

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

investor: Statutární město Hradec Králové  
Československé armády 408, 502 00 Hradec Králové

## Průtah pěší a cyklistické dopravy v městské části Rusek

■ kraj:  
Královéhradecký

■ MÚ / OU:  
Hradec Králové

■ stupeň utajení:  
bez utajení

■ datum:  
07 / 2023

■ zakázkové číslo:  
O20 002

■ stupeň PD:  
DZS + DPS

■ odpovědný projektant stavby:  
Ing. Ivan Šír

■ odpovědný projektant objektu:  
Ing. Jan Fiala

■ vypracoval:  
Ing. Jaroslav Seifrt

■ kontroloval:  
Ing. Jan Fiala

■ změna číslo:  
00

■ měřítko:

*Šír*  
*Fiala*

*Fiala*

OBJEKTY POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ  
TECHNICKÁ ZPRÁVA

**D.1.1.1.1**



## **OBSAH:**

<b>1</b>	<b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU .....</b>	<b>2</b>
1.1.1	Údaje o stavbě .....	2
1.1.2	Údaje o stavebníkovi .....	2
1.1.3	Údaje o zpracovateli dokumentace .....	2
<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	SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ .....	4
3.1.1	Základní podklady .....	4
3.1.2	Geodetické podklady .....	4
3.1.3	Ostatní podklady .....	4
3.2	STÁVAJÍCÍ STAV A VÝSLEDKY DIAGNOSTIKY .....	4
3.2.1	Stávající stav obecně, klasifikace poruch .....	4
3.3	NÁVRHY NA ZÁKLADĚ PRŮZKUMŮ .....	5
3.3.1	Nový stav .....	5
3.3.2	Odvodnění .....	6
3.3.3	Dopravní značení, organizace dopravy .....	6
<b>4</b>	<b>VZTAH PK K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY .....</b>	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH .....</b>	<b>7</b>
5.1	SO 131 CHODNÍK V MĚSTSKÉ ČÁSTI RUSEK, KM 11,854 – 12,473 .....	7
5.1.1	Navržené skladby .....	7
5.1.2	Obruby .....	7
5.1.3	Směrové řešení .....	7
5.1.4	Výškové řešení .....	8
5.1.5	Příčný sklon .....	8
5.1.6	Zemní práce .....	8
<b>6</b>	<b>REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA KOMUNIKACE .....</b>	<b>9</b>
6.1	ODVODNĚNÍ KOMUNIKACE .....	9
<b>7</b>	<b>NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU .....</b>	<b>9</b>
7.1	SVISLÉ DZ .....	9
7.2	VODOROVNÉ DZ .....	9
7.3	SVĚTELNÉ SIGNÁLY .....	10
7.4	ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU .....	10
<b>8</b>	<b>ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUPY VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU .....</b>	<b>10</b>
8.1	ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUPY VÝSTAVBY .....	10
8.2	ZVLÁŠTNÍ POŽADAVKY NA ÚDRŽBU .....	11
<b>9</b>	<b>VAZBA NA TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ .....</b>	<b>11</b>
<b>10</b>	<b>PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ .....</b>	<b>11</b>
<b>11</b>	<b>ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ KOMUNIKACÍ OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE .....</b>	<b>12</b>
<b>12</b>	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>12</b>



## **1 Identifikační údaje objektu**

### **1.1.1 Údaje o stavbě**

Název stavby:	<b>Průtah pěší a cyklistické dopravy v městské části Rusek</b>
Místo stavby:	<b>Hradec Králové, Rusek</b>
Katastrální území:	Rusek [743674]
Kraj:	Královehradecký
Předmět dokumentace:	novostavba chodníků a parkovacích stání

### **1.1.2 Údaje o stavebníkovi**

Stavebník:	Statutární město Hradec Králové Československé armády 408 502 00 Hradec Králové IČ: 00268810, DIČ: CZ00268810
------------	--

### **1.1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace**

Generální projektant:	Ing. Ivan Šír, projektování dopravních staveb CZ s.r.o. Haškova 1714/3 500 02 Hradec Králové IČ: 25962914, 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:	DZS+DPS



## **2 Stručný technický popis objektu**

Předmětem řešení jsou objekty pozemních komunikací:

### **SO 131 Chodník v městské části Rusek, km 11,854 - 12,473**

Druh stavby:	novostavba chodníků
Kategorie komunikace:	místní komunikace IV. Třídy
Funkční skupina:	D2 (chodník)

Záměr řeší novostavbu chodníku podél silnice III/2997. Na západní straně ulice Jaroměřská (vpravo ve směru staničení) bude nově zřízen chodník šířky 1,6 m oddělný zeleným pásem šířky 1,0 m v celé délce průjezdního úseku městskou částí. Na východní straně ulice (vlevo ve směru staničení) bude upravena plocha před obchodem (nové chodníky včetně nástupiště a 3x nové parkovací stání). Dále budou v rámci podmiňující akce kraje nově zřízeny a nasvětleny přechody pro chodce / místa pro přecházení.

<b><u>Celková délka chodníků:</u></b>	<b>807 m</b>
	<i>619 m západní část</i>
	<i>103 m východní část (novostavba)</i>
	<i>cca 85 m centrální část</i>

#### **Parametry komunikace:**

Základní šířka chodníku:	1,60 m
Zelený pás:	1,00 m
Příčný sklon:	0,50 % - 2,00 % (ve sjezdech min. 0,9 m)
Počet parkovacích stání:	3 (2 + 1x vyhrazené ZTP)
Šířka parkovacích stání:	2,50 m (2,75 m krajní, 3,50 m vyhrazené)
Délka parkovacích stání:	4,50 m (+ 0,5 m přesah)

#### **Směrové řešení**

Trasa chodníků kopíruje navrženou trasu silnice III/2997, chodník je od hlavního dopravního prostoru oddělen zeleným pásem šířky 1,0 m. Směrové řešení ostatních přilehlých ploch vychází z koordinace se související akcí kraje, v rámci níž dojde k úpravám stávajících nároží křižovatek, úpravě polohy zastávek atd.

#### **Výškové řešení**

Výškové řešení respektuje v maximální možné míře stávající stav (především stávající výšky samostatných sjezdů) v koordinaci s navrženými výškami souběžné komunikace a stávajícího terénu.

Podélné sklony dosahují hodnot od -1,13 % do 1,00 %. Sklony ramp nepřesahují limitní sklon 1:12, tedy 8,33 %.

#### **Příčný sklon**

Sklon chodníku je navržen v základním jednostranném sklonu 2,0 % směrem do komunikace / zeleného pásu, pouze v samostatných sjezdech je chodník lokálně překlopen směrem od komunikace a to z důvodu zachování výšek v místě brány či oplocení. V těchto místech bude v délce samostatného sjezdu podélně osazen odvodňovací žlab s vtokovou mříží.



## **2.1 Zdůvodnění navrženého řešení**

Navržené řešení je odvislé od související akce rekonstrukce silnice III/2997 (investor Královéhradecký kraj). V rámci rekonstrukce vozovky je navrženo sjednocení šířky na 6,0 m mezi obrubami. Chodníky lemují nově navržené obruby v rámci akce kraje. Výškově i směrově přilehlé plochy v maximální míře respektují stávající polohy oplocení a samostatných sjezdů.

## **3 Vyhodnocení průzkumů a podkladů**

### **3.1 Seznam vstupních podkladů**

#### **3.1.1 Základní podklady**

- (1) Zadávací podmínky zadané objednatelem dokumentace

#### **3.1.2 Geodetické podklady**

- (2) Katastrální mapy a informace o parcelách katastru nemovitostí
- (3) Mapy 1:10000, 1:50000
- (4) Zaměření úseku komunikace III/2997, mobilním mapovacím systémem LYNX M1.zpracované firmou GEOVAP, spol. s r. o., únor 2019
- (5) Diagnostický průzkum vozovky a návrh opravy vozovky silnice III/2997 – Josefov – Hradec Králové
- (6) Orientační údaje o průběhu inženýrských sítí v místě stavby předané jejich správci

#### **3.1.3 Ostatní podklady**

- (7) Prohlídka místa stavby zpracovatelem
- (8) Územní plán obce
- (9) Údaje katastru nemovitostí
- (10) Projednání s orgány státní správy
- (11) Platné zákony, vyhlášky, předpisy, normy a vzorové listy
- (12) Jednání a výrobní výbory
- (13) Studie rekonstrukce ul. Jaroměřská (průtah pěší a cyklistické dopravy)

### **3.2 Stávající stav a výsledky diagnostiky**

#### **3.2.1 Stávající stav obecně, klasifikace poruch**

V současném stavu je chodník veden pouze po východní straně ulice. Na začátku obce (vlevo směru staničení) v místě nově vznikající zástavby RD chodníky chybí úplně, následuje nový úsek chodníku až po křižovatku s ulicí Černilovská (předlážděný úsek v roce 2019). V centrální části je chodník pouze před obchodem, přístup k němu není nijak řešen. Přecházení přes ulice Černilovská a Na Rybníce není ve stávajícím stavu nijak řešeno. Bezpečné propojení autobusové zastávky a obchodu chybí. Jediný přechod v centrální části je přímo naproti prodejně v ulici Jaroměřská (přes hlavní silnici III/2997), tento přechod je však svou délkou zcela nevyhovující, a navíc chodník na protější západní straně ulice zcela chybí, resp. je vyznačen pouze vodorovným značením jako koridor pro pěší bez fyzického oddělení od ostatní dopravy. V centrální části se nachází také zastávky regionální i městské autobusové dopravy. Obě zastávky jsou



#### **D.1.1.1.1 – Technická zpráva**

#### **Průtah pěší a cyklistické dopravy v městské části Rusek**

Vypracoval: Ing. Jaroslav Seifrt

nevyhovující, chybí zvýšené zastávkové obruby, bezbariérové a hmatné prvky, délka nástupní hrany i šířka nástupiště je také nevyhovující.

Z centrální části pokračuje chodník po východní straně ulice až na konec obce (směr do HK), kde navazuje na nově vzniklou stezku pro chodce a cyklisty propojující městské části Rusek – Pouchov – Piletice. Návaznost cyklistické dopravy na průjezdním úseku obcí není řešena.

Západní stranu ulice lemuje v celé délce ulice přidružený prostor komunikace šířky cca 3,0 – 4,5 m (min. 2,6 m). Prostor je tvořen převážně zeleným pásem, v místech samostatný sjezdů je lokálně vydlážděn rozdílnými typy žulové / bet. dlažby nebo dosypán štěrkem. Pouze v centrální části u hostince je prostor vyasfaltovaný, pěší doprava však není nijak usměrna (pouze koridor z vodorovného značení). Přístup na nástupiště autobusové zastávky rovněž chybí.

propojující městské části Rusek – Pouchov – Piletice. Návaznost cyklistické dopravy na průjezdním úseku obcí není řešena.

Západní stranu ulice lemuje v celé délce ulice přidružený prostor komunikace šířky cca 3,0 – 4,5 m (min. 2,6 m). Prostor je tvořen převážně zeleným pásem, v místech samostatný sjezdů je lokálně vydlážděn rozdílnými typy žulové / bet. dlažby nebo dosypán štěrkem. Pouze v centrální části u hostince je prostor vyasfaltovaný, pěší doprava však není nijak usměrna (pouze koridor z vodorovného značení). Přístup na nástupiště autobusové zastávky rovněž chybí.

### **3.3 Návrhy na základě průzkumů**

#### **3.3.1 Nový stav**

Na západní straně ulice Jaroměřská (vpravo ve směru staničení) bude nově zřízen chodník šířky 1,6 m v celé délce průjezdního úseku městskou částí. Chodník bude oddělen zeleným pásem šířky 1,00 m. V místech samostatných sjezdů bude osazena zesílená chodníková konstrukce na celou šířku přidruženého prostoru komunikace (po hranici KN / brány oplocení). Chodník bude z vnější strany lemován chodníkovou obrubou s podsádkou výšky +8 cm, která zároveň tvoří přirozenou vodící linii. Vnitřní strana bude lemována zapuštěnou obrubou, která umožní odvodnění srážkové vody vsakem do přilehlého zeleného pásu. Zelený pás bude oddělen od vozovky zkosenou silniční obrubou s podstupnicí +12 cm. V místech samostatných sjezdů bude osazena zaoblená vjezdová obruba s podstupnicí +5 cm. V místech přechodů / míst přecházení bude podstupnice snížena na max. +2 cm.

Dále budou v rámci akce upraveny plochy v centrální části Ruseku, tj. před obchodem (východní strana), kde vznikne nové nástupiště autobusové zastávky a navazující chodníky k obchodu a místům pro přecházení. Plocha před stávajícím hostincem (západní strana) bude nově vydlážděna a bude doplněn chodník. U obchodu dále budou zřízena 3 nová kolmá parkovací stání (vjezd z ul. Černilovská) a nově bude řešeno také odpadové hospodářství. Parkovací stání u prodejny potravin budou provedena z betonové dlažby (konstrukce E.2) v základní šířce 2,50 m, krajní stání bude rozšířeno 0,25 m, vyhrazené stání pro ZTP bude v šířce 3,50 m. Délka kolmých stání je navržena 5,00 m (4,50 m + 0,50 převis vozidla).

**V rámci související akce Královéhradeckého kraje dojde kromě rekonstrukce vozovky také k úpravám zastávek autobusů městské i**



regionální dopravy (sloučení), na něž navážou nové plochy nástupišť (investor Statutární město Hradec Králové) a nově budou zřízeny přechody pro chodce a nová místa pro přecházení. Všechny tyto úpravy jsou vzájemně koordinovány, rozhraní akcí z hlediska investorství je tvořeno silniční obrubou, která uzavírá konstrukci vozovky a je tedy součástí akce KhK. Přesná hranice jednotlivých akcí je patrná z koordinační situace.

### **3.3.2 Odvodnění**

Nově zřizované chodníky a zpevněné plochy budou ukloněny směrem do komunikace. Srážková voda bude likvidována v místě vsakem do přilehlých zelených pásů oddělujících nové chodníky od hlavního dopravního prostoru. V místech, kde není umožněna likvidace srážkových vod vsakem je navrženo odvodnění pomocí uličních vpustí zaústěných do stávající dešťové kanalizace. V místech samostatných sjezdů, kde z důvodu výškového napojení na stávající stav dojde k překlopení příčného sklonu směrem od komunikace, budou osazeny podélné odvodňovací žlaby v délce samostatných sjezdů tak, aby veškerá srážková voda byla likvidována na pozemcích investora.

Odtokové poměry v místě stavby i mimo oblast stavby se nezmění.

### **3.3.3 Dopravní značení, organizace dopravy**

Není součástí návrhu.

## **4 Vztah PK k ostatním objektům stavby**

Stavba neobsahuje další stavební objekty.

**Stavba je členěna na následující stavební objekty:**

SO/PS	Název PS, SO	Vlastník / správce
	<b>Objekty pozemních komunikací</b>	
SO 131	Chodník v městské části Rusek, km 11,854 - 12,473	Statutární město Hradec Králové

Stavba nemá následující provozní soubory.



## 5 Návrh zpevněných ploch

### 5.1 SO 131 Chodník v městské části Rusek, km 11,854 – 12,473

#### Parametry komunikace:

Šířka chodníku: **1,60 m**  
Příčný sklon: **0,50-2,00%**

#### 5.1.1 Navržené skladby:

Navržené skladby komunikací dle TP 170:

KONSTRUKCE E.1 - NOVÁ DLÁŽDĚNÁ CHODNÍKOVÁ KONSTRUKCE			TP 170: D2-D-1-CH-PIII
betonová dlažba šedá (2x vyspárovat)	DL	80 mm	ČSN 73 6131
ložní vrstva - drčené kamenivo	D <sub>≤5</sub>	40 mm	ČSN EN 13242
šterkodrť	ŠDb 0/32	150 mm	ČSN 736126-1
CELKEM (Hv)		270 mm	(Ha= 150)

netkaná geotextilie separační a filtrační dle TP 97 CBR > 3 kN  
(Edef, 2 zemní pláně min. 30 MPa)

500 g/m<sup>2</sup>

KONSTRUKCE E.2 - NOVÁ DLÁŽDĚNÁ CHODNÍKOVÁ KONSTRUKCE - ZESÍLENÍ (PŘEJEZD)			TP 170: D2-D-1-TDZ VI-PIII
betonová dlažba šedá (2x vyspárovat)	DL	80 mm	ČSN 73 6131
ložní vrstva - drčené kamenivo	D <sub>≤5</sub>	40 mm	ČSN EN 13242
šterkodrť	ŠDb 0/32	250 mm	ČSN 736126-1
CELKEM (Hv)		370 mm	(Ha= 150)

netkaná geotextilie separační a filtrační dle TP 97 CBR > 3 kN  
(Edef, 2 zemní pláně min. 30 MPa)

500 g/m<sup>2</sup>

KONSTRUKCE E.3 - KONTRASTNÍ BEZPEČNOSTNÍ PÁS NÁSTUPIŠTĚ			
betonová dlažba - kontrastní barva (2x vyspárovat)	DL	80 mm	ČSN 73 6131
ložní vrstva - drčené kamenivo	D <sub>≤5</sub>	40 mm	ČSN EN 13242
šterkodrť	ŠDb 0/32	150 mm	ČSN 736126-1
CELKEM (Hv)		270 mm	(Ha= 150)

netkaná geotextilie separační a filtrační dle TP 97 CBR > 3 kN  
(Edef, 2 zemní pláně min. 30 MPa)

500 g/m<sup>2</sup>

KONSTRUKCE E.4 - VAROVNÝ A SIGNÁLNÍ PÁS			
betonová dlažba s hmatovými výstupky červená (2x vyspárovat)	DL	80 mm	ČSN 73 6131
ložní vrstva - drčené kamenivo	D <sub>≤5</sub>	40 mm	ČSN EN 13242
šterkodrť	ŠDb 0/32	150-250 mm	ČSN 736126-1
CELKEM (Hv)		270-370 mm	(Ha= 150)

netkaná geotextilie separační a filtrační dle TP 97 CBR > 3 kN  
(Edef, 2 zemní pláně min. 30 MPa)

500 g/m<sup>2</sup>

#### 5.1.2 Obruby

Silniční i chodníkové obruby budou betonové. Základní podsádka silničního obrubníku vůči silnici bude 120 mm, v místě sjezdů 50 (20) mm a v místech přechodů pro chodce 20 mm. Podsádka chodníkového obrubníku, který zajišťuje funkci přirozené vodící linie, bude podsádka vůči ploše chodníku 80 mm. V místech, kdy chodník křížuje stávající vjezdy, bude podsádka snížena na 0 mm.

#### 5.1.3 Směrové řešení

Trasa chodníků kopíruje trasu silnice III/2997. V úseku, kde je vedena samostatně, je vedena s ohledem na umístění parkovacích stání a propojení se stávajícím chodníkem a navrženými místy pro přecházení / přechody pro chodce.



#### **5.1.4 Výškové řešení**

Výškové řešení respektuje v maximální možné míře stávající stav (především stávající výšky samostatných sjezdů) v koordinaci s navrženými výškami souběžné komunikace a stávajícího terénu.

Podélné sklony dosahují hodnot od -1,13% do 1,00%. Sklony ramp nepřesahují limitní sklon 1:12, tedy 8,33%.

#### **5.1.5 Příčný sklon**

Sklon chodníku je navržen v základním jednostranném sklonu 2,0% směrem do komunikace / zeleného pásu, pouze v samostatných sjezdech je chodník lokálně překlopen směrem od komunikace a to z důvodu zachování výšek v místě brány či oplocení. V těchto místech bude v délce samostatného sjezdu podélně osazen odvodňovací žlab s vtokovou mříží.

##### **Záchytné bezpečnostní zařízení**

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

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

Dopravní značení viz níže.

##### **Veřejné osvětlení**

Bude ponecháno stávající. Přisvětlení přechodů pro chodce / míst pro přecházení je součástí související akce kraje.

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

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

##### **Clony a sítě proti oslnění**

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

#### **5.1.6 Zemní práce**

Zemní těleso bude využito původní. Obnažená zemní pláň chodníku bude urovňována a řádně zhutněna dle požadavků uvedených v ČSN 73 6133 a 72 1006. Projektem je požadován  $E_{\text{def},2} = \text{min. } 30 \text{ MPa}$ . Zemní pláň bude zhutněna na míru zhutnění min.  $D = 100 \% \text{ PS}$  - v případě jemnozrnných zemin v aktivní zóně v tloušťce aktivní zóny tj. do hloubky 50cm a nebo v případě hrubozrnných zemin  $I_d=0,85$  (v případě štěrků) či 0,90 (v případě písků).



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

### **6.1 Odvodnění komunikace**

Nově zřizované chodníky a zpevněné plochy budou ukloněny směrem do komunikace. Srážková voda bude likvidována v místě vsakem do přilehlých zelených pásů oddělujících nové chodníky od hlavního dopravního prostoru. V místech, kde není umožněna likvidace srážkových vod vsakem (mimo zelené pásy) je navrženo odvodnění pomocí uličních vpustí zaústěných do stávající dešťové kanalizace. V místech samostatných sjezdů, kde z důvodu výškového napojení na stávající stav dojde k překlopení příčného sklonu směrem od komunikace, budou osazeny podélné odvodňovací žlaby v délce samostatných sjezdů tak, aby veškerá srážková voda byla likvidována na pozemcích investora. Odtokové poměry v místě stavby i mimo oblast stavby se nezmění.

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

### **7.1 Svislé DZ**

Předpokládané umístění SDZ je prezentováno v situaci pozemní komunikace. Pokud není uvedeno jinak, předpokládá se umístění na vlastní ocelové sloupky. 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. V případě umístění SDZ u smíšené stezky pro chodce a cyklisty na chodníkové ploše je nutné umístění SDZ na místě upravit tak, aby nedošlo z zásahu do uvažované volné šířky a zároveň byla splněna podmínka vzdálenosti SDZ od vozovky.

### **7.2 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.

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.



V projektové dokumentaci jsou prezentovány návrhy trvalého dopravního značení v tomto stupni projektové dokumentace a ty budou podkladem pro stanovení místní úpravy zajišťované zhotovitelem stavby a stanoveném příslušným orgánem po předchozím písemném vyjádření příslušného orgánu policie.

### **7.3 Světelné signály**

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

### **7.4 Zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku**

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

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

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

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.**

## **8.2 Zvláštní požadavky na údržbu**

Zvláštní požadavky na údržbu nejsou.

## **9 Vazba na technologické vybavení**

Součástí stavby nejsou technická a technologická zařízení.

## **10 Přehled provedených výpočtů**

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



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

Komunikace jsou navrženy v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb., tj. bezbariérovým řešením tras pohybu chodců a opatřeními pro bezpečnou orientaci nevidomých osob v těchto trasách.

Chodník bude z vnější strany lemován chodníkovou obrubou s podsádkou výšky +8 cm, která zároveň tvoří přirozenou vodící linii. V místech vjezdů bude vodící linie přerušena v šíři vjezdu, avšak do délky max. 8,0m. Přes 8,00m (měřeno podél vodící linie) bude realizována umělá vodící linie. Umělá vodící linie bude zhotovena plastickým nástřikem na vozovku dlouhých vjezdů. Bude vycházet z přirozené vodící linie – vyvýšeného obrubníku.

Vnitřní strana chodníku (směrem do komunikace) bude lemována zapuštěnou obrubou, která umožní odvodnění srážkové vody vsakem do přilehlého zeleného pásu. Zelený pás bude oddělen od vozovky zkosenou silniční obrubou s podstupnicí +12 cm. V místech samostatných sjezdů bude osazena zaoblená vjezdová obruba s podstupnicí +5 cm. V místech přechodů pro chodce nebo míst pro přecházení je obrubník snížen na podsádku max. +2 cm a je tak vytvořena rampa na chodník se sklonem 12%. Podél snížené hrany obrubníku (pod výškou obrubníku 8cm) je navržen varovný pás z hmatové, slepecké dlažby v barvě červená v šíři 40cm s přesahem varovného pásu do místa výšky silničního obrubníku min. +8cm nad vozovkou a signálním pásem šířky 80 cm. Signální pás je ukončen u přirozené vodící linie a jeho směr se shoduje se směrem trasy pohybu chodců.

Veškeré použité materiály pro prvky pro nevidomé musí být dle NV 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04-06. Certifikáty použitého materiálu budou předány zhotovitelem u kolaudace.

## **12 Závěr**

Projektová dokumentace je vypracována ve stupni k zadání a provedení stavby (DZS+DPS). Realizace stavby bude provedena na základě navazující realizační dokumentace stavby (RDS).

V Hradci Králové 07/2023

Ing. Jaroslav Seifrt