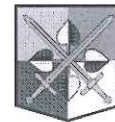




Pomáhat a chránit

KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE STŘEDOČESKÉHO KRAJE



Územní odbor Nymburk  
Dopravní inspektorát

KRPS-15717-1/ČJ-2017-010806-PD

27. ledna 2017

Počet listů: 1

Přílohy: 1/PD

Atelier PROMIKA, s.r.o.

Muchova 9/223

160 00 Praha 6

### II/272 Kounice - Bříství

Dopravní inspektorát PČR Nymburk jako dotčený orgán dle § 16 odst. 2 písm. b) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, na základě Vaší žádosti a předložené projektové dokumentace pro stavební povolení na výše uvedenou akci, Vám po prostudování a provedeném místním šetření vydává následující stanovisko.

Obsahem předložené projektové dokumentace je souvislá údržba vozovky silnice č.II/272 v úseku Kounice – Bříství v km 7,344 – 4,589. Stavba je rozdělena na dva podúseky s odlišnými návrhovými parametry. V rámci akce bude provedena souvislá údržba asfaltových vrstev vozovky a následná obnova vodorovného dopravního značení. Směrové a výškové vedení komunikace a šířkové uspořádání komunikace zůstává zachováno. Na části úseku bude provedena recyklace podkladních vrstev na místě za studena. Součástí údržby je odstranění nánosů z nebezpečných krajnic, obnova nebezpečných krajnic ve 2. podúseku a pročištění odvodňovacího zařízení. Navržené vodorovné dopravní značení respektuje rozhledové poměry. Je navrženo doplnění dopravního zařízení (svodidla a směrové sloupky). Svislé dopravní značení zůstává zachováno.

Dopravní inspektorát má k předložené dokumentaci následující připomínky:

- Šířkové uspořádání komunikace neodpovídá kategorii komunikace, intenzitě dopravy a složení dopravního proudu. Úpravy šířkového uspořádání je možné realizovat po vyřešení pozemků, které brání rozšíření komunikace. S ohledem na aktuální stavební stav komunikace, je nutná alespoň navržená oprava, bez úpravy šířkového uspořádání komunikace.
- Dopravní zařízení č.Z11g nebude umístěno v místě přímých sjezdů na sousední nemovitost (pole) a v místě připojení nebezpečné účelové komunikace.
- Předložený návrh přechodné úpravy provozu je pouze orientační. Před zahájením stavby bude předložen návrh přechodné úpravy provozu dle aktuální dopravní situace a v koordinaci s probíhajícími stavbami, které může rekonstrukce silnice č.II/272 ovlivnit.

Vodorovné dopravní značení bude provedeno dle TP 133 - Zásad pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích.

Dopravní značky musí být rozměrem a barevným provedením v souladu s vyhl. č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.

**Dopravní inspektorát PČR Nymburk požaduje před zahájením stavby předložit k odsouhlasení podrobné zpracování návrhu dopravně inženýrských opatření (DIO).**

Zpracoval: por. Ing. Pavel Fiala, tel.: 974 878 253

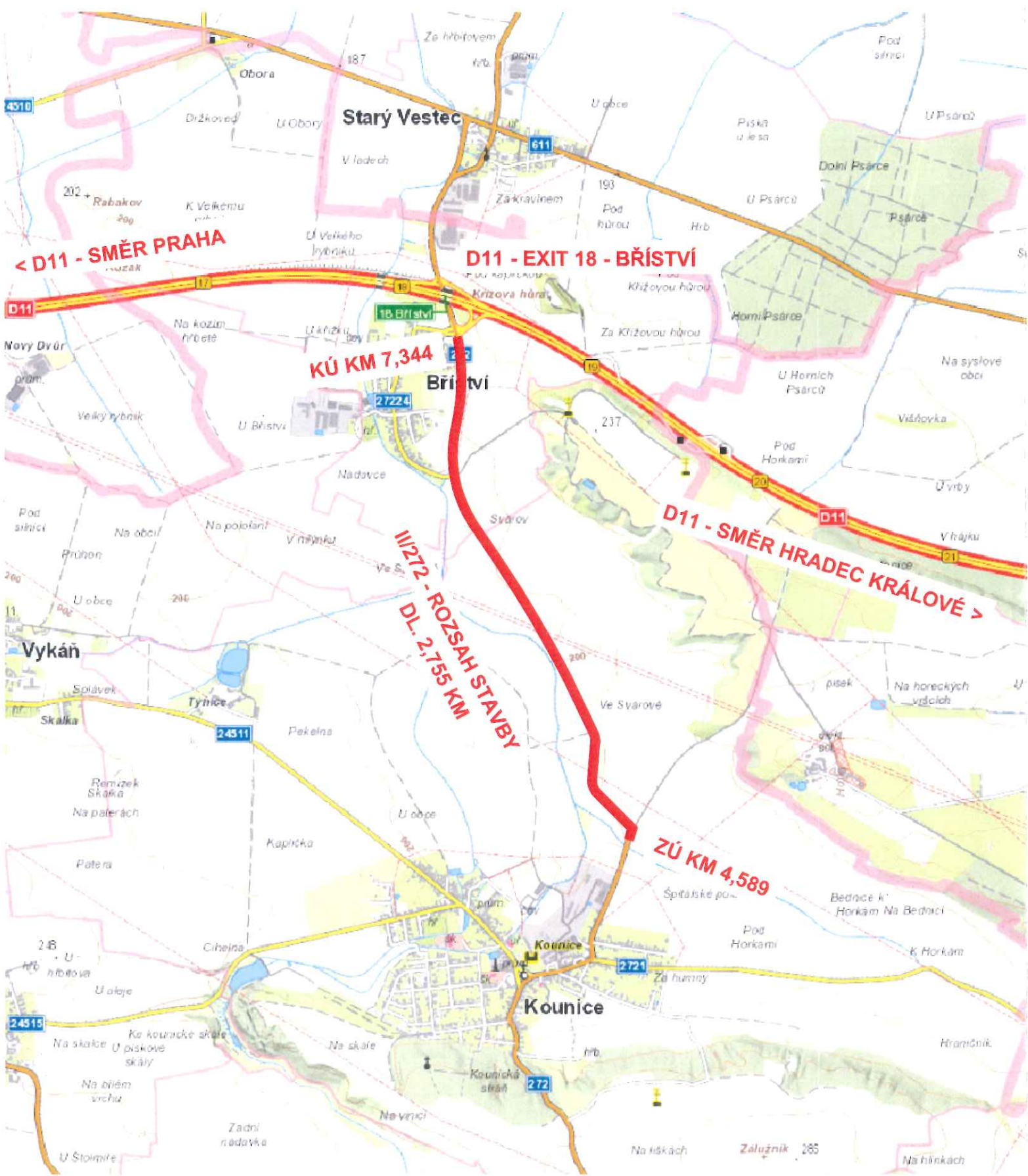


z r. por. Ing. Pavel Fiala

npor. Bc. Josef Ulrich, DiS  
vedoucí DI Nymburk



PŘEHLEDNÁ SITUACE



změna	popis vydání, změny	vypracoval	datum

VÝŠKOVÝ SYSTÉM BPV

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM JTSK

HLAVNÍ PROJEKTANT:



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

STAVEBNÍK: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, Zborovská 81/11, Praha 5, Smíchov PSČ: 150 00

OBJEDNATEL: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, Zborovská 81/11, Praha 5, Smíchov PSČ: 150 00

VYPRACOVAL: Ing. Jiří Ctibor TECHNICKÁ KONTROLA: Ing. Tomáš Roztočil

ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT ČÁSTI: Ing. Jiří Ctibor HIP: Ing. Jiří Ctibor

AKCE:

„II/272 Kounice - Bříství“

ČÁST:

A. Souhrnné řešení stavby

PŘÍLOHA:

Přehledná situace

Č. PŘÍLOHY:

A.1

STUPEŇ: DSP/PDPS

DATUM: 01/2017

MĚŘÍTKO:

FORMÁT:



VÝŠKOVÝ SYSTÉM BPV

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM JTSK

**atelierpromika**

projektová činnost v dopravě

Muchova 9/223, Praha 6, 160 00

tel. +420 233081261

e-mail: promika@promika.cz

IČO: 26080273

OBJEDNATEL: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace, Zborovská 81/11, Praha 5, Smíchov PSČ: 150 00, IČ: 00066001

VYPRACOVAL: Ing. Jiří Ctibor

TECHNICKÁ KONTROLA: Ing. Tomáš Roztočil

ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. Jiří Ctibor

HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU: Ing. Jiří Ctibor

AKCE: II/272 Kounice – Bříství – projektová dokumentace

ČÁST:  
**A. Souhrnné řešení stavby**

PŘÍLOHA: Průvodní zpráva

Č. PŘÍLOHY: **A**

STUPEŇ: DSP/PDPS

DATUM: 01/2017

MĚŘITKO: -

FORMÁT: A4

## A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

### 1. Identifikační údaje

#### a) Označení stavby

Název stavby: II/272 Kounice - Bříství

Místo stavby: Středočeský kraj  
Okres Praha-východ  
k.ú. Bříství, Kounice

Charakter stavby: souvislá údržba pozemní komunikace

#### b) Stavebník

Objednatel: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje,  
příspěvková organizace,  
Zborovská 81/11, Praha 5, Smíchov PSČ: 150 00, IČ:  
00066001

#### c) Projektant

Zhotovitel PD: Atelier PROMIKA s.r.o.  
Muchova 9/223, 160 00 Praha 6  
IČ: 26080273

Odpovědný projektant: Ing. Jiří Ctibor  
*autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby,*  
ČKAIT - 0012627

Vypracoval: Ing. Jiří Ctibor

Stupeň PD: Projektová dokumentace pro stavební povolení/provádění  
stavby dle „Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních  
komunikací“ schválené MD-OI č.j. 101/07-0910-IPK/1 ze  
dne 29.1.2007, v platném znění.

Datum zpracování: 01/2017

### 2. Základní údaje o stavbě

#### a) Stručný popis návrhu stavby

Jedná se o souvislou údržbu vozovky silnice II/272 v úseku Kounice – Bříství, provozní staničení km 7,344 – 4,589. Navrhuje se souvislá údržba asfaltových vrstev vozovky (frézování a pokládka vrstev nových) a následná obnova vodorovného dopravního značení. Na části úseku bude provedena recyklace podkladních vrstev na místě za studena. Součástí údržby je odstranění nánosů z nepevněných krajnic (popř. jejich obnovení) a pročištění odvodňovacího zařízení (příkopů), vč. propustků.



Do stálého svislého dopravního značení se nezasahuje. Dále je provedena kontrola stavu/popř. výměna záchytného zabezpečovacího zařízení.

Součástí akce není oprava mostních objektů ani propustků a jiných objektů v trase, pouze jejich pročištění.

Stávající šířkové uspořádání komunikace se souvislou údržbou nemění.

Délka řešeného úseku je 2 755 m.

#### **b) Předpokládaný průběh stavby**

Stavba by měla být realizována v průběhu jedné stavební sezóny, termín není pevně stanoven, zahájení bude závislé na provedení výběrového řízení na zhotovitele stavby.

Etapizace není navržena, realizace bude probíhat v celém úseku současně, za plné uzavírky. Objízdná trasa je vedena po silnicích II. tříd (II/611 a II/330). Schéma objízdne trasy je v příloze SO 180.

#### **c) Vazby na regulační plány, ÚP, ÚR**

Vzhledem k charakteru stavby jako souvislé údržby stávající pozemní komunikace jsou vazby na regulační plány a ostatní územně plánovací dokumentace bezpředmětné. Rozhodnutí o umístění stavby pro tuto akci není požadováno.

#### **d) Stručná charakteristika území stavby**

Řešeným územím je těleso silnice II/272 ve výše uvedeném úseku. Řešený úsek zahrnuje dva podúseky se zcela odlišnými návrhovými parametry (kat. šířka, směrové a výškové vedení, atd.) Km 7,344 – 6,300 (1. podúsek) je v kategorii S 11,5 a km 6,300 – 4,589 (2. podúsek) je v kategorii S 7,0. Začátek úpravy leží za křižovatkou s nájezdovou rampou na dálnici D11, směr Hradec Králové, konec úseku v pracovní psáře před obcí Kounice (před propustkem).

Silnice II/272 v předmětném úseku je obousměrnou dvoupruhovou pozemní komunikací v extravilánové úpravě s neuzpevněnými krajnicemi/bez krajnic. V řešeném úseku se nachází celkem dvě křižovatky, obě stykové. Jedna se nachází v 1. podúseku, ta je vybavena odbočovacími pruhy, druhá se nachází ve 2. podúseku, ta je bez odbočovacích pruhů.

Odvodnění vozovky je zajištěno příčným a podélným sklonem do silničních příkopů, vedoucích podél komunikace. V řešeném úseku se nachází několik silničních propustků (dva pod hlavní trasou).

Komunikaci lemují stromy. Na komunikaci nejsou osazena silniční ocelová svodidla.

Niveleta silnice má v 1. podúseku min. sklon 0,47%, max. sklon 1,3%, ve 2. podúseku min. 0,28%, max. 5,71%. Vozovka silnice má netuhou konstrukci s asfaltovým krytem a vykazuje v současnosti celou řadu poruch – Diagnostika vozovky je samostatnou přílohou této PD.

V dotčeném úseku se nenachází autobusové zastávky.

Podle celostátního sčítání automobilové dopravy z roku 2010, jsou v předmětném úseku hodnoty 2,927 tis. všech vozidel v obou směrech za 24 hod, z čehož bylo 476 těžkých vozidel, TNV = 388.

Přehled všech dotčených pozemků je uveden v kapitole 11.



**e) Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí**

Vzhledem k charakteru stavby jako souvislé údržby stávající komunikace nemá zvolené technické řešení stavby a jejího provozu negativní vliv na krajinu, zdraví a životní prostředí. Naopak po souvislé údržbě vozovky dojde ke zvýšení bezpečnosti automobilové dopravy.

Není nutné vynětí ze ZPF ani PUPFL.

Vodní režim v dané oblasti není stavbou ovlivněn.

Pro zamezení zásahu do okolních pozemků bude obvod stavby řádně vytýčen a označen.

**f) Celkový dopad stavby na dotčené území**

Stavba zajišťuje především souvislou údržbu vlastní vozovky komunikace a tím i zvýšení bezpečnosti automobilové dopravy a nemá žádný zásadní vliv na dosavadní využití území.

Vlastní souvislá údržba vozovky silnice probíhá na pozemcích uvedených níže v této zprávě.

Navrhovanými stavebními úpravami se dosavadní zatřídění dotčených pozemních komunikací nemění a tyto úpravy nemají ani vliv na intenzity automobilové dopravy. Vzhledem k charakteru stavby nedojde po jejím dokončení k výrazným vzhledovým změnám oproti současnému stavu. Stavba nepředpokládá jakékoliv zásahy do stávajících mostů, propustků, do vedení stávajících inženýrských sítí ani návrh nových. Pro stavbu se nepočítá s žádnou potřebou demolic, vyjma vybourání části stávající vozovky.

Stavba neleží v ochranném pásmu dráhy.

Nejsou známy žádné vlivy na jiné stavby plánované v zájmovém území ani žádné stavby dotčené navrhovanou stavbou.

Nejsou navrženy žádné změny staveb dotčených touto stavbou.

### **3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů**

- Smlouva o dílo na zpracování projektové dokumentace,
- zaměření současného stavu (polohopis a výškopis) v digitální podobě v souřadnicích JTSK a výškovém systému Bpv, včetně zákresu pozemkových hranic,
- orientační zákres stávajících inženýrských sítí dle podkladů příslušných správců,
- Diagnostika a návrh opravy vozovky,
- údaje o intenzitách z celostátního sčítání dopravy 2010,
- vlastní průzkum a fotodokumentace projektanta,
- závěry konzultací a připomínek z uskutečněných jednání v průběhu zpracování dokumentace, vyjádření dotčených orgánů státní správy a jednotlivých správců inženýrských sítí.

### **4. Členění stavby**

Stavba je vzhledem ke svému charakteru členěna na stavební objekty podle objektových řad, obsaženy jsou pouze objekty pozemních komunikací. Způsob členění je v souladu s vyhl. MD ČR č. 146/2008 Sb., o obsahu a rozsahu projektové dokumentace staveb pozemních komunikací.

Seznam stavebních objektů:

SO 101 Silnice

SO 180 Přechodné dopravní značení

SO 190 Stálé dopravní značení

Stavba není dále členěna na dílčí části, neobsahuje ani žádné provozní soubory.

## 5. Podmínky realizace stavby

### a) Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

Žádné jiné související stavby v území nejsou známy. Při plánování uzavírky je nutná koordinace s ostatními stavbami dopravní infrastruktury v okolí.

### b) Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Doba trvání stavby bude závislá především na dodavatelem zvoleném postupu prací (předpoklad do 3 měsíců).

Stavební práce předpokládané v rámci výstavby:

- odstranění stávajících směrových sloupků
- pročištění příkopů, propustků, (příp. drenáží)
- frézování asfaltových vrstev vozovky
- odstranění nánosů z nebezpečných krajnic, oprava/výměna poškozených částí drenážních šachtic
- sanace podkladní vrstvy v rozsahu dle vizuální prohlídky po odfrézování krytových vrstev vozovky/recyklace podkladních vrstev na místě za studena
- pokládka asfaltových vozovkových vrstev včetně postřiků a obnova vodorovného dopravního značení v původním rozsahu
- úprava/doplnění nebezpečné krajnice
- osazení nových směrových sloupků

Akce nevyžaduje žádnou nadstandardní koordinaci. Zařízení staveniště se předpokládá pouze velmi malého rozsahu s využitím mobilních objektů a bude řešeno v rámci vlastních pozemků stavby. Tato plocha bude sloužit i jako případná deponie pro materiál. Plochy pro větší skládky se neuvažují. Parkování mechanismů, bude-li potřebné, je v omezené míře možné na staveništi. Napojení stavebního pozemku na zdroje vody a elektrické energie není nutné.

### c) Zajištění přístupu na stavbu

Přístup staveništní dopravy na stavbu bude veden z obou směrů silnice II/272. Uspořádání staveniště a obslužnost staveniště se bude v průběhu výstavby měnit a přizpůsobovat daným podmínkám a potřebám stavby.

### d) Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy

Dopravní omezení po dobu výstavby bude řešeno standardními schématy dle TP 66 viz SO 180 – Přechodné dopravní značení. Realizace II. etapy bude prováděna za úplné uzavírky silnice II/272. Objízdná trasa bude vedena po silnicích II/611 a II/330.



## 6. Přehled budoucích vlastníků (správců)

Přehled budoucích vlastníků jednotlivých stavebních objektů se souvislou údržbou nemění.

## 7. Předávání části stavby do užívání

Předpokládá se předání do užívání pro celou stavbu najednou po definitivním dokončení stavby.

## 8. Souhrnný technický popis stavby

### 8.1.1. SO 101 Silnice

Souvislá údržba vozovky řeší výměnu krytu vozovky (popř. recyklaci podkladní vrstvy), (šířkové a výškové parametry jsou zachovány), dále obnovu funkčnosti odvodnění (pročištění silničních příkopů) a obnovu nezpevněných krajnic ve 2. podúseku.

Na základě provedené diagnostiky vozovky je úsek rozdělen na dva podúseky, které se liší technologií souvislé údržby. Rozdělení na podúseky je následující:

Podúsek č.:                      1) km 7,344 (ZÚ) – 6,260, dl.: 1084 m (kat. S 11,5)  
                                         2) km 6,260 (KÚ) – km 4,589, dl.: 1671 m (kat. S 7,0)

Orientační výměry:              celková plocha vozovky – 23.451 m<sup>2</sup>

### Situační řešení

Stávající směrové vedení silnice II/272 je zcela zachováno.

Šířkové uspořádání silnice se nemění, základní šířky skladebných prvků jsou:

#### 1. podúsek:

jízdní pruhy 2 × 3,50 m  
řadící pruhy v křižovatkách 3,5 m  
vodící proužky 2 × 0,25 m  
zpevněná krajnice 2 × 1,50 m  
**celkem šířka zpevnění 10,5 m**

Šířkové uspořádání je pevně dáno stávajícím zpevněním.

#### 2. podúsek:

jízdní pruhy 2 × 2,75 m  
vodící proužky 2 × 0,125 m (0,125 m od kraje zpevnění)  
zpevněná krajnice 0 m  
**celkem šířka zpevnění 6,0 m**  
Šířkové uspořádání je pevně dáno stávajícím zpevněním.

### Výškové řešení

Navržený podélný sklon zcela kopíruje sklon stávající nivelety (0,28% - 5,71%).



**Navrhované konstrukce vozovky**

Návrh souvislé údržby vozovky je proveden v souladu s Diagnostikou vozovky.

**Podúsek č. 1, km 7,344 (ZÚ) až 6,260**

ACO 11 50/70	(ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1)	40mm
Spojovací postřik emulzní PS-E C 60 B 3až6 0,35 kg/m <sup>2</sup> *	(ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808, ČSN 73 6132)	
FR ACL 16+** 50/70	(ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1)	70mm
Spojovací postřik emulzní PS-E C 60 B 3až6 0,60 kg/m <sup>2</sup> *	(ČSN 73 6129)	
Oprava podélných a příčných trhlin, vyčištění a zalití polymerem modifikovanou asfaltovou směsí, případné výtlučky vyplnit sanačním materiálem (odhad do 15% plochy)		
Očištění a zametení odfrézovaného povrchu, překrytí příčných spár geosyntetikou		
Odfrézování asfaltových vrstev 110 mm od nové nivelety		(110mm)

**celkem nová konstrukce** **110mm**

**\* POSTŘIKY JSOU UVÁDĚNY V MNOŽSTVÍ ZBYTKOVÉHO POJIVA**

**\*\* FIBER REINFORCED - VLÁKNY VYZTUŽENÁ VRSTVA, MNOŽSTVÍ 0,5 KG NA 1 T ASFALTOVÉ SMĚSI**

**Podúsek č. 2, km 6,260 až 4,589 (KÚ)**

ACO 11 50/70	(ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1)	40mm
Spojovací postřik emulzní PS-E C 60 B 3až6 0,35 kg/m <sup>2</sup> *	(ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808, ČSN 73 6132)	
FR ACL 16+** 50/70	(ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1)	70mm
Spojovací postřik emulzní PS-E C 60 B 3až6 0,60 kg/m <sup>2</sup> *	(ČSN 73 6129)	
Recyklace podkladních vrstev za studena RS 0/32 C3/4 AC (na místě) TP 208		160mm
Odfrézování asf. povrchu tl. 110 mm		(110mm)

**celkem nová konstrukce** **270mm**

**\* POSTŘIKY JSOU UVÁDĚNY V MNOŽSTVÍ ZBYTKOVÉHO POJIVA**

**\*\* FIBER REINFORCED - VLÁKNY VYZTUŽENÁ VRSTVA, MNOŽSTVÍ 0,5 KG NA 1 T ASFALTOVÉ SMĚSI**

**Podúsek č. 2, km 6,260 až 4,589 (KÚ) – kraje vozovky**

ACO 11 50/70	(ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1)	40mm
Spojovací postřik emulzní PS-E C 60 B 3až6 0,35 kg/m <sup>2</sup> *	(ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808, ČSN 73 6132)	
FR ACL 16+** 50/70	(ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1)	70mm
Spojovací postřik emulzní PS-E C 60 B 3až6 0,60 kg/m <sup>2</sup> *	(ČSN 73 6129)	
Recyklace podkladních vrstev za studena RS 0/32 C3/4 AC (na místě) TP 208		160mm
Štěrkodrt' (R-mat) ŠDa 0/32 GN	ČSN EN 13 285, ČSN 73 6126-1	150mm
Odfrézování asf. povrchu tl. 110 mm		(110mm)

**celkem nová konstrukce** **420mm**

**\* POSTŘIKY JSOU UVÁDĚNY V MNOŽSTVÍ ZBYTKOVÉHO POJIVA**

**\*\* FIBER REINFORCED - VLÁKNY VYZTUŽENÁ VRSTVA, MNOŽSTVÍ 0,5 KG NA 1 T ASFALTOVÉ SMĚSI**

V 1. podúseku se vzhledem ke stavu obrusné předpokládá po odfrézování krytu sanace trhlin v podkladní vrstvě (zejména příčných reflexních). Ta bude provedena dle TP 115. Odhad je do 15% plochy vozovky 1. podúseku. Doporučujeme překrytí reflexních trhlin v podkladní vrstvě výztužným geokompozitem tak, aby se omezilo jejich prokopírování do svrchních vrstev vozovky.

**Odvodnění**

Systém odvodnění zůstává zcela zachován. V rámci stavby budou pročištěny/obnoveny veškeré příkopy a propustky - tj. příkopy budou prohloubeny na hloubku dle ČSN. V rámci souvislé údržby není řešeno odvodnění nejnižších míst (úžlabí), tento stav odpovídá současnému stavu. Vzhledem ke konfiguraci terénu a pozemkovým poměrům toto neleze řešit jinak, voda se tak bude v příkopech vsakovat, tak jako v současném stavu.

S investorem bylo domluveno, že nové propustky nebudou v rámci této projektové dokumentace navrhovány.



**Při obnovení příkopů v 2. podúseku je nutné brát v úvahu, že komunikaci kříží několik podzemních vedení inženýrských sítí, jejichž hloubku uložení je třeba ověřit při realizaci.** Projektant předpokládá jejich normové uložení i pod dnem příkopu, což však nemusí být vždy dodrženo. V případě, že by bylo zjištěno, že inženýrské sítě nejsou dostatečně hluboko, bude se dále postupovat dle pokynů stavbyvedoucího. V min. v jednom případě dochází i k tomuto střetu také v případě inženýrské sítě vedoucí souběžně s komunikací (výskyt sdělovacího kabelu pod obnovovaným dnem příkopu).

### **Stávající propustky**

V rámci souvislé údržby bude provedeno pročištění všech silničních propustků v trase i pod sjezdy a dále výměna čel propustku DN 600 v km 5,508924. V souvislosti s tím bude provedeno prodloužení roury a její seříznutí na koncích seříznuta ve sklonu svahu silničního tělesa (pozor šikmý propustek). Prostor před vtokem ve dně a okolí roury na vtoku i výoku bude zpevněno odlážděním lomovým kamenem do betonu.

### **Bezpečnostní zařízení**

V rámci souvislé údržby vozovky bude provedeno doplnění ocelových svodidel v následujícím rozsahu:

vlevo km -6,753 až -6,655, dl. 98 m, úroveň zadržení N2

vlevo km -6,645 až -6,577, dl. 68 m, úroveň zadržení N2

Dále bude provedeno osazení směrových sloupků, která je součástí SO 190 Stále dopravní značení.

### **Kácení zeleně**

Stávající stromy, které jsou v kolizi s obnovou příkopů, budou vykáceny. Jejich kácení není součástí této souvislé údržby (této projektové dokumentace). Kácení bude zajištěno investorem akce v předstihu před její realizací. Součástí projektové dokumentace je pouze odstranění zbylých pařezů.

#### **8.1.2. SO 180 Přechodné dopravní značení**

Předmětem tohoto stavebního objektu je řešení přechodného dopravního značení v průběhu výstavby.

Vzhledem k tomu, že bude souvislá údržba prováděna za úplné uzavírky, bude tomu odpovídat i dopravní značení dle TP 66. Vyznačení objízdné trasy je rovněž součástí tohoto stavebního objektu.

#### **8.1.3. SO 190 Stále dopravní značení**

Předmětem tohoto stavebního objektu je návrh vodorovného dopravního značení, v podstatě se jedná o obnovu stávajícího stavu.

Dopravní značení bude provedeno dvoufázově (barva/plast).

V rámci obnovy VDZ byl v řešeném úseku prověřen rozhled pro předjíždění pro směrodatnou rychlost  $V_s=90$  km/h a to jak z hlediska směrového, tak z hlediska výškového řešení. Vodorovné značení bylo těmito rozhledům uzpůsobeno. Lze konstatovat, že v řešeném úseku nikde není a nebude zaručena délka pro předjíždění v hodnotě 550 m dle ČSN 736101, nýbrž pouze hodnota dvojnásobku rychlosti pro zastavení, která ale umožňuje vyznačení podélné čáry přerušované č. V2b 3/1,5/0,125. Vzhledem k šířce zpevnění ve druhém úseku, nebude vyznačena středová dělicí čára, jak je to v současném stavu.

Dále bude provedena výměna a doplnění směrových sloupků SDZ č. Z 11 a, b. a doplnění nových červené barvy (balisety Z 11g) na místa hosp. sjezdů.



## 9. Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření

Základním průzkumem pro souvislou údržbu vozovky byla diagnostika vozovky. Tato diagnostika navrhuje způsob opravy vozovky silnice, který byl v PD respektován a dále upřesněn na základě konzultací s objednatelem.

Území stavby bylo geodeticky zaměřeno, zakreslen průběh stávajících inženýrských sítí a projektant provedl podrobnou rekognoskaci celého úseku stavby se zaměřením na stav předmětné komunikace, zejména systému odvedení vod a odvodnění.

## 10. Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území, kulturní památky

### a) Dotčená ochranná pásma

Stavba vzhledem ke svému charakteru nemá žádný negativní vliv na dotčená ochranná pásma. Nachází se v těchto ochranných pásmech:

*Silniční ochranná pásma dle zákona č. 13/1997 Sb.*

K ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich **mimo souvisle zastavěné území obcí** slouží silniční ochranná pásma. Silniční ochranné pásmo pro nově budovanou nebo rekonstruovanou dálnici, silnici a místní komunikaci I. nebo II. třídy vzniká na základě rozhodnutí o umístění stavby. Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti

- silnice I. tř. - 50 m od osy vozovky nebo osy přilehlého jízdního pásu
- silnice II. a III. tř. a MK II. tř. - 15 m od osy vozovky nebo osy přilehlého jízdního pásu

Stavba musí respektovat případně dotčená ochranná pásma vedení inženýrských sítí dle následujícího výčtu:

*Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok*

Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok jsou určena zákonem č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích) v § 23.

Ochranná pásma jsou vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu:

- u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně 1,5m,
- u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad průměr 500 mm 2,5m,
- u vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti podle písmene a) nebo b) od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.

*Ochranná pásma zařízení elektrizační soustavy*

Ochranná pásma zařízení elektrizační soustavy jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), v § 46.

Ochranné pásmo nadzemního vedení je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany:

- a) u napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně

VÝŠKOVÝ SYSTÉM BPV

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM JTSK



**atelierpromika**

projektová činnost v dopravě

Muchova 9/223, Praha 6, 160 00  
tel. +420 233081261  
e-mail: promika@promika.cz  
IČO: 26080273

OBJEDNATEL: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace, Zborovská 81/11, Praha 5, Smíchov PSČ: 150 00, IČ: 00066001

VYPRACOVAL: Ing. Jiří Ctibor

TECHNICKÁ KONTROLA: Ing. Tomáš Roztočil

ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. Jiří Ctibor

HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU: Ing. Jiří Ctibor

AKCE: **II/272 Kounice – Bříství – projektová dokumentace**

ČÁST: **B.2 Stavební část**  
**SO 180 Přejížděcí dopravní značení**

STUPEŇ: DSP/PDPS

DATUM: 01/2017



## B.2.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA

### 1. Identifikační údaje

#### a) Označení stavby

Název stavby: II/272 Kounice - Bříství

Stavební objekt: **SO180 Přejížděné dopravní značení**

Místo stavby: Středočeský kraj  
Okres Praha-východ  
k.ú. Bříství, Kounice

Charakter stavby: souvislá údržba pozemní komunikace

#### b) Stavebník

Objednatel: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje,  
příspěvková organizace,  
Zborovská 81/11, Praha 5, Smíchov PSČ: 150 00, IČ:  
00066001

#### c) Projektant

Zhotovitel PD: Atelier PROMIKA s.r.o.  
Muchova 9/223, 160 00 Praha 6  
IČ: 26080273

Odpovědný projektant: Ing. Jiří Ctibor  
*autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby,*  
ČKAIT - 0012627

Vypracoval: Ing. Jiří Ctibor

Stupeň PD: Projektová dokumentace pro stavební povolení/provádění  
stavby dle „Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních  
komunikací“ schválené MD-OI č.j. 101/07-0910-IPK/1 ze  
dne 29.1.2007, v platném znění.

Datum zpracování: 01/2017

### 2. Základní údaje o stavbě

#### a) Stručný popis návrhu stavby

Jedná se o souvislou údržbu vozovky silnice II/272 v úseku Kounice – Bříství, provozní staničení km 7,344 – 4,589. Navrhuje se souvislá údržba asfaltových vrstev vozovky (frézování a pokládka vrstev nových) a následná obnova vodorovného dopravního značení. Na části úseku bude provedena recyklace podkladních vrstev na místě za studena. Součástí údržby je odstranění nánosů z nepevněných krajnic

(popř. jejich obnovení) a pročištění odvodňovacího zařízení (příkopů), vč. propustků. Do stálého svislého dopravního značení se nezasahuje. Dále je provedena kontrola stavu/popř. výměna záchytného zabezpečovacího zařízení.

Součástí akce není oprava mostních objektů ani propustků a jiných objektů v trase, pouze jejich pročištění.

Stávající šířkové uspořádání komunikace se souvislou údržbou nemění.

Délka řešeného úseku je 2 755 m.

#### **b) Stručná charakteristika území stavby**

Řešeným územím je těleso silnice II/272 ve výše uvedeném úseku. Řešený úsek zahrnuje dva podúseky se zcela odlišnými návrhovými parametry (kat. šířka, směrové a výškové vedení, atd.) Km 7,344 – 6,300 (1. podúsek) je v kategorii S 11,5 a km 6,300 – 4,589 (2. podúsek) je v kategorii S 7,0. Začátek úpravy leží za křižovatkou s nájezdovou rampou na dálnici D11, směr Hradec Králové, konec úseku v pracovní psáře před obcí Kounice (před propustkem).

Silnice II/272 v předmětném úseku je obousměrnou dvoupruhovou pozemní komunikací v extravilánové úpravě s nezpevněnými krajnicemi/bez krajnic. V řešeném úseku se nachází celkem dvě křižovatky, obě stykové. Jedna se nachází v 1. podúseku, ta je vybavena odbočovacími pruhy, druhá se nachází ve 2. podúseku, ta je bez odbočovacích pruhů.

Odvodnění vozovky je zajištěno příčným a podélným sklonem do silničních příkopů, vedoucích podél komunikace. V řešeném úseku se nachází několik silničních propustků (dva pod hlavní trasou).

Komunikaci lemují stromy. Na komunikaci nejsou osazena silniční ocelová svodidla.

Niveleta silnice má v 1. podúseku min. sklon 0,47%, max. sklon 1,3%, ve 2. podúseku min. 0,28%, max. 5,71%. Vozovka silnice má netuhou konstrukci s asfaltovým krytem a vykazuje v současnosti celou řadu poruch – Diagnostika vozovky je samostatnou přílohou této PD.

V dotčeném úseku se nenachází autobusové zastávky.

Podle celostátního sčítání automobilové dopravy z roku 2010, jsou v předmětném úseku hodnoty 2,927 tis. všech vozidel v obou směrech za 24 hod, z čehož bylo 476 těžkých vozidel, TNV = 388.

Přehled všech dotčených pozemků je uveden v kapitole 11 průvodní zprávy.

### **3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů**

- Smlouva o dílo na zpracování projektové dokumentace a autorský dozor,
- zaměření současného stavu (polohopis a výškopis) v digitální podobě v souřadnicích JTSK a výškovém systému Bpv, včetně zakresu pozemkových hranic,
- orientační zakres stávajících inženýrských sítí dle podkladů příslušných správců,
- Diagnostika a návrh opravy vozovky,
- údaje o intenzitách z celostátního sčítání dopravy 2010,
- vlastní průzkum a fotodokumentace projektanta,
- závěry konzultací a připomínek z uskutečněných jednání v průběhu zpracování dokumentace, vyjádření dotčených orgánů státní správy a jednotlivých správců inženýrských sítí.



#### 4. Zásady DIO

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.

Veškeré užití dopravní značení pro označení pracovního místa musí odpovídat zásadám TP 65 s odchylkami stanovenými těmito zásadami, vyhlášky č. 30/2001 Sb., ČSN EN 12899-1, TP 143, VL 6.1, VL 6.2.

Všechny svíslé značky k označení pracovních míst budou provedeny ve standardní velikosti v retroreflexní úpravě třídy min. R2 dle ČSN EN 12899-1. Činná plocha přenosných značek a dopravních zařízení s folií musí být celá retroreflexní z folie třídy 2. Neretroreflexní části činné plochy jsou nepřipustné.

Ev. přechodné vodorovné dopravní značení bude provedeno fólií s textilní mřížkou nebo barvou s ohledem především na klimatické podmínky v době realizace a dobu trvání dané etapy výstavby.

Provizorní dopravní značky a dopravní zařízení související s pracovním místem se musí umísťovat až bezprostředně před začátkem prací s ohledem na dobu potřebnou k jejich instalaci. Značky, jejichž platnost je v rámci dopravních opatření zrušena, budou demontovány/zakryty/otočeny tak, aby tyto DZ nebyly viditelné z žádného jízdního směru. Zneplatnění částí i celých standardních značek se provede škrtací oranžovo-černou páskou. Zneplatnění celých standardních značek upravujících přednost se provede jejich zakrytím nebo demontáží, není přípustné použít škrtací pásku.

S pracemi na místech s úpravou provozu je možné započít až po instalaci všech dopravních značek a dopravního zařízení. Značky musí být odpovídajícím způsobem aktualizovány v souladu s postupem prací a stavem stávajícího dopravního značení v době realizace.

Všechny značky, světelné signály a dopravní zařízení musí být udržovány během provozu ve funkčním stavu, v čistotě a správně umístěny. Přechodné dopravní značení musí být 2x denně kontrolováno. Poškozené, zničené a odcizené dopravní značky a dopravní zařízení musí být nahrazeny. Posunuté prvky musí být uvedeny do souladu s projektem. Napájení výstražných světel bude řešeno z akumulátorů popř. ze stabilních zdrojů. Pokud je pro napájení výstražných světel použito akumulátorů, musí být zajištěno jejich pravidelné dobíjení. Za správné provádění uvedených činností odpovídá zhotovitel přechodného značení, pokud prokazatelně nedohodne údržbu s jinou organizací.

#### 5. Etapizace a technické řešení

Hlavním cílem navrhovaných dopravně inženýrských opatření a s tím souvisejícího užití přechodného dopravního značení je během stavebních prací přehledně vyznačit místo stavby (uzavírky) a srozumitelně vyznačit objízdné trasy. Návrh ZOV je obsahem samostatné části PD.

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 3 měsíců od zahájení stavební činnosti.



V rámci tohoto objektu je navrženo přechodné dopravní značení pro prostor stavby.

Celý úsek bude rozdělen na dva podúseky, s rozhraním v místě změny kategorií šířky, potažmo technologie souvislé údržby. Vzhledem k tomu, že 2. podúsek je nutné provádět za úplné uzavírky, je výhodné rovnou s tímto spojit i práce na 1. podúseku a realizovat oba současně. Rozdělení na dvě samostatné etapy, kdy by 1. podúsek byl realizován za provozu by nepřineslo žádné zásadní zkrácení doby realizace a naopak by znamenalo dražší dopravní opatření a to i vzhledem k blízkosti křižovatky s D11.

Stavba tedy bude realizována za plné uzavírky a to v celé její délce (oba podúseky). V době prací na 2. podúseku, který je časově náročnější bude současně probíhat stavební činnost na 1. podúseku, nicméně realizace obou podúseků současně spíše celkovou dobu realizace, a tím pádem dopravních omezení, zkrátí.

Detailní etapizaci a harmonogram prací může 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.**

## 6. Návrh řešení dopravy během výstavby

### a) Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy

Dopravní omezení po dobu výstavby bude řešeno standardními schémata dle TP 66 viz příloha této technické zprávy.

Pro realizaci stavby, která probíhá za úplné uzavírky je navržena objízdná trasa po silnicích II/611 a II/330 ve směru Český Brod. V opačném směru je objízdná trasa totožná.

## 7. Souvisící stavební objekty

SO 101 Silnice

SO 190 Stálé dopravní značení



## 8. Ochranná pásma

Stavba se dotýká ochranných pásem inženýrských sítí a komunikací. Přehled ochranných pásem viz příloha E – Zásady organizace výstavby.

## 9. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na staveništích

Při provádění prací na staveništích je třeba dodržovat právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ustanovení technických norem (ČSN), bezpečnostních a hygienických předpisů platných v době provádění stavby.

Právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (vymezení pojmu je uvedeno v ustanovení § 349 odst. 1 zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce) jsou předpisy na ochranu života a zdraví, předpisy hygienické a protiepidemické, technické předpisy, technické dokumenty a technické normy, stavební předpisy, dopravní předpisy, předpisy o požární ochraně a předpisy o zacházení s hořlavinami, výbušninami, zbraněmi, radioaktivními látkami, chemickými látkami a chemickými přípravky a jinými látkami škodlivými zdraví, pokud upravují otázky týkající se ochrany života a zdraví.

Pokud při stavební činnosti dochází ke střetu se silniční, železniční, pěší nebo vodní dopravou, je nutné identifikovat tato rizika a přijmout potřebná opatření k zabránění ohrožení veřejnosti. Při stavebních a udržovacích pracích na dálnicích a silnicích za provozu je nutné přijmout potřebná preventivní opatření k zabránění ohrožení osob pohybujících se na staveništi (pracovišti) veřejnou dopravou.

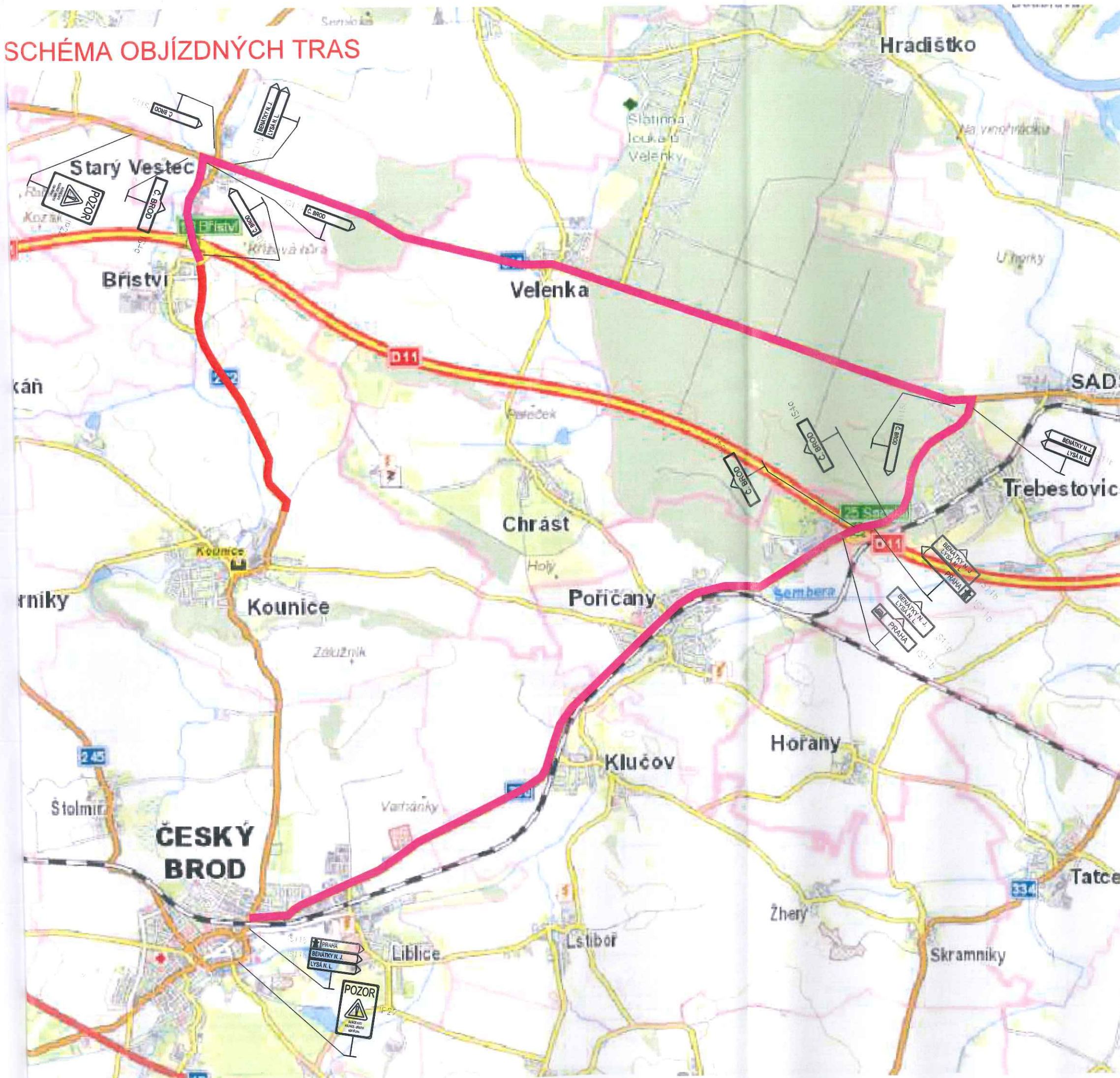
Některé základní právní předpisy:

- Zákon 262/2006 Sb., zákoník práce.
- Zákon 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).
- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.
- Nařízení vlády č. 592/2006 Sb., o podmínkách akreditace a provádění zkoušek z odborné způsobilosti.
- 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. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí.
- Nařízení vlády č. 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a zavedení signálů.
- Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci.
- Nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení a nářadí.
- Nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu.

- Nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků.
- Zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci práce.
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví.
- Zákon č. 373/2011 Sb., o specifických zdravotních službách.



# SCHÉMA OBJÍZDNÝCH TRAS



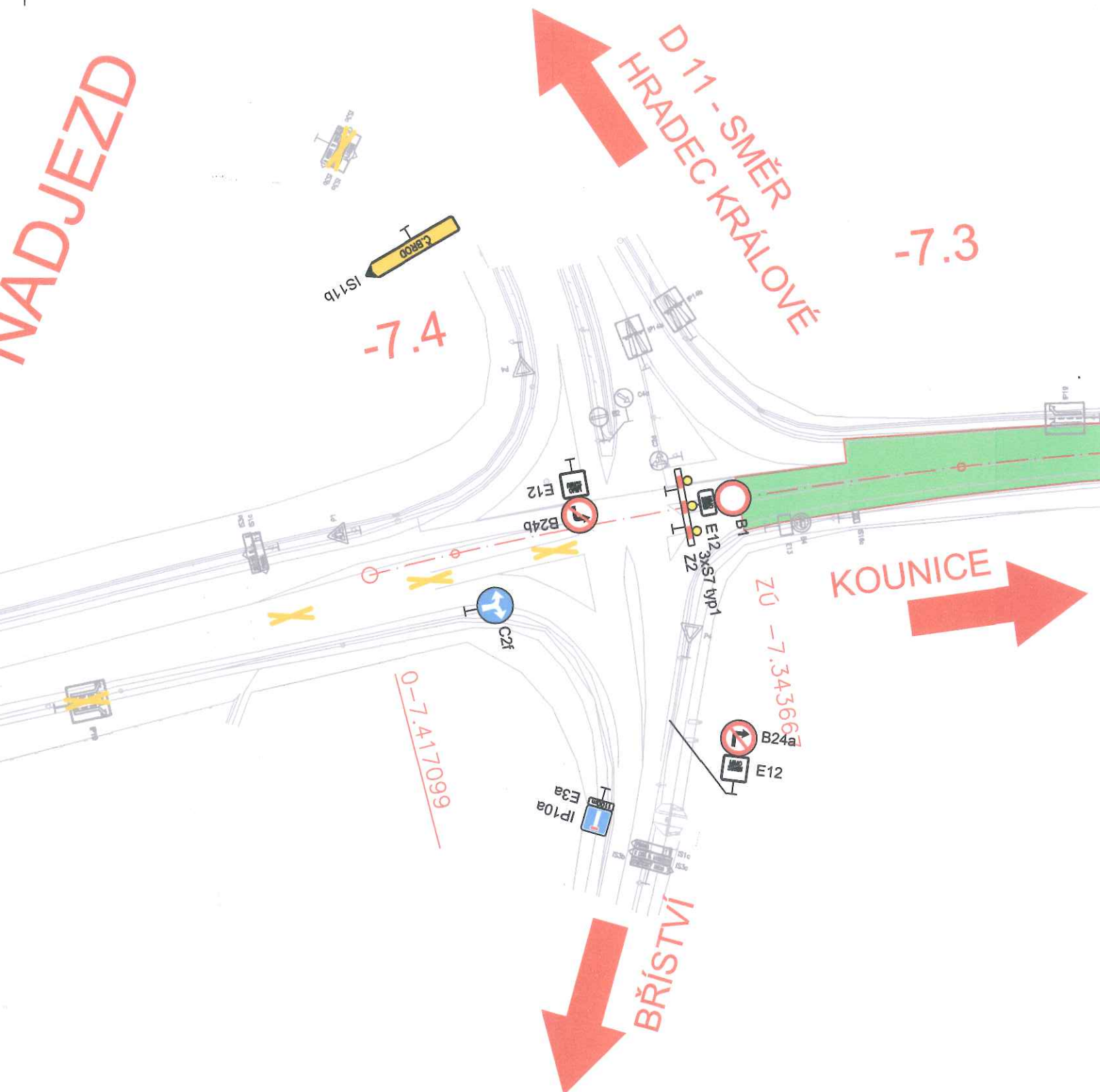
## LEGENDA:

- OBJÍZDNÁ TRASA
- PROVIZORNÍ SDZ
- PROSTOR STAVBY - UZAVŘENÝ ÚSEK

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY  
KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE  
STŘEDOČESKÉHO KRAJE  
DOPRAVNÍ INSPEKTORÁT NYMBURK  
Dne: 27.1.2017  
K č.j. KRPS-15217-1 IČJ-2017-010806-PD  
Bez písemného vyjádření NEPLATNÉ!!



NADJEZD



# LEGENDA:

- STÁVAJÍCÍ HRANY
- STÁVAJÍCÍ VDZ/ DOČASNĚ ZNEPLATNĚNÉ
- PROVIZORNÍ VDZ
- STÁVAJÍCÍ SDZ / DOČASNĚ ZNEPLATNĚNÉ
- PROVIZORNÍ SDZ
- PRACOVNÍ MÍSTO

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY  
KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE  
STŘEDOČESKÉHO KRAJE  
DOPRAVNÍ INSPEKTORÁT NYMBURK  
Dne: 27.1.2017  
k č.j. KRPS-18712-1 / ČJ-2017-010306-PD  
Bez písemného vyjádření NEPLATNĚ!!

*ME*

VÝŠKOVÝ SYSTÉM BPV

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM JTSK



**atelierpromika**  
projektová činnost v dopravě

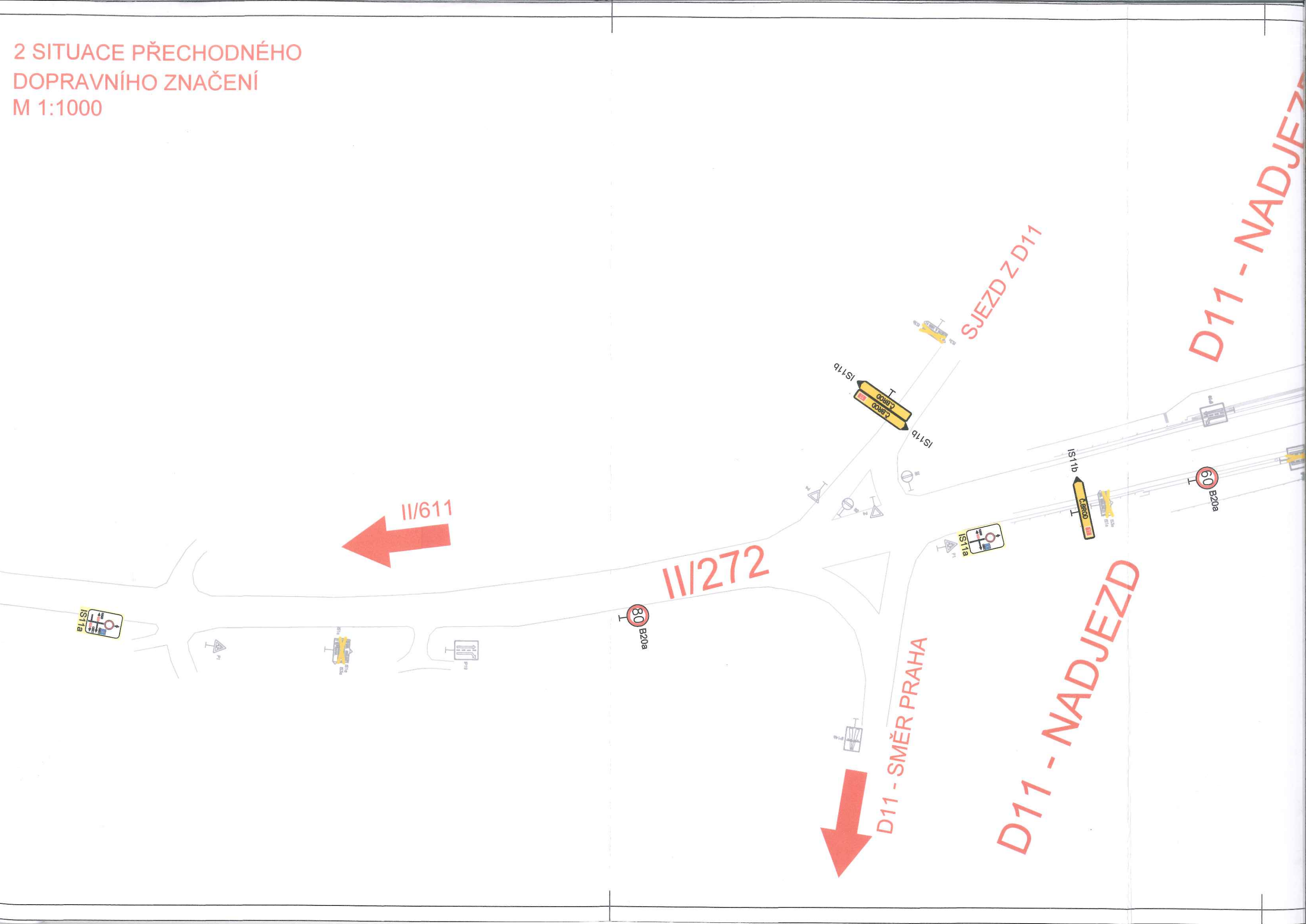
Muchova 9/223, Praha 6, 160 00  
tel. +420 233081261  
e-mail: promika@promika.cz  
IČO: 26080273

OBJEDNATEL:	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace, Zborovská 81/11, Praha 5, Smíchov PSČ: 150 00, IČ: 00066001		
VYPRACOVAL:	Ing. Jiří Ctibor	TECHNICKÁ KONTROLA:	Ing. Tomáš Roztočil
ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:	Ing. Jiří Ctibor	HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU:	Ing. Jiří Ctibor
AKCE:	II/272 Kounice – Bříství – projektová dokumentace		
ČÁST:	B.2 Stavební část SO 180 Přejíchné dopravní značení		
PŘÍLOHA:	Situace přechodného dopravního značení	Č. PŘÍLOHY:	2
STUPEŇ: DSP/PDPS	DATUM: 01/2017	MĚŘÍTKO: 1:1000	FORMÁT: 4 x A4

© návrh řešení obsažený ve výkresové a textové části je předmětem ochrany dle autorského zákona



2 SITUACE PŘECHODNÉHO  
DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ  
M 1:1000



# DETAIL SDZ IS 11a

