

AKCE: D35 Zvýšení BESIP – doplnění clon proti oslnění

ZJEDNODUŠENÉ PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE

ÚNOR 2020

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4

Stavbu zajišťuje **SPRÁVA OLOMOUC**

Volkerova 951/24A, Nová Ulice, 779 00 Olomouc



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

TECHNICKÁ ZPRÁVA

ČÍSLO PŘÍLOHY:

01

TECHNICKÁ ZPRÁVA

D35 Zvýšení BESIP – doplnění clon proti oslnění

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1. Stavba

Název stavby:	D35 Zvýšení BESIP – doplnění clon proti oslnění
Druh stavby:	Stavební činnost
Předmět dokumentace:	ZPD
Budoucí správce:	ČR - ŘSD ČR

1.2. Investor stavby

Název investora:	Ředitelství silnic a dálnic ČR (správa Olomouc)
Adresa investora:	Wolkerova 951/24A, Nová Ulice, 779 00 Olomouc
Sídlo organizace:	Na Pankráci 56, CZ-14000 PRAHA IČ 65993390
Nadřízený orgán:	Ministerstvo dopravy ČR

1.3. Stupeň dokumentace

Zjednodušená projektová dokumentace

2. ÚČEL OBJEKTU

Clony proti oslnění jsou navrženy ve směrových obloucích dálnice D35 a to v úseku km 236,650 - 237,680; km 239,550 - 240,925. Clony redukuje světlo, které by mohlo odvádět pozornost řidiče a ve výsledku brání v oslnění protijedoucími vozidly. Realizací navrhovaných úprav dojde ke zvýšení převážně bezpečnosti v daném úseku dálnice D35. Zadaný úsek byl vybrán hlavně na základě podnětu a upozornění od Policie ČR, které by takové opatření ve výše uvedených km kvitovalo.

Navrhovaná stavba splňuje užité a funkční vlastnosti na ni kladené. Zlepšuje parametry stávajících komunikací a splňuje zásadní cíl, kterým je zlepšení dopravního komfortu a zvýšení bezpečnosti dopravy v řešeném prostoru. Navržené řešení stavby splňuje veškeré požadavky, které jsou na tento typ stavby kladeny z hlediska kapacity navrhovaných objektů, jejich životnosti, snadné údržby apod.

3. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ SYSTÉMU PROTI OSLNĚNÍ

Clony (lamely) jsou navrženy v následujícím úseku ve SDP:

=	km 236,650 - 237,680
=	v délce 1030 m
=	1560 CLON PROTI OSLNĚNÍ rozměru 220x900 mm po 66 cm
=	km 239,550 - 240,925
=	v délce 1375 m
=	2083 CLON PROTI OSLNĚNÍ rozměru 220x900 mm po 66 cm

Umístění systému proti oslnění (clon):

Umístění clon (lamel) je navrženo ve středním dělicím pásu na sloupcích ocelových svodidel.

V levotočivém oblouku budou clony umístěny na vnější pásnici a v pravotočivém oblouku budou clony umístěny na vnitřní pásnici.

Jednotlivé clony jsou namontovány na nosnou konstrukci „jakl“ nebo přímo na podklad.

Jedna sestava se skládá:

- 1x jakl 3960 x 45 x 45 x 2 mm se 6 svařovanými držáky lamel
- 6 x lamela 900 x 220 mm
- 1 x montážní hlava (na ukončení úseku 2x)
- 6 sad pro upevnění lamel (1 sada obsahuje 2 šrouby, 2 matky, 2 pérovky, 4 podložky)
- 2 sady pro upevnění jaklů (1 sada obsahuje 2 šrouby, 2 matky, 2 pérovky)

Takto nachystané sestavy v délkách 4 m (nachystané mimo stavbu) se následně dovezou a montují na svodidla. Je to převážně z důvodu rychlosti montáže a tím spojeno omezení provozu na co nejkratší dobu.

Systém proti oslnění musí být upevněn pouze ve spodní části a musí být navržen tak, aby byl kompatibilní se svodidly podle EN 1317-2. Po osazení nesmí systémy proti oslnění, jejich části, ani jejich upevňovací zařízení přesahovat okraj svodidla. Přípustné je pouze, aby plastové části systému proti oslnění osazených na betonovém svodidle přečnívaly nejvýše o **100 mm horní okraj svodidla dle ČSN EN 12676-1**.

Popis systému proti oslnění:

Clony (lamely) jsou vyrobeny vysokohustotního polyethylenu (HDPE) o **rozměrech 900x220 mm**. Musí splňovat vysokou odolnost vůči UV záření. Dále trvanlivost plastu musí být ověřena zkoušením rázové houževnatosti v tahu před vystavením vzorků procesu stárnutí a po něm podle EN 12676-2. Fixační konstrukce je 4 m dlouhá čtyřhranná tyč (jakl) s fixními nebo nastavitelnými držáky pro clony (lamely). Konstrukce je vyrobena z žárově zinkované oceli a je vhodná pro jakýkoli typ ocelového nebo betonového svodidla.

Kovové prvky systému proti oslnění musí být vyrobeny z materiálu odolných vůči korozi nebo musí být takovým materiálem potaženy. Trvanlivost musí odpovídat požadavkům EN 12676-2. Po vystavení kovových prvků zkoušce solnou mlhou podle ISO 9227 nesmí tyto prvky vykazovat žádnou známku koroze, jako jsou skvrny rzi nebo puchýřky.

Je žádoucí, aby systém proti oslnění vyžadoval údržbu pouze v případě, že bude poškozen nárazem vozidla nebo jinými mimořádnými podmínkami. Během životnosti by měl odolat menším nárazům odletujících kamenů. Duté prvky musí být v horní části uzavřeny tak, aby nedocházelo k pronikání jakýchkoli nečistot, sněhu, vody a aby uvnitř bylo zabráněno hnízdění ptactva. Systém proti oslnění je navržen tak, aby byla umožněna výměna kterékoli části systému bez nutnosti jakékoli manipulace se sousedními částmi. Systém musí redukovat úroveň světla, které by jinak oslňovalo uživatele pozemních komunikací. Dále musí být účinné po celé výšce, tj. od horní hrany podkladu, na kterém jsou osazené. Je povolena **mezera nejvýše 20 mm mezi horní hranou podkladu a spodní hranou nosné konstrukce nebo clonícího prvku dle ČSN EN 12676-1**.

Systém proti oslnění, jak clony, tak i fixační konstrukce musí splňovat požadavky dle ČSN EN 12676-1 a daný výrobek musí být schválen ministerstvem dopravy pro použití na pozemních komunikacích.

Konstrukce systému je patrná z přiloženého schématu – viz výkres *Vzorový příčný řez*.

V rámci realizace doporučuje projektant zhotoviteli před objednáváním materiálů, projednat detaily systému proti oslnění s přímým správcem dálnice a s provozním úsekem ŘSD

Ochrana proti korozi:

Kovové prvky systému proti oslnění musí být vyrobeny z materiálu odolných vůči korozi nebo musí být takovým materiálem potaženy. Trvanlivost musí odpovídat požadavkům EN 12676-2. Po vystavení kovových prvků zkoušce solnou mlhou podle ISO 9227 nesmí tyto prvky vykazovat žádnou známku koroze, jako jsou skvrny rzi nebo puchýřky.

Svodidla

Svodidla, která v trase clon budou poškozena budou vyměněna anebo opravena.

Další požadavky:

Při provádění stavebních prací je třeba dodržovat příslušné normy ČSN, bezpečnostní předpisy a předpisy o bezpečnosti a ochraně zdraví pracujících ve stavebnictví.

Při stavbě bude částečně omezen provoz na dálnici D35. Pracovní místa budou řádně označena přechodným dopravním značením. Podrobněji bude řešeno až vybraným zhotovitelem stavby. Provedení a umístění přechodného dopravního značení musí odpovídat ČSN EN 12899-1, bude provedeno v reflexní úpravě a osazeno na sloupcích v červeno-bílém provedení.

Přechodné dopravní značení bude navrženo v souladu s TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích, příručky pro označování pracovních míst na dálnicích. Vše v platném znění.

Pravděpodobné schéma přechodného dopravního omezení bude navrženo dle příručky pro označování pracovních míst a bude se jednat o schéma DK240.

Zhotovitelem navržená dopravně inženýrská opatření (přechodné dopravní značení) musí mít před samotnou realizací projednané a dále odsouhlasené s příslušnými orgány. Při provádění prací budou dodrženy „Technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací“ (TKP) schválené MDS - OPK s účinností od 1.1.1998 a další platné normy ČSN pro navrhování a provádění staveb. Tato dokumentace slouží pro výběr zhotovitele. Obsahem odpovídá dohodnutým náležitostem s objednatelem.

V Olomouci dne 2/2020

4. PŘÍLOHY



