

03		
02		
01		
ZMĚNA	POPIS	DATUM



ING. IVAN ŠÍR

PROJEKTOVÁNÍ DOPRAVNÍCH STAVEB 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

investor: Královéhradecký kraj
Pivovarské náměstí 1245, 500 03, Hradec Králové

Odstranění nehodové lokality ID K2024-21 - II/308 s MK, ul. Lipová

■ kraj:
Královéhradecký

■ MÚ / OU:
Hradec Králové

■ stupeň utajení:
bez utajení

■ datum:
11/2023

■ zakázkové číslo:
23031

■ stupeň PD:
PDPS

■ odpovědný projektant stavby:
Ing. Ivan Šír

■ odpovědný projektant objektu:
Ing. Jan Fiala

■ vypracoval:
Ing. Michal Hybner

■ kontroloval:
Ing. Jan Fiala

■ změna číslo:
00

■ měřítko:

Šír
Fiala
Hybner
Fiala

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

A.



OBSAH:

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	3
1.1	ÚDAJE O STAVBĚ	3
1.2	OBJEDNATEL	3
1.3	ZHOTOVITEL STUDIE	3
2	ZDŮVODNĚNÍ STUDIE	4
2.1	VZTAH K PROGRAMU ROZVOJE SÍTĚ PK	4
2.2	ÚČEL A CÍL STUDIE	4
2.3	POTŘEBNOST A NALÉHAVOST STAVBY	5
3	STANOVENÍ ZÁJMOVÉ OBLASTI	6
3.1	ZAČÁTEK A KONEC STAVBY	6
3.2	VYMEZENÍ ÚZEMÍ PRO HLEDÁNÍ REÁLNÝCH VARIANT	6
3.3	VHODNÁ NEBO POŽADOVANÁ PRŮCHOZÍ MÍSTA	6
3.4	PRŮCHODNÉ KORIDORY (ČLENITOST ÚZEMÍ, ZÁSTAVBA, PROBLÉMOVÁ ÚZEMÍ Z HLEDISKA ŽP A OCHRANY PŘÍRODY A KRAJINY, CHRÁNĚNÉ OBLASTI, ZÁKLADNÍ VYBAVENÍ ÚZEMÍ)	6
4	VÝCHOZÍ ÚDAJE PRO NÁVRH VARIANT	6
4.1	KATEGORIE, TŘÍDA, NÁVRHOVÁ KATEGORIE, FUNKČNÍ SKUPINA A TYP PŘÍČNÉHO USPOŘÁDÁNÍ PK	6
4.2	CHARAKTERISTIKY SOUVISEJÍCÍCH A DOTČENÝCH PK	7
4.3	CHARAKTERISTIKY DOTČENÝCH DRAH	7
4.4	NÁVRHOVÉ PRVKY MOSTŮ A TUNELŮ, JEJICH PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ	7
4.5	POŽADAVKY NA KŘÍŽOVATKY A OBSLUŽNÁ ZAŘÍZENÍ (ODPOČÍVKY, STŘEDISKA ÚDRŽBY) ...	7
4.6	DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ ÚDAJE (ZDROJE A CÍLE DOPRAVY, VÝHLEDOVÉ INTENZITY, KAPACITNÍ POSOUZENÍ)	7
4.6.1	<i>Současné intenzity dopravy</i>	<i>7</i>
4.7	VÝSLEDKY PODKLADOVÝCH STUDIÍ	8
5	CHARAKTERISTIKY ÚZEMÍ	8
5.1	ČLENITOST ÚZEMÍ	8
5.2	LOŽISKA NEROSTŮ, HORNICKÁ ČINNOST	8
5.3	GEOTECHNICKÉ A INŽENÝRSKO GEOLOGICKÉ ÚDAJE	8
5.4	HYDROLOGICKÉ A METEOROLOGICKÉ CHARAKTERISTIKY	8
5.5	SOUČASNÉ A BUDOUCÍ VYUŽITÍ ÚZEMÍ A DOPRAVNÍ A TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA (ZÁSTAVBA, ZPF, PUPFL, REKREACE, SÍTĚ PK, DRÁHY, DŮLEŽITÁ INŽENÝRSKÁ VEDENÍ)	9
5.5.1	<i>Dosavadní využití a zastavěnost území</i>	<i>9</i>
5.5.2	<i>Soulad navrhované stavby s charakterem území</i>	<i>9</i>
5.5.3	<i>Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací</i>	<i>9</i>
5.5.4	<i>Požadavky na zábory ZPF a PUPFL</i>	<i>9</i>
5.5.5	<i>Napojení na technickou a dopravní infrastrukturu</i>	<i>10</i>
5.6	OCHRANNÁ PÁSMO (VODNÍ ZDROJE, DOPRAVNÍ SYSTÉMY, DŮLEŽITÁ VEDENÍ)	10
5.7	CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ	11
5.8	CITLIVOST ÚZEMÍ Z HLEDISKA ŽP A OCHRANY PŘÍRODY A KRAJINY	11
6	ZÁKLADNÍ ÚDAJE NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ	11
6.1.1	<i>Směrové a výškové řešení tras</i>	<i>11</i>
6.1.2	<i>Příčný sklon</i>	<i>12</i>
6.1.3	<i>Návrh konstrukční skladby</i>	<i>12</i>
6.1.4	<i>Bezbariérové úpravy</i>	<i>12</i>
6.1.5	<i>Dopravně bezpečnostní zařízení</i>	<i>12</i>

A. Průvodní zpráva

Odstranění nehodové lokality ID K2024-21 – II/308 s MK, ul. Lipová

Vypracoval: Ing. Michal Hybner



6.1.6	Dopravní značení.....	12
6.1.7	Mostní objekty, tunelové objekty.....	12
6.1.8	Obslužná zařízení.....	13
6.1.9	Nároky na úpravy a přeložky souvisejících pozemních komunikací.....	13
6.1.10	Podmiňující předpoklady.....	13
6.1.11	Bilance základních výměr.....	13
6.1.12	Zábory půdy.....	13
6.1.13	Životní prostředí, příroda a krajina.....	13
6.1.14	Organizace výstavby.....	13
6.1.15	Náklady.....	13
7	ZÁVĚR.....	13



1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

1.1 Údaje o stavbě

Název stavby:	Odstranění nehodové lokality ID K2024-21 – II/308 s MK, ul. Lipová
Místo stavby:	Hradec Králové [569810]
Katastrální území:	Slezské Předměstí [646971]
Kraj:	Královéhradecký

1.2 Objednatel

Zadavatel studie:	Královéhradecký kraj Pivovarské náměstí 1245 500 03 Hradec králové IČ 70889546
-------------------	---

1.3 Zhotovitel studie

Projektant:	Ing. Ivan Šír, projektování dopravních staveb s.r.o. Haškova 1714/3 500 02 Hradec Králové IČ 259 62 914, DIČ: CZ 25962914
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Jan Fiala ČKAIT – 0601877 - Mosty a inženýrské konstrukce - Dopravní stavby



2 ZDŮVODNĚNÍ STUDIE

2.1 Vztah k programu rozvoje sítě PK

Stávající křižovatka ulic Kladská a Lipová (silnice II/308 s místní komunikací) není dle aktuálního přehledu plánovaných staveb součástí žádného záměru.

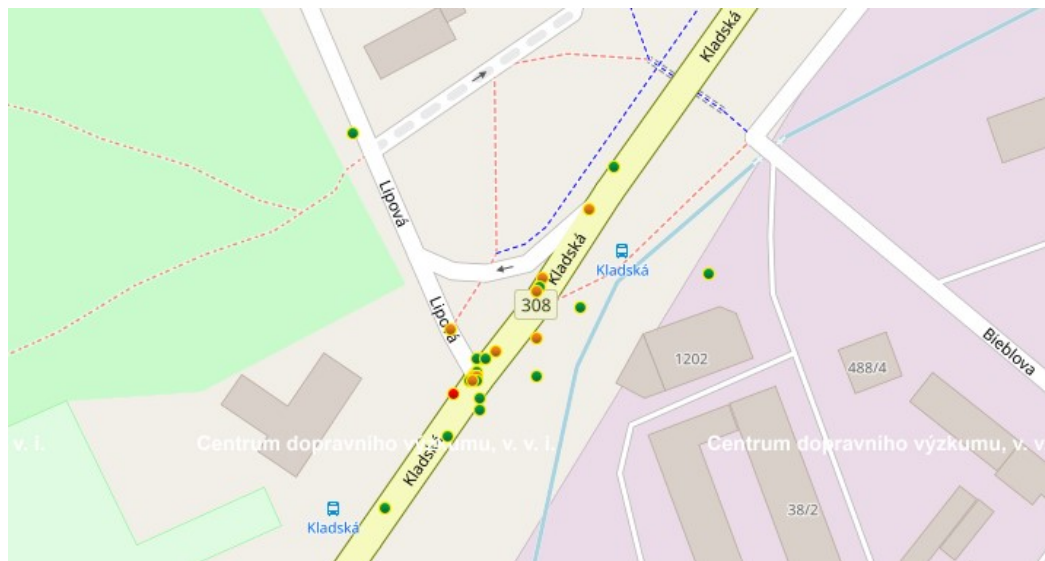


Obr. 1: Křižovatka II/308 a MK Lipová – geoportál ŘSD

2.2 Účel a cíl studie

Účelem studie je odstranění obecné nehodové lokality - křižovatky na průtahu silnice II. třídy č. 308 s místní komunikací Lipová v Hradci Králové. Cílem je provést taková opatření, která povedou ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků provozu, zvýšení přehlednosti a plynulosti dopravy v prostoru křižovatky.

Tento úsek je veden ve statistice dopravních nehod jako „nehodová lokalita“. Od roku 2006 je zde evidováno celkem 31 dopravních nehod, z nichž v 29 případech se jednalo o srážku s jedoucím nekolejovým vozidlem, 13 osob bylo zraněno lehce, 2 osoby těžce. Dominantní příčinou je nedání přednosti v jízdě (18x).



Obr. 2: Dopravní nehody v zájmové lokalitě, CDV, v. v. i.

2.3 Potřebnost a naléhavost stavby

Stávající uspořádání křižovatky je z hlediska bezpečnosti a plynulosti dopravy nevyhovující. Jedná se o stykovou křižovatkou, hlavní komunikaci tvoří silnice II/308 (ul. Kladská), pod úhlem cca 60° je napojena vedlejší místní komunikace v majetku statutárního města Hradec Králové (ul. Lipová).

Křižovatka je ve stávajícím uspořádání velmi rozlehlá a poněkud nepřehledná, na hlavní komunikaci je pro odbočení vpravo zřízen samostatný pruh, který vzniká z pruhu průběžného (silnice II. třídy je lokálně vedena jako čtyřpruhová kategorie - přes stávající most přes železnici vedou 2 jízdní pruhy v obou směrech). Pravý odbočovací pruh je širokým bypassem napojen na vedlejší komunikaci. Bypass je oddělen dělicím ostrůvkem, který zároveň slouží jako ochranný ostrůvek pro chodce. V opačném směru z centra jsou rovněž zřízeny 2 jízdní pruhy, levý pruh je určen pro levé odbočení, ale zároveň pokračuje také rovně jako průběžný pruh, který zároveň slouží pro připojení vozidel odbočujících vlevo z vedlejší, což není úplně v rámci stávajícího SDZ a VZD zdůrazněno (v rámci SDZ je zde nesoulad mezi označením v rámci velkoplošné značky IS9 na portálu DZ a svislého značení IP 19). Pravý pruh je určen pouze pro jízdu rovně, v místě křižovatky je navíc připojen zastávkový záliv (zastávka autobusu MHD „Kladská“).

Na vedlejší komunikaci jsou zřízeny samostatné pruhy pro odbočení vlevo a vpravo. Pro pravé odbočení je zřízen samostatný připojovací pruh na hlavní, do kterého je zaústěn záliv zastávky „Kladská“. V rámci vedlejší komunikace jsou v rámci křižovatky zřízeny 2 přechody pro chodce s čekací plochou na ochranném ostrůvku. Přechod je veden v rozporu s normou šikmo přes 3 jízdní pruhy a má délku 14 m, dále navazuje ochranný ostrůvek a pokračuje druhý, téměř 10 m dlouhý šikmý přechod přes stávající jízdní pruh pro pravé odbočení velkorysě šířky. Hmatové prvky pro nevidomé a slabozraké u přechodů chybí, nejsou zřízeny varovné ani signální pásy, chybí vodící pás šikmého přechodu. V chodníku je umístěna pevná překážka, vodící linie v celé lokalitě chybí. Šířka přechodů neodpovídá přilehlým chodníkům, chodníky jsou v nevyhovujícím stavebně-technickém stavu. Co se týče dopravního značení, nesoulad v rámci svislého dopravního značení byl již zmíněn výše, vodorovné dopravní značení je



rovněž nedostatečné, chybí lepší usměrnění dopravy v křižovatce, především při odbočování vlevo z vedlejší dochází ke kolizním situacím, kdy řidiči musí zastavit ve výhledu a zároveň nesmí bránit vozidlům odbočujícím vlevo z hlavní.

3 STANOVENÍ ZÁJMOVÉ OBLASTI

3.1 Začátek a konec stavby

Zájmovou oblastí je stávající křižovatka silnice II/308 s místní komunikací (ulice Lipová), která se nachází na Slezském Předměstí v Hradci Králové. Jedná se o celkem vytiženou křižovatku, využívanou také autobusy městské hromadné dopravy. Rozsah stavby je dán hranicí uznatelných a neuznatelných nákladů stanovenou dotačním fondem. V globálním staničení silnice II/308 se jedná o úsek km 0,628 – km 0,881. Vzhledem k délce připojovacího pruhu na začátku úseku je posunut začátek úprav do km 0,600. Délky předpokládané úpravy je cca 281 m.

3.2 Vymezení území pro hledání reálných variant

Z hlediska charakteru studie (úprava stávající křižovatky) není vymezeno území pro hledání variant.

3.3 Vhodná nebo požadovaná průchozí místa

Z hlediska charakteru studie (úprava stávající křižovatky) není řešeno.

3.4 Průchodné koridory (členitost území, zástavba, problémová území z hlediska ŽP a ochrany přírody a krajiny, chráněné oblasti, základní vybavení území)

Křižovatka se nachází na předměstí Hradce Králové v zastavěném území.

V návrhu úpravy nedojde k přiblížení k obytné zástavbě, jedná se pouze opravu stávajícího povrchu klasifikovanou jako údržba a úpravy svislého a vodorovného značení.

Stávající křižovatka, ani navržené úpravy nezasahují do problémových území z hlediska životního prostředí a ochrany přírody a krajiny.

4 VÝCHOZÍ ÚDAJE PRO NÁVRH VARIANT

4.1 Kategorie, třída, návrhová kategorie, funkční skupina a typ příčného uspořádání PK

Křižovatka je umístěna v intravilánu.

Hlavní větev křižovatky tvoří silnice II. třídy č. 308. Silnice je v místě křižovatky a mostu přes železniční trať lokálně čtyřpruhová směrově nerozdělená komunikace funkční skupiny B – sběrná, průtah silnice II. třídy. Silnice tvoří hlavní spojnicí měst Hradec Králové – Nové Město nad Metují, lokálně je v rámci Slezského Předměstí silnice hojně využívána nákladní dopravou obsluhující místní skladištní oblast.

A. Průvodní zpráva

Odstranění nehodové lokality ID K2024-21 – II/308 s MK, ul. Lipová

Vypracoval: Ing. Michal Hybner



Připojovanou vedlejší komunikaci tvoří místní komunikace, jedná se o dvoupruhovou, směrově nerozdělenou MK funkční skupiny B. Místní komunikaci tvoří ulice Lipová vedoucí kolem vlakové stanice Slezské Předměstí, která dále pokračuje jako třída SNP, resp. Pospíšilova ulice až do centra města.

4.2 Charakteristiky souvisejících a dotčených PK

Charakteristiky dotčených komunikací jsou specifikovány výše.

4.3 Charakteristiky dotčených drah

V rámci úprav křižovatky nedojde ke kolizi s dráhou nebo drážními zařízeními a stavbami.

4.4 Návrhové prvky mostů a tunelů, jejich prostorové uspořádání

V rámci studie nejsou žádné nové mostní objekty nebo tunely.

4.5 Požadavky na křižovatky a obslužná zařízení (odpočívky, střediska údržby)

Z hlediska charakteru studie (úpravy stávající křižovatky) není řešeno.

4.6 Dopravně inženýrské údaje (zdroje a cíle dopravy, výhledové intenzity, kapacitní posouzení)

Komunikace II/308 je průtah silnice II. třídy, jedná se o hlavní spojnicí obcí Hradec Králové – Černilov – Bohuslavice – Nové Město nad Metují. Tato silnice je dle sčítání dopravy z roku 2020 velmi intenzivně vytižená.

4.6.1 Současné intenzity dopravy

Silnice II/308 – sčítací úsek 5-3341:

Roční průměr denních intenzit dopravy...RPDI = 11433 voz/den

Sčítání dopravy 2020 (sč.úsek: 5-3341)														... význam zkratk						X
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV					
RPDI - všechny dny		voz/den	1 425	552	50	248	62	458	181	3	7	4	2 990	8 384	59	11 433				
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV					
RPDI - pracovní den (Po-Pá)		voz/den	1 715	702	66	315	82	609	236	4	9	5	3 743	9 125	62	12 930				
RPDI - volné dny (mimo svátky)		voz/den	701	178	9	80	11	81	44	1	2	1	1 108	6 532	51	7 691				
Hodinová intenzita dopravy													TV	SV						
Padesátirázová intenzita dopravy		voz/h												356	1 361					
Špičková hodinová intenzita dopravy		voz/h												338	1 292					
Těžká nákladní vozidla - TNV																TNV				
Hodnota TNV		voz/den															2 344			
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty			dle CNOSSOS-EU	I1	I2	I3	I4	Celkem	dle Manuálu 2020			OAL	NAL	NS	Celkem					
Roční průměr intenzit, den (06-18)			voz/den	Vysvětlení viz		7 279	941	737	47	9 004	Vysvětlení viz		7 268	1 258	472	8 998				
Roční průměr intenzit, večer (18-22)			voz/den	Podrobné výsledky		1 360	95	76	8	1 539	Podrobné výsledky		1 359	126	54	1 539				
Roční průměr intenzit, noc (22-06)			voz/den			743	77	66	4	890			742	103	51	896				
Emise													OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem		
Roční špičková hodinová intenzita dopravy		voz/h												1 157	195	111	78	25	1 566	
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy														alfa	beta	gamma	PS			
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy			-												0.69	0.99	0.70	52.48		
Intenzita cyklistické dopravy																	C			
Cyklistická doprava			cyklo/den															62		



Obr. 3: Celostátní sčítání dopravy z roku 2020 – scitani.rsd.cz

Místní komunikace – ulice Lipová – sčítací úsek 5-3341:

Roční průměr denních intenzit dopravy... **RPDI = 6042 voz/den**

Sčítání dopravy 2020 (sč.úsek: 5-3343)										... 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	454	123	0	19	1	4	352	38	0	0	991	4 998	53	6 042		
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV		
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	560	154	0	24	1	5	428	46	0	0	1 218	5 819	62	7 099		
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	189	45	0	7	0	2	162	17	0	0	422	2 945	31	3 398		
Hodinová intenzita dopravy												TV	SV				
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h												103	628			
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h												102	622			
Těžká nákladní vozidla - TNV															TNV		
Hodnota TNV	voz/den														576		
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty		dle CNOSSOS-EU	I1	I2	I3	I4	Celkem			dle Manuálu 2020	OAL	NAL	NS	Celkem			
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den	Vysvětlení viz Podrobné výsledky	4 151	418	139	42	4 750			Vysvětlení viz Podrobné výsledky	4 175	540	35	4 750			
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den		723	45	15	7	790				727	58	4	789			
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den		441	43	14	4	502				444	55	4	503			
Emise										OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem		
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h										621	56	17	1	48	743	
Koefficienty nerovnoměrnosti dopravy													alfa	beta	gamma	PS	
Koefficient nerovnoměrnosti dopravy	-													0.69	1.15	0.60	66.34
Intenzita cyklistické dopravy															C		
Cyklistická doprava	cyklo/den														183		

Obr. 4: Celostátní sčítání dopravy z roku 2020 – scitani.rsd.cz

4.7 Výsledky podkladových studií

Předchozí podkladové studie nebyly zpracovány.

5 CHARAKTERISTIKY ÚZEMÍ

5.1 Členitost území

Stávající křižovatka se nachází v intravilánu města Hradec Králové.

5.2 Ložiska nerostů, hornická činnost

V místě stavby se nenachází ložiska nerostů, poddolovaná či jinak hornickou činností dotčená území.

5.3 Geotechnické a inženýrsko geologické údaje

V rámci studie nebyl proveden geotechnický průzkum. Řešená oblast odpovídá stávajícímu rozsahu křižovatky a silničního pozemku a nepředpokládající se tak komplikace technického rázu z hlediska zakládání tělesa náspů apod.

5.4 Hydrologické a meteorologické charakteristiky

V rámci studie nebyl proveden hydrologický průzkum, meteorologické charakteristiky nejsou z hlediska předmětu této studie podstatné a nebyly zajištěny.



5.5 Současné a budoucí využití území a dopravní a technická infrastruktura (zástavba, ZPF, PUPFL, rekreace, sítě PK, dráhy, důležitá inženýrská vedení)

5.5.1 Dosavadní využití a zastavěnost území

Stavba se nachází v zastavěném území města Hradec Králové.

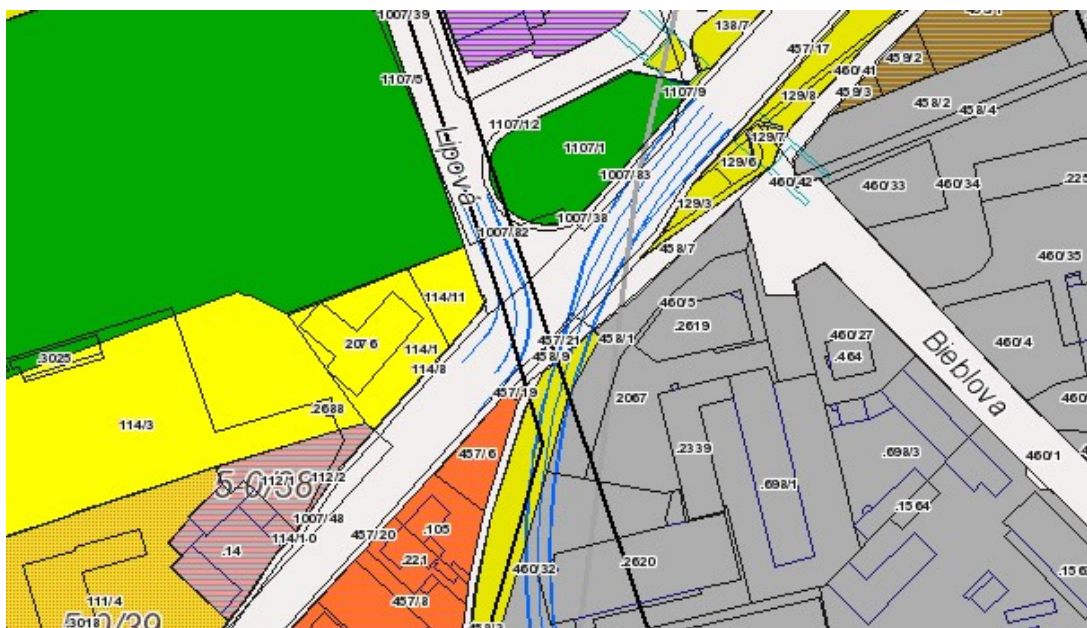
Území je využíváno jako komunikace, funkční využití ploch je silnice / ostatní komunikace.

5.5.2 Soulad navrhované stavby s charakterem území

Úprava křižovatky je umístěna ve stávající ploše křižovatky a je tak v souladu s charakterem území.

5.5.3 Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací

Statutární město Hradec Králové má schválený územní plán. Stavba se nachází ve stávajících plochách funkčního využití **MD 1 – plochy pro motorovou dopravu – komunikační síť**.



Obr. 5: Výřez z územního plánu města – „Hlavní výkres“

Stavba je v souladu s územním plánem.

5.5.4 Požadavky na zábory ZPF a PUPFL

Stavba nemá nároky na trvalé zábory PUPFL a ZPF. Stavební úprava probíhá ve stávající ploše křižovatky v zastavěném území.



5.5.5 Napojení na technickou a dopravní infrastrukturu.

Napojení na dopravní infrastrukturu se nezmění, stavba je napojena prostřednictvím silnice II/308 a místní komunikace Lipová.

5.6 Ochranná pásma (vodní zdroje, dopravní systémy, důležitá vedení)

Ochranné pásmo dráhy

Stavba se nenachází v ochranném pásmu dráhy dle zákona č.266/94 Sb. o drahách.

Ochranné pásmo vodních zdrojů

Stavba se nenachází v ochranném pásmu vodních zdrojů.

Ochranná pásma inženýrských sítí

Silové vedení

Plynovod

Sdělovací metalické a optické kabely

Kanalizace

Vodovod

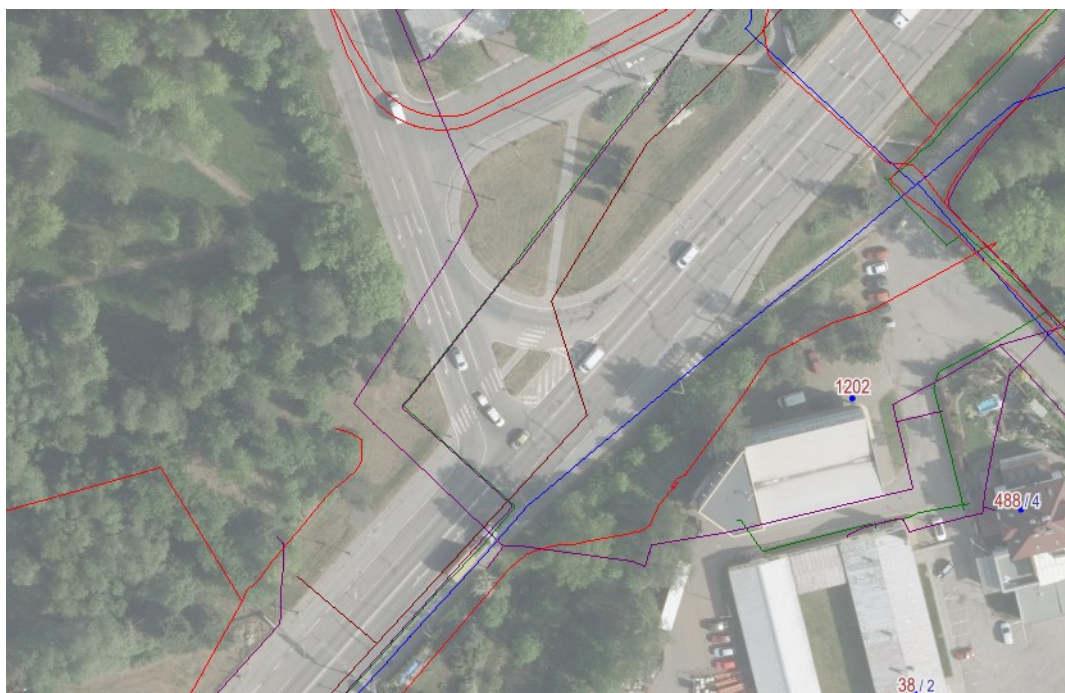
ČEZ Distribuce a. s.

GasNet s.r.o.

CETIN a.s.

VaK HK a. s.

VaK HK a. s.



Obr. 6: Inženýrské sítě v zájmové lokalitě – digitální technická mapa města



5.7 Chráněná území

Realizací záměru nedojde k dotčení územního systému ekologické stability regionální a nadregionální úrovně, dotčena nebudou zvláště chráněná území (přírodní památky a přírodní rezervace) ani lokality soustavy Natura 2000 (evropsky významné lokality a ptačí oblasti).

5.8 Citlivost území z hlediska ŽP a ochrany přírody a krajiny

Záměr studie nemá negativní vliv na životní prostředí. Vzhledem k rozsahu a charakteru úpravy nedojde k výraznému zásahu do životního prostředí.

6 ZÁKLADNÍ ÚDAJE NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ

Návrh plně respektuje stávající stavební uspořádání v křižovatce, úprava organizace dopravy je řešena pouze formou úpravy svislého a vodorovného dopravního značení. V rozsahu křižovatky dojde k opravě vozovky formou výměny obrusné vrstvy, která zajistí obnovu původních vlastností vozovky.

Na hlavní komunikaci ve směru z centra je nově zřízen samostatný odbočovací pruh vlevo, který nově vzniká levým odbočením z průběžného pruhu. Levý pruh tak nově slouží pouze pro odbočení vlevo, zatímco průběžný pravý pruh pouze pro jízdu rovně. Pro dominantní směr, tj. jízdu rovně po hlavní proto nově není nutné měnit jízdní pruh, stávající průpletový úsek je touto úpravou odstraněn, délku odbočovacího pruhu, respektive jeho čekacího úseku doporučujeme ověřit v rámci dalších stupňů projektové dokumentace kapacitním výpočtem založeném na směrovém průzkumu a stanovení I_{50} (padesátirázových špičkových hodinových intenzit dopravy). Povinnost odbočit vlevo je zdůrazněna pomocí V DZ č. V 13 a osazením plastových sloupků č. Z 11h. Nově tak vzniká přípojovací pruh na hlavní komunikaci pro odbočení vlevo z vedlejší. Odbočení vlevo z vedlejší je nově usměrněno pomocí V DZ č. V 13 a místo pro zastavení v rozhledu označenou příčnou čarou souvislou č. V 5. Odbočení vpravo z hlavní a vpravo z vedlejší zůstává beze změn, bude pouze doplněno a obnoveno vodorovné dopravní značení. Stávající nebezpečný přechod pro chodce délky 14 m vedoucí přes 3 jízdní pruhy byl pro tuto variantu bez náhrady zrušen. Pro bezpečný přístup na zastávku doporučujeme využít nedaleký podchod pod komunikací II/308 a stávající přechod v km 0,560.

Návrh řeší opravu stávající vozovky ve stavebně-technicky nevyhovujícím stavu formou souvislé údržby komunikace. Jedná se o **stavební úpravy a činnosti**, které dle §15 vyhl. 104/1997 Sb. a její přílohy č. 5 **nevyžadují ohlášení ani stavební povolení**. Dále dojde k úpravě svislého a vodorovného značení, které bude povoleno formou stanovení místní úpravy provozu a zajištěno zhotovitelem stavby před uvedením do provozu.

6.1.1 Směrové a výškové řešení tras

Vzhledem k rozsahu a charakteru úpravy směrové a výškové řešení tras plně respektuje stávající vedení komunikací. Vzhledem k úpravě klopení na normovou hodnotu dojde k výškovému vyrovnání šachet a vpustí. Stávající autobusové zálivy budou přeskládány, aby navazovali na výškový průběh komunikace.



6.1.2 Příčný sklon

Silnice II/308 je navržena v základním střechovitém příčném sklonu 2,5%. Klopení bude upraveno pomocí vyrovnávek asfaltové podkladní vrstvy a je navrženo dle ČSN 73 6101, ČSN 73 6110.

6.1.3 Návrh konstrukční skladby

Nové plochy jsou navrženy, aby došlo k úpravě stávajícího klopení a zlepšení protismykových vlastností.

V celém řešeném úseku dojde k odfrézování krytových vrstev v tl. 100 mm. Bude nanesen spojovací postřik a položena podkladní vrstva ACL 22+ v tloušťce 80 mm. Lokálně dojde k nanesení větší vrstvy z důvodu úpravy klopení dle ČSN. Poté bude nanesen spojovací postřik na celé ploše a bude položena obrušná vrstva modifikovaného asfaltového mastixového koberce SMA 11 S v tloušťce 40 mm s většími protismykovými vlastnostmi P_{SV} 56 dle ČSN 73 6121 (Tab. E.2). Čímž dojde ke zlepšení brzdných a protismykových vlastností povrchu komunikace a klopení v souladu s požadavky ČSN.

6.1.4 Bezbariérové úpravy

Vzhledem k charakteru úprav (souvislá údržba komunikace – výměna obrušné vrstvy) nebudou stávající chodníkové plochy nijak stavebně dotčeny, bezbariérové úpravy nejsou v této variantě řešeny. V celém zájmovém území ve stávajícím stavu hmatové úpravy chybí.

6.1.5 Dopravně bezpečnostní zařízení

Není součástí návrhu.

6.1.6 Dopravní značení

Dopravní značení bude doplněno, popřípadě obnoveno dle tak, aby splňovalo podmínky dle TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích a dle vyhl. č. 294//2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na PK.

Svislé značení bude vyměněno, směrové a provozní značení bude sjednoceno tak, aby přesně odpovídalo nově navržené organizaci dopravy v křižovatce.

V prostoru křižovatky bude pro lepší orientaci doplněno vodorovné dopravní značení:

- **V 2b (1,5/1,5/0,25)**
- **V 2c (3,0/1,5/0,125)**
- **V 5**
- **V 13**

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 stanovené místně příslušným úřadem po předchozím písemném vyjádření příslušného orgánu policie.

6.1.7 Mostní objekty, tunelové objekty

Mostní a tunelové objekty nejsou součástí.



6.1.8 Obslužná zařízení

Nejsou obsažena.

6.1.9 Nároky na úpravy a přeložky souvisejících pozemních komunikací

Úprava neklade nároky na přeložky souvisejících komunikací. Napojení komunikací se předpokládá původní.

6.1.10 Podmiňující předpoklady

Návrh nepřináší žádné přeložky dopravní a technické infrastruktury v dotčeném území ani jiná zásadní opatření k uvolnění staveniště.

Záměr nevyvolá další podmiňující investice ani demolice velkého rozsahu.

6.1.11 Bilance základních výměr

V rámci návrhu je navržena obnova stávajících ploch:

Orientační výměry jednotlivých ploch:

- | | |
|-------------------------------|-------------------------|
| • Lokální vysprávkky | cca 430 m ² |
| • Výměna konstrukčních vrstev | cca 4300 m ² |

6.1.12 Zábory půdy

V rámci úpravy křižovatky nedojde k záborům půdy.

6.1.13 Životní prostředí, příroda a krajina

Návrh nemá negativní vliv na životní prostředí. Vzhledem k rozsahu (úprava stávající křižovatky) a charakteru úpravy nedojde k výraznému zásahu do životního prostředí.

6.1.14 Organizace výstavby

Úprava křižovatky nevyžaduje úplnou uzavírku dotčených silnic první třídy. Úpravu křižovatky lze provést po jednotlivých etapách, při kterých dojde v rámci dopravně-inženýrských opatření k lokálnímu omezení provozu na dotčených komunikacích.

6.1.15 Náklady

Součástí PD je samostatná příloha rozpočtu.

7 ZÁVĚR

Současná podoba stykové křižovatky je z hlediska dopravně bezpečnostních standardů nevyhovující.

Návrh řeší úpravu formou nevyžadující stavební povolení ani ohlášení stavby. Dojde pouze k výměně krytových vrstev komunikace a úpravě svislého a vodorovného dopravního značení formou stanovení místní úpravy provozu. V rámci tohoto návrhu díky úpravě organizace dopravy a doplnění DZ dojde k lepšímu usměrnění automobilového provozu a zvýšení přehlednosti a bezpečnosti křižovatky.

V Hradci Králové 06/2024

Michal Hybner



Seznam obrázků:

Obr. 1: Křižovatka II/308 a MK Lipová – geoportál ŘSD	4
Obr. 2: Dopravní nehody v zájmové lokalitě, CDV, v. v. i.	5
Obr. 3: Celostátní sčítání dopravy z roku 2020 – scitani.rsd.cz.....	8
Obr. 4: Celostátní sčítání dopravy z roku 2020 – scitani.rsd.cz.....	8
Obr. 5: Výřez z územního plánu města – „Hlavní výkres“	9
Obr. 6: Inženýrské sítě v zájmové lokalitě – digitální technická mapa města	10