

03		
02		
01		
ZMĚNA	POPIS	DATUM



**ING. IVAN ŠÍR**

PROJEKTOVÁNÍ DOPRAVNÍCH STAVEB CZ s.r.o.

Haškova 1714/3, 500 02 Hradec Králové, tel: +420 603 181 473, sir@sirivan.cz, www.sirivan.cz

IČ: 259 62 914

Objednatel: Královehradecký kraj

Pivovarské náměstí 1245, 500 03 Hradec Králové

## **II/325 Horní Brusnice, oprava mostu ev.č. 325-012**

■ kraj:  
Královehradecký

■ MÚ / OU:  
Dvůr Králové

■ stupeň utajení:  
bez utajení

■ datum:  
08 / 2024

■ zakázkové číslo:  
O22018

■ stupeň PD:  
PDPS

■ odpovědný projektant stavby:  
Ing. Ivan Šír

■ odpovědný projektant objektu:

■ vypracoval:  
Ing. Jan Fiala

■ kontroloval:  
Ing. Jan Fiala

■ změna číslo:  
01

■ měřítko:  
-

*fu*

*Fiala*  
*Fiala*

**OBJEKTY POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ**

**TECHNICKÁ ZPRÁVA**

D.1.1.

**1**



**OBSAH:**

<b>1</b>	<b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY OBJEKTU .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS OBJEKTU .....</b>	<b>3</b>
2.1	ZDŮVODNĚNÍ NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ .....	4
<b>3</b>	<b>VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ .....</b>	<b>4</b>
3.1	STÁVAJÍCÍ STAV A VÝSLEDKY DIAGNOSTIKY .....	5
<b>4</b>	<b>VZTAH PK K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY .....</b>	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH .....</b>	<b>6</b>
5.1	NAVRŽENÉ SKLADBY PRO SO 108 – REKONSTRUKCE (HORNÍ BRUSNICE) .....	6
5.2	NAVRŽENÉ SKLADBY PRO NAPOJENÍ SILNIC NIŽŠÍCH TŘÍD, MÍSTNÍCH A ÚČELOVÝCH KOMUNIKACÍ .....	6
<b>6</b>	<b>PARAMETRY A ZDŮVODNĚNÍ TRASY .....</b>	<b>6</b>
6.1	SMĚROVÉ ŘEŠENÍ .....	7
6.2	VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ .....	7
6.3	PŘÍČNÝ SKLON .....	7
6.3.1	Vybavení PK .....	7
<b>7</b>	<b>REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA KOMUNIKACE .....</b>	<b>8</b>
7.1	ODVODNĚNÍ KOMUNIKACE .....	8
<b>8</b>	<b>NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU .....</b>	<b>8</b>
8.1	SVISLÉ DZ .....	8
8.2	VODOROVNÉ DZ .....	9
8.3	DOPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ .....	9
8.4	SVĚTELNÉ SIGNÁLY .....	9
8.5	ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU .....	9
<b>9</b>	<b>ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUPY VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU .....</b>	<b>10</b>
9.1	ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUPY VÝSTAVBY .....	10
9.2	ZVLÁŠTNÍ POŽADAVKY NA ÚDRŽBU .....	11
<b>10</b>	<b>VAZBA NA TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ .....</b>	<b>11</b>
<b>11</b>	<b>PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ .....</b>	<b>11</b>
<b>12</b>	<b>ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ KOMUNIKACÍ OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE .....</b>	<b>11</b>
<b>13</b>	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>11</b>



## **1 Identifikační údaje stavby objektu**

Název stavby:	<b>II/325 Horní Brusnice, oprava mostu ev.č. 325-012</b>
Místo stavby:	<b>most ev.č. 325-012</b> <b>silnice II/325 – km 24,400 – 25,494</b>
Katastrální území:	Horní Brusnice [642592]
Kraj:	Královehradecký
Předmět dokumentace:	Stavební úpravy stavby dopravní infrastruktury včetně součástí a příslušenství.
Stavebník:	Královehradecký kraj Pivovarské náměstí 1245 500 03 Hradec Králové IČO: 708 89 546 DIČ: CZ70889546
Generální projektant:	Ing. Ivan Šír, projektování dopravních staveb CZ s.r.o. Haškova 1714/3 500 02 Hradec Králové IČ 259 62 914, DIČ: CZ25962914
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Jan Fiala ČKAIT: 0601877 - autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské stavby - autorizovaný inženýr pro dopravní stavby
Odpovědný projektant:	Ing. Ivan Šír ČKAIT: 0600809
Dodavatel:	bude vybrán investorem ve výběrovém řízení
Stupeň PD:	PDPS



## 2 Stručný technický popis objektu

Předmětem řešení jsou objekty pozemních komunikací.

**SO 108 Rekonstrukce silnice II/325 km 25,400 - 25,494**

**SO 142.2 Vyvolané úpravy chodníků a sjezdů - úsek km 25,400 - 25,494**

**SO 151 Obnova krytu v napojení na II/325**

Záměrem stavby je úprava stávajícího nevyhovujícího stavebně-technického stavu mostu ev.č. 325-012 a silnice II/325 v jeho předpolích.

Místopisně se stavba týká prostoru mostu ev.č. 325-012 a křižovatky II/325 se silnicí II/32545.

Druh stavby:	Rekonstrukce komunikace
Funkční skupina MK	B – sběrná komunikace
Charakteristika:	intravilán – průtah silnice II. třídy obcemi D. Brusnice, H. Brusnice

Hlavní staničení : km 25,400 - 25,494 (Horní Brusnice)

Celková délka rekonstrukce silnice II tř.: 494 m

### Parametry komunikace:

Návrhová kategorie:	odvozená S 7,0/50 (S 7,0/30)
Šíře jízdního pruhu:	2x <b>2,75 m</b>
Vodící proužek:	2x 0,25 m
Zpevněná krajnice:	-
Odvodňovací proužek:	2x 0,25 m (v intravilánu = VP)
Bezpečnostní odstup:	2x 0,50 m
Jízdní pruh pro cyklisty:	-
Jízdní pruh pro MHD:	-
Nezpevněná krajnice:	0,75 m (1,5 m se svodidly)

**Záměrem stavby je provedení takových úprav komunikací, které zajistí jejich stavebně-technický stav odpovídající charakteru komunikací a aktuální i výhledové intenzitě dopravy.**

Dle zhodnocení výsledků diagnostického průzkumu byla zvolena následující technologie opravy:

Dolní Brusnice a Horní Brusnice – úplná rekonstrukce vozovky

### Stanovení třídy dopravního zatížení

Sčítací úseky (sčítání 2016):

5 – 4690

RPDI SV 1824 voz/den

**TNV 142 voz/den**



Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 5-4690)															... význam zkratk				
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV				
RPDI - všechny dny	voz/den	119	36	1	15	5	16	34	0	4	10	240	1 564	20	1 824				
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV				
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	147	45	1	19	6	20	39	0	5	12	294	1 697	19	2 010				
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	48	15	0	6	2	5	21	0	2	4	103	1 230	23	1 356				
Hodinová intenzita dopravy												TV	SV						
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											29	223						
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											27	202						
Těžká nákladní vozidla - TNV															TNV				
Hodnota TNV	voz/den														142				
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty												OA	NA	NS	Celkem				
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den											1 261	186	18	1 465				
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den											215	12	2	229				
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den											108	20	2	130				
Emise										OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem				
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h									227	17	9	3	5	261				
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gama	PS				
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-											0.84	0.90	0.93	54.46				
Intenzita cyklistické dopravy															C				
Cyklistická doprava	cyklo/den														113				

#### **Stanovení třídy dopravního zatížení**

silnice II/325 - TNV = 142 voz/den TDZ IV  
 křižovatky - TNV = 284 voz/den TDZ IV  
 Návrhová třída porušení – silnice II. třídy à D1

## **2.1 Zdůvodnění navrženého řešení**

Trasa II/325 je respektována stávající. Vzhledem k okolní zástavbě a pozemkům není možné optimalizovat trasu. Dochází ke sjednocení šířkového uspořádání na odvozenou S 7,0 (min.6,0m asfaltbetonového krytu)

## **3 Vyhodnocení průzkumů a podkladů**

- (1) Zadávací podmínky zadané objednatelem dokumentace
- (2) Dokumentace pro stavební povolení - Ing. Ivan Šír, projektování dopravních staveb CZ s.r.o.
- (3) Diagnostický průzkum konstrukce vozovky II/325 km 0,000 – 37,900, nievelt Labor Praha, spol. s r.o., zpráva č. DV-15-063-08/4 z 09/2015 (poskytnuto objednatelem)
- (4) Upřesnění technologie opravy u diagnostického průzkumu konstrukce vozovky – silnice v úseku km 22,120 – 29,432, VIAKONTROL spol. s r.o., zpráva č. DV-15-063-08/14a z 07/2016 (poskytnuto objednatelem)
- (5) Doplnkový diagnostický průzkum - Průzkum konstrukce vozovky „Silnice II/325 Bílá Třemešná - Mostek, DSP a.s., červenec 2017
- (6) Katastrální mapy a informace o parcelách katastru nemovitostí
- (7) Mapy 1:10000, 1:50000
- (8) Geodetické zaměření vlíčovacích bodů a mapového podkladu, Geodézie Krkonoše, spol. s r. o., 11/2016
- (9) Zaměření úseku komunikace II/325 Bílá Třemešná - Mostek mobilním mapovacím systémem LYNX M1.zpracované firmou GEOVAP, spol. s r. o., 11/2016
- (10) Orientační údaje o průběhu inženýrských sítí v místě stavby předané jejich správci
- (11) Prohlídka místa stavby zpracovatelem
- (12) Územní plán města Dvůr Králové
- (13) Údaje katastru nemovitostí



- (14) Projednání s orgány státní správy
- (15) Platné zákony, vyhlášky, předpisy, normy a vzorové listy
- (16) Jednání a výrobní výbory
- (17) Dokumentace záměru „II/325 Chlum – Velký Vřešťov – Mostek, Část II – Doubravice – Bílá Třemešná“ zpracovatel MDS Projekt s.r.o
- (18) Dokumentace záměru „II/325 Chlum – Velký Vřešťov – Hostinné, I.etapa – úsek 23,765 – 24,185 (SO 105)“ zpracovatel M-projekce s.r.o.
- (19) Dendrologický průzkum podél II/325, Ing. Lenka Hladíková, říjen 2010
- (20) Hydrologické a hydrotechnické posouzení propustků, MV Projekt, MV1152/17, duben 2017

### **3.1 Stávající stav a výsledky diagnostiky**

#### Popis současného stavu

Úsek je zastavěným územím obcí Dolní Brusnice, Horní Brusnice a Mostek. Na převážné většině záměru je vozovka bez obrub, pouze s krajnicí. Šířka asfaltobetonové části je proměnná od cca 5,50 m do 6,50 m

Vozovka má v celé délce sledovaného úseku asfaltový kryt. Klasifikace dokumentovaných poruch byla provedena v souladu s TP 82.

Byly zaznamenány následující poruchy:

- 02 - ztráta makrotextury (téměř u všech vysprávek tryskovou metodou v intravilánu).
- 06, 07 - ztráta asfaltového tmelu (téměř v celé délce úseku) až hloubková koroze (lokálně v ploše vozovky jako pokročilé stádium ztráty asfaltového tmelu).
- 08 - výtluky (lokálně v intravilánu jako pokročilé stádium hloubkové koroze).
- 09 - vysprávky (v celé délce úseku vysprávky tryskovou metodou různého stáří, lokálně pravidelné vysprávky asfaltovou hutněnou směsí).
- 10 - mozaikové trhliny (lokálně v omezeném rozsahu).
- 11,13- úzké podélné a široké podélné trhliny (téměř v celé délce úseku v místě podélné pracovní spáry a lokálně jako počáteční fáze vývoje mozaikových trhlin).
- 12, 16 - úzké příčné a příčné rozvětvené trhliny (v omezeném rozsahu).
- 14 - široké příčné trhliny (v místě příčných pracovních spár a nad přechody sítí).
- 17 - síťové trhliny (v intravilánu Dolní Brusnice - v části úseku s celoplošným rozsahem mozaikových trhlin).
- 18 - olamování okrajů vozovky (lokálně v úsecích).
- 20 - nepravidelné hrboly (v intravilánu jako nepravidelné nerovnosti způsobené vytlačováním asfaltového pojiva v místech vysprávek tryskovou metodou).
- 21 - vyjeté koleje (lokálně v intravilánu).
- 24 - místní poklesy (lokálně v intravilánu v jízdních stopách vozidel v části úseku s vysokým rozsahem mozaikových trhlin, lokálně na okrajích vozovky s nezpevněnou krajnicí).
- 28 - zanesení příkopy (v celém rozsahu záměru).
- 29 - zvýšená nezpevněná krajnice (v celém rozsahu záměru).

Z hlediska únosnosti je vozovka hraniční. Snížená únosnost se projevila zejména v úrovni krytových vrstev, což odpovídá rozsahu poruch (mozaikové a podélné trhliny). Snížená únosnost byla také dokumentována v úrovni podloží vozovky hlavně v Dolní Brusnici (odpovídá rozsahu poruch - místní poklesy a síťové trhliny, v úseku III. etapy se snížená únosnost podloží výrazněji neprojevuje).



Vzhledem k druhu dokumentovaných poruch (mozaikové trhliny, ztráta asfaltového tmelu, hloubková koroze, vyjeté koleje, lokálně síťové trhliny, místní poklesy a olamování okrajů) lze z hlediska provozní způsobilosti vozovky konstatovat **klasifikační stupeň 5 (havarijní stav)**, což vyžaduje provedení opravy vozovky.

Popis navrženého řešení.

Dle zhodnocení výsledků diagnostického průzkumu byla zvolena následující technologie opravy:

II. etapa (Dolní Brusnice) – úplná rekonstrukce vozovky

Součástí záměru je úprava řešení odvodnění silnice v celém rozsahu stavby a oprava a doplnění součástí a příslušenství komunikace.

## 4 Vztah PK k ostatním objektům stavby

**SO 201 Most ev.č. 325-012**

**SO 902.2 Dopravně - inženýrská opatření pro most ev.č. 325-012**

**SO 912.2 Pomocné dopravní stavby a opatření pro most ev.č. 325-012**

## 5 Návrh zpevněných ploch

### 5.1 Navržené skladby pro SO 108 – rekonstrukce (Horní Brusnice)

<b>KONSTRUKCE B – REKONSTRUKCE VOZOVKY</b>		odvozená D1-N-6, TDZ IV, PIII	
asfaltový beton pro ohrusnou vrstvu modifikovaný	ACO 11+, PMB	40 mm	ČSN EN 13108-5
spoj. postřik kat.asf. emulze v množství zbytkového asfaltu mod.	PS-CP	0,5 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 736129
asfaltový beton pro podkladní vrstvu	ACP 16+, 50/70	80 mm	ČSN EN 13108-1
infiltrační postřik kat.asf. emulze v množství zbytkového asfaltu	PI-E	1,5 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 736129
směs stmelená cementem	SC, C8/10	130 mm	ČSN EN 14227-1
štěrkodrt'	ŠD <sub>A</sub>	200 mm	ČSN 736126-1
<b>CELKEM (Ha)</b>		<b>450 mm</b>	

výměna materiálu aktivní zóny (Edef,2 zemní pláně min. 45 MPa)

nesoudržný, nenamrzavý materiál vhodný dle ČSN 73 6133

350-500 mm

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

### 5.2 Navržené skladby pro napojení silnic nižších tříd, místních a účelových komunikací

<b>KONSTRUKCE C – STUPŇOVITÉ NAPOJENÍ</b>			
asfaltový beton pro ohrusnou vrstvu modifikovaný	ACO 11+, PMB	40 mm	ČSN EN 13108-5
spoj. postřik kat.asf. emulze v množství zbytkového asfaltu mod.	PS-CP	0,5 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 736129
asfaltový beton pro podkladní vrstvu	ACP 16+, 50/70	80 mm	ČSN EN 13108-1
spoj. postřik kat.asf. emulze v množství zbytkového asfaltu mod.	PS-CP	0,5 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 736129
Oprava trhlin 10%			
<b>CELKEM (Ha)</b>		<b>120 mm</b>	

## 6 Parametry a zdůvodnění trasy

Trasa II/325 je respektována stávající. Vzhledem k okolní zástavbě a pozemkům není možné optimalizovat trasu. Dochází ke sjednocení šířkového uspořádání na odvozenou S 7,0 (min.6,0m asfaltobetonového krytu)



## **6.1 Směrové řešení**

Nově navržená osa komunikace kopíruje v maximální možné míře stávající stav.

## **6.2 Výškové řešení**

Výškové řešení respektuje v maximální možné míře stávající stav. Dojde k úpravě výšek v křižovatce, aby byla snížena niveleta na mostě.

## **6.3 Příčný sklon**

Komunikace je navržena v základním střechovitém příčném sklonu 2,5 %. Ve směrových obloucích je navržen jednostranný sklon odpovídající parametrům oblouku - maximálně 7%.

### **6.3.1 Vybavení PK**

#### **Záchytné bezpečnostní zařízení**

V rozsahu záměru budou osazena silniční svodidla v návaznosti na most ev.č. 325-012. Provedení bude atypické, protože na stávající kamenné parapety (zábradlí) mostu není možné svodidla kotvit.

Silniční svodidla jsou vzhledem k intenzitě a rychlosti provozu a charakteru nebezpečí navržena se stupněm zadržení H1.

Na římsách propustků bude osazeno zábradlí v případech požadovaných ČSN 73 6201.

#### **Dopravní značky, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace**

Dopravní značení bude osazeno nové na základě stanovení místní úpravy zajišťované během stavby zhotovitelem stavby.

#### **Veřejné osvětlení**

V místě stavby budou zajištěny některé stožáry veřejného osvětlení, případně vyrovnány.

#### **Ochrana proti vniku volně žijících živočichů**

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

#### **Clony a sítě proti oslnění**

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

#### **Ostatní**

V rámci stavebních prací budou výškově vyrovnány a zpětně osazeny poklopy, krycí hrnce a další zařízení v ploše komunikací.





## **7 Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana komunikace**

### **7.1 Odvodnění komunikace**

Odvodnění je řešeno stejně jako ve stávajícím stavu přes nezpevněnou krajnici prostřednictvím příkopů a propustků volně na terén, kde bude likvidace dešťových vod probíhat stejně jako ve stávajícím stavu, tj. vsakem.

Směrem od Horní Brusnice není prostor pro zřízení plnohodnotného příkopu pod úroveň zemní pláně. Bude provedeno povrchové odvodnění pomocí příkopových tvárnic do horské vpusti, která je potrubím pod komunikací přes revizní šachtu odvodněna na patu svahu a do vodoteče.

## **8 Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku**

### **8.1 Svislé DZ**

Stávající dopravní značení bude vyměněno a doplněno. Umístění a typ svislého dopravního značení (dále jen SDZ) je součástí projektové dokumentace.

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

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

- *základy*  
Betonové základy dopravních značek musí být provedeny z betonu tř. min. C 20/25 – XF3, s horní plochou vyspádovanou k okrajům, příp. od sklonu terénu 2% rovnoběžně s terénem. Horní plocha bude provedena do úrovně podkladní vrstvy chodníku, příp. v nezpevněném terénu 0-100mm nad úroveň terénu.
- *velikosti a činná plocha*  
Svislé dopravní značky budou základní velikosti, v retroreflexním provedení tř.2.
- *konstrukce značek*  
plochy značek a sloupků mimo činné plochy musí být v matném provedení. Značky budou lisované z pozinkovaného plechu s plnými rohy, spojovací materiál bude nekorodující. Sloupky budou z pozinkovaných trubek pr. 60/3mm.
- *osazení značek*  
sloupky budou osazeny do patek zakotvených do základů, do výšky spodní hrany 2200mm nad povrch, d.z. C4 a Z3 do výšky spodní hrany 600mm, VLKP do výšky spodní hrany 1500mm.  
Značky budou osazeny tak, aby nebyly cloněny vzájemně, stožáry VO, reklamami, stromy a keři, příp. jinými překážkami.



## 8.2 Vodorovné DZ

Vodorovné dopravní značení bude provedeno nástřikem bílé barvy typ II. Návrh VDZ je součástí přílohy koordinační situace a situace pozemní komunikace. Návrh je zpracován na základě TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní, ČSN 73 6110 a bude dále zpřesněno v rámci navazující PD. V návrhu jsou zohledněny požadavky rozhledových polí a délek rozhledů pro předjíždění a zastavení.,

VDZ bude provedeno úpravou **v bílé barvě a obnoveno z plastických materiálů** strojově nanášených za studena s dlouhodobou životností. Technické parametry vodorovných dopravních značek (denní a noční viditelnost, drsnost musí být v souladu s ČSN EN 1436; požadavky na materiál stanoví ČSN EN 1423, ČSN EN 1424, ČSN EN 1790, ČSN EN 1871.

Barevné provedení, tvar a rozměry vodorovných dopravních značek musí být provedeny v souladu s vyhláškou MDS č. 30/2001 Sb. a VL 6.2.; Podélné čáry se nesmí pokládat na podélnou pracovní spáru (odstup 100mm).

Požadavky pro výrobu, umístování, provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení musí být v souladu ČSN EN 1436, ČSN EN 1436 Změna Z1, ČSN EN 1790, ČSN EN 1423, ČSN P ENV 13459-2, ČSN P ENV 134593, TP 70; pro provádění vodorovných dopravních značek platí TP 65, TP 133, VL 6.2 a Katalog hmot pro vodorovné dopravní značky.

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

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

## 8.3 Dopravní zařízení

Součástí stavby nejsou dopravní zařízení.

## 8.4 Světelné signály

Součástí objektu není úprava stávající nebo návrh nové světelné signalizace.

## 8.5 Zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Součástí objektu není úprava stávajících zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku nebo návrh nových zařízení.



## **9 Zvláštní podmínky a požadavky na postupy výstavby, případně údržbu**

### **9.1 Zvláštní podmínky a požadavky na postupy výstavby**

Zvláštní podmínky a požadavky nejsou.

Níže jsou uvedeny obecné požadavky na provádění.

Výstavba bude prováděna za předpokladu dodržení všech platných bezpečnostních předpisů o ochraně zdraví a bezpečnosti práce a dále o ochraně životního prostředí.

Stávající vzrostlá zeleň, která není určena k odstranění, musí být během stavby řádně ochráněna proti mechanickému poškození. Dále nesmí během stavebních prací dojít k poškození kořenových systémů jednotlivých stromů. Výkopové práce v kořenovém systému budou probíhat pouze ručně, tak aby nedošlo k poškození kořenů!

S veškerou stavební technikou musí být postupováno tak, aby nedošlo k poškození větví, kmenů či kořenového systému jednotlivých stromů. Jestliže dojde k poškození této vzrostlé zeleně, je nutné tato poškození patřičným způsobem ošetřit.

Nezpevněné dotčené plochy budou zbaveny ornice v tl. 200 mm (dle skutečnosti přímo na stavbě). Ornice bude odvezena na mezideponii a posléze bude využita na ohumusování nově navržených nezpevněných ploch v tl. 200 mm a oseta travním semenem. Přebytečná ornice bude odvezena na obecní deponii k tomuto účelu určenou a v budoucnu využita na sadové úpravy.

Veškeré práce musí být prováděny v souladu s předepsanými technologickými postupy a z odpovídajících materiálů, které mají potřebné atesty a zkoušky. Atesty a zkoušky zabudovaných materiálů předá dodavatel stavby při kolaudaci investorovi.

Výstavba bude prováděna za předpokladu nutného dodržení všech platných ČSN a platných bezpečnostních předpisů, zejména:

- ustanovení o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce,
- zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci,
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích,
- nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí,
- nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky,
- nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků,
- nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a náradí,
- zákon č. 133/1985 Sb. o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů a vyhlášku MV č. 246/2001 Sb., o požární prevenci.

Zemní i ostatní práce prováděné stavebními stroji v blízkosti podzemních i nadzemních vedení je nutno řídit dle předpisů o těchto činnostech, tak aby nedošlo k ohrožení osob ani těchto vedení.

Zařízení staveniště bude umístěno na pozemcích určených k výstavbě včetně zázemí pro pracovníky stavební firmy, prostoru pro skládku a manipulaci, zařízení technologie pro výstavbu, parkování stavební techniky a vozidel stavby.



Staveniště bude oploceno a zajištěno dle odpovídajících bezpečnostních předpisů a norem.

Po celou dobu výstavby je nutno zajistit možnost bezpečného pohybu peších. V předpokládaných místech ohrožení peších stavební činností budou vytvořeny koridory pro pěší dopravu. Tyto koridory zajistí dodavatel stavby a to za podmínky zachování bezpečnosti peších. Koridor bude viditelně označen a zabezpečen proti ohrožení jakýmkoliv druhem stavební činnosti či vozidly stavby.

Pracoviště budou řádně zajištěna. Na staveništi budou zajištěny předepsané pomůcky první zdravotní pomoci a telefonické spojení se záchrannou zdravotní službou, hasiči a policií.

**Během stavebních prací budou dodrženy podmínky vyjádření dotčených správců inženýrských sítí a orgánů státní správy (DOSS) doložených v části E doklady.**

## **9.2 Zvláštní požadavky na údržbu**

Zvláštní požadavky na údržbu nejsou. Při údržbě je nutné věnovat zvýšenou pozornost systému odvodnění.

## **10 Vazba na technologické vybavení**

Součástí stavby nejsou technická a technologická zařízení.

## **11 Přehled provedených výpočtů**

Skladba konstrukcí je navržena dle "Katalogu vozovek pozemních komunikací – TP 170". Katalog je platným podkladem ve smyslu ČSN 736114.

## **12 Řešení přístupu a užívání komunikací osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

V rozsahu stavby nejsou vzhledem k umístění a charakteru pozemních komunikací řešeny požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

## **13 Závěr**

Dokumentace je vypracována ve stupni PDPS a bude dopracována v dalších stupních projektové dokumentace.

V Hradci Králové 08/2024

Ing. Jan Fiala