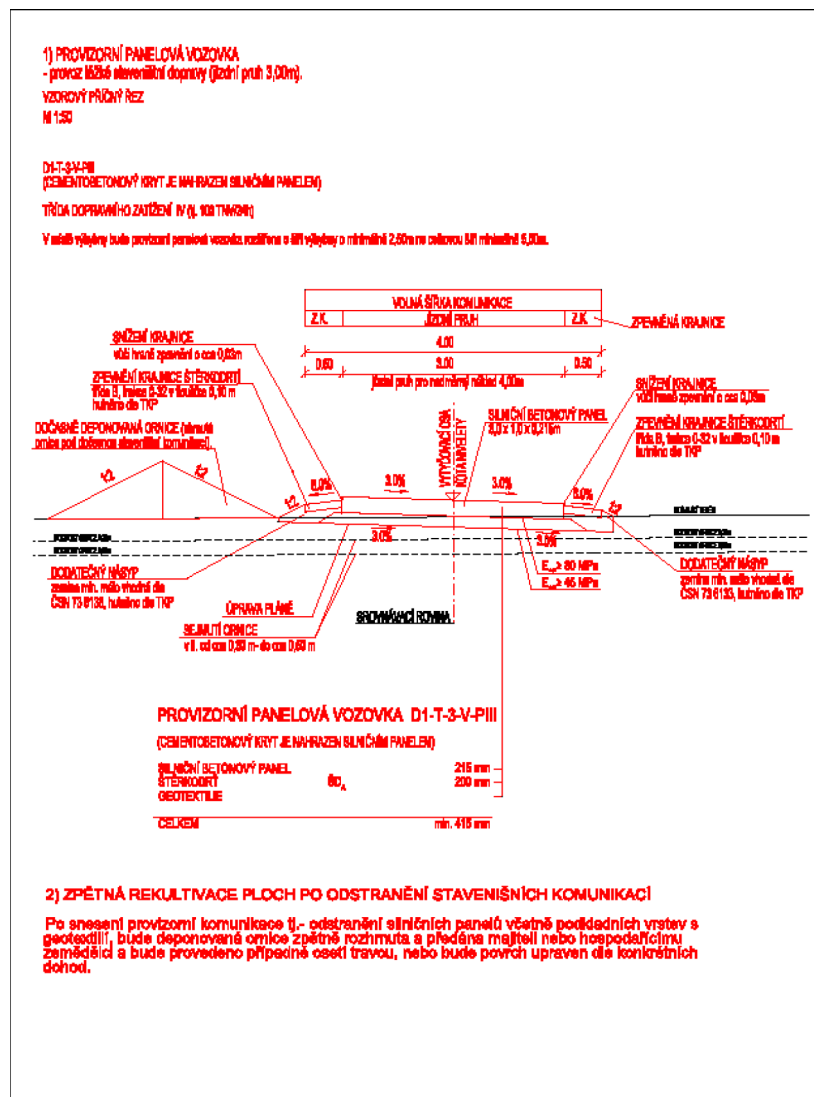
Za předpokladu, že aktivní zóna je tvořena soudržnými zeminami je na ochranné vrstvě ŠD požadován deformační modul $E_{def,2} \geq 80 \text{ MPa}$,

Spodní podkladní vrstva ze ŠD bude provedena dle TKP kap. 5 a ČSN 73 6126.

V případě nemožnosti zajisti odpovídající hutnění pláňe bude provedena vápená stabilizace podloží na, které je možné dosáhnout cca 80 Mpa.

Dosypávky nezpevněných krajnic budou provedeny materiálem min. málo vhodným, hutnění 100% PS.

Svodidla ani směrové sloupky nejsou navrhovány.



V nastříelných výškových panelech vzduchová teplota o 60° výškově a 10° šířkově 2,50m na celkovou 60° šířkově 5,50m.



7.15 Silniční panely

Základní informace o silničních panelech byly čerpány od několika výrobců silničních panelů: Dočasné vozovky ze silničních panelů se navrhují s předpokladem pětileté životnosti panelů při dodržení předpokládaného dopravního zatížení třídy III — VI podle ČSN 73 6114. Vzhledem k uvedenému účelu, zejména deklarované životnosti, se rozhodující požadavky odvozují z norem pro cementobetonové kryty vozovek skupiny CBIII (**NÁVRH SE VZHLEDEM K PŘENÁŠENÉMU DOPRAVNÍMU ZATÍŽENÍ STAVENIŠTNÍ DOPRAVOU ŘÍDÍ PODLE CBII**) a základní deklarované vlastnosti betonu silničních panelů vyhovují požadavkům specifikovaných ČSN EN 13 877-1. Silniční dílce jsou v katalogovém provedení navrženy pro jednorázové použití a na vyžádání lze vlastnosti výrobku upravit v souladu s ČSN 73 6131 pro opakované použití. (Vlastnosti jednotlivých typů panelů výrobce uvádí v technických listech).

Silniční panely jsou v rozsahu katalogového sortimentu vyráběny v tloušťkách 120, 150, 215 mm - **VZHLEDEM K PŘENÁŠENÉMU DOPRAVNÍMU ZATÍŽENÍ STAVENIŠTNÍ DOPRAVOU JE TLOUŠŤKA PANELU 215mm**, navržených pro vytváření komunikací s odlišným dopravním zatížením pro provoz vozidel o celkové hmotnosti 2,5t (zatížení kola 7,5 kN), do 6t (zatížení kola 21 kN) a do 20t (zatížení kola 50 kN). Skladbu vozovky je nutné navrhnout v závislosti na třídě dopravního zatížení a s ohledem na zajištění požadovaných charakteristik vozovky v souladu s TP 170 (Technické podmínky navrhování vozovek pozemních komunikací).

Základní rozměry panelů v tl. 215mm jsou 3000mm x 1000mm, 3000mm x 1500 mm a 3000 mm x 2000mm.

S podélným sklonem komunikace nepřesahujícím 10 %, při vyšších sklonech stoupání je potřeba tyto panely zajistit proti posunu (kotvit).

Dle podkladů výrobce se podklad vozovky ze silničních dílců provádí především z nestmelených materiálů (dle ČSN 73 6126), při neúnosném podloží se použije stabilizace dle ČSN 73 6125. Pro ložní vrstvu se používá drobné kamenivo třídy C dle ČSN 72 1512, je možno pro zlepšení podmínek pokládky vytvořit suchou směs drobného kameniva s cementem nebo popílkem. Pro vyplnění spár mezi panely se doporučuje drobné kamenivo třídy C dle ČSN 72 1512 nebo jeho směs s cementem. (Pro objížďkové komunikace se doporučuje vylít horní části spáry asfaltovou zálivkou.) Pro odvedení srážkových vod se panely ukládají v příčném sklonu 3 %. Pro lepší spolupůsobení a prostorovou stabilitu panelů se doporučuje závěsná manipulační oka svázat. (Při opakovaném použití panelů se musí závěsná manipulační oka chránit proti korozi asfaltovým nátěrem nebo nástřikem.)

Manipulace

Dílce jsou opatřené závěsnými háky pro manipulaci. Manipulace se provádí jeřábem za čtyři závěsné háky, skladování na rovné zpevněné ploše v hranicích do výšky 1,5m s proložením nebo přímo na sobě. Panely se dopravují ve vodorovné poloze, na rovné ploše dopravního prostředku, vždy podélnou osou ve směru jízdy.

7.16 Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace:

Komunikace i zpevněné plochy budou odvodněny pomocí příčného a podélného sklonu do přilehlého terénu. V místech stávajících překonání stávajících vodotečí, příkopů, prohlubní nebo převedení příkopů z jedné strany na druhou budou na trase zřízeny provizorní propustky odpovídajících průměrů (DN 400-800), tvořené ocelovými rourami s obsypem.

Propustek bude bez čel, odláždění vtoku ani výtoku nebude provedeno.

Odvodnění pláně vozovky se vzhledem k účelu komunikace nenavrhuje.

7.17 Propustky – definitivní stav , propustky – provizorní stav

Budou použity trubky PP DN 700 SN4 – de/di 830/700 o kruhové tuhosti SN 4, tyto propustky budou ochráněny dle aktuálního zatížení staveništní dopravou.

Nosnou konstrukcí může být i ocelová trouba z vlnitého plechu DN=700-800mm s délkou vlny např. 100mm a výškou 22mm. Celková délka nosné konstrukce bude dle konkrétního místa. (Vtok i výtok může být opevněn dlažbou z lomového kamene tl. min. 150mm do betonového lože z betonu C25/30 XF2 tl. min. 100mm.) Trouba bude uložena do štěrkového lože, obalena ochranou geotextilií.

Tloušťka stěny plechu ocelové flexibilní trouby je 3 mm. Rozměry vlny ocelové flexibilní trouby je 100x22 mm s šikmými čely zkosenými ve sklonu 1:2,5.

Oboustrannou izolaci ocelové trouby bude zajišťovat vrstva zinku nanášeného ponorem tl. min. 80 cm a ochrannou fólií. Ochrannou vrstvu izolace bude tvořit geotextilie (900 g.m-2), kterou bude před zásypem trouba obalena.

Základní údaje:

- | | |
|--|-----------------------|
| • Délka propustku: | dle konkrétního místa |
| • Volná šířka propustku | 0,400 - 0,800 m |
| • Volná výška propustku: | 0,400 - 0,800 m |
| • Spád dna propustku: | 0,5 % - 3,0 % |
| • Úhel křížení propustku a komunikace: | 90,0° |

7.3.4. Zemní práce

• Výkopy

Otevřená základová spára nesmí přezimovat. V případě zaplavení základové spáry je nutno před betonováním prahů z výkopu vodu odčerpat a základovou spáru očistit. Dočasné svahy budou provedeny se sklony svahů 1:1.

• Zásypy

Ocelová flexibilní trouba propustku bude zasypána nenamrzajícím materiálem, řádně zhutněným (97%PS, $I_d=0,85$). Pro zhutnění je třeba použít malé mechanizace. Zásadně je třeba se vyvarovat přehutnění, při kterém by byla konstrukce namáhána zvýšeným vodorovným tlakem. Zásyp bude prováděn a hutněn po vrstvách 300 mm a to symetricky po obou stranách objektu. Při sypání a hutnění se vrstvy na obou stranách nesmějí výškově lišit více než 300 mm.

V kontaktním úložném prostoru okolo trouby, jehož tloušťka odpovídá místní nezámrzné hloubce (ČSN 73 1001), musí být použit průkazně nenamrzající zásypový materiál (ve smyslu ČSN 72 1001). V úložném pásmu trouby se smí použít materiál, jehož velikost zrnitost nepřesahuje hodnotu 22 mm. V zásypech nesmějí být obsaženy žádné složky, které působí korozivně na ocel a zinek.

Trouba bude osazena do podkladní vrstvy štěrkodrti o tloušťce 200 mm, bezprostřední vrstvu pod troubou o tloušťce 50 mm nehutnit!

Pažení výkopů musí být před započítím zpětného zásypu odstraněno a pod zpětným zásypem nesmí být ponechány žádné dřevěné konstrukce (bednění, vzpěry, ...).

7.18 Sítě technické infrastruktury:

Při křížení nebo souběhu inženýrských sítí staveništní komunikace budou tyto sítě provizorně ochráněny (např. u sdělovacích kabelů - uložením do typových plastových kabelových chrániček, žlabů). V případě, že po odkrytí kabelové trasy bude zjištěno nevyhovující krytí, bude plastový žlab doplněn obetonováním betonem C 12/15 v tloušťce min. 150 mm.

V případě, že v době zřízení provizorní komunikace již kabelové trasy nebudou v provozu, nebude ochrana provedena.

8 PODÉLNÝ PROFIL STAVENIŠTNÍ KOMUNIKACE (NADMĚRNÝ NÁKLAD)

Podélné profily staveništní komunikace od cca km 105 nového staničení do cca km 107,25. a druhá a třetí část navazuje na cca km 107,25 do km 109 jsou určeny pro průjezd nadměrného nákladu.

Podrobněji viz příloha č. 5.13 – 5.16, maximální podélný sklon komunikace je maximálně 6%.

Podélné profily byly použity pro základní prověření podélných sklonů staveništních komunikací a především pro staveništní komunikace určené pro nadměrný náklad. Podélné profily jsou pouze orientační a v některých místech přesně nekopíruje stávající terén, ve skutečnosti budou tyto komunikace více kopírovat stávající terén až do míst uložení provozních propustků.

9 TYPOVÁ VOZIDLA PRO PŘEPRAVU NÁKLADŮ

Pro staveništní dopravu budou využívány standartní nákladní vozidla a speciální vozidla pro převoz nadměrného nákladu

Poznámka – upozornění: po dobu svařování ocelové konstrukce (SO 73-20-13) bude na na podcházející místní komunikaci v Heřmaničkách (která je součástí hlavní staveništní komunikace) max. podjezdová výška cca 3,70m a dočasně bude místo podjezdu oboustranně označeno značkou s výškou podjezdu 3,5m.

Poznámka: standartní rozměr nákladního vozidla (délka 8,00-10,00m, šířka 2,50m, výška 3,50 - 4,00m).

Pro budování estakád bude nutné zrealizovat dopravu dlouhých stavebních dílů (až 25m dlouhé nosníky) soupravami délky až 35m. Doprava se tak neobejde bez částečných úprav veřejných silničních komunikací (vč. zpevnění komunikací, objektů propustků, prořezání stromů , případně i jejich pokácení apod.) a zejména pak nových staveništních komunikací pro nadměrný náklad s maximálním sklonem do 6% a šířce 4,50m vč. rozšíření v obloucích a včetně výhyben po cca 100m. Tato nová staveništní komunikace je navrhována podél nové modernizované trati.

Celá trasa průjezdu nadměrného nákladu byla prověřena v programu AutoTURN 6 pro MicroStation V8i (SELECTseries 2) viz. níže

9.1 Charakteristiky převážených dílců nadměrného nákladu:

- Dílce budou délky do 25 m s hmotností do 40-50 t.
- Výška dílce: cca 3,0- cca 4,0 m
- Šířka dílce: cca 0,8 – cca 4,0 m
- Délka celé soupravy bude okolo 35 m.

9.2 Nadměrný náklad - NÁVĚSY (podvalníky)

Projektant se snažil zmapovat a popsat situaci s použitím a typy vozidel používaných pro přepravu nadrozměrných nákladů. Získané informace jsou pouze orientační a slouží pro základní orientaci v poživané technologii používaných vozidel a podvalníků sloužících pro převoz nadrozměrných nákladů.

Při zvolení konkrétní technologie je potřeba prověřit reálnost průjezdu celou trasou a návoz na místo stavby.

S ohledem na četnost a velikost převážených nosníků budoucích mostů je potřeba, aby zhotovitel prověřil použitou technologii převozu těchto nosníků, je potřeba prověřit i nasazení a asistenci Policie ČR, DIO (dopravně inženýrská opatření při převozu (krátkodobé uzavření silnic, křižovatek, vedení místní dopravy po objízdných trasách) včetně provizorního dopravního značení.

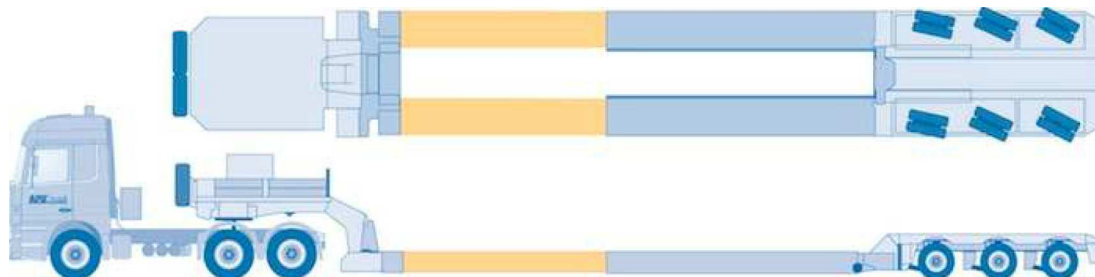
V další kapitole „Obalové křivky průjezdu nadměrného nákladu“ bylo ve speciálním programu pro obalové křivky – průjezdu vozidel nasimulováno vozidlo v celkové délce 35m na jednotlivých obrázcích je vidět průjezd vozidla v profilu komunikace.

7.3.5. Hlubinné podvalníky (modulární, plošinové, rámové, snížené (jumbo))

7.3.6. Hlubinné podvalníky (STZ-VH XLE POČET NÁPRAV 2-8)

Možný typ přepravních podvalníků pro dopravu ocelových montážních dílců. Podvalníky jsou teleskopické - vysouvatelné, tj. pro zpětnou jízdu - bez nákladu souprava jede jako běžný kamión bez nutnosti zvláštních dopravních opatření.

Obr.1 Goldhofer STZ-VH 6

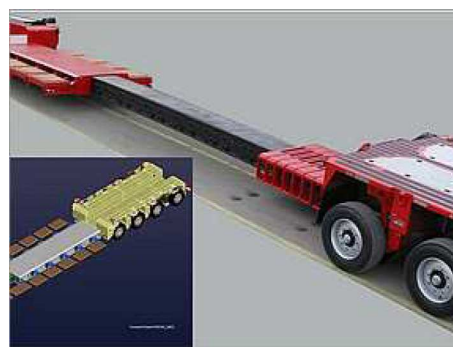


Přednosti kompaktní třídy hlubinných podvalníků

K hospodárné a flexibilní přepravě různých nákladů je k dispozici nově vyvinuté bagrové lože s extrémní délkou roztažení při malé vlastní hmotnosti a nízké konstrukční výšce. Tento vytahovací systém, umožňuje přepravci krátkou celkovou délku soupravy při jízdě bez nákladu a při použití extrémně dlouhého lože.

- Maximální možná délka vytažení
- Vynikající říditelnost (ovládání) vozidla, do celkové délky soupravy až 23 m není třeba žádný závozník.
- Koncept vozidla pro jednoduchou manipulaci.
- Nízká ložná výška.

Obr.2 3- až 8-nápravová vozidla s nosností 40 až 110 tun.



Obr.3 Příklad zatáčení návěsu říditelných podvozků



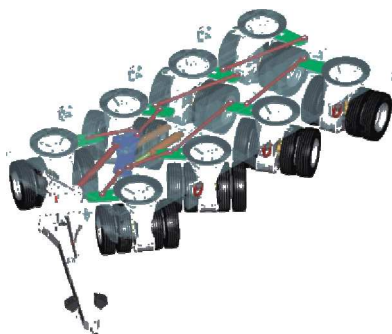
7.3.7. Modulární systémy

Obr.4 Goldhofer točnice

<http://www.goldhofer.cz/navesy-rady-stz-vh.php>



Obr.5 Natáčení říditelných podvozků

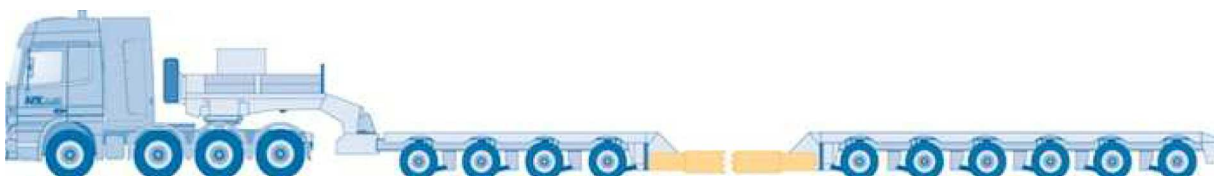


Obr.6 Příklad přepravy nosníku - točnice

<http://www.apb-plzen.cz/doprava-a-preprava-prehled-techniky-2>



Obr.7 Goldhofer STZ-THP 4+6



10 OBALOVÉ KŘIVKY PRŮJEZDU NADMĚRNÉHO NÁKLADU

10.1 Speciální programové vybavení

Celá trasa průjezdu nadměrného nákladu byla prověřena v programu AutoTURN 6. AutoTURN je program, který simuluje manévry otáčení vozidel jedoucích nízkou rychlostí. AutoTURN pracuje v CAD prostředí AutoCADu nebo MicroStationu, lze jej použít i k definici speciálního vozidla. V programu Autoturn bylo následně nadefinováno speciální vozidlo, které simulovalo průjezd nadměrného nákladu v délce soupravy 35,00 m.

Program AutoTURN obsahuje kompletní sady návrhových vozidel dle norem. Uživatel může vytvářet vlastní uživatelsky definovaná vozidla s definicí různých rozměrů a limit otáčení. Výstupy programu zahrnují volbu různých kombinací obalových křivek. Obalové křivky zobrazují čáry sledující stopy vzniklé pohybem vnějších okrajů vybraných částí zvoleného vozidla, nákladu nebo nadefinovaných bezpečných vzdáleností od těchto částí.

Obalové křivky zobrazují čáry sledující stopy vzniklé pohybem vnějších okrajů vybraných částí zvoleného vozidla (Stopa trasy a Stopa pneumatik. kol, těla vozidla, bezpečných vzdáleností od částí vozidla, včetně definovaného nákladu a vlastních rozhledových čar, možnost vyšrafovat celou trasu, vykreslit použité vozidlo včetně šablony vzorového listu dle definice uživatele.

Obr.8 Speciálně vytvořené vozidlo nadměrného nákladu v programu AutoTURN 6 pro simulaci průjezdu nadměrného nákladu po komunikacích – délka soupravy 35m



Nadefinovaný rozměr nákladního vozidla převážející nadměrný náklad:

- celková délka 35,00m,
- šířka 2,50m,
- šířka tažené části 2,60m
- výška 3,50 - 4,00m).

10.2 Popis problematických míst na trase - shrnutí

Při zvolení konkrétní technologie je potřeba prověřit reálnost průjezdu celou trasou. V další kapitole „Obalové křivky průjezdu nadměrného nákladu“ jsou vidět konkrétní místa průjezdu nadměrného nákladu.

Obecně je při průjezdu soupravy nadrozměrného vozidla využíváno celého profilu komunikací včetně jízdy v protisměru.

Průjezd směrem od Votic (jeden komplex mostů)

Průjezd směrem od I/3 a přes Votic a následně od Votic směrem k Heřmaničká by neměl být výrazně problematický, při průjezdu nebyl zjištěno problematické místo.

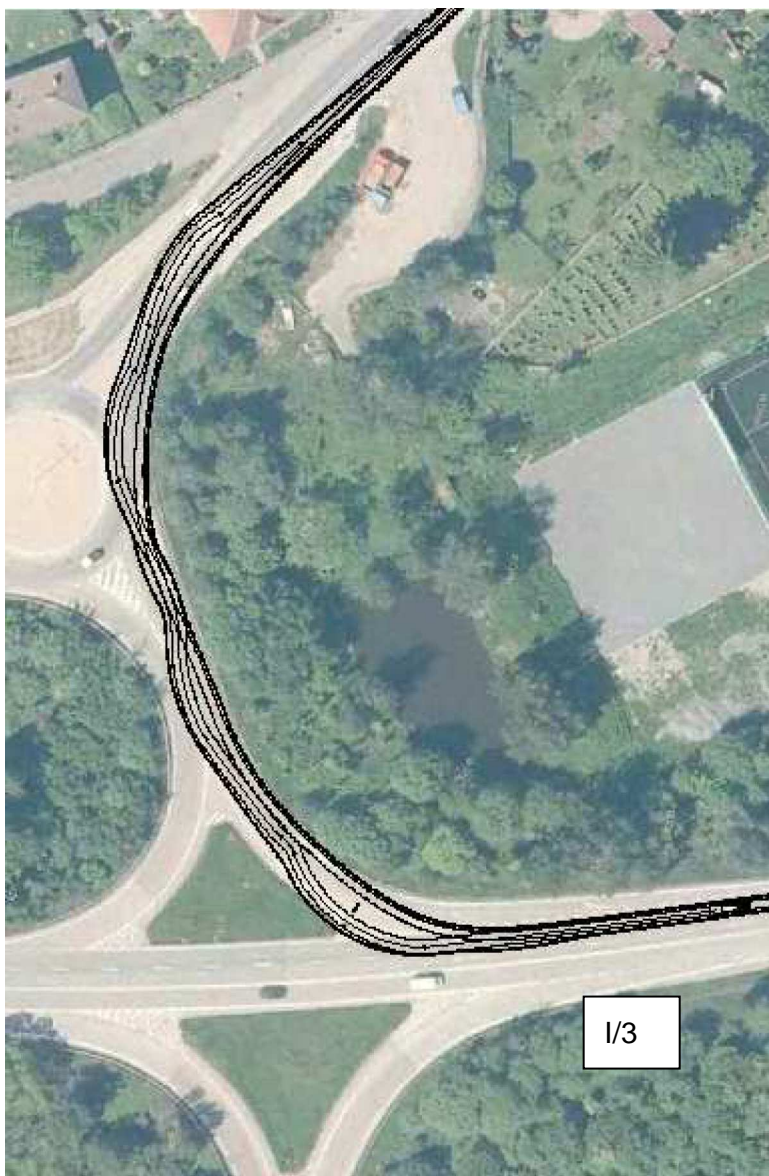
Průjezd směrem od Miličína (druhý komplex mostů)

Nejproblémovějšími místem je ve směru od Miličína:

- odbočení v Miličíně ze směru od Benešova (Prahy),
- odbočení u přejezdu a žst. Ješetice (je potřeba případně provizorně rozšířit komunikaci),
- průjezd Radíčem – je potřeba prověřit průjezd konkrétní technologií a může nastat pokácení cca 1-2 stromů s úpravou profilu komunikace - rozšíření, popřípadě odstranění části plotu a předzahrádky
- odbočení za obcí Radíč směrem k nové železniční trati (je potřeba případně provizorně rozšířit komunikaci),

10.3 Obalové křivky průjezdu nadměrného nákladu od silnice I/3 směrem přes Votice

Obr.9 Sjezd ze silnice I/3 do Votic



Obr.10 Průjezd Voticemi – Kaplířovo náměstí, okolo autobusového nádraží a okružní křižovatku Husova – Klášterní - Pražská



Obr.11 Průjezd Voticemi ulicí Husova –po silnici II/121



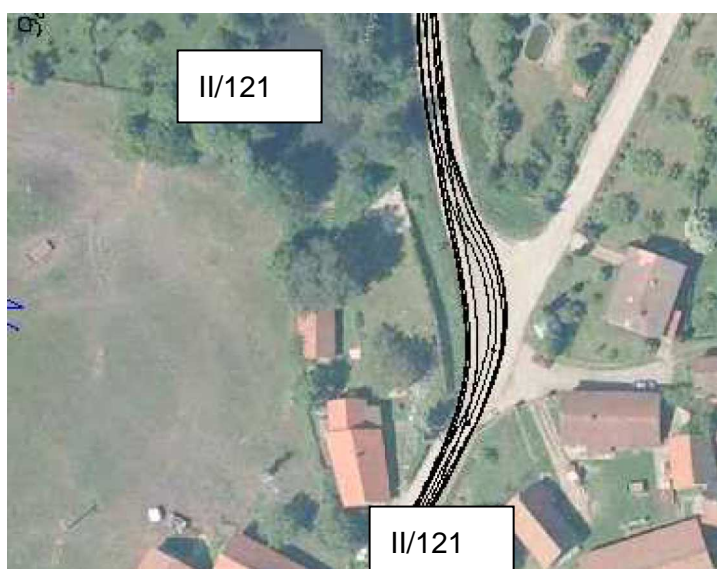
Křižovatka silnice II/121 z Votic a příjezdu k nádraží žst. Votice



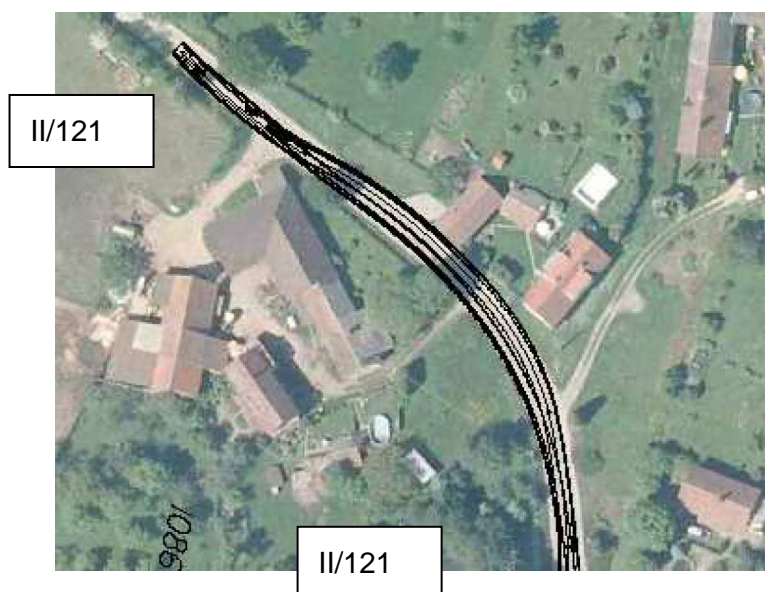
Obr.12 Silnice II/121 - Střelítov



Obr.13 Silnice II/121 - Nazdice

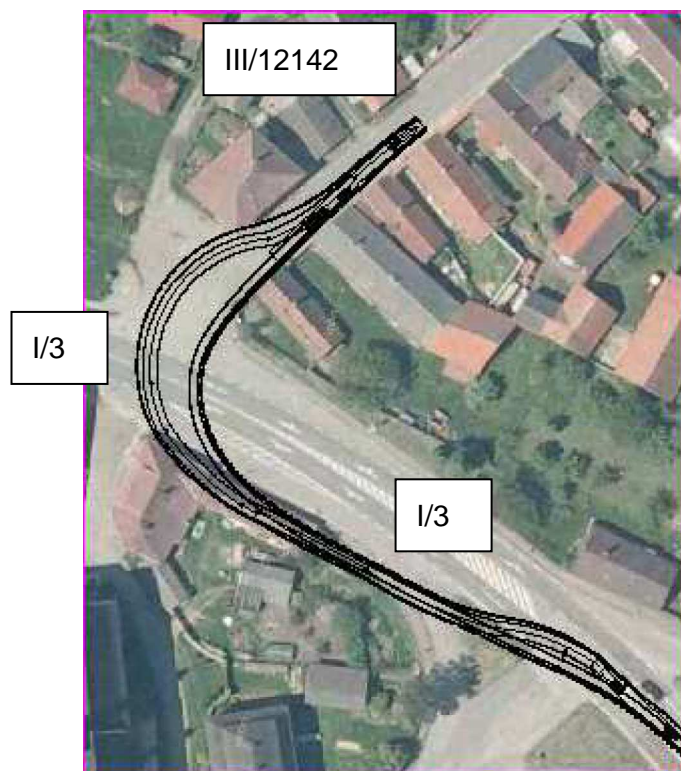


Obr.14 Silnice II/121 – Nazdice - výjezd

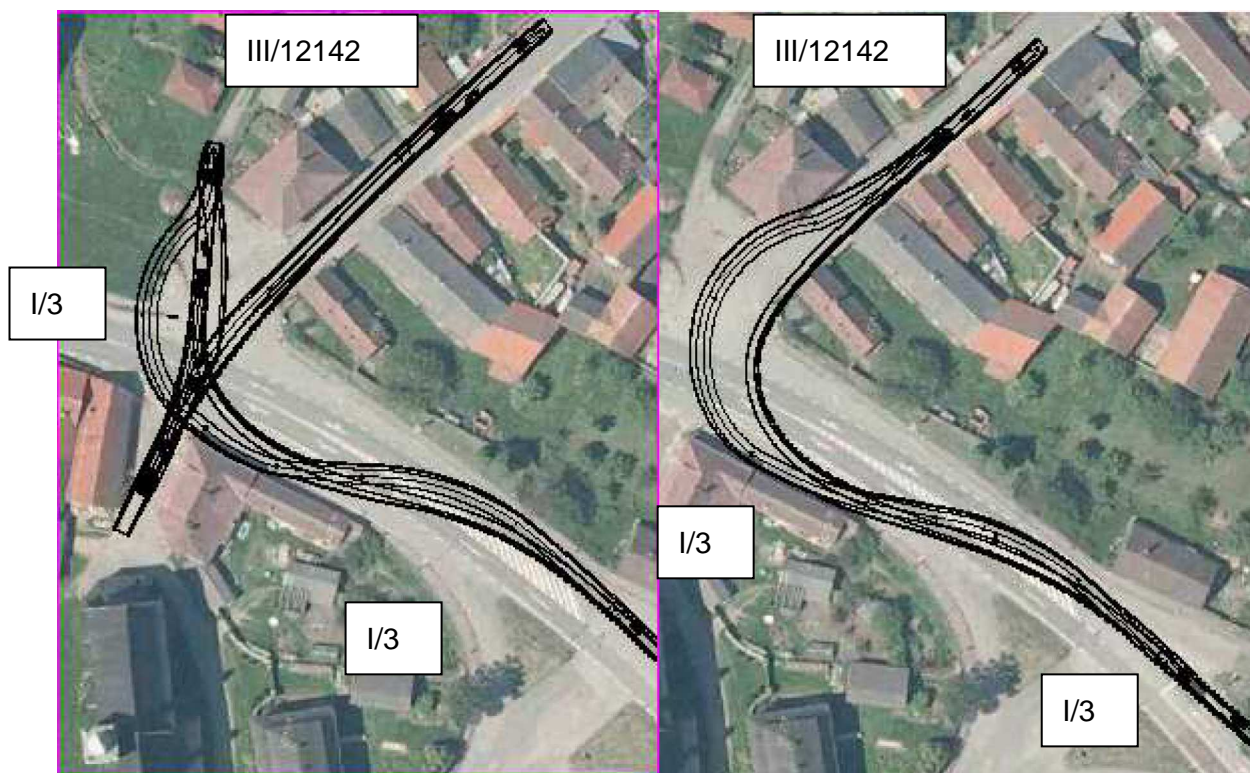


10.4 Obalové křivky průjezdu nadměrného nákladu od silnice I/3 směrem od Miličína

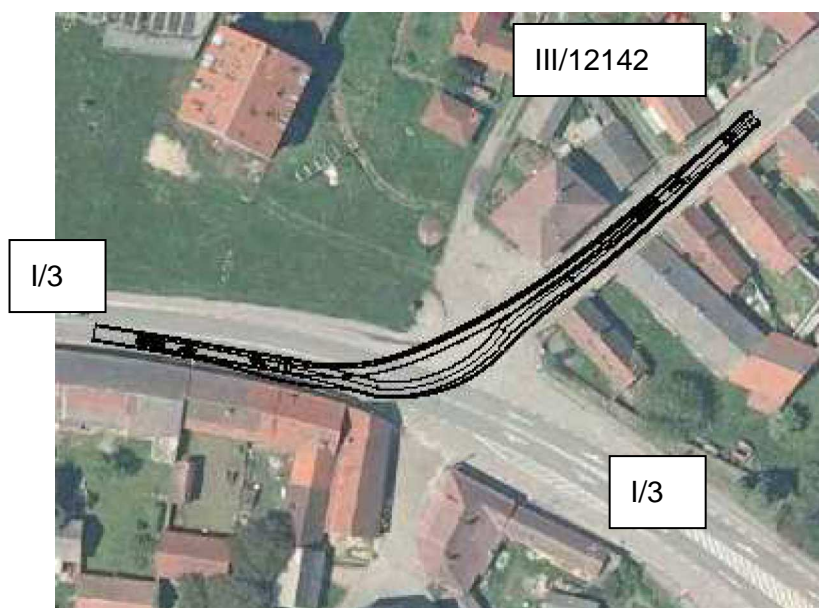
Obr.15 Silnice I/3 – Miličín- III/12142



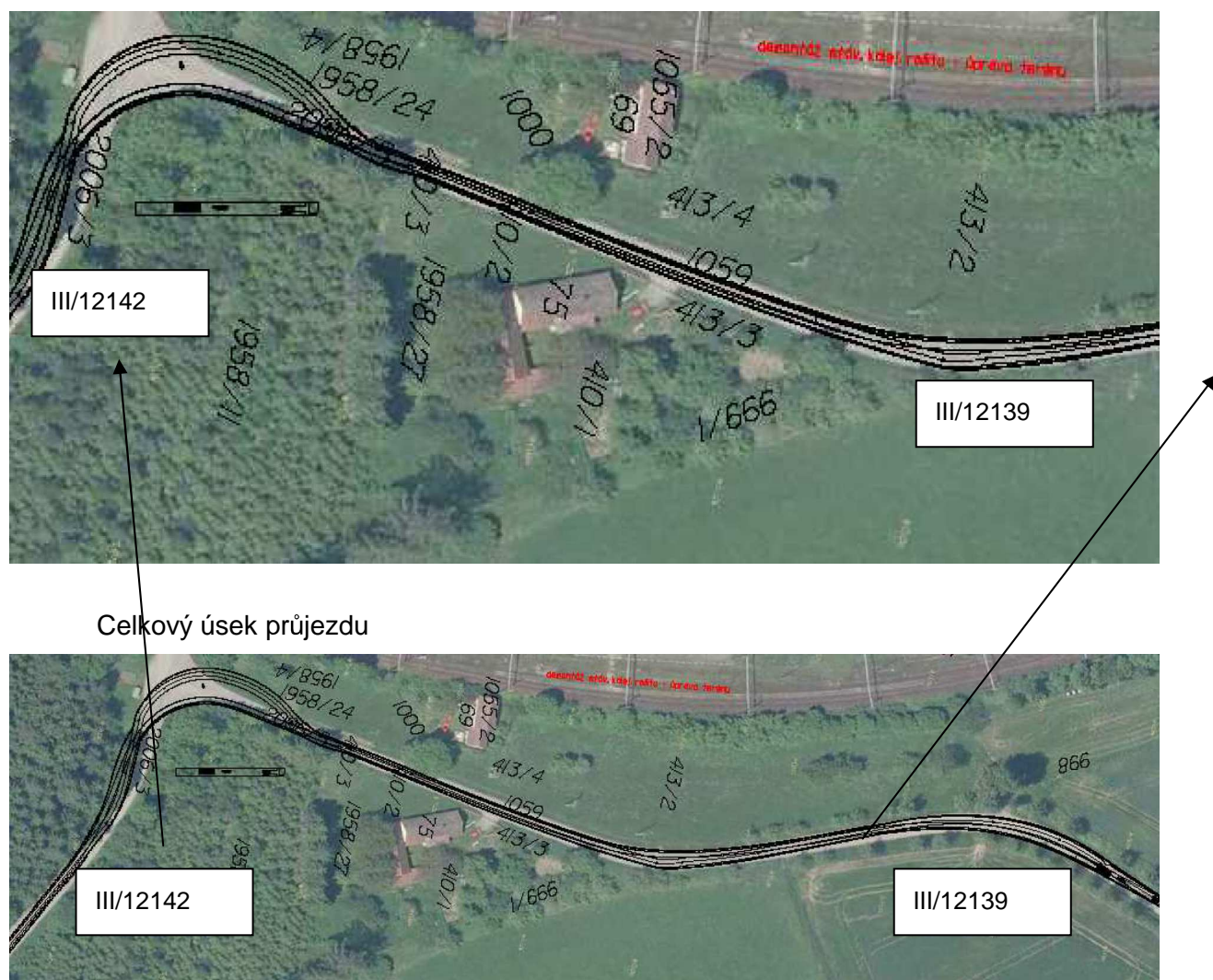
Obr.16 II-III - Silnice I/3 – Miličín- III/12142



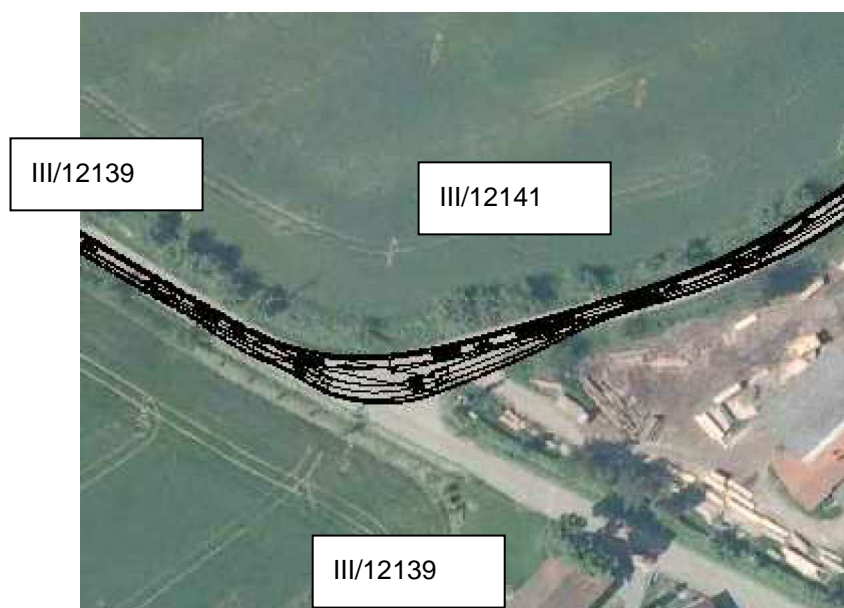
Obr.17 IV - Silnice I/3 – Miličín- III/12142



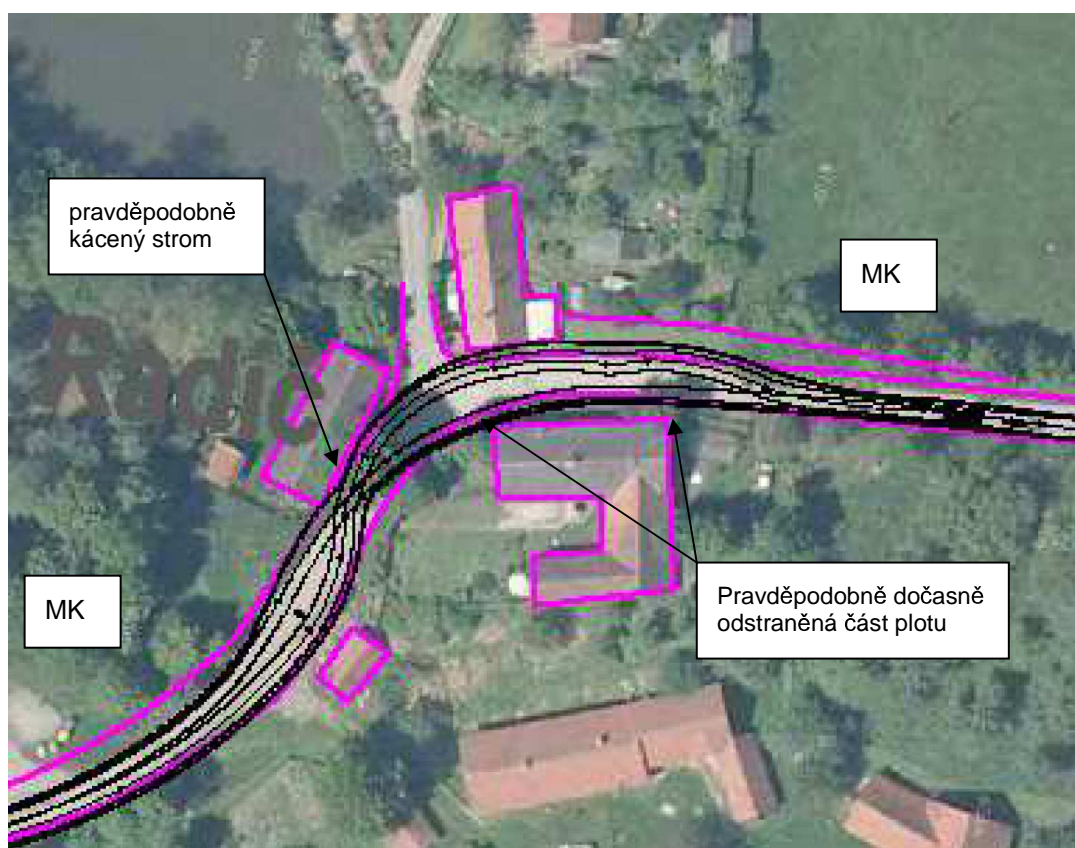
Obr.18 **Ješetice - III/12142 – III/12139 - rozšíření komunikace -DETAIL**



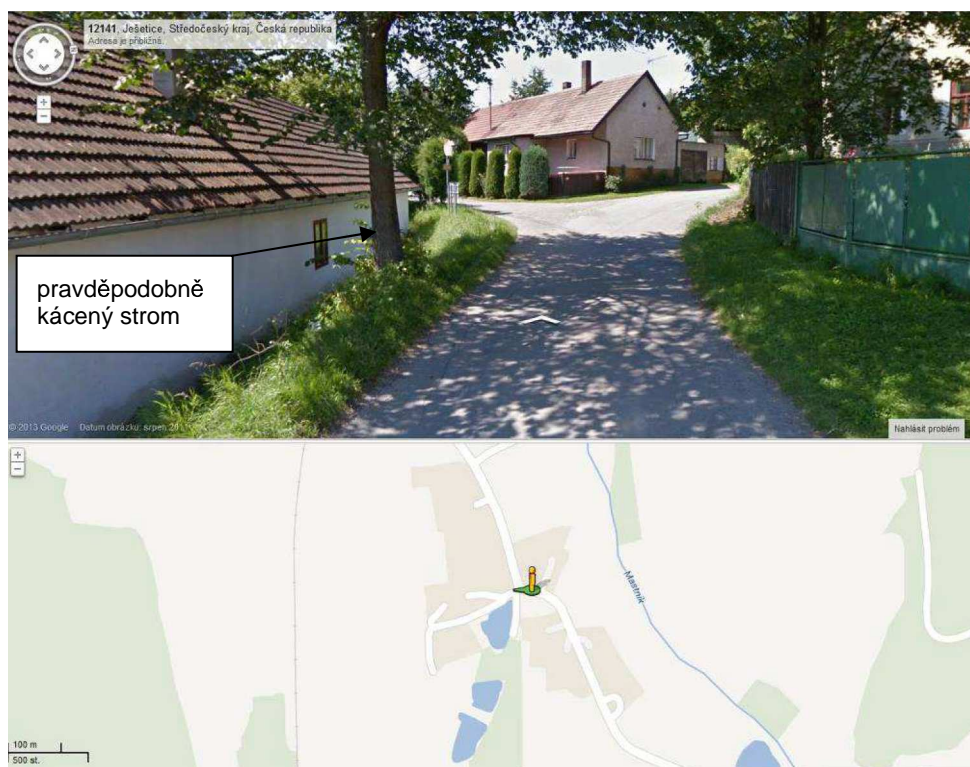
Obr.19 **Ješetice – 12139 - 12141**



Obr.20 **Radíč – MK (místní komunikace)- pravděpodobně budou potřebovat pokácet stromy**



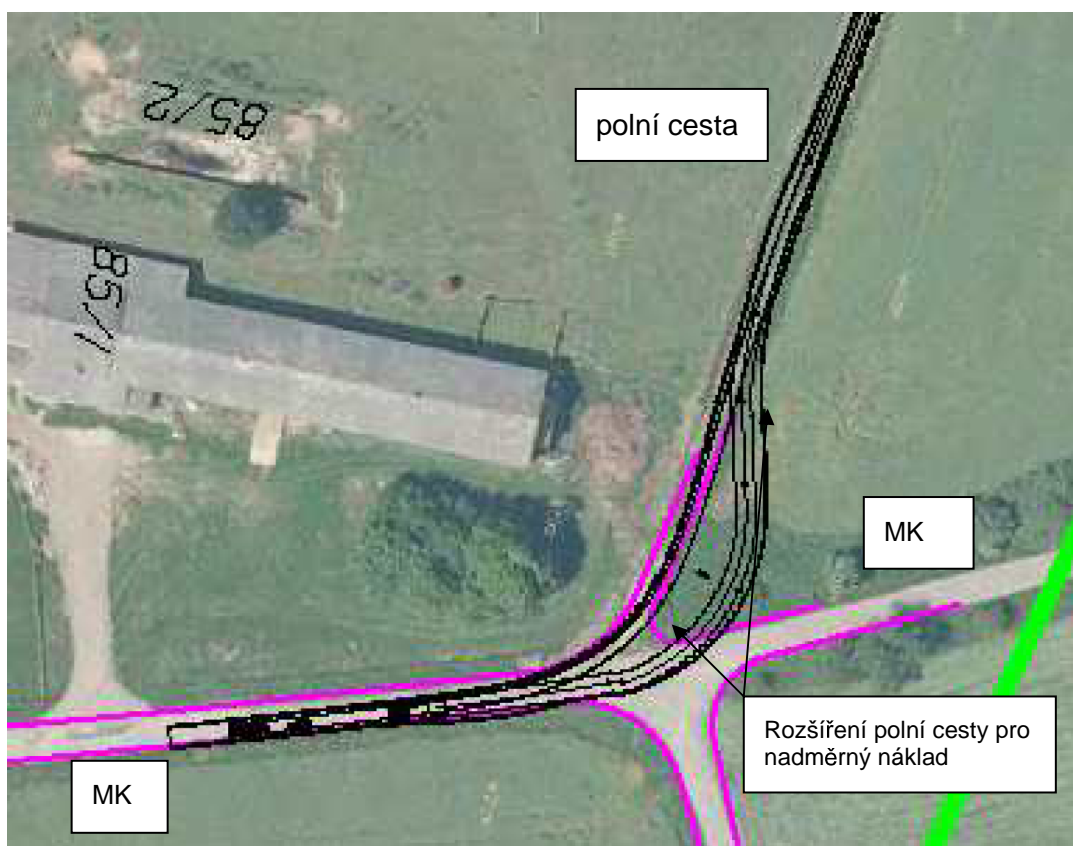
Obr.21 **Radíč – MK (místní komunikace)- příjezd od Milličina (Ješetice) pravděpodobně bude potřebovat pokácet strom**



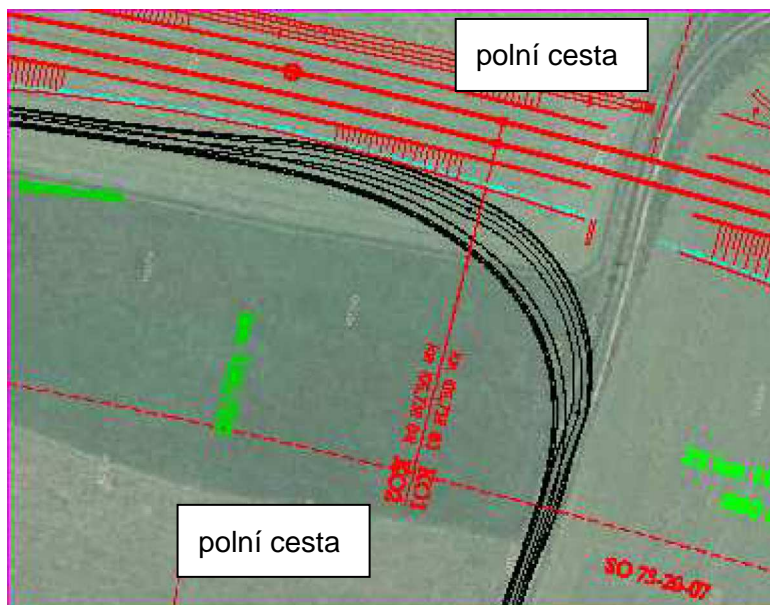
Obr.22 **Radič – MK (místní komunikace)- příjezd od Votic (Jiříkovce) pravděpodobně bude potřebovat vlevo dočasně odstranit plot**



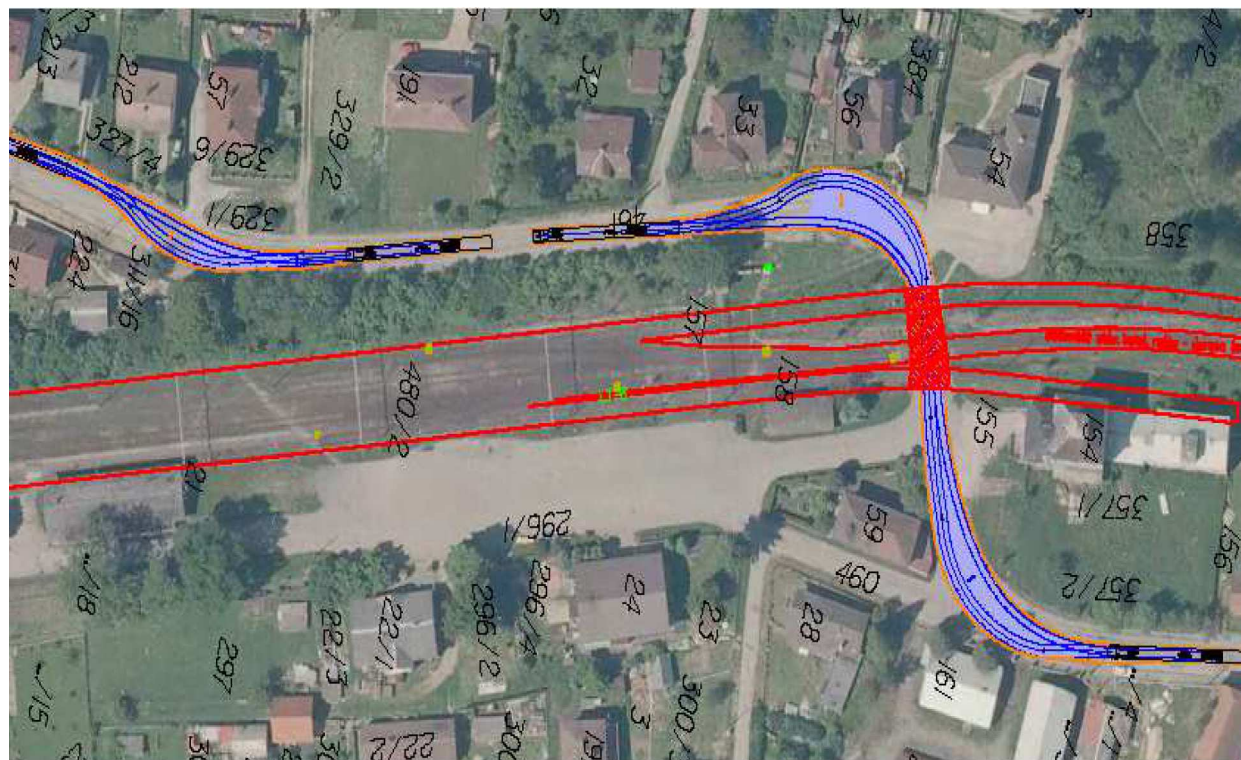
Obr.23 **Radič – MK (místní komunikace) – rozšíření komunikace**



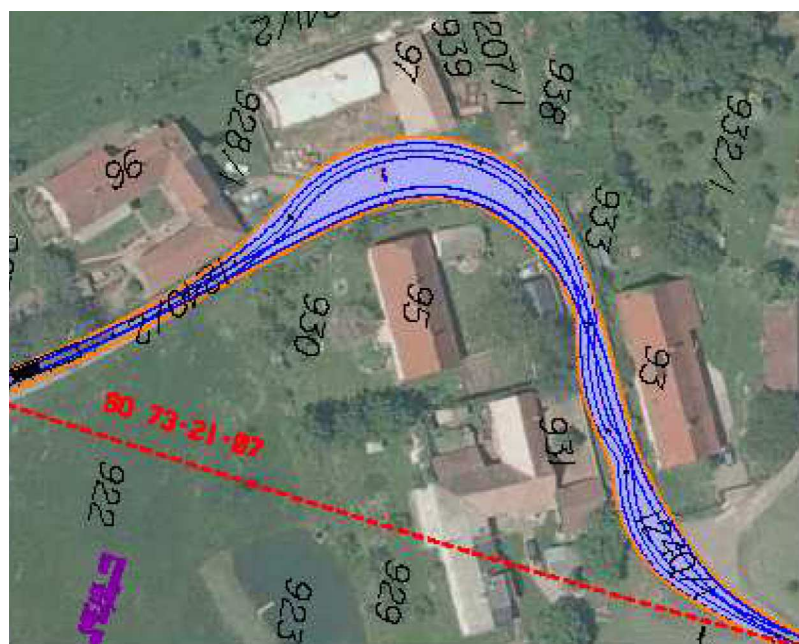
Obr.24 **Radíč** – příjezd ke stavbě



Obr.25 Heřmaničky ale následně nejde projet Jiříkovcem



Nejde projet Jiříkovcem



11 ALTERNATIVNÍ ZPŮSOB NÁVOZU NADMĚRNÉHO NÁKLADU:

Je to samostatná položka ve výkazu výměr.

Alternativním způsobem návozu nadměrného nákladu by mohlo být přivezení nosníků v ose stávající železniční trasy a přeložení na speciální vozidlo převozu nadměrného nákladu například v místě stávajícího železničního přejezdu u obce Jiříkovec (ve staničení 109,5km stávající železniční trati).

Obecně při překládání nosníků přímo ze železnice v nějakém vhodném místě bude potřeba počítat s přerušením provozu železniční dopravy (případně i na silničním přejezdu u obce Jiříkovec), dále je potřeba počítat s náklady na výluku ČD (železniční dopravy) s NAD (náhradní autobusovou dopravou). Délka výluky bude závislá na rychlosti a způsobu překládky nosníků ze speciálních železničních vozů na vozidlo převážející nadměrný náklad. Při manipulaci musí být zachována bezpečnost při manipulaci v blízkosti stávajícího vzdušného vedení, včetně trakčního vedení.

Jeden den výluky železniční trati stojí 250.000 Kč (včetně NAD – náhradní autobusové dopravy).

V místě překládky nosníků je potřeba vytvořit zpevněnou plochu – panelová plocha cca 50m x 4,50m, (celkem cca 225m²).

12 PROVIZORNÍ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Při výjezdu ze staveništních komunikací na silniční síť – silnice I., II., III. třídy a místní komunikace bude použito dopravní značení vyznačující výjezd staveništní dopravy. Provizorní dopravní značení je zahrnuto v dopravně inženýrských opatření po dobu výstavby na všech komunikacích dotčených stavbou. Návrh těchto opatření je součástí přílohy E1.8 – Dopravní opatření.

Jednotlivé fáze jsou navrženy tak, aby byl vždy zajištěn provoz v minimální šířce 2,75m v přímém úseku, pokud je zde veden i provoz autobusů a nákladní dopravy je jízdní pruh v minimální šířce 3,00m (v přímém úseku) – 3,50m (v oblouku, který je prověřen obalovými křivkami a dle místních podmínek ve skutečném provozu). Jednotlivá dopravní opatření jsou navržena v souladu s postupem výstavby souvisejících objektů.

V průběhu výstavby budou na stávajících silnicích uplatněna typová řešení dle TP 66 - Zásady pro označování pracovních míst (druhé vydání).

Provoz místní veřejné hromadné dopravy (VHD) bude, v závislosti na právě probíhající etapě výstavby, veden přes stavbu a po objízdných trasách.

Pohyb vozidel v jednotlivých etapách bude usměrněn provizorním vodorovným a svislým značením.

Pro svislé dopravní značení budou použity přenosné dopravní značky základní velikosti s reflexní úpravou, dočasně rušené značky budou zakryty neprůhledným obalem.

Úpravy stávajícího vodorovného značení budou provedeny žlutými páskami (např. Gefaflex) a značkovacími knoflíky. Veškeré provizorní dopravní značení bude osazeno a provedeno v souladu s požadavky Zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích a dle ČSN 01 8020 Dopravní značky na pozemních komunikacích.

Veškeré provizorní dopravní značení bude osazeno a provedeno v souladu s požadavky Zákona 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích a dle ČSN 01 8020 Dopravní značky na pozemních komunikacích.

Pohyb vozidel bude usměrněn provizorním vodorovným a svislým značením.

Pro svislé dopravní značení budou použity přenosné dopravní značky základní velikosti s reflexní úpravou, dočasně rušené značky budou zakryty neprůhledným obalem.

Navržené dopravní značení bude realizováno v souladu s požadavky základní technických předpisů a platných předpisů a vyhlášek včetně všech aktualizací a doplnění a to zejména:

TP 65 Zásady pro dopravní značení na PK (druhé vydání, dodatek 2012)

TP 66 Zásady pro označování pracovních míst (druhé vydání)

TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na PK (druhé vydání, dodatek 2012)

Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích

13 ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

- Projektová dokumentace je ve stupni projekt. V případě vzniku nových skutečností, si projektant vyhrazuje právo posouzení dopadu těchto změn na řešení a eventuelně doplnění nebo úpravu projektu.
- **Aktuální návrh opatření včetně termínů výstavby bude před zahájením výstavby předložený zhotovitelem stavby Oboru dopravy v Táboře, PČR a SÚS Jihočeského kraje a ve Středočeském kraji Oboru dopravy, PČR a SÚS, na ŘSD a příslušným obcím a dopravcům zajišťujícím autobusovou dopravu (popřípadě dalším dotčeným majitelům komunikací).**
- Při realizaci nutno respektovat podmínky a připomínky, které vyplynou z veřejnoprávního projednání projektu stavby.
- Dokumentaci lze užívat ve smyslu příslušné smlouvy o dílo. Výkres, příloha či jeho část, může být kopírován nebo jiným způsobem rozšiřován pouze po předchozím souhlasu IKP Consulting Engineers, s.r.o.

V Praze, 26.7. 2013

Ing. Milan Ptáček

tel. 255 733 361

milan.ptacek@ikpce.com