

# D

AKCE

## III/1021 a III/1024 Hvozdnice - Bratřínov

OBJEDNATEL PD



**Středočeský kraj**

Zborovská 11  
150 21 Praha 5  
IČ 70891095

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

ZHOTOVITEL PD



**atelierpromika**  
projektová činnost v dopravě

**Atelier PROMIKA s.r.o.**

Muchova 9/223, 160 00 Praha 6  
tel.: +420 233 081 261 e-mail: promika@promika.cz  
IČ 26080273

VYPRACOVAL	Ing. Jiří Ctibor	HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	Ing. Tomáš Roztočil
ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. Tomáš Roztočil	TECHNICKÁ KONTROLA	Ing. Petr Macek

AKCE

III/1021 a III/1024 Hvozdnice - Bratřínov

ČÁST

D. DOKUMENTACE OBJEKTŮ

PŘÍLOHA

SO 101 SILNICE

# TECHNICKÁ ZPRÁVA

ČÁST

D.1.1

Č. PARÉ

Č. PŘÍLOHY

1

STUPEŇ	DSP/PDPS	DATUM	04/2020	MĚŘÍTKO	FORMÁT	10xA4
--------	----------	-------	---------	---------	--------	-------

**a) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU**

Název stavby:	<b>III/1021 a III/1024 Hvozdnice - Bratřínov</b>
Místo stavby:	Středočeský kraj, okres Praha - západ katastrální území: Davle (624811) katastrální území: Hvozdnice (650323) katastrální území: Bojanovice (606863) katastrální území: Bratřínov (609722)
Stupeň dokumentace:	Projektová dokumentace pro provádění stavby dle vyhlášky Ministerstva dopravy č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb
Část dokumentace:	SO 101 Silnice
Investor:	KSÚS Středočeského kraje, p.o. Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5 IČ: 000 66 001
Zodpovědný projektant:	Atelier Promika s.r.o. Ing. Jiří Ctibor, Ing. Irena Macková Muchova 9 160 00 Praha 6 e-mail: mackova@promika.cz IČ:26080273
Datum zpracování:	říjen 2020

## **b) STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS**

Předmětem dokumentace je oprava silnic III/1021 a III/1024. U silnice III/1021 se opravuje úsek v km 3,331 až 9,572 provozního staničení v délce 6,241 km, od křižovatky s III/1022 po obec Bratřínov. U silnice III/1024 se opravuje úsek v km 6,555 až 7,402 provozního staničení v délce 0,847 km. Celková délka oprav je 7 088 m.

Začátek úpravy leží v místě křižovatky s III/1022 před částí Davle – Sloup. Silnice dále vede na jihozápad obcemi Sloup (část Davle), Hvozdnice, Bojanovice a Bratřínov. V obci Bratřínov se silnice III/1021 stáčí na jih směrem do Nové Vsi pod Pleší. Tento úsek není předmětem opravy, oprava pokračuje obcí Bratřínov po III/1024 směrem na severozápad, kde je v km 10,419 (nejde o provozní staničení dle silniční databanky) na pracovní spáře konec úseku a navazuje již opravený úsek.

Navrhuje se oprava vozovky (frézování, recyklace za studena na místě, pokládka nových asfaltových vrstev) a následná obnova vodorovného dopravního značení. Součástí je odstranění nánosů z nezpevněných krajnic a pročištění a oprava odvodňovacích zařízení.

Trvalé svislé dopravní značení bude vyměněno (v případě nutnosti) se zachováním sloupků a budou doplněny chybějící značky.

Součástí akce také není kácení jakékoliv zeleně ani přeložky inženýrských sítí.

Nová ochranná pásma a chráněná území nejsou generována.

### **b.1 SITUAČNÍ ŘEŠENÍ**

Stávající směrové vedení silnice je zcela zachováno. Směrové vedení osy silnice v předmětném úseku je tvořeno směrovými přímými proloženými směrovými oblouky o poloměrech v rozmezí 25 – 5000 m v rámci prostorových možností. Celková délka opravy v rámci SO 101 je 7 072 m.

Silnice III/1021 a III/1024 jsou v předmětném úseku obousměrnými dvoupruhovými pozemními komunikacemi s proměnnou šířkou zpevnění. Průměrně se pohybuje šířka zpevnění v rozmezí 4,4 – 5,0 m, min. 4,3 m. Šířkové uspořádání mimo obce je provedeno jako extravilánové s krajnicí a příkopem. Vzhledem k charakteru úpravy silnice se stávající šířkové uspořádání ponechává beze změn, pokud je to dle situace možné, upravuje se šířka nezpevněné krajnice na hodnoty 2 × 0,5 m, doplňují se směrové sloupky.

Směrové navázání krajnice vozovky silnic na stávající silnice, místní a účelové komunikace a sjezdy je provedeno pokud možno beze změny v nejnutnějším rozsahu.

Neřeší se plochy chodníků a nástupišť autobusových zastávek.

Vzhledem k charakteru stavby se žádné zvláštní prvky bezbariérového užívání ve smyslu požadavků vyhlášky MMR ČR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a ve smyslu příslušných ustanovení ČSN 73 6110 Navrhování místních komunikací (Únor 2010) neuplatňují.

## **b.2 VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ**

Návrh výškového uspořádání komunikačního řešení vychází ze základních podmínek respektujících současné výškové poměry dotčeného území a také potřeby výškového napojení na pěší vstupy a vjezdy do objektů. Základní příčný sklon vozovky je navržen v hodnotě 2,5 %.

Navržená niveleta kopíruje sklon stávající nivelety a pohybuje se v rozmezí 0,02% – 8,1%. Lomy výškového polygonu jsou zaobleny výškovými zakružovacími oblouky o poloměrech 400 – 12 000 m.

V celém úseku bude v souladu s provedenou Diagnostikou vozovky frézováno 80 mm asfaltových vrstev, navýšení nivelety oproti stavu bude 20 mm.

Stávající základní příčný sklon vozovky silnice 2,0% je nově upraven na hodnotu 2,5%. Změna bude provedena tak, aby při zvětšení příčného sklonu nedošlo k zeslabení konstrukce vozovky v ploše jízdních pruhů.

Nezpevněná krajnice má sklon 8,0% a bude pro zajištění řádného odvodu srážkové vody z povrchu komunikace upravena do úrovně – 3 cm pod úroveň přilehlé vozovky (zpevněné krajnice). Základní převýšení v místě obrubníků je 12 cm.

## **c) VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ**

Základním podkladem pro práce na předkládané dokumentaci byly vstupní informace, údaje a požadavky objednatele. V průběhu prací pak byly prováděny pracovní konzultace se zástupci objednatele a připomínky byly průběžně zapracovány. Dalším podkladem byla Diagnostika vozovky, provedená 12/2019.

Předkládaná dokumentace je vypracována na podkladě předaného polohopisného a výškopisného zaměření dotčeného území v digitální podobě v souřadnicovém systému S-JTSK a výškovém systému BpV.

## **d) VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY**

Plocha vozovky plynule navazuje na vstupy a vjezdy na sousední pozemky, i při změnách nivelety tato napojení zůstávají zachována.

## **e) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH**

Konstrukce nových zpevněných ploch jsou navrženy v souladu s technickými podmínkami TP170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“, schválenými MD ČR - OPK pod č.j. 517/04-120-RS/1, včetně Dodatku TP170 schváleného MD ČR - OSI pod č.j. 682/10-910-IPK/1 s účinností od 1.9.2010, za předpokladu dodržení standardních návrhových podmínek. Tyto podmínky zejména únosnost zemní pláň, namrzavost, vodní režim a další je potřeba ověřit na místě samém příslušnými zkouškami.

Veškerý materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným ustanovením ČSN. Pro hutněné asfaltové vrstvy ČSN 73 6121, cementový beton 73 6123, podkladový beton 73 6124, štěrkové podsypy ČSN 73 6126 a dlažby ČSN 73 6131. Při provádění konstrukcí je nutné zajistit kvalitní spojení jednotlivých konstrukčních vrstev a použít spojovací živичné postřiky a nátěry v souladu s ČSN 73 6129. Ošetření spár u živичných úprav v místě napojení na stávající úpravu bude provedeno zálivkou s použitím výztužné mřížoviny. Napojení vrstev vozovky bude provedeno ve spáře s odstupňováním jednotlivých konstrukčních vrstev. Při použití litých asfaltů i asfaltového betonu jemnozrnného je třeba vhodným uspořádáním ve smyslu ČSN 73 6122 zamezit vzniku puchýřů (např. oddělením vrstev technickou geotextilií, lepenkou apod.)

Náležitou pozornost je třeba věnovat úpravě zemní pláně, zejména zabránit jejímu zvodnění. Z toho důvodu je důležité začít s realizací a pokládkou navržených konstrukcí zpevněných ploch v těsné návaznosti na její definitivní úpravu. Rozhodující pro posouzení zemní pláně je provedení zatěžovacích zkoušek a dodržení minimální hodnoty modulu přetvárnosti  $E_{def2} = 45 \text{ MPa}$  dle ČSN 73 6190 „Statická zatěžovací zkouška podloží a podkladních vrstev vozovky“. Na základě měření hodnot modulů deformace a přetvárnosti na zemní pláni dle ČSN 73 6190 musí v případě nedodržení minimálních předepsaných hodnot dodavatel v součinnosti s geotechnikem a technickým dozorem investora stanovit optimální způsob sanace zemní pláně výměnou podloží v aktivní zóně nebo její zlepšení dodáním pojiv a přehutněním. Možnost použití vytěžených materiálů posoudí odpovědný geotechnik na základě vhodnosti dle ČSN 73 6133 v průběhu provádění stavební činnosti dle konkrétních podmínek na stavbě. Doporučení na vylepšení vlastností zemin a přesné určení sanace bude stanoveno až na základě naměřených hodnot deformačních modulů na zemní pláni a na základě posouzení jednotlivých typů zemin zastižených v zemní pláni.

Zvláštní pozornost je třeba věnovat požadavkům na aktivní zónu komunikací v tloušťce 0,5 m. Pokud se v aktivní zóně vyskytuje zemina, která nesplňuje požadavky ČSN 73 6133 tabulka 1 a 4.1.3 pro přímé použití bez úpravy, musí se provést její úprava nebo odstranění a nahrazení jiným vhodným materiálem. V případě, že se mechanicky upravuje pevná jemnozrnná zemina v aktivní zóně zářezu, je třeba nejprve provést nakypření frézou před navezením vrstvy zlepšující hrubozrnné zeminy.

V celém úseku bude v souladu s provedenou Diagnostikou vozovky frézováno 80 mm asfaltových vrstev, navýšení nivelety oproti stavu bude 20 mm.

Oprava vozovky silnic III/1021 a III/1024 bude provedena v následujícím konstrukčním uspořádání:

Asfaltový beton pro obrušnou vrstvu	ACO 11+ 50/70	(ČSN EN 13108-1) 40mm	
Spojovací postřik emulzní	PS-C 0,35 kg/m <sup>2</sup>	(ČSN 73 6129)	
Asfaltový beton pro ložnou vrstvu	FRACL 16+ 50/70	(ČSN EN 13108-1) 60mm	
Infiltrační postřik emulzní	PI-CR 0,6 kg/m <sup>2</sup>	(ČSN 73 6129)	
Vrstva z recykl.asf.materiálu na místě	RS 0/32 C3/4 CA*	(TP 208)	160mm 60 MPa
<b>celkem nová konstrukce</b>			<b>260mm</b>

\* dávkování asfaltové emulze 3% v množství zbytkového asfaltu, dávkování cementového pojiva 5%. Přesný způsob sanace a její rozsah bude upřesněn dle skutečné situace na stavbě.

Vrchní vrstva nezpevněné krajnice v tloušťce 0,15 m bude provedena z R-materiálu frakce 0-22.

V případě sanace obou okrajů vozovky včetně aktivní zóny v místech deformací konstrukčních vrstev bude vozovka provedena v následujícím konstrukčním uspořádání:

Asfaltový beton pro ohranovou vrstvu	ACO 11+ 50/70	(ČSN EN 13108-1)	40mm
Spojovací postřik emulzní	PS-C 0,35 kg/m <sup>2</sup>	(ČSN 73 6129)	
Asfaltový beton pro ložnou vrstvu	FRACL 16+ 50/70	(ČSN EN 13108-1)	60mm
Infiltrační postřik emulzní	PI-CR 0,6 kg/m <sup>2</sup>	(ČSN 73 6129)	
Vrstva z recykl.asf.materiálu na místě	RS 0/32 C3/4 CA*	(TP 208)	160mm 60 MPa
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32	(ČSN 736126-1)	200 mm
Štěrkodrt'	ŠDA 0/63	(ČSN 736126-1)	200 mm
Separční geotextilie			45 MPa
Přehutnění pláň			
Aktivní zóna š. min 1,50 m a hl. 0,5m výměna a náhrada za ŠD 0/63 (ČSN 73 6133)			
(případně zlepšení zeminy AZ hydraulickými pojivy)			
Přehutnění parapláně			
<b>celkem nová konstrukce</b>			<b>660mm</b>

## f) REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ

Odvedení srážkových vod z vozovek silnic zachovává stávající systém odvodnění podélným a příčným spádováním do stávajících příkopů. V rámci opravy systému odvodnění silnic se dále navrhuje odtěžení drnu z nezpevněných krajnic, pročištění stávajících silničních příkopů a pročištění a oprava stávajících propustků v trase silnice i pod sjezdy na okolní nemovitosti.

Vzhledem k mírnému rozšíření vozovky o nezpevněné krajnice jsou příkopy z prostorových důvodů často nahrazeny vsakovacími trativody dle Vzorových listů 222.01 se š. min. 0,5 m. Také pod silničními příkopy jsou navrženy tyto drenážní rýhy.

V místech s podélným sklonem větším než 5 % je na povrchu trativodu místo filtrační vrstvy kameniva 4/8 a 8/16 navržen štěrk 63/128, aby nedocházelo k odplavování drobného kameniva tekoucí vodou.

Po cca 100 m jsou navrženy vsakovací jámy (studny) o rozměrech min. 0,6x2,0x2,0 m vyplněná drtí. Je možné, že při realizaci vsakovacích jam bude zastižena báze podložních hornin, vsakování v těchto místech by bylo závislé čistě na míře porušení hornin – diskontinuitách, rozpukání. Proto by měl být na stavbě přítomný

geolog/geotechnik, aby vsakovací jámy přebíral a v případě zastižení podložních hornin došlo k plošnému zvětšení jam, aby byla zajištěná dostatečná kapacita vsakování.

## **g) NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK (SO 190)**

Součástí projektu je i návrh svislého a vodorovného dopravního značení v nezbytně nutném rozsahu vyvolaném touto stavbou, projekt tuto problematiku řeší v části SO 190 Stálé dopravní značení.

Svislé dopravní značky budou v základní velikosti dle ČSN EN 12899-1 ze zpevněného pozinkovaného plechu s dvojitým ohybem s retroreflexní fólií osazeny objímkami na typové pozinkované sloupky v betonovém základu. Vodorovné dopravní značení bude provedeno jako VDZ typ I a to barvou dle TP 70.

Veškeré dopravní značení bude provedeno v souladu s platným zněním:

- zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů
- vyhlášky MDS č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích
- ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení - Požadavky na dopravní značení
- Vzorové listy staveb pozemních komunikací, VL 6 – Vybavení pozemních komunikací, část 6.2 – Vodorovné dopravní značky
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 70 Zásady pro provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení na pozemních komunikacích
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 169 Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích

Před zahájením stavby je nutno provést aktualizaci dokumentace dopravního značení. Aktualizace je nutná vzhledem k možným změnám jak v právní, tak technicko - kvalitativní oblasti dopravního značení, ke kterým může dojít v době mezi zpracováním návrhu a samotnou realizací stavby. Dále je nutné přezkontrolovat, zda aktuální podoba stávajícího dopravního značení v řešeném území, odpovídá stavu zakreslenému v projektové dokumentaci. V případě, že budou shledány odlišnosti oproti dokumentaci, je třeba kontaktovat projektanta a dohodnout případnou úpravu navrhovaného značení.

## **h) ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY**

### **h.1 POŽADAVKY NA PROVÁDĚNÍ STAVBY**

Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními. Při stavebních pracích v pásmu podzemního vedení,

v pásmu dálkových kabelů a v pásmu vzdušného vedení je nutné respektovat veškerá příslušná ustanovení, zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz použití mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

Před vlastním zahájením stavebních prací se doporučuje provést prohlídku a zdokumentovat stav současného oplocení pozemků.

Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům. Živičné směsi musí mít požadované vlastnosti.

Zemní pláň je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit jejímu zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost a první stmelenou vrstvu položit co nejdříve.

Zařízení staveniště se předpokládá pouze malého rozsahu s využitím mobilních objektů. Parkování mechanismů je možné na staveništi. Odběr elektrické energie je nutno dohodnout s příslušnou služebnou energetické společnosti.

Plochy pro větší skládky se neuvažují.

## **h.2 BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI**

Bezpečnost práce při provádění stavebních prací zajistí zhotovitel ve smyslu platných předpisů v ČR. Zejména bude nutno dbát nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích a zákona č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci).

Zvýšenou pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti podzemních vedení. Jejich poloha musí být jejich správcí předem vytyčena a po dobu stavby udržována. S jejich polohou musí být pracovníci dodavatele prokazatelně seznámeni. Práce v jejich blízkosti je nutno provádět za odborného dozoru příslušné organizace, bez použití mechanismů a za dodržení dalších podmínek správce.

Dále je nutná zvýšená pozornost při pracích v blízkosti nadzemních vedení, zejména při použití mechanismů ve výškách větších 3 m.

Je nutno zajistit bezpečnost pracovníků při souběžném provádění prací. Pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s nebezpečím, dodavatelské organizace musí uzavřít vzájemné dohody.

Je třeba zamezit přístupu veřejnosti na staveniště, otevřené výkopy chránit zábradlím a v noci výstražným světlem. Během provozu je nutno dodržovat ustanovení zákona o pozemních komunikacích. Jednotlivé etapy výstavby budou zajištěny provizorními dopravně inženýrskými opatřeními zpracovanými v dalším stupni projektové dokumentace nebo přímo dodavatelem stavby dle aktuální situace.

## **h.3 POŽÁRNÍ OCHRANA**



Z hlediska zabezpečení požární ochrany během stavby je nutné zajistit následující opatření:

- stavební činností nedojde k zasypání ani poškození požárních hydrantů,
- v průběhu prací bude zajištěna možnost průjezdu hasičských vozidel,
- pokud by mělo případně dojít k omezení průjezdu vozidel, je nutné tuto skutečnost nahlásit nejméně 14 dní předem na příslušné hasičské záchranné stanici.

## **h.4 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

Vzhledem k tomu, že stavba bude probíhat i v zastavěném území, je žádoucí věnovat zvýšenou pozornost zhodnocení potenciálních negativních dopadů na životní prostředí (v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, v platném znění a nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací). Stavební práce budou respektovat pracovní dobu schválenou příslušnými orgány. Při realizaci stavby je nutné vhodnými opatřeními zajistit, aby vliv stavební činnosti, především hluk a prašnost, na provoz blízkých objektů byl co nejmenší.

Hygienický limit akustického tlaku ze stavební činnosti nesmí přesahovat  $L_{Aeq}$  65dB v době od 7.00-21.00 hod,  $L_{Aeq}$  60dB v době od 6.00-7.00 a od 21.00-22.00 hod a  $L_{Aeq}$  45dB v době od 22.00-6.00 hod ve chráněném venkovním prostoru staveb.

Dodavatel stavebních prací je povinen používat stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu, jejichž hlučnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení. Při provozu hlučných strojů v místech, kde vzdálenost umístěného stroje od okolní zástavby nesnižuje hluk na hodnoty stanovené hygienickými předpisy, je nutno zabezpečit pasivní ochranu (kryty, akustické zástěny apod.).

Vozidla vyjíždějící ze stavby musí být řádně očištěna, aby nedocházelo k zanášení zeminy na veřejné komunikace.

### **i) VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ**

Žádné vazby na technologické vybavení nejsou uvažovány.

### **j) PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ**

Veškeré navržené šířkové uspořádání vychází z normových hodnot a nebylo nutné provádět k tomuto výpočty.

### **k) OPATŘENÍ PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE**

Vzhledem k charakteru stavby se žádné zvláštní prvky bezbariérového užívání ve smyslu požadavků vyhlášky MMR ČR č. 398/2009 Sb., o obecných technických

požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a ve smyslu příslušných ustanovení ČSN 73 6110 Navrhování místních komunikací (Únor 2010) neuplatňují.

Výkopy a staveniště budou zabezpečeny dle příl. č. 2 bod 4.0, 4.1, 4.2 vyhl. č. 398/2009 Sb.

## I) DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ (SO 180)

Dopravně inženýrská opatření jsou zpracována podle zásad TP 66 („Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“) s přihlédnutím k vyhlášce č. 30/2001 Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, souvisejících technických norem a technických podmínek Ministerstva dopravy.

### Etapizace a technické řešení

Hlavním cílem navrhovaných dopravně inženýrských opatření a s tím souvisejícího užití přechodného dopravního značení je během stavebních prací maximálně zachovat běžný automobilový provoz a zajistit maximální bezpečnost a plynulost provozu v místě prováděné stavby. Návrh ZOV je obsahem Souhrnné technické zprávy.

Stavba by měla být realizována v průběhu jedné stavební sezóny, termín není pevně stanoven, zahájení bude závislé na provedení výběrového řízení na zhotovitele stavby. Dokončení stavby se předpokládá nejpozději do 5 měsíců od zahájení stavební činnosti.

Stavba bude rozdělena na 5 etap, které budou realizovány samostatně. Předpokládá se použití standardních schémat dle TP 66 (B/15 v obci a C/10b mimo obec). Podrobněji je návrh DIO řešen v příloze SO 180 Přechodné dopravní značení.

Detailní etapizaci a harmonogram prací může ještě upřesnit vybraný zhotovitel na základě požadavku investora.

Vzhledem k časovému předstihu vydání PD před skutečným uvedením stavby do provozu je nutné ještě před zahájením vlastní realizace dopravního značení provést aktualizaci dokumentace dopravního značení. Aktualizace je nutná vzhledem k možným změnám jak v právní, tak technicko - kvalitativní oblasti dopravního značení, ke kterým může dojít v době mezi zpracováním návrhu a samotnou realizací stavby. Dále je nutné překontrolovat, zda aktuální podoba stávajícího dopravního značení v řešeném území, případně poloha sloupů veřejného osvětlení uvažovaných pro osazení svislých dopravních značek, odpovídá stavu zakreslenému v projektové dokumentaci. V případě, že budou shledány odlišnosti oproti dokumentaci, je třeba kontaktovat projektanta a dohodnout případnou úpravu navrhovaného značení.

**Před vlastní realizací je nutné požádat o stanovení užití místní nebo přechodné úpravy silničního provozu, návrh DIO je nejprve nutno opětovně projednat s Policií ČR. Stanovení vydává příslušný orgán státní správy, ve smyslu ustanovení § 77 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.**

