





S-JTSK

Výškový systém B.p.v.

PROJEKTANT: Ing. Jakub Holý	VYPRACOVAL: Ing. Jakub Holý	KONTROLOVAL: Ing. František Haburaj, Ph.D.	ZPRACOVATEL: 	
			ČÍSLO ZAKÁZKY:	FORMÁTY:
INVESTOR: Správa a údržba silnic Pardubického kraje, Doubravice 98, 53353 Pardubice			DATUM: 1.2026	PARÉ:
KRAJ / OBEC: Pardubický kraj / Skuhrov				
STAVBA: SILNICE III/31512 SKUHROV				
STAVEBNÍ OBJEKT: SO 101 – SILNICE INTRAVILÁN			STUPEŇ: PDPS	PŘÍL. Č.: 1
NÁZEV PŘÍLOHY: TECHNICKÁ ZPRÁVA			MĚŘÍTKO:	
			ČÁST: D.1.1	
DOKUMENTACI LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. VÝKRES, ČI JEHO ČÁST, MŮŽE BÝT KOPIROVÁN NEBO JINÝM ZPŮSOBEM ROZŠÍŘOVÁN POUZE PO PŘEDCHOZÍM SOUHLASU ZPRACOVATELE.				

## OBSAH

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU .....	3
1.1	Označení stavby .....	3
1.2	Stavebník .....	3
1.3	Zhotovitel dokumentace .....	3
2	STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY .....	4
3	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ .....	4
4	DIAGNOSTIKA .....	4
5	VZTAH K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY .....	4
6	BOURACÍ PRÁCE .....	5
7	NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH .....	5
7.1	Směrové řešení .....	5
7.2	Výškové a sklonové poměry .....	6
7.3	Šířkové uspořádání .....	7
7.4	Konstrukce komunikací .....	8
7.5	Bezbariérové úpravy .....	8
7.6	Obecně .....	8
8	ODVODNĚNÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE .....	9
9	NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK A DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ .....	11
9.1	Vodorovné dopravní značení .....	11
9.2	Svislé dopravní značení a zařízení .....	11
10	ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY .....	12
10.1	Zařízení staveniště .....	12
10.2	Zajištění přívodu vody a energií .....	12
10.3	Dopravní trasy .....	12
10.4	Bezpečnost práce .....	12
10.5	Dopravně inženýrské opatření .....	12
10.6	Ostatní .....	13
11	PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A PODKLADY PRO VYTYČENÍ STAVBY .....	13
12	ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ PŘÍSTUPOVÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE .....	13

## 1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

### 1.1 Označení stavby

Název stavby: „Silnice III/31512 Skuhrov“  
Název stavebního objektu: SO 101 – silnice intravilán  
Místo stavby: Česká Třebová, místní část Skuhrov  
Okres Ústí nad Orlicí  
Pardubický kraj

Katastrální území: Skuhrov u České Třebové [749044];

Předmět dokumentace: Rekonstrukce silnice

Stupeň dokumentace: PDPS

### 1.2 Stavebník

Stavebník: Správa a údržba silnic Pardubického kraje  
Doubravice 98  
533 53 Pardubice  
IČ: 00085031

### 1.3 Zhotovitel dokumentace

Zpracovatel PD: DSP a.s.  
Kostěnice 111  
530 02 Pardubice  
IČ: 275 55 917  
DIČ: CZ 275 55 917  
Zodpovědný projektant: Ing. František Haburaj Ph.D.  
Autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby  
ČKAIT 0701216

## 2 STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

Jedná se o rekonstrukci stávající silnice III. třídy v úseku od napojení na silnici II/315 po provozní staničení km 2,127.

SO 101 – silnice intravilán tvoří úsek silnice procházející městem Česká Třebová, místní částí Skuhrov. Délka opravovaného úseku je 1,090km.

V rámci rekonstrukce dojde k odstranění stávající konstrukce vozovky a provedení konstrukce nové.

Stávající odvodňovací prvky budou upraveny, či doplněny tak, aby bylo zajištěno kvalitní odvodnění vozovky.

Zpevněné a nezpevněné plochy zasažené stavbou budou opraveny, případně upraveny do souladu s požadavky ČSN, TP a jiných právních předpisů s požadavky na tyto plochy

## 3 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

- Požadavky investora a zadavatele stavby.
- Prohlídka zájmového území.
- Digitální katastrální mapa k.ú. Skuhrov u České Třebové
- Průzkum konstrukce vozovky zájmových pozemních komunikací.
- Geodetické zaměření zájmové oblasti – výškopis a polohopis.
- Vyjádření správců inženýrských sítí a dotčených orgánů.
- Průzkum podloží konstrukce vozovky

## 4 DIAGNOSTIKA

### Průzkum konstrukce vozovky – jádrové odvrty

Dle průzkumu konstrukce vozovky pomocí jádrových odvrťů se v úseku SO 101 nachází asfaltobetonové krytové vrstvy v celkové tloušťce od 45 do 110mm v výskytu podkladní krytovou vrstvy penetračního makadamu v tl. cca 75mm.

Podkladní a ochranné vrstvy konstrukce vozovky tvoří nestmelené zahliněné vrstvy štěrku frakce 0/63 v tl. od 200-400mm. Dále se dle průzkumu lokálně vyskytují vrstvy štětu. Lze usuzovat, že vrstva štětu může být podélně souvislá, avšak šířky menší, než je šířka stávající vozovky a výskyt štětu v jádrových odvrtech je tak závislý na přesném místě odvrty.

### Průzkum konstrukce vozovky – obsah PAU

Dle stanovení obsahu polycyklických aromatických uhlovodíků v asfaltobetonových vrstvách stávající konstrukce vozovky spadají tyto do kategorie ZAS-T1.

### Průzkum podloží vozovky

Dle průzkumu podloží konstrukce vozovky se v podloží nacházejí podmiňuje vhodné zeminy. Jedná se o zeminy typu štěrk jílovitý, zatřídění G5 SC. Zemina v podloží je namrzavá až nebezpečně namrzavá. CBR bylo naměřeno v hodnotách 19,6%

Z výše uvedeného byla navržena úprava aktivní zóny formou výměny za vhodný materiál v celkové tl. 40cm.

## 5 VZTAH K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

SO 101 – silnice intravilán přímo navazuje na SO 102 – silnice extravilán. Tyto stavební objekty jsou součástí jedné stavební akce a přímo na sebe navazují.

V rámci opravy silnice dojde v km cca 0,900-1,000 stavby k výstavbě nové opěrné zdi. Tato zeď je předmětem samostatné projektové dokumentace. Stavba SO 101 v předmětném místě může být realizována až po zhotovení opěrné zdi.

## 6 BOURACÍ PRÁCE

V rámci bouracích prací dojde k odfrézování stávajících asfaltobetonových vrstev a odtěžení zbývajících částí konstrukce vozovky na úroveň zemní pláň. Dále dojde k provedení statické zatěžovací zkoušky na úrovni zemní pláň, na jejíž základě dojde k rozhodnutí o provádění sanace aktivní zóny.

Dále dojde k vybourání propustku v km 0,077, zděného šikmého propustku v km 0,265, propustku v km 0,537 a propustku v km 0,941 Dále budou odstraněny všechny nutné betonové prvky, především obruby a betonové žlabovky. V místech úprav zpevněných ploch z betonové dlažby dojde k rozebrání této dlažby a ponechání pro opětovné užití.

## 7 NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

### 7.1 Směrové řešení

Směrové řešení vychází ze stávajícího směrového řešení silnice s ohledem na příslušné ČSN a TP a návrhovou rychlost.

Tabulka směrového řešení					
Typ	Počáteční staničení [km]	Koncové staničení [km]	Délka [m]	Poloměr [m]	Parametr A
Přímá*	0,00000	0,00094	0,94		
Oblouk*	0,00094	0,01896	18,02	31,00	
Přímá	0,01896	0,03670	17,73		
Oblouk	0,03670	0,05925	22,55	38,00	
Přímá	0,05925	0,07241	13,16		
Oblouk	0,07241	0,09344	21,03	140,00	
Přímá	0,09344	0,11637	22,93		
Oblouk	0,11637	0,14148	25,11	93,00	
Přímá	0,14148	0,18808	46,60		
Oblouk	0,18808	0,22422	36,14	250,00	
Přímá	0,22422	0,23705	12,82		
Oblouk	0,23705	0,27901	41,96	140,00	
Přímá	0,27901	0,29512	16,11		
Oblouk	0,29512	0,34237	47,25	90,00	
Přímá	0,34237	0,35792	15,55		
Oblouk	0,35792	0,38174	23,82	280,00	
Přímá	0,38174	0,39762	15,87		
Oblouk	0,39762	0,43545	37,84	110,00	
Přímá	0,43545	0,44352	8,07		
Oblouk	0,44352	0,47990	36,38	117,00	
Přímá	0,47990	0,51670	36,80		
Oblouk	0,51670	0,56429	47,59	190,00	
Přímá	0,56429	0,59258	28,29		
Oblouk	0,59258	0,64570	53,12	570,00	

Přímá	0,64570	0,68216	36,46		
Oblouk	0,68216	0,71895	36,79	210,00	
Přímá	0,71895	0,74170	22,75		
Oblouk	0,74170	0,77368	31,98	71,00	
Přímá	0,77368	0,82621	52,53		
Oblouk	0,82621	0,84269	16,48	123,00	
Přímá	0,84269	0,86946	26,77		
Oblouk	0,86946	0,90170	32,24	145,00	
Přímá	0,90170	0,95096	49,26		
Přechodnice	0,95096	1,00096	50,00		52,92
Oblouk	1,00096	1,02028	19,32	56,00	
Přechodnice	1,02028	1,05028	30,00		40,99
Přímá*	1,05028	1,09795	47,68		

\* SO 101 začíná v km 0,017

\*\*SO 101 končí v km 1,090

## 7.2 Výškové a sklonové poměry

Výškové řešení opravované silnice vychází především z výškových vazeb na okolní objekty s ohledem na rekonstrukci chodníků (investiční akce města Žamberk). Dále pak vychází výškové řešení z potřeby kvalitního odvodnění silnice.

Tabulka výškového řešení					
Typ	Počáteční staničení [km]	Koncové staničení [km]	Délka [m]	Poloměr [m]	Sklon [%]
Přímá	0,00000	0,01056	10,62		-11,23
Údolnicový oblouk	0,01056	0,03056	20,00	864,07	
Přímá	0,03056	0,06094	30,50		-8,88
Údolnicový oblouk	0,06094	0,10094	40,00	978,74	
Přímá	0,10094	0,13740	36,50		-4,76
Vrcholový oblouk	0,13740	0,17740	40,00	2064,62	
Přímá	0,17740	0,24093	63,67		-6,71
Údolnicový oblouk	0,24093	0,30914	68,22	1557,43	
Přímá	0,30914	0,31861	9,47		-2,32
Vrcholový oblouk	0,31861	0,38861	70,00	2249,91	
Přímá	0,38861	0,42393	35,37		-5,43
Údolnicový oblouk	0,42393	0,46393	40,00	1189,83	
Přímá	0,46393	0,48000	16,08		-2,06
Údolnicový oblouk	0,48000	0,53000	50,00	2688,00	
Přímá	0,53000	0,56247	34,47		-0,20
Vrcholový oblouk	0,52647	0,60747	45,00	848,79	
Přímá	0,60747	0,64460	37,13		-5,51
Vrcholový oblouk	0,64460	0,68460	40,00	3994,21	
Přímá	0,64860	0,75952	74,91		-6,52
Údolnicový oblouk	0,75952	0,80452	45,00	1060,41	

Přímá	0,80452	0,84367	39,17		-2,26
Údolnicový oblouk	0,84367	0,85967	16,00	611,09	
Přímá	0,85967	0,86927	9,60		0,35
Vrcholový oblouk	0,86927	0,88427	15,00	1411,85	
Přímá	0,88427	0,89149	7,22		-0,71
Údolnicový oblouk	0,89149	0,92149	30,00	1138,03	
Přímá	0,92149	0,95182	30,34		1,93
Údolnicový oblouk	0,95182	1,00182	50,00	955,88	
Přímá	1,00182	1,07852	76,70		7,18
Vrcholový oblouk**	1,07852	1,13720	58,68	1564,27	
Vrcholový oblouk*					

\* SO 101 začíná v km 0,017

\*\*SO 101 končí v km 1,090

Tabulka změn příčných sklonů		
Staničení [km]	Sklon - levý jízdní pruh [%] *	Sklon - pravý jízdní pruh [%]*
0,03670	-2,50	2,50
0,05500	-5,00	-5,00
0,08500	4,00	-4,00
0,10000	4,00	-4,00
0,11500	-2,50	2,50
0,14500	-2,50	2,50
0,16000	2,50	-2,50
0,27000	2,50	-2,50
0,29000	-2,50	-2,50
0,39000	-2,50	-2,50
0,40500	-2,50	2,50
0,83200	-2,50	2,50
0,84200	-5,00	5,00
0,88500	-5,00	5,00
0,91500	2,50	-2,50
1,09000	2,50	-2,50

\*záporný sklon – sklon klesající od nivelety; kladný sklon – sklon stoupající od nivelety

### 7.3 Šířkové uspořádání

Šířkové uspořádání silnice bude zachováno stávající s ohledem na sjednocení šířky dle kategorie silnice S6,5. Ve směrových obloucích dojde k rozšíření vozovky v co největší míře odpovídající ČSN 73 6101 a ČSN 73 6110 s ohledem na šířkové možnosti uličního prostoru.

Šířkové uspořádání:

DSP a.s.  
Kostěnice 111  
Pardubice 530 02

Společnost DSP a.s. je vedena u obchodního rejstříku  
Krajského soudu v Hradci Králové, oddíl B, vložka 3052  
IČ: 275 55 917, DIČ: CZ27555917

Volná šířka vozovky:	6,50m
Šířka jízdního pruhu:	2x 2,75m
Vodící proužek:	2x 0,125m (součást jízdního pruhu)

#### 7.4 Konstrukce komunikací

Návrh konstrukce vozovky vychází z TP 170 – Navrhování vozovek PK. Postup návrhu konstrukce byl proveden podle katalogu a dle požadavků investora stavby. Dále pak z průzkumu konstrukce vozovky pomocí jádrových vrtů.

##### Použité konstrukce:

##### 1 Silnice III/31512

##### D1-A-1, TDZ IV, PIII

asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13108-1
postřík spojovací-kationaktivní emulze	PS-C	0,3kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16+	50 mm	ČSN EN 13108-1
postřík spojovací-kationaktivní emulze	PS-C	0,3kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACP 16+	50 mm	ČSN EN 13108-1
postřík infiltrační-kationaktivní emulze	PI-C	1,0kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	170 mm	ČSN 73 6126-1
šterkodrt'	ŠDa	250 mm	ČSN 73 6126-1
<u>zhutněné podloží (E<sub>def2</sub>=min45MPa)</u>			
celkem		560 mm	

##### SANACE AKTIVNÍ ZÓNY

Šterkodrt' 0/32 200 mm

Šterk 32/63 200 mm

Separální geotextilie – CBR min3lkN, odolnost proti dynamickému protržení min 15mm, pevnost v tahu min 20kN/m

Rozsah sanačních prací bude určen na základě prohlídky zemní pláň po odbourání konstrukce komunikace a na základě provedených kontrolních statických zatěžovacích zkoušek

#### 7.5 Bezbariérové úpravy

Není v rámci stavby řešeno. Jedná se o opravu stávající silnice

V případě výskytu betonové obruby před vstupy do sousedních objektů bude tato osazena jako snížená, s převýšením 2cm, pokud již není takto určeno v PD

#### 7.6 Obecně

Veškeré prvky inženýrských sítí budou výškově upraveny

Zasažené nezpevněné plochy budou uvedeny do původního stavu urovnáním terénu a osetím travním semenem

Spáry v asfaltobetonovém krytu budou ošetřeny proříznutím a zalitím asfaltovou modifikovanou zálivkou.



## 8 ODVODNĚNÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE

Způsob odvodnění pozemní komunikace zůstane zachován. Srážková voda bude svedena pomocí příčného a podélného sklonu do odvodňovacích zařízení, odkud bude odvedena do vodoteče Skuhrovský potok. Tato odvodňovací zařízení jsou náhradou za stávající, případně technicky nevyhovující odvodňovací zařízení. Částečně dochází k odvedení srážkové vody do volného terénu, kde dojde k jejímu vsaku. V rámci stavby nedojde ke změně velikosti a typu odvodňovaných ploch.

### Propustky:

#### Propustek km 0,07791:

Stávající propustek bude vybourán včetně betonového čela a vtokové šachty.

Vtoková šachta bude nahrazena novou, monolitickou betonovou, s otvorem pro trubní vedení propustku DN 400. Do šachty budou napojeny veškerá trubní vedení, která byla napojena do šachty původní. Napojení těchto trubních vedení bude provedeno pomocí provedení průchodů při betonáži. Umístění průchodů bude určeno po vybourání původní šachty dle skutečného stavu napojovaných potrubí.

Trubní vedení bude provedeno z potrubí PP DN 400, min SN12, korugovaného, osazeného vzhledem k nízkému krytí s obetonávkou z betonu C12/15. Potrubí bude osazeno na betonové lože z betonu C12/15 tl. min 10cm s vloženou kari sítí 150/150/6mm. Sklon potrubí bude minimálně 2%

Výtokové čelo bude provedeno jako železobetonové kolmé monolitické, z betonu C30/37 XF4. Římska bude osazena zábradlím výšky 1,1m, délky 2,5m modré barvy RAL 5010.

Koryto za výtokem bude opatřeno odlážděním z lomového kamene osazeného do betonového lože C20/25XF3 tl. 10cm. spáry budou vyplněny cementovou maltou.

Přesný tvar prvků propustku a výztuž dle přílohy Propustek km 0,07791

#### Propustek km 0,26585:

Stávající šikmá zděný propustek bude vybourán.

Nový propustek bude proveden jako trubní DN 600. Vtokové čelo bude provedeno jak kolmé, železobetonové, monolitické, s římsou osazenou zábradlím výšky 1,1m, délky 2,5m modré barvy RAL 5010. Před čelem dojde k odláždění příkopu z lomového kamene osazeného do betonového lože C20/25XF3 tl. 10cm. spáry budou vyplněny cementovou maltou.

Propustek bude lomený v úhlu 90°, přičemž v lomovém bodu bude osazena prefabrikovaná šachta DN 1000 se dnem pro potrubí DN 600. Potrubí propustku bude provedeno z trouby PP DN 600, min SN12, korugovaného, osazeného do lože z ŠP tl. min 150mm, obsyp a zásyp bude proveden opět z ŠP. Nadnásyp bude proveden v tl. min 300mm. Délka jednotlivých úseků potrubí bude 6,23 a 19,91m. Výtokové čelo bude provedeno jako šikmé, o sklonu 1:1,5a bude odlážděno lomovým kamenem

Přesný tvar prvků propustku a výztuž dle přílohy Propustek km 0,26585

### Odvodnění pomocí kanalizačních přípojek:

#### Odvodnění km 0,526:

Odvodnění v km je provedeno jako náhrada za zatrubnění v km 0,537 a předcházející silniční příkop. Zatrubnění je vedeno pod soukromými pozemky a není možné zjistit jeho technický stav.

Silniční příkop bude nahrazen betonovými žlabovkami šířky 60cm zaústěnými do horské vpusti. Tato část odvodnění bude zachytávat srážkovou vodu stékající z napojené účelové komunikace. Z horské

vpusti bude srážková voda svedena pomocí potrubí PP DN 300, SN12 do blízké vodoteče Skuhrovský potok. Lomové body potrubí odvodnění budou osazeny kanalizačními šachtami Š1, Š2, Š3. přičemž, vzhledem k velkému sklonu terénu, budou šachty Š2 a Š3 provedeny jako spádišťové. Umístění šachet je provedeno tak, aby nezasahovaly do vozovky silnice III/31512. Výtok potrubí bude odlážděn lomovým kamenem do betonového lože.

Detailní řešení viz přílohy Odvodnění km 0,526 - prvky a Odvodnění km 0,526 – podélný profil

#### Odvodnění km 0,701:

Odvodnění v km 0,701 je provedeno jako náhrada za zatrubnění v km 0,670, které je vedeno pod soukromými pozemky a není možné ověřit jeho technický stav.

Od napojení místní komunikace v km 0,660 budou provedeny betonové žlabovky zaústěné do horské vpusti, odkud bude srážková voda svedena do blízké vodoteče Skuhrovský potok. Lomové body potrubí PP DN 300 jsou osazeny kanalizačními šachtami Š4, Š5 a Š6. Šachty jsou z prostorových důvodů umístěny ve středu jízdních pruhů silnice III/31512. Šachta Š6 je vzhledem k velkému sklonu terénu provedena jako spádišťová. Výtok potrubí bude odlážděn lomovým kamenem do betonového lože.

Na potrubí jsou napojeny dvě nové uliční vpusti UV1 a UV2 a UV3, umístěvané z důvodu osazení okraje vozovky betonovou obrubou zabraňující vtoku srážkové vody z plochy vozovky na soukromé pozemky.

Detailní řešení viz přílohy Odvodnění km 0,701 – prvky a Odvodnění km 0,701 – podélný profil

#### Odvodnění km 0,830:

Odvodnění v km 0,830 je provedeno jako náhrada za zatrubnění silničního příkopu a horské vpusti v km 0,830. Zatrubnění je vedeno pod soukromými pozemky a není možné ověřit jeho technický stav.

Od napojení účelové komunikace v km 0,77707 bude stávající silniční příkop zpevněn betonovými žlabovkami šířky 60cm zaústěnými do horské vpusti v km 0,830. Dále je srážková voda svedena pomocí potrubí PP DN400 do blízké vodoteče Skuhrovský potok. Lomové body potrubí jsou osazeny šachtami Š7 a Š8, přičemž šachta Š8 je provedena jako spádišťová. Šachty jsou z prostorových důvodů umístěny ve středu jízdních pruhů silnice III/31512. Výtok potrubí bude odlážděn lomovým kamenem do betonového lože.

Na potrubí je napojena uliční vpust UV4 umístěvaná z důvodu osazení okraje vozovky betonovou obrubou zabraňující stékání srážkové vody na povrch místní komunikace.

Detailní řešení viz přílohy Odvodnění km 0,830 – prvky a Odvodnění km 0,830 – podélný profil

#### Odvodnění km 0,909:

Odvodnění km 0,909 je provedeno jako náhrada za nefunkční propustek v km 0,941.

Do horské vpusti v km 0,909 bude srážková voda svedena pomocí dlážděného žulového žlabu a uliční vpusti umístěné v km 0,940, sloužící jako odlehčovací odvodňovací prvek pro žulový žlab. Dále bude srážková voda svedena pomocí potrubí PP DN400 do šachty Š8 náležející do odvodnění km 0,830. Lomové body potrubí jsou osazeny šachtami Š9 a Š10. Šachty jsou z prostorových důvodů umístěny ve středu jízdních pruhů silnice III/31512.

Na potrubí je napojena uliční vpust UV4 umístěvaná z důvodu osazení okraje vozovky betonovou obrubou zabraňující stékání srážkové vody na povrch místní komunikace.

Detailní řešení viz přílohy Odvodnění km 0,909 – prvky a Odvodnění km 0,909 – podélný profil

## 9 NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK A DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ

### 9.1 Vodorovné dopravní značení

Vodorovné dopravní značení je navrženo v souladu s TP 133 a TP 70. Vodorovné dopravní značení bude provedeno dvoufázově. Nejprve nástřikem barvou, následně bude vodorovné značení obnoveno plastickými hmotami. Plat bude proveden v jako hladký, neznělý.

Jelikož se jedná o silnici s šířkou vozovky do 6,00m, dojde pouze k vyznačení vodících čar V4 v šířce 0,125m. V místech napojení místních komunikací dojde k provedení VDZ V2b(1,5/1,5/0,25) na úkor vodící čáry

Návrh VDZ je zobrazen v přílohách Situace dopravního značení D1.1.2.5.1-3

### 9.2 Svislé dopravní značení a zařízení

Svislé dopravní značení je navrženo v souladu s TP 65.

Svislé dopravní značení bude provedeno normální velikosti, třídy retroreflexe RA1. Sloupky SDZ budou provedeny z pozinkovaných ocelových trubek Ø60mm, kotvených do betonového prefabrikovaného základu.

Výpis rušeného svislého dopravního značení a zařízení:

Druh SDZ	Staničení [km]	Strana (ve směru staničení stavby) L – levá; P – pravá	poznámka
P4	0,010	L	Odstranění vč. sloupku
A2a+A7a+E4	0,015	P	Odstranění vč. sloupku
IS3c+IS3b	0,029	L	Odstranění vč. sloupku
P6	0,452	L – napojení MK	Odstranění vč. sloupku
P2	0,491	L	Odstranění vč. sloupku
P2	0,499	P	Odstranění vč. sloupku
P4	0,517	P – napojení MK	Odstranění vč. sloupku
P4	0,664	P – napojení MK	Snesení štítu ze sloupu VO
B20a	0,715	P	Snesení štítu ze sloupu NN
B20a	0,841	L	Odstranění vč. sloupku
P4	0,844	L – napojení MK	Odstranění vč. sloupku
P2	0,901	L	Odstranění vč. sloupku
IZ4a	1,078	L	Odstranění vč. sloupku
IZ4b	1,089	P	Odstranění vč. sloupku

Výpis navrženého svislého dopravního značení a zařízení:

Druh SDZ	Staničení [km]	Strana (ve směru staničení stavby) L – levá; P – pravá	poznámka
P4	0,010	L	Osazení vč. sloupku a základu
A2a	0,015	P	Osazení vč. sloupku a základu
IS3c+IS3b	0,029	L	Osazení vč. sloupku a základu
P6	0,452	L – napojení MK	Osazení vč. sloupku a základu
P2	0,491	L	Osazení vč. sloupku a základu
P2	0,499	P	Osazení vč. sloupku a základu

P4	0,517	P – napojení MK	Osazení vč. sloupku a základu
P2	0,645	P	Osazení vč. sloupku a základu
P4	0,664	P – napojení MK	Osazení vč. sloupku a základu
B20a	0,690	P	Osazení vč. sloupku a základu
A6b+P8	0,703	P	Osazení vč. sloupku a základu
A6b+P7	0,752	L	Osazení vč. sloupku a základu
B20a	0,788	L	Osazení vč. sloupku a základu
P4	0,844	L – napojení MK	Osazení vč. sloupku a základu
P2	0,899	L	Osazení vč. sloupku a základu
IZ4a	1,078	L	Osazení vč. sloupku a základu
IZ4b	1,089	P	Osazení vč. sloupku a základu

## 10 ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY

### 10.1 Zařízení staveniště

Zařízení staveniště bude odpovídat potřebám stavby, pracovníkům a technice. Sklárky stavebního materiálu budou určeny investorem akce, a to nejpozději při předání staveniště. Úložiště přebytečného materiálu se předpokládá na pozemcích zhotovitele nebo investora stavby. V případě umístění mezideponií na pozemcích třetí osoby, budou tyto zřízeny na základě smluvního vztahu mezi zhotovitelem a třetí osobou. Při zřizování mezideponií je třeba brát ohled na možný výskyt inženýrských sítí a jejich ochranných pásem.

### 10.2 Zajištění přívodu vody a energií

Napájecí body vody (NBV) a elektrické energie (NBE) budou zajištěny z vlastních zdrojů zhotovitele, případně na základě smluvního vztahu mezi dodavatelem a třetí osobou.

### 10.3 Dopravní trasy

Doprava rozhodujících hmot a materiálů na staveniště se předpokládá po veřejných komunikacích.

### 10.4 Bezpečnost práce

Všechny používané stroje a zařízení musí odpovídat platným bezpečnostním předpisům. Před zahájením veškerých prací budou všichni zaměstnanci prokazatelně proškoleni o bezpečnosti práce a práce se stavebními mechanismy.

### 10.5 Dopravně inženýrské opatření

Stavba bude prováděna po částech tak, aby byla zajištěna co největší dopravní obslužnost území za využití sítě místních a účelových komunikací. Pro části stavby, které budou probíhat za celkové uzavírky s nemožností průjezdnosti územím budou vyznačeny objízdné trasy. Tyto trasy budou určeny v rámci stanovení přechodné místní úpravy, kterou zajistí dodavatel stavby.

Předpokládané objízdné trasy budou využívat stávající silniční síť, především silnice II/315 a II/14, případně II/43.

## 10.6 Ostatní

Zhotovitel stavby musí před započatím prací veškeré dotčené subjekty v daném území včas upozornit (např. vyhláškou) o zamýšlených pracích, o částečných omezeních a o časovém postupu výstavby. Harmonogram prací bude upřesněn ve SOD mezi investorem a zhotovitelem stavby.

## 11 PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A PODKLADY PRO VYTYČENÍ STAVBY

Obnova zájmového úseku SO 101, jež je předmětem stavby, je určena vytyčovacími body v souřadném systému S-JTSK, které jsou uvedeny v grafické příloze vytyčovací výkres.

Ostatní prvky neurčené vytyčovacími body jsou odvozeny pomocí šířkových a délkových kót a kót poloměru.

Projektová dokumentace je zpracována digitálně a v případě potřeby lze doplnit souřadnice jakýchkoliv bodů

## 12 ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ PŘÍSTUPOVÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE

Základním předpokladem je užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace okolních místních komunikací.

Pro přístup k nemovitostem budou během výstavby v případě nutnosti přes výkopy a staveniště zřízeny lávky pro osoby s omezenou schopností pohybu. Lávky přes výkopy musí být široké nejméně 900 mm s výškovým rozdílem nejvíce do 20 mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100 až 250 mm nad pochozí plochou nebo sokl s výškou nejméně 100 mm. Pokud se pro pochozí plochu použije rošt, musí mít velikost mezery ve směru chůze nejvýše 15 mm.

Veškeré výkopy budou ohrazeny a v noci nasvětleny. Budou zabezpečeny dle požadavků uvedených ve vyhlášce č. 146/2009 Sb., o požadavcích na výstavbu

Kostěnice, leden 2026

Ing. Jakub Holý  
Ing. František Haburaj, Ph.D.