

2	04/2025	Oprava podkladní vrstvy ACP	Michal Mandík, DiS.	Ing.Dušan Cichra
1	12/2024	ČISTOPIS	Michal Mandík, DiS.	Ing.Dušan Cichra
Č.	Datum	Popis	Vypracoval	Schválil
REVIZE				

Souřadnicový systém S-JTSK, Výškový systém Bpv

Objednatel:	Středočeský kraj Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5 Středočeský kraj
-------------	---

Navrh/vypracoval: Michal Mandík, DiS.	Zodpovědný projektant: Ing. Martin Daniel	Zhotovitel: Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.
Technická kontrola: Ing. Dušan Cichra	Hlavní inženýr projektu: Ing. Dušan Cichra	 Národní 984/15 110 00 Praha 1 +420 221412800

Kraj: Středočeský kraj	Čís.sm.obj.:	S-1181/DOP/2019
Katastrální území: Sulice[759431], Štířín[662496], Ládví [5662445]	Čís.akce:	390474
Akce: II/603 Sulice- Želivec, rekonstrukce silnice a mostů	Datum:	07/2024
	Formát:	-
	Měřítko:	-
	Stupeň:	Číslo kopie:
	PDPS	
Část: B - Souhrnná technická zpráva	Číslo přílohy: B	

Obsah:

1. Popis území stavby	2
2. Celkový popis stavby	8
2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání	8
2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení	12
2.3 Celkové stavebně technické řešení	12
2.4 Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace.	13
2.5 Bezpečnost při užívání stavby	13
2.6 Základní technický popis stavebních objektů	13
2.7 Základní popis technických a technologických objektů	62
2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení	62
2.9 Úspora energie a tepelná ochrana	64
Stavby neobsahuje zdroje energií ani tepelnou ochranu.	64
2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí	64
2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	64
3. Připojení stavby na technickou infrastrukturu	65
4. Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie ..	65
5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	66
6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	66
7. Ochrana obyvatelstva	68
8. Zásady organizace výstavby	68
9. Celkové vodohospodářské řešení	70
10. Zpracování závěrů a doporučení bezpečnostního auditu	70
11. HLAVNÍ TECHNICKÉ PŘEDPISY A NORNÝ	71

1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY

a) Charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území

Jedná se o přípravu rekonstrukci stávající silnice II/603 v úseku obce Sulice (Hlubočinka) od křižovatky ulic Hlavní x Slunečná na konec obce Kamenice, kde končí před stávajícím mostem 603-012. Komunikace prochází intravilánem obou obcí a extravilánem - částečně nezastavěnou zemědělsky obdělávanou krajinou.

Úpravy vyplývají ze stávajícího využití a účelu silnice II/603 a částečně upravují nebo optimalizují stávající stav. Navržené úpravy jsou plně v souladu s využitím území v rámci současné i plánované zastavěnosti.

b) údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci

Stávající průběh silnice v úseku mezi obcemi Sulice – Želivec je v souladu s územně plánovací dokumentací.

c) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území,

Na danou stavbu nebyly vydány rozhodnutí a výjimky z obecných požadavků na využívání území.

Byla vydána tato rozhodnutí a povolení:

- Územní rozhodnutí o umístění stavby (Stavební úpravy silnice II/603 ulice Pražská Kamenice), Obecní úřad Kamenice, stavební úřad dne 5.4.2022:
 - Číslo jednací: KAM-1038/2022/SÚ/IPe
 - Číslo spisu: SU/449/2021/Pe
- Územní rozhodnutí o umístění stavby (II/603 Sulice-Želivec, rekonstrukce silnice a mostů), Obecní úřad Kamenice, stavební úřad dne 5.3.2022:
 - Číslo jednací: KAM-619/2022/SÚ/IPe ze dne 21.1.2022
 - Číslo spisu: SU/906/2021/Pe
- Rozhodnutí - společné řízení a stavební povolení (II/603 Sulice-Želivec, rekonstrukce silnice a mostů)
 - Číslo jednací: 89931/2024-MURI/OSÚ/00502
 - Číslo spisu: 379301/2023/Žu

d) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů,

- viz *Dokladová část*

e) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod,

Jedná se o stávající silniční těleso – navržené úpravy jsou pouze v rozsahu stávajících silničních konstrukcí. Parametry vozovkových vrstev a podloží v prostoru stavby byly

ověřovány v rámci Diagnostického průzkumu v bezprostředním prostoru stávající silnice II/603 za účelem posouzení nového návrhu konstrukce vozovky.

Dle informací z ČGS je geologie trasy rozmanitá. V trase se vyskytují z pohledu geologické geneze hornin rozdílné materiály. Na začátku trasy zpevněné sedimenty (prachovce, břidlice, droby), dále pak eolické nezpevněné sedimenty (spraš, sprašová hlína). Od zač. obce Želivec po konec trasy se pak převážně jedná o hlubinné magmatity. V podloží lze očekávat rozdílné materiály což potvrzují rozdílné zastižené zeminy z provádění průzkumu. Bude se jednat o sedimentární, eolické, eluviální, případně deluviální zeminy či fluviální zeminy v okolí vodotěčí. Dle zjištění průzkumu jsou zastižené zeminy v korelaci s daty z ČGS.

Zeminy podloží:

- zeminy podloží jsou v trase proměnné co do geneze a vlastností. V trase na všech hloubkových sondách byly identifikovány převážně podmíněčně vhodné zeminy.
- Zastižené zeminy jsou zejména podmíněčně vhodné, namrzavé až nebezpečně namrzavé písčité zeminy S4 SM až po F4 CS, rovněž tak i štěrkovité zeminy G3 G-F až G4 GM.
- na provedených sondách nebyla na žádné hloubkové sondě (cca -750 mm) zastižena neustálená hladina podzemní vody
- parametry a zařazení zemin - viz zpráva z Diagnostického průzkumu vozovky (Eslab 2019, doplnění a aktualizace 2024).

f) výčet a závěry provedených průzkumů a měření - geotechnický průzkum - inženýrskogeologické a hydrogeologické posouzení trasy nebo její varianty a posouzení technické realizovatelnosti pozemní komunikace včetně posouzení staveniště mostních objektů s případným doporučením optimálního vedení trasy, vyhledávací průzkum materiálových nalezišť - zemníků - pro ověření množství a vlastností sypaniny, korozní průzkum, případně základní průzkum, průzkum ložisek nerostů, pedologický průzkum, stavebně historický průzkum apod.,

Vzhledem k charakteru stavby – rekonstrukce stávající silnice II/603 - byl pro dokumentaci DÚR zpracován diagnostický průzkum, jako výchozí podmínka po návrh konstrukce vozovky. V rámci aktualizace a doplnění je podkladů byl zpracován rozšířený diagnostický průzkum 12/2024. Vyhledávací průzkum materiálových nalezišť není předmětem projekčních prací.

g) ochrana území podle jiných právních předpisů,

Stávající silnice neprochází územím chráněnou krajinnou oblastí zahrnující Evropské významné lokality ani Natura 2000.

V úseku ZÚ 0,0 – 0,370 se trasa II/603 nachází v intravilánu obce Sulice v ochranném pásmu vodního zdroje II.B stupně. (vodní zdroj Radějovice)

V úseku ZÚ 0,0 – 2,840 se trasa II/603 nachází ve vnějším ochranném pásmu vodního přívaděče.

Na území obce Sulice se nachází biokoridory USES.

V km 2,40491 na bezejmenném přítoku do Štířinského rybníku v místě nového propustku č.1 na místě demolovaného mostu 603-010 se nachází částečně funkční LBK 26 – (luční, lesní, nivní).

V km 3,07132 na bezejmenné vodoteči v místě nového propustku č.2 na místě demolovaného mostu 603-011 se vpravo dotýká stávající II/603 interakční prvek IP - Potoční niva s mimolesními porosty Želivec - Nová Hospoda.

h) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.,

Silnice II/603 neprochází záplavovým územím. Díky přirozené konfiguraci terénu a dalším vlastnostem území není v ÚP navrženo opatření proti povodním.

i) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území,

Rekonstrukce sledované silnice v úseku Sulice - Želivec prochází intravilánem těchto obcí a částečně extravilánem.

V rámci navržené životnosti a skladby vozovky dochází k navýšení nivelety cca o 3 cm v intravilánech. Obdobně je navržena oprava v extravilánovém úseku a možným max navýšením do 10 cm. Toto navýšení předpokládá omezené lokální úpravy v místech navazujících komunikací, sjezdů na pozemky a vjezdů v obci v minimálním nutném rozsahu.

Rekonstrukcí se nemění odtokové poměry v území. Pro povrchové odvodnění silnice budou využity podélné příkopy a stávající silniční propustky v návaznosti na stávající příčné strouhy. Výměna propustků 1 a 2 za demolované mostky Č. 603-010 a ev.č. 603-011 nemá na odtokové poměry vliv.

Součástí opravy vozovky je úprava odvodnění, respektive jeho úprava či doplnění. Stávající příkopy budou dle projektu pročištěny, lokálně prohloubeny. Ve vybraných místech je navrženo zpevnění příkopů betonovými tvárnicemi nebo úprava přilehlých krajnic a ploch vhodným zpevněním pro zlepšení odtoku srážkové vody z vozovky.

V úseku SO 107 je z důvodů doplnění zpomalovacího ostrůvku a rozšíření vozovky navrženo částečné zatrubnění stávajícího příkopu v délce 67.5 m, DN 300.

- Stávající odvodnění komunikace

Na předmětné trase sil. II/603 je odvodnění tvořeno v závislosti na umístění trasy. V extravilánu je zabezpečeno oboustrannými příkopy, případně odtokem do volného terénu, v intravilánu obcí je zabezpečeno na části trasy odtokem do UV a kanalizace. Odvodnění je celkově velmi omezeně funkční, je poškozené, zanesené. V extravilánu či intravilánu s příkopy pak v nedostatečné hloubce s ohledem na zemní pláš.

j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin,

Plánovaná úprava stávající silnice nevyžaduje sanace území. V místě nového propustku 2, ve vazbě na stavební prostor pro řešení SO 105 je v kolizi identifikován vzrostlý strom obvod kmene 130 cm. Strom na pozemku 985/23 bude nutné pokácet při výstavbě nového propustku 2 (viz příloha D.105-2 Situace stavby (km 3,030 – 3,100))

Rekonstrukce zahrnuje demolici dvou mostů 603-010 (SO 004) km 2,40491 a 603-011 (SO 005) v km 3,07132 a jejich nahrazení novými propustky v rámci úpravy komunikace - 1x DN 1000 (viz SO 104) a 1x ŽB Rám 2000/1000 (viz SO 105).

k) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa,

Rozsah trvalé a dočasného záboru je podrobně vyznačeno v příloze Záborový elaborát.

Dotčené územní jednotky

kraj	obec	katastrální území	kat.pracoviště	typ mapy	číslo k.ú.
Středočeský	Sulice	Sulice	Praha - východ	KMD	759431
	Kamenice	Štířín	Praha - východ	KMD	662496
	Kamenice	Ládví	Praha - východ	KMD	662445

DKM - digitální katastrální mapa v S-JTSK po komplexní pozemkové úpravě

KMD - katastrální mapa digitální

Projektová dokumentace nestanovuje pozemky pro plnění funkce lesa.

l) územně technické podmínky - zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě,

Plánovaná stavba (rekonstrukce stávající silnice II/603) je páteřní dopravní stavbou na kterou jsou napojeny vedlejší komunikace, nebo sjezdy na okolní pozemky.

V průjezdu obcí je stávající silnice v některých úsecích vybavena stávajícím chodníkem zajišťující provoz chodců a osob s omezeným. Projekt nezahrnuje rozšíření ani úpravu chodníků, s výjimkou možných oprav stávajících ploch nebo zajištění návaznosti povrchů. Případné zásahy do chodníkových plochy a budou řešeny v souladu s ČSN 734001 07/2024

m) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice,

V průběhu projednání vzešly od dotčených obcí informace o souvisejících investicích v těsné blízkosti naší stavby, které je nutno v průběhu přípravy staveb časově a technicky koordinovat

- 1) Budoucí úprava SSZ, VO a chodníků v obci Sulice (příprava záměru a investor obec Sulice)
/koordinace předpokládá pouze přípravu chrániček pod silnicí II/603 a lokální úpravu obrubníků /
- 2) Výstavba prodejny Lidlu a připojení na II/603 (úsek SO 101)
připojení prodejny Lidl je již realizované - v rámci dokumentace se jedná pouze o napojení na stávající stav
- 3) Chodník podél ulice Pražská (příprava záměru a investor obec Kamenice)
/záměr byl technicky zkoordinován v prostoru SO 101 a SO 102 – zejména vedení hran chodníku a odvodnění ve vazbě na budoucí umístění UV – souběh silnice II/603 s uvedeným chodníkem je zobrazen v koordinační situaci/

- 4) Úprava ulice Ringhofferova „II/107 Kamenice, II.Etapa“ v místě stykové křižovatky s II/603 /pracovní podklad Sagasta/
- 5) Úprava chodníku Hlubočinka – Mandava, Sulice (AKTUÁLNĚ V REALIZACI - investor obec Sulice) – /koordinace předpokládá pouze přípravu obrubníků v místech budoucího přechodu a příprava umístění VO pro nasvětlení budoucího přechodu – souběh silnice II/603 s uvedeným chodníkem je zobrazen v koordinační situaci/
- 6) Budoucí úprava chodníku na Křížkách – Mandava, Sulice + úprava zastávky BUS (příprava záměru a investor obec Sulice) – /koordinace předpokládá pouze přípravu obrubníků v místech budoucího přechodu a přípravu umístění VO pro nasvětlení budoucího přechodu souběh silnice II/603 s uvedeným záměrem je zobrazen v koordinační situaci/
- 7) Koordinace se stavbou „**Stavení úpravy silnice II/603 ulice Pražská, Kamenice**“
Úsek (km 3.376 - 3.546) - je vyčleněn jako SO 106 (jedná se o prostor u ČSPHM – ulice Návršní, Na Květnici, Jednosměrná).
Předchozí přípravu DUR zajistila obec Kamenice v rámci samostatného projektu „Stavební úpravy silnice II/603 ulice Pražská, Kamenice“. Technické řešení v pásu průtahu II/603 je tedy převzato pod označení SO 106.1 z DÚR do stupně DUSP a PDPS. Důvodem bylo komplexní řešení prostoru zejména mimo jízdní pruhy silnice II/603 a koncepční změna návazných ploch prostoru náměstí v Kamenici.

Původní objekt „SO 101 – Silnice II/603 a zálivy BUS včetně odvodnění“ umístěný v DÚR „Stavební úpravy silnice II/603 ulice Pražská, Kamenice“ – byl řešen jako úprava vedení silnice II/603 včetně míst pro přecházení a úpravy jízdních pruhů. V rámci řešeného projektu „II/603 Sulice - Želivec, rekonstrukce silnice a mostů“ je tak výše uvedený objekt SO 101 nově označen jako SO 106 - Silnice II/603 úsek 6 - Nová Hospoda a včleněn do této řešené PDPS.

SO 106 - Silnice II/603 úsek 6 - Nová Hospoda zahrnoval v rámci stupně DUSP prostor mezi nově umístěnými obrubníky v trase silnice II/603 včetně nově umístěných autobusových zálivů. Tento objekt je pro účely zadání a členění nákladů stavby rozdělen na 2 stavební podobjekty:

SO 106.1 - Silnice II/603 úsek 6 - Nová Hospoda – hlavní trasa

- stavební podobjekt koridoru silnice II/603 je ohraničen lícem silničních obrubníků (ty nejsou součástí SO 106.1) a zahrnuje řešení takto vyčleněných ploch a vozovkových konstrukcí včetně autobusových zálivů a středových ostrůvků.

SO 106.2 - Silnice II/603 úsek 6 - Nová Hospoda – související plochy

- stavební podobjekt zahrnuje navazující dopravní, zastávkové a chodníkové plochy za lícem obrubníků.

Jedná se o doplňkovou součást souvisejících ploch, které jsou jako celé funkční plochy zahrnuty v objektu těchto souvisejících úprav v rámci akce:

„Stavební úpravy silnice II/603 ulice Pražská, Kamenice“

Tyto související stavební úpravy ploch navazující na řešený SO 106.1 a zajišťují funkční napojení a doplnění stavebních úprav v první etapě budoucí přestavby prostoru náměstí (mimo rozsah řešených stavebních úpravy silnice II/603 SO 106.1) – tedy zejména funkčnost zastávkových plochy, chodníků a navázání na stávající i budoucí upravený prostor náměstí.

Přehledný rozsah přímo souvisejícího záměru „Stavební úpravy silnice II/603 ulice Pražská, Kamenice“ – viz podbarvené plochy za lícem obrubníků:



Projekt nenavrhuje monitoring ani sledování přetvoření zemního tělesa. Stávající zemní těleso je v dobrém technickém stavu dle ČSN 736133. Obsahem projektových prací, je návrh konstrukčních vrstev vozovky dle požadavku investora na 25 let životnosti.

2. CELKOVÝ POPIS STAVBY

2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejich současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí; údaje o dotčené komunikaci,

Koncepčně byla příprava rozdělena na několik úseků, které byly řešeny dle rozsahu stavebních úprav a předpokládaných stupňů dokumentace DÚR , DUSP:

Úseky které byly řešeny ve stupni ÚR + SP:
SO 103, SO 104, SO 105, SO 107

Úseky které byly řešeny ve stupni SP:
SO 101 (včetně dodatečně vyčleněných úseků SO 101.3 a SO 101.4) , SO 102

Úsek řešen ve stupni ÚR + SP (ÚR zajistila obec Kamenice v rámci samostatné akce)
SO 106 - viz rozdělení na podobjekt SO 106.1 a SO 106.2

Úsek, který má vydáno společné povolení stavby (DUSP)
SO 101.1, SO 101.2

Zdůvodnění záměru akce:

obnova povrchů a zlepšení průjezdnosti silně vytížené silnice II/603, která slouží i jako objízdná trasa pro D1, odstranění nevyhovujícího stavebně technického stavu silnice, obou mostů, zvýšení životnosti a snížení hlukové zátěže, zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu.

Rekonstrukce vyplývá z ověření stavu vozovky a na základě výsledků diagnostiky je navržena technologie rekonstrukce vozovky. Nová konstrukce vozovky je dle požadavku objednatele navržena s délkou životnosti 25 let. Dokumentace řeší prostor silnice II/603 v rozsahu stávajícího zpevnění vozovky, zahrnuje přestavbu průsečné křižovatky v lokalitě Mandava na jednopruhovou okružní křižovatku a v prostoru vjezdu do obce Kamenice je navrženo dopravně-bezpečnostní opatření - zpomalovací ostrůvek.

Intravilánový úsek (SO 106, resp. podobjekty SO 106.1 a SO 106.2) v centru obce Kamenice u Nové Hospody je komplexně upraven ve vazbě na budoucí řešení celkového prostoru v koordinaci se záměrem obce Kamenice.

Dále řeší obnovu, úpravu případně doplnění odvodňovacího systému, rekonstrukce (snesení) mostů ev. č. 603-010 a ev.č. 603-011 a jejich nahrazení novými propustky. Součástí je i lokální doplnění veřejného osvětlení a ochrana nebo přeložky stávajících inženýrských sítí ve vazbě na stavební činnosti v prostoru II/603.

b) účel užívání stavby,

Jedná se stavbu zajišťující provoz veřejné dopravy automobilů.

c) trvalá nebo dočasná stavba,

Jedná se o trvalou stavbu.

d) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem,

Plánovaná stavba není novostavbou, kde je nutno řešit zabezpečení bezbariérového užívání stavby. Jedná se jen o rekonstrukci vozovkových ploch a souvisejících silničních zařízení (odvodnění, propustky, napojení a vazby na ostatní navazující dopravní plochy v trase II/603, lokální doplnění VO, dopravní značení).

e) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů,

Závazná stanoviska (přeložky a ochrana inženýrských sítí) jsou uloženy v Dokladové části PD.

f) ochrana stavby podle jiných právních předpisů¹⁾,

Stávající silnice II/603 tudíž i po plánované úpravě je chráněna ze zákona č.13/2017 Sb.,

g) navrhované parametry stavby - zastavěná plocha, obestavěný prostor, užitná plocha a předpokládané kapacity provozu a výroby, počet funkčních jednotek a jejich velikosti, apod.,

Délka řešených úseků - rekonstrukce:

SO 101	– km 0,186 – km 0,710 – km 1,590 – km 2,350 – km 2,460 – km 3,030 – km 3,100 – km 3,376 – km 3,546 – km 4,391
SO 101.1	<i>Silnice II/603 úsek 1- intravilán chodník 2.721-2.797</i>
SO 101.2	<i>Ozelenění nezpevněné plochy ul. Ringhofferova</i>
SO 102	– km 0,710 – km 1,090 – km 1,300 – km 1,590
SO 103	– km 1,090 – km 1,300
SO 104	– km 2,350 – km 2,460
SO 105	– km 3,030 – km 3,100
SO 106	– km 3,376 – km 3,546
SO 107	– km 4,391 – km 4,60474

Úseková oprava – údržba

SO 101.3 – km 0,000 – km 0,186

SO 101.4 – km 2,471– km 2,509

h) základní technické parametry stavby - návrhová rychlost, šířkové uspořádání, intenzita dopravy,

Plánovaná stavba řeší rekonstrukci silnice II/603 v úseku Sulice – Želivec ve stávajícím stavu dle ČSN 736101 kap. 5,5.

Rekonstrukce spočívá provedení diagnostiky vozovky a mostů a na základě výsledků provedení navržené technologie rekonstrukce vozovky. Dokumentace zahrnuje obnovu konstrukčních vrstev vozovky II/603 a úpravu navazujících ploch v minimálním možném rozsahu, obnovu, úpravu případně doplnění odvodňovacího systému, rekonstrukce (snesení) mostů ev. č. 603-010 a ev.č. 603-011 a jejich nahrazení propustky.

Nová konstrukce vozovky byla dle požadavku objednatele navržena s délkou životnosti 25 let..

Navržené výškové technické řešení předpokládá max. navýšení nivelety +/- 30 mm v intravilánu oproti původní niveletě. V extravilánu bude navýšení + 30 mm max 100mm dle podélného profilu).

Součástí rekonstrukce jsou vozovky zálivů u zastávek BUS a přestavba stávající průsečné křižovatky II/603 (ul. Hlavní) s III/00315 (ul. Jílovská) na okružní křižovatku v km 1,180.

Kategorie vychází pravděpodobně z původní S7,5/50. S přihlédnutím na stávající stav je zvoleno označení kategorie silnice "MS2 14/8/50 odvozená". Návrhová rychlost je 50 km/hod v intravilánu, 90 km/h v extravilánu.

Uvažovaná intenzita dopravy dle celostátního sčítání v roce 2020/2016/2010 = 516 - max 691 TNV (klesající tendence zatížení TNV) /viz doporučení dle podkladu „Diagnostiky vozovek“/

Identifikace úseku

		poznámka
Kraj	<u>Středočeský / Praha východ</u>	
úsek komunikace	II/603	
třída komunikace	silnice II. třídy	
typ konstrukce	<u>netuhá vozovka</u>	
dopravní zatížení	TDZ III. (500 1500 TNV/24 hod.)	sčítání r. 2016 / 2020
sčítací úsek	<u>1 0039, 1 0040, 1 0057, 1 0058</u>	max. 573 TNV / 688 TNV
UB ZÚ	<u>č. 1242A061</u>	
UB KÚ	<u>č. 1242B021</u>	
staničení úseku	8,200 – 12,900	
délka úseku	<u>4,700 km</u>	
umístění	extravilán, intravilán	Hlubočinka, Sulice, Želivec, Kamenice – Nová Hospoda Kamenice - Olešovice
IM	300 – 500 m n. m.	IM 475

Sčítání dopravy 2020 (sč.úsek: 1-0039)															... význam zkratk				
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV				
RPDI - všechny dny	voz/den	978	268	20	114	13	52	39	12	2	10	1 508	13 397	126	15 031				
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV				
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	1 147	337	25	143	16	66	49	15	3	13	1 814	14 039	127	15 980				
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	555	95	7	41	4	17	14	4	1	4	742	11 792	123	12 657				
Hodinová intenzita dopravy												TV							
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											179							
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											170							
Těžká nákladní vozidla - TNV												TNV							
Hodnota TNV	voz/den																688		
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty		dle CNOSSOS-EU	I1	I2	I3	I4	Celkem			dle Manuálu 2020	OAL	NAL	NS	Celkem					
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den	Vysvětlení viz Podrobné výsledky	11 075	583	194	100	11 952			Vysvětlení viz Podrobné výsledky	11 175	689	87	11 951					
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den		2 028	59	20	18	2 125				2 046	69	10	2 125					
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den		881	48	17	8	954				889	56	10	955					
Emise												OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem		
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											1 853	134	54	12	7	2 060		
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gamma	PS				
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-											1.15	0.00	0.00	79.21				
Intenzita cyklistické dopravy																	C		
Cyklistická doprava	cyklo/den																36		
Sčítání dopravy 2020 (sč.úsek: 1-0040) ... význam zkratk																			
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV				
RPDI - všechny dny	voz/den	711	174	7	77	13	41	61	17	1	2	1 104	9 791	121	11 016				
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV				
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	834	219	9	97	16	52	77	21	1	3	1 329	10 260	122	11 711				
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	403	62	2	27	4	14	22	6	0	1	541	8 618	118	9 277				
Hodinová intenzita dopravy												TV							
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											131							
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											125							
Těžká nákladní vozidla - TNV												TNV							
Hodnota TNV	voz/den																516		
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty		dle CNOSSOS-EU	I1	I2	I3	I4	Celkem			dle Manuálu 2020	OAL	NAL	NS	Celkem					
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den	Vysvětlení viz Podrobné výsledky	8 092	427	144	95	8 758			Vysvětlení viz Podrobné výsledky	8 188	505	66	8 759					
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den		1 482	43	15	18	1 558				1 499	51	7	1 557					
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den		644	35	13	8	700				652	41	7	700					
Emise												OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem		
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											1 358	97	35	8	11	1 509		
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gamma	PS				
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-											1.16	1.03	1.13	75.25				
Intenzita cyklistické dopravy																	C		
Cyklistická doprava	cyklo/den																82		
Sčítání dopravy 2020 (sč.úsek: 1-0057) ... význam zkratk																			
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV				
RPDI - všechny dny	voz/den	711	174	7	77	13	41	61	17	1	2	1 104	9 791	121	11 016				
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV				
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	834	219	9	97	16	52	77	21	1	3	1 329	10 260	122	11 711				
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	403	62	2	27	4	14	22	6	0	1	541	8 618	118	9 277				
Hodinová intenzita dopravy												TV							
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											131							
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											125							
Těžká nákladní vozidla - TNV												TNV							
Hodnota TNV	voz/den																516		
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty		dle CNOSSOS-EU	I1	I2	I3	I4	Celkem			dle Manuálu 2020	OAL	NAL	NS	Celkem					
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den	Vysvětlení viz Podrobné výsledky	8 092	427	144	95	8 758			Vysvětlení viz Podrobné výsledky	8 188	505	66	8 759					
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den		1 482	43	15	18	1 558				1 499	51	7	1 557					
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den		644	35	13	8	700				652	41	7	700					
Emise												OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem		
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											1 358	97	35	8	11	1 509		
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gamma	PS				
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-											1.16	1.03	1.13	75.25				
Intenzita cyklistické dopravy																	C		
Cyklistická doprava	cyklo/den																82		
Sčítání dopravy 2020 (sč.úsek: 1-0058) ... význam zkratk																			
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV				
RPDI - všechny dny	voz/den	328	114	6	102	14	64	16	18	4	6	672	4 616	65	5 353				
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV				
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	385	143	8	128	18	81	20	23	5	8	819	4 837	66	5 722				
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	186	41	2	36	5	21	6	6	1	2	306	4 063	63	4 432				
Hodinová intenzita dopravy												TV							
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											80							
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											76							
Těžká nákladní vozidla - TNV												TNV							
Hodnota TNV	voz/den																458		
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty		dle CNOSSOS-EU	I1	I2	I3	I4	Celkem			dle Manuálu 2020	OAL	NAL	NS	Celkem					
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den	Vysvětlení viz Podrobné výsledky	3 798	221	180	52	4 251			Vysvětlení viz Podrobné výsledky	3 851	311	88	4 250					
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den		698	22	18	10	748				707	31	10	748					
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den		316	18	16	4	354				320	25	10	355					
Emise												OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem		
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											641	45	31	12	5	734		
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gamma	PS				
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-											1.08	1.03	1.05	70.30				
Intenzita cyklistické dopravy																	C		
Cyklistická doprava	cyklo/den																1 160 806		

i) základní předpoklady výstavby - etapizace výstavby, časové údaje o zahájení, realizaci, dokončení stavby a předání stavby do užívání,

Provádění konstrukce vozovky projekt předpokládá obecně po polovinách s výjimkou prostoru nahrazovaných mostních konstrukcí propustky v prostoru SO 104 a SO 105. Jedná se o obnovu konstrukčních vrstev vozovky, která je navržena dle výsledů Diagnostiky. **Vozovkové vrstvy jsou z části kontaminované PAU.**

Po dobu snesení (demolic) mostních objektů Č. 603-010 a ev.č. 603-011 a na jejich místě zbudování propustků 1 a 2 bude silnice II/603 v těchto úsecích krátkodobě uzavřena. Stávající vjezdy budou zpřístupněny. V rámci stavby bude navržena objízdná trasa vedoucí z II/603 po III/00326 přes Křížkový Újezdec a Petřikov, dále po II/107 přes Štířín zpět ulicí Ringhofferova na II/603. Do oblasti mezi bourané mosty je možný přístup v trase ulice Štířínská (II/107). Objízdná trasa byla prověřována v rámci místního šetření.

Projekt předpokládá, že demolice mostu a znovu zprovoznění II/603 bude po částech, tzn. demolice proběhnou ve dvou etapách postupně.

Průběh realizace stavby se předpokládá v období 2025 - 2026

j) základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby.

Projekt neplánuje předčasné užívání stavby, s výjimkou inženýrských sítí, které po přeložení budou předány správci sítí.

2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Předmětem stavby je rekonstrukce silnice II/603. Navrhovaná stavba je v souladu s ZÚR Středočeského kraje a územními plány dotčených obcí. Zásady návrhu vycházejí z platných ČSN a technicko-kvalitativních podmínek.

2.3 Celkové stavebně technické řešení

a) popis celkové koncepce stavebně technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech,

Zpracovaná Diagnostika upozorňuje na skutečný stav konstrukce vozovky včetně složení konstrukčních vrstev. Dále byl prověřen stav mostních objektů prohlídkou na místě projektantem. Skutečný stav jak konstrukce vozovky z výsledků Diagnostiky, tak mostních objektů je na konci životnosti.

Proto projekt navrhuje technické řešení ve smyslu návrhu nové konstrukce a demolici mostních objektů nahrazením propustky. Výše uvedené stavební práce budou mít dopad i na inženýrské sítě, které jsou v místě plánované výstavby.

b) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem,

Bude se jednat o odfrézované asfaltové vrstvy. Vyfrézované podkladní vrstvy ACL a vybourané vrstvy penetračního makadamu, budou ve velkém rozsahu dle výsledků diagnostiky kontaminovány pojivy s obsahem dehtu (zařídění ZAS-T3). Jedná se kontaminovaný materiál

PAU, který bude nutno odvést na řízenou skládku kontaminovaných materiálů, nebo je zpracovat recyklací za studena do části aktivní zóny.

Nekontaminované vrstvy (ZAS-T1 a ZAS_T2) asfaltové vrstvy (výzisky) komunikací bude na základě smlouvy s investorem vykupovat zhotovitel. Tyto materiály je i možné zpětně zabudovat do konstrukčních vrstev silnic.

Nově lze v souladu se zněním vyhlášky č. 283/2023 využít možnosti uložení materiálu ZAS-T3 nebo ZAS-T4 na mezideponii pro odvoz odbouraných vrstev, jejich úprava na mezideponii pro vytvoření směsi RS CA a zpětné uložení do vozovkových vrstev, nebo pro zlepšení aktivní zóny.

c) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.

Pozemní komunikace nemá požadavky na kapacitu veřejných sítí.

2.4 Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace.

Stávající silnice II/603 není vybavena kontinuálním bezbariérovým zařízením. Ve více frekventovaných místech je komunikace zejména v intravilánech vybavena vyvýšeným chodníkem. Součástí projektu není rekonstrukce chodníkových ani zastávkových ploch navazujících na silnici II/603. Výjimkou jsou pouze lokální opravy povrchů a navazující plochy chodníků v prostoru SO 106 Silnice II/603 úsek 6 – Nová Hospoda a u nového chodníku k přechodu SO101.1-Silnice II/603úsek 1 – intravilán chodník 2.721- 2.797

2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Silnice II/603 bude vybavena svislým a vodorovným dopravním značením. Projekt nepřepokládá s osazením nových svodidel. Jedná se o intravilán s Vn 50 km/h. Nad propustky je osazeno zábradlí.

2.6 Základní technický popis stavebních objektů

a) popis stávajícího stavu,

Stávající silnice II/603 je v současné době na konci životnosti (konstrukce vozovky včetně dvou mostních objektů). Jedná se o rozpad konstrukčních vrstev. Oba mosty (ev.č. 603-010 a ev.č. 603-011) jsou klasifikovány stavebním stavem VI – velmi špatný.

b) popis navrženého řešení.

Po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech se uvede jejich výčet, označení a základní charakteristiky.

Řada 000 - Objekty přípravy staveniště					
SO 004	Demolice - most 603-010	nevyžaduje povolení / umístění	Střed. kraj	KSÚS	Střed. kraj
SO 005	Demolice - most 603-011	nevyžaduje povolení / umístění	Střed. kraj	KSÚS	Střed. kraj
SO 020	Příprava území	nevyžaduje povolení / umístění	Střed. kraj	-	-

SO 004 Demolice - most 603-010

Obsahem objektu jsou práce na odstranění všech konstrukcí stávajícího mostu ev.č. 603-010.

Bourací práce zahrnují odstranění stávající mostní konstrukce v celém rozsahu s výjimkou části stávajících opěr. Opěry budou ubourány na úroveň podle výkresové části dokumentace. Využití stávajících částí mostu pro novou konstrukci se nepředpokládá. Před zahájením bouracích prací budou provedena dopravně inženýrská opatření, budou vytyčeny, přeloženy nebo ochráněny všechny inženýrské sítě. Tyto práce jsou předmětem samostatných stavebních objektů.

Po zřízení dopravně inženýrských opatření budou provedeny přípravné práce, demontáž zábradlí na mostě, odfrézování vozovky na mostě apod.

Bourací práce budou probíhat v jedné fázi. Zásyp nad konstrukcí bude symetricky odtěžen. Následně bude zdemolována železobetonová deska, odtěžena kamenná klenba a vyzdviženy betonové trouby. Materiál bude odvezen na skládku. Ocelovou výztuž je možné po jejím vybourání z betonu recyklovat. Vhodné kameny lze znovu použít.

Demolice spodní stavby bude provedena v rozsahu podle výkresové dokumentace. Případné ponechání části opěr umožní omezit rozsah výkopů a zkrátit dobu stavebních prací. O konkrétním rozsahu bude rozhodnuto po odkrytí konstrukce.

Technologie bourání bude zvolena zhotovitelem stavby na základě jeho vybavení.

SO 005 Demolice - most 603-011

Obsahem objektu jsou práce na odstranění všech konstrukcí stávajícího mostu ev.č. 603-011.

Bourací práce zahrnují odstranění stávající mostní konstrukce v celém rozsahu s výjimkou části stávajících opěr. Opěry budou ubourány na úroveň podle výkresové části dokumentace. Využití stávajících částí mostu pro novou konstrukci se nepředpokládá.

Před zahájením bouracích prací budou provedena dopravně inženýrská opatření, budou vytyčeny, přeloženy nebo ochráněny všechny inženýrské sítě. Tyto práce jsou předmětem samostatných stavebních objektů.

Po zřízení dopravně inženýrských opatření budou provedeny přípravné práce, demontáž zábradlí na mostě, rozebrání chodníku, odfrézování vozovky na mostě apod.

Bourací práce budou probíhat v jedné fázi. Zásyp nad konstrukcí bude symetricky odtěžen. Následně bude zdemolována železobetonová deska, odtěžena kamenná klenba a vyzdviženy betonové trouby. Materiál bude odvezen na skládku. Ocelovou výztuž je možné po jejím vybourání z betonu recyklovat. Vhodné kameny lze znovu použít.

Demolice spodní stavby bude provedena v rozsahu podle výkresové dokumentace. Případné ponechání části opěr umožní omezit rozsah výkopů a zkrátit dobu stavebních prací. O konkrétním rozsahu bude rozhodnuto po odkrytí konstrukce.

Technologie bourání bude zvolena zhotovitelem stavby na základě jeho vybavení.

SO 020 Příprava území

Obsahem objektu jsou práce spojené s uvolněním staveniště. To je smýcení náletových dřevin, drobných keřů. Předpokládá se kácení 1 stromu na pozemku 985/23, z důvodu výstavby nového propustku. Dále bude provedena demontáž stávajícího oplocení v délce 6 m u objektu SO 105. Po provedení objektu SO 105 bude oplocení obnoveno v rámci SO 105.

Pro bezpečnost obyvatel v obcích v průběhu stavebních prací bude prostor staveniště zajištěn v souladu s BOZP, zejména budou bezpečně označeny a zajištěny výkopy a rýhy, zajištěna bezpečnost pomocí dočasného oplocení a provizorních přístupových lávek ve vazbě na přístupy k sousedním vstupům a vjezdům k sousedním objektům.

Projekt předpokládá, že demolice mostů a znovu zprovoznění II/603 proběhne po jednotlivých mostních objektech postupně - a jejich nahrazení propustkem 1 a následně propustkem 2.

V rámci souvisejících činností s přípravou prostoru stavby je současně nutné zajistit úpravy v prostoru sousedního pozemku 986/16 z důvodů provádění stavebních činností v rozsahu odstranění stávajícího mostu ev.č. 603-011 a jeho nahrazení novým objektem silničního propustku.

Rozsah opatření je graficky znázorněn v rámci přílohy *D.105-2 Situace stavby (km 3,030 - 3,100)*.

Jedná se o odstranění původního drátěného oplocení v délce 12 m. Jeho nahrazení po dokončení výstavby novým poplastovaným drátěným oplocením v délce 35 m, výška 1,5, sloupky á 3 m, patky do betonu (včetně 2 koncových a 1 rohového prvku).

Součástí činností je i přesun zařízení pro domácí zvířata v rámci pozemku vlastníka 986/16. Jedná se o obnovení oploceného areálu výběhu pro domácí zvířata v délce oplocení 14 m, včetně sloupků á do 2,5 m, vstupních plotových vrátek. výška oplocení 1,0 m.

Před zahájením výstavby je nutné pro zajištění bezpečného postupu bouracích a výkopových prací zajistit pokácení stávajícího kolizního stromu v místě vtoku propustku. Kácení stromu obvod 130 cm.

Náhradní výsadba za pokácený strom bude řešena vysazením nového stromu - ořešák královský (juglans regia) výpěstek max do prům. 0.2 m , výška max do 6 m.

Řada 100 - Objekty pozemních komunikací

Rekonstrukce silnice II/603 je hlavním objektem stavby. Rekonstrukce vychází ze stávajícího technického stavu a je navržena v souladu s ČSN 736110 Projektování místních komunikací. Náplní objektu je rekonstrukce povrchů silnice v celé šíři silničního pozemku v průjezdním úseku silnice – cca 14,0 m, V trase rekonstruované silnice se nacházejí úrovněvé křižovatky s místními komunikacemi, průsečná křižovatka se silnicí III/00326, průsečná křižovatka s II/107 s pokračováním na III/10113, křižovatka s III/1071 a křižovatka s III/1073.

Kategorie vychází z původní S7,5/50. S přihlédnutím na stávající stav je zvoleno označení kategorie silnice "MS2 14/8/50 odvozená". Návrhová rychlost je 50 km/hod v intravilánu, 90 km/h v extravilánu. Jedná se o místní sběrnou komunikaci, dvoupruhovou směrově nerozdělenou, šířka jízdního pruhu je 3 m se zpevněnou krajnicí šířky 0,5 m a 0,5 m nezpevněnou. V intravilánu jsou ve frekventovaných místech osazeny stávající vyvýšené chodníky. Součástí rekonstrukce jsou stávající povrchy zálivů pro linky autobusů (zastávkové hrany a plochy zastávek nejsou součástí rekonstrukce).

Začátek úseku (ZÚ) km 0,000 v křižovatce ulic Hlavní (II/603) a ul. Slunečná v obci Sulice (odpovídá silničnímu staničení úseku km 8,222) – po km 4,604 74 v Obci Kamenice.

Řešený úsek II/603 je rozdělen na několik stavebních objektů. Důvodem bylo vyčlenění částí, které byly řešeny ve stupni DÚR a úseky, které byly řešeny následně v DUSP.

Hlavní zásady řešení v prostoru silnice II/603:

V prostoru zastávek budou rekonstruovány pouze plochy vozovek. Nástupní hrana, nástupiště a chodníky s obrubou nejsou obecně součástí této akce. Obrubníky budou obecně opraveny pouze v případě jejich poškození při realizaci - opraveny nebo vyměněny.

V úsecích se stávajícími obrubníky bude současná nezpevněná krajnice mezi asfaltovým pásem a obrubníkem zpevněna. V některých místech je dlážděný povrch s odvodňovací funkcí a někde je rozšířený asfaltový pás, jednotlivá místa jsou vyznačena v koordinační situaci stavby.

Obdobně nejsou obecně součástí komplexní rekonstrukce chodníků ani plochy mimo ležících mimo silnici. Řešeny budou pouze nutné technické nebo výškové navazující části ploch v sousedství pásu vozovky II/603, vyrovnání ploch vjezdů a rozšířených krajních pásů.

Hospodářské sjezdy a sjezdy na účelové komunikace budou doplněny červenými směrovými sloupky a plocha v nejnutnější míře bude vyrovnána dle stávajícího typu povrchu, a bude u nezpevněných dosypána např. R-materiálem pro plynulé napojení. Jednotlivé sjezdy k nemovitostem budou obecně opraveny pouze v nutném rozsahu zajišťujícím návaznost na úpravu nivelety a novou konstrukci, bude ponechán stávající typ povrchu vjezdů.

Ve vytipovaných místech, kde je vhodné upravit okrajové části s ohledem na zlepšení funkce odvodnění, lze navrhnout vydlážděné přejízdné pásy s odvodňovací funkcí (např. profilovaný pás dlažby do bet. lože s obrubníkovým okrajem)

Nově řešená OK bude osvětlená. Současně je navrženo její zvýraznění odraznými knoflíky / obrubníkovými odrazkami ve tvaru polokoule po obvodu středního ostrova. Obrubníkové odrazky budou upevněny do předvrtaného otvoru v obrubníku, a to nejméně 4 cm od jeho okraje. Budou umístěny v odstupu do 100 cm. Výška nad povrchem obrubníku bude max. 30 mm.

Propustky pod komunikací (II/603)

V rámci SO 101 dojde pouze k pročištění stávajících propustků.

V rámci SO 101.3. bude provedeno pročištění a sanace římsy propustku v km 0,0000. Stávající římsa bude očištěna a bude odstraněn degradovaný beton. Do římsy budou do vyvrtaných otvorů vlepeny kotvy z betonářské výztuže tvaru L, na které bude upevněna povrchová výztuž ze svařované sítě z betonářské výztuže. Výztuž bude z oceli B500B profilu 8 mm. Ocelové zábradlí bude otryskáno a opatřeno novým systémem PKO. Protikorozní ochrana stávajícího zábradlí bude odpovídat protikorozní ochraně ocelových konstrukcí na stupeň korozní agresivity C4 vysoká a požadovaná životnost pro nátěrové systémy je velmi vysoká. Poté bude celá římsa přebetonována cca 100 mm vrstvou (záleží na rozsahu odstraněného degradovaného betonu) z betonu C 30/37 XC4, XD3, XF4. Detailní řešení sanace bude zpracováno v RDS.

Mostní objekty (které mají charakter propustků) ev.č. 603-010 a ev.č. 603-011 budou vybourány a nahrazeny silničními propustky v rámci SO 104 a SO 105. Ostatní příčné existující

příčné propustky přes II/603 budou pouze pročištěny a stávající čela budou opravena případně zpevněna kamenivem do betonového lože. Propustky pod sjezdy budou pročištěny, lokálně opraveny v případě špatného stavu.

Hlavním problémem z hlediska podkladů, jsou chybějící nebo nedostatečné informace k existujícím sítím správců – zejména z pohledu jejich skutečné polohy, dimenze a propojení v systému existujícího odvodnění a vedení potrubí. Některé části kanalizací není bez výkopových prací možné ověřit.

Předpokládá se využití stávajícího systému odvodnění. Stávající vpusti budou pročištěny, rektifikovány, nebo nahrazeny novou sestavou, upravované vpusti jsou vyznačeny v situaci stavby. Lokálně se předpokládá možné doplnění vpusti a přípojky na stávající kanalizaci. V místě nového propustku (SO 105), který je navržen jako náhrada původního mostu 603-011 bude stávající šachta na dešťové kanalizaci vybourána a bude nutné upravit stávající vyústění do propustku (viz SO 335.1).

V průběhu srpna 2019 proběhla zkouška průjezdu kloubového autobusu. Za účasti provozovatele autobusové dopravy, zástupců obce Sulice a projektanta. Přítomní se shodli na možném využití objezdu pro autobusovou dopravu po silnici III/00326 (Jílovská) a II/107 (Želivecká) a s využitím ul. Ringhofferova. Závěrem prověření bylo předběžné odsouhlasení možných objízdných tras autobusů a potvrzení možnosti realizace vybourání mostních objektů ev.č. 603-010 a ev.č. 603-011 a výstavby nových propustků za celkové uzavírky.

Obecně v trase komunikace objednatel preferuje opravu v maximální možné míře za nepřerušného provozu po polovinách jízdní pásu.

Rozdělení SO 100 na jednotlivé objekty a úseky dle staničení

Řada 100 - Objekty pozemních komunikací					
SO 101	Silnice II/603 úsek 1- intravilán	SP	Střed. kraj	KSÚS	Střed. kraj
SO 101.1	Silnice II/603 úsek 1- intravilán chodník 2.721-2.797	SPP	Střed. kraj	Obec Sulice	Obec Sulice
SO 101.2	Ozelenění nepevněné plochy ul. Ringhofferova	SPP	Obec Kamenice	Obec Kamenice	Obec Kamenice
SO 101.3	Silnice II/603 úsek 1- intravilán – oprava povrchu	SPP	Střed. kraj	KSÚS	Střed. kraj
SO 101.4	Silnice II/603 úsek 1- intravilán – komplexní oprava	SPP	Střed. kraj	KSÚS	Střed. kraj
SO 102	Silnice II/603 úsek 2- extravilán	SP	Střed. kraj	KSÚS	Střed. kraj
SO 103	Silnice II/603 úsek 3 - okružní křižovatka	ÚR + SP	Střed. kraj	KSÚS	Střed. kraj
SO 104	Silnice II/603 úsek 4 - propustek 1	ÚR + SP	Střed. kraj	KSÚS	Střed. kraj
SO 105	Silnice II/603 úsek 5 - propustek 2	ÚR + SP	Střed. kraj	KSÚS	Střed. kraj
SO 106	Silnice II/603 úsek 6 - Nová Hospoda /rozdělen na SO 106.1 a SO 106.2/	ÚR + SP	objekt rozdělen na podobjekty		
SO 106.1	Silnice II/603 úsek 6 - Nová Hospoda - hlavní trasa (podobjekt SO 106)	ÚR + SP podobjekt SO 106	Střed. kraj	KSÚS	Střed. kraj
SO 106.2	Silnice II/603 - úsek 6 - Nová Hospoda - související plochy (podobjekt SO 106) - rozsah zahrnuje přímo související objekt jiného investora: viz část akce "Stavební úpravy silnice II/603 ulice Pražská, Kamenice"	ÚR + SP stavební úpravy silnice II/603 ulice Pražská, Kamenice	Obec Kamenice	Obec Kamenice	Obec Kamenice
SO 107	Silnice II/603 úsek 7 - zpomalovací ostrůvek	ÚR + SP	Střed. kraj	KSÚS	Střed. kraj
SO 161	Dopravně inženýrské opatření	stanovení dočasné místní úpravy	Střed. kraj	zhotovitel	zhotovitel

SO 101- Silnice II/603 úsek 1- intrailán

- km 0,186 – km 0,710
- km 1,590 – km 2,350
- km 2,460 – km 3,030
- km 3,100 – km 3,376
- km 3,546 – km 4,391

SO 101.1 Silnice II/603 úsek 1 - intravilán chodník 2,721-2,797

- km 2,721 – km 2,797

SO 101.2 Ozelenění nebezpečné plochy ul. Ringhofferova

- km 4,130 – km 4,180

SO 101.3 Silnice II/603 úsek 1- intravilán – oprava povrchu

- km 0,000 – km 0,186

SO 101.4 Silnice II/603 úsek 1- intravilán – komplexní oprava

- km 2,471– km 2,509

SO 102 Silnice II/603 úsek 2- extravilán

- km 0,710 – km 1,090
- km 1,300 – km 1,590

SO 103 Silnice II/603 úsek 3- okružní křižovatka

- km 1,090 – km 1,300

SO 104- Silnice II/603 úsek 4- propustek 1

- km 2,350 – km 2,460

SO 105- Silnice II/603 úsek 5- propustek 2

- km 3,030 – km 3,100

SO 106- Silnice II/603 úsek 6- Nová Hospoda

- km 3,376 – km 3,546

SO 107 - Silnice II/603 úsek 7 – zpomalovací ostrůvek

- km 4,391 – km 4,604 74

Staničení nového propustku č.1 na místě demolovaného mostu 603-010 je km 2,40491.
Staničení nového propustku č.2 na místě demolovaného mostu 603-011 je km 3,07132.

SO 101- Silnice II/603 úsek 1- intrailán - celkem 3162 m

Začátek úpravy silnice II/603 - v úseku km 0,000 – 0,186 – je řešen jako úsek opravy a úsekové údržby – viz SO 101.3.

Pouze oprav horních vrstev konstrukce a úseková údržba se lokálně předpokládá i v části opravy rozšířené vozovky v dolní řešené části prostoru Kamenice. V místě křížení II/107 a III/10113 – budou doplněny chráničky pro budoucí SSZ dle požadavku obce.

SO 101 je rozdělen na několik lokalit dle staničení (které navazují na sousední úseky)

(viz - C1 Situační výkres širších vztahů)

- km 0,000 – km 0,186 /SO 101.3 - konstrukce vozovky – skladba 3 – oprava /
- km 0,186 – km 0,710 /SO 101 - konstrukce vozovky – skladba 1 /
- km 1,590 – km 2,350 / SO 101 - konstrukce vozovky – skladba 1 /
- km 2,460 – km 3,030 / SO 101 - konstrukce vozovky – skladba 1 /
- km 2,471– km 2,509 / SO 101.4 - konstrukce vozovky – skladba 1- komplexní oprava/
- km 3,100 – km 3,376 / SO 101 - konstrukce vozovky – skladba 1 /
- km 3,546 – km 4,391 / SO 101 - konstrukce vozovky – skladba 1 /

Tento objekt popisuje rekonstrukci II/603 ve stávající šířce na pozemcích kraje v intravilánu obcí. Zahrnuje hlavní komunikaci II/603, autobusové zastávky, nároží – křižovatky do jednotlivých ulic a vjezdy na soukromé pozemky. Součástí obecně nejsou chodníkové plochy ani nástupní hrany autobusových zastávek. Návrh konstrukce vozovky proběhl na základě provedené diagnostiky v roce 2019 a jejím doplnění a aktualizaci 2024. Návrhová rychlost je 50 km/h.

V km 0,000-0.186 proběhne pouze oprava obrusných vrstev vozovky bez úpravy nivelety a zásahu do navazujících chodníkových ploch – vyčleněný SO 101.3.

V km 2,471 - km 2,509 proběhne úseková údržba ploch – komplexní oprava povrchů a navazujících ploch stávajícího uličního profilu – vyčleněný SO 101.4.

Ostatní část úseku SO 101 bude řešena dle následujících uvedených předpokladů:

1. Maximální navýšení nivelety konstrukce vozovky v obci do 30 mm.
2. Minimální životnost navržené konstrukce vozovky v obci 25 let
(výjimkou je km 0,0 – 0,190 SO 101 kde bude provedena pouze oprava krytových vrstev)
3. Stávající šířkové parametry komunikací budou ponechány, případně pouze lokálně optimalizovány.

Vzhledem k požadavku životnosti 25 let nelze v intravilánových úsecích využít pro rekonstrukci vozovkových souvrství technologii recyklace za studena standardním způsobem – tedy pouze rozfrézování vrstev a současné pokládky na místě. Problémem je výskyt PAU v historických vrstvách vozovky.

Nově však lze v souladu se zněním vyhlášky č. 283/2023 využít možnosti uložení materiálu ZAS-T3 nebo ZAS-T4 na mezideponii pro odvoz odbouraných vrstev, jejich úprava na mezideponii pro vytvoření směsi RS CA a zpětné uložení do vozovkových vrstev (nebo případně i pro zlepšení aktivní zóny).

Dle zpracované diagnostiky jsou v úseku trasy – intravilánů velmi obtížné podmínky s ohledem na heterogenní konstrukci vozovky. Dominantně se jedná o lokální výskyt hrubozrnných kamenitých až balvanitých sypanin (štetu) v konstrukci historické vozovky nejčastěji v blízkosti osy komunikace. **Při zastižení těchto materiálů je nutno předpokládat nutné předrcení materiálu bubnovým drtičem.**

Poznámka pro SO řady 100:

Vyhláška č. 283/2023 Sb. Vyhláška o stanovení podmínek, při jejichž splnění jsou znovuzískaná asfaltová směs a znovuzískaný penetrační makadam vedlejším produktem nebo přestávají být odpadem, uvádí:

Pokud je před využitím znovuzískané asfaltové směsi nebo znovuzískaného penetračního makadamu podle odstavce 1 nebo 2 z technologických důvodů nezbytné jejich dočasné uložení na mezideponii, musí být splněny mimo jiné následující podmínky:

- a) uložení je omezeno na nezbytnou dobu a **celková doba uložení nepřesáhne 1 rok; po uplynutí 1 roku nesmí v místě mezideponie zůstat žádný uložený materiál** ani žádné znečištění pocházející z uloženého materiálu,
- b) **umístění mezideponie bude vymezeno v projektové dokumentaci stavby, (nutné zahrnout do projektové dokumentace RDS vybraného zhotovitele stavby)** ze které byly znovuzískaná asfaltová směs nebo znovuzískaný penetrační makadam získány a kde budou využity,
- c) uložení je v souladu s projektovou dokumentací stavby podle písmene b) a s jinými právními předpisy³⁾,
- d) mezideponie neleží v ochranném pásmu vodního zdroje²⁾, na pozemku, který je součástí zemědělského půdního fondu, nebo na pozemku určeném k plnění funkce lesa,
- e) je zajištěno, aby nedocházelo k úniku výluhu škodlivin z uloženého materiálu do životního prostředí,
- f) minimální vzdálenost umístění mezideponie od obytné zástavby nesmí být menší než 300 m a
- g) v případě využití technologie recyklace za studena v míchacím centru je míchací centrum umístěno v místě této mezideponie.

Pokud by nebyla provedena vrstva recyklace za studena, bude nutné odvést část nebezpečného odpadu s nadlimitním obsahem PAU dle zákona č. 541/2020 Sb., zákon o odpadech a o změně dalších zákonů, vyhláška č. 283/2023 Sb. a TP 150 s účinností od 01.02.2011.

Skladba 1 - konstrukce vozovky INTRAVILÁN – životnost 25 let

ACO 11 +	PMB 45/80-65 min.	40 mm ČSN 736121, TKP kap. 7
PS CP	min. 0,4 kg/m ²	ČSN 736129, TKP kap. 26
ACL 22 S	PMB 25/55-60 (65)	60 mm ČSN 736121, TKP kap. 7
PS CP	min. 0,4 kg/m ²	ČSN 736129, TKP kap. 26
ACP 16+	50/70	60 mm ČSN 736121, TKP kap.7,

PI C	min. 0,6 kg/m ²	ČSN 736129, TKP kap. 26
RS CA 0/32(0/45)	170 mm	ČSN 73 6147, TP 208
<u>ŠDa 0/63</u>	<u>G_E 150 mm</u>	<u>ČSN 736126-1, TKP 5</u>
Minimální celková tloušťka		480 mm
Aktivní zóna	tl. 500 mm	E _{dep.2} = min. 60 MPa min. CBR 15% ČSN 73 6133

Aktivní zóna je navržena z upravených zemin v podloží – předpoklad využití stávající konstrukce s přidáním hydraulického pojiva na tloušťku 500 mm (rozsah závisí na zastižených vlastnostech parapláně AZ – dle ČSN 73 6133) nebo výměna podloží s využitím stávajících odtěžených vrstev s PAU a uložených technologií recyklace za studena. Jedná se o stávající zeminy podmíněčně vhodné, které je možno považovat dle TP 170 při hodnotě CBR < 15% za typ PIII při optimálních podmínkách vlhkosti nebo úpravou zemin AZ s hydraulickým pojivem min. PIII a při dosažení vyššího CBR 30 % za typ PII.

Odtěžené vrstvy vozovek s obsahem PAU lze použít v souladu s vyhláškou 283/2023 Sb. i do aktivní zóny, pokud budou uloženy dle TP 208 technologií recyklace za studena v max. tl 250 mm.

Na autobusových zastávkách bude navýšení nivelety konstrukce vozovky do 30 mm.

Koordinace v oblasti stykové křižovatky s ul. Ringhofferovou - intravilán

Rekonstrukce zahrnuje hlavní komunikaci II/603, část stykové křižovatky s ul Ringhofferova a zpevněné plochy před zámkem Olešovice. Návrh konstrukce vozovky proběhl na základě provedené diagnostiky v roce 2019. Jedná se o intravilánový úsek, návrhová rychlost je 50 km/h.

Stávající styková křižovatka zahrnuje nadměrně velkou plochu, není kanalizovaná a tím se stává potencionálně nebezpečným místem z pohledu bezpečnosti provozu. Na základě požadavku objednatele bude tato křižovatka upravena. Vnitřní poloměry oblouků budou zmenšeny na min 7 dle ČSN 73 6102 tab.10 osazením silničních obrubníků do nové polohy. Tím umožní průjezd malým a středním nákladním automobilům a linkovým autobusům. Opuštěná vozovka bude řešena jako nezpevněná plocha. Zpevněná plocha podél zdi zámečku mimo vozovku bude opravena pouze odfrézováním a pokládkou nové obrusné vrstvy

Současně je v koordinaci s budoucí úpravou ulice Ringhofferova řešena návaznost obrubníku podél pravé hrany doplněno osazení zvýšeného silničního obrubníku podél nezpevněného ostrůvku. Současně je z důvodů zlepšení stavu odvodnění doplněn odvodňovací žlab 250 mm v délce 11 m, s litinovou mříží a koncovou vpustí (čisticím kusem), který bude přípojkou DN 200 přes novou revizní šachtu DN 600, (poklop B125) napojen na stávající kanalizaci. Stávající vpust bude obnovena a osazena včetně nové přípojky DN 200.

Ostatní část odvodnění úseku bude ponecháno jako ve stávajícím stavu, tzn. příčným a podélným sklonem vozovky k obrubě dle současného režimu odvodnění.

Související záměr - Kamenice – doplnění chodníků vpravo :

(zajištění přípravy a investor obec Kamenice)

Projekt chybějícího pravostranného chodníku v úseku mezi ulicemi Jednosměrná - Ringhofferova je doplněn v koordinační situaci jako souvisící objekt. Projekt zčásti předpokládá doplnění dešťové kanalizace, zčásti využití stávající kanalizace.

Součástí stavební úpravy chodníků je i rekonstrukce ploch autobusové zastávky. Koordinované řešení SO 101 zahrnuje obnovu silničních pojízdných povrchů a umístění uličních vpustí, které budou napojeny na kanalizaci pod trasou pravostranného chodníku. **Nové vpustí, přípojky vpustí a vlastní chodníkový obrubník nejsou součástí SO 101 - jsou součástí souvisejícího záměru chodníku, který bude realizován v předstihu. V rámci SO 101 budou ve vazbě na rekonstrukci vozovkových konstrukcí vrstev výškově rektifikováno 18 nových sestav uličních vpustí.**

(Obec Kamenice předpokládá realizaci silnice II/603 v koordinaci se záměrem nového pravostranného chodníku. Projektově řeší ing. Beneš. Vedení hrany chodníku bylo koordinováno s projektovou hranou rekonstruované II/603 - chodník okrajově zasahuje do SO 106)

Objekt byl v rámci projektové přípravy zkoordinován a výsledné technické řešení je zapracováno do dokumentace PDPS řešené akce rekonstrukce silnice II/603 ve vazbě na související záměr obce Kamenice.

Související záměr - II/107 Kamenice, II.Etapa

(zajištění přípravy a investor KSÚS)

Projekt komunikace „II/107 Kamenice, II.Etapa“ navazující na projednávanou komunikaci „II/603 Sulice-Želivec, rekonstrukce silnice a mostů“ v km 4,340 je doplněn v koordinační situaci jako souvisící objekt. Projekt předpokládá i světelné signalizační zařízení, a nové chodníky.

V rámci II/603 se bude zasahovat do prostoru souvisící akce II/107, jen v nutném rozsahu pro provedení akce II/603. Do stávajících chodníků se zasahovat nebude, k jejich úpravě dojde až v rámci akce II/107. Podél napojení na II/603 dojde pouze k opravě obrusu v rozsahu cca 4,5 m šířky. V levé části napojení bude doplněn obrubník, který respektuje plánovaný tvar oblouku křižovatky s II/107. Pro odtok povrchových vod z nově spádovaných komunikací je doplněn nový liniový odvodňovací žlab š. 250 mm s litinovou mříží D400 ukončený vpustí a přes kontrolní šachtu min. DN 400 napojeným přípojkou DN 200 do stávající dešťové kanalizace obce Kamenice.

Pod komunikací II/603 budou provedeny chráničky KG DN 160, které umožní budoucí výstavbu světelného signalizačního zařízení v návazné související akci.

(realizace silnice II/603 se předpokládá v předstihu před záměrem II/107 Projektově řeší ing. Jan Hrachovec. Vedení komunikace II/107 bylo koordinováno s projektovou hranou rekonstruované II/603)

Objekt byl v rámci projektové přípravy zkoordinován s ing. Hrachovcem a výsledné technické řešení je zapracováno do dokumentace DUSP, PDPS řešené akce rekonstrukce silnice II/603.

SO 101.1 Silnice II/603 úsek 1 intravilán chodník 2,721-2,797

Tento objekt popisuje provedení nového objektu chodníku a vysazené chodníkové plochy. V místě stávající autobusové zastávky je v současné době zřízený stávající přechod pro chodce, který nesplňuje vzdálenost pro přecházení, dle současné legislativy. Z toho důvodu se zřizuje nový přechod pro chodce o cca 40 m dál směrem na Prahu, kde po provedení vysazené chodníkové plochy z jedné strany a nového chodníku podél komunikace z druhé strany vznikne 7 m dlouhý přechod. Přechod bude nasvětlen viz SO 441

Skladby nepojížděných chodníků a ploch dle TP 170 je navržena D2- D-1-TDZ-VI-PII: - **SO 101.1**

Betonová nebo kamenná dlažba	Dl. 80 mm
Ložní vrstva	40 mm
Štěrkodrt' ŠD 0/32	200 mm
Celkem	320 mm

SO 101.2 - Ozelenění nezpevněné plochy ul. Ringhofferova

Stávající křižovatka s ulicí Ringhofferova je v současné době naddimenzovaná, je zde výrazně větší asfaltová plocha, než je pro odbočení nákladních vozidel i autobusů nutné. Z toho důvodu se plocha křižovatky zmenšuje a na nevyužitých plochách za obrubníkem dojde k ozelenění vzniklé plochy v rozsahu 280 m².

Odstraní se konstrukční vrstvy a provedou se nezbytné zemní práce. Rekultivace bude spočívat v odstranění nežádoucích příměsí a odpadu a v následném urovnání terénu. Navazovat bude rozrušení ztuhlělé povrchové vrstvy a poté rozprostření vrstvy pro ohumusování v tloušťce 0,15 m a promíchání ornice se stávající zeminou. Komprimovaná zemina bude rozrušena, aby došlo k propojení původní a nově rozložené zeminy a docházelo k přirozenému vsakování vody. Pro zatravnění upravených a urovnaných ploch bude použito osivo bylinného trávníku pro vysychavá stanoviště s minimálními nároky na údržbu.

Při zakládání travnatých porostů a úpravě terénu budou dodrženy ČSN 839021 - Rostliny a jejich výsadba, ČSN 839011 - Technologie vegetačních úprav v krajině - Práce s půdou. Bude použit trávník krajinný, dle standardu AOPK - C02 007 Krajinné trávníky.

Půda může být upravena i jiným způsobem (jiné využití pozemku) po dohodě s majitelem pozemku.

Nově založené travnaté plochy budou realizovány na pečlivě připravených plochách, vyčištěných od pozůstatků stavby. Bude použito osivo trávníku travinobylinných společenstev vhodné pro místní stanoviště, prioritou použití 2T (technická) a na svažité plochy protierozní výsevni směs. Budou použity odrůdy českého původu, nebudou používáni mezidruhoví kříženci.

SO 101.3 Silnice II/603 úsek 1- intravilán – oprava povrchu

– km 0,000 – km 0,186 /oprava povrchu – úseková údržba/

Začátek úseku je v oblasti intravilánu obce Hlubočinka – v začátku řešeného úseku od ulice Slunečná je kompletní rekonstruovaný pravostranný chodník. Vzhledem k výškovému řešení je nutné zachovat úroveň původní nivelety. Tento souběh s chodníkem bude řešen pouze formou opravy obrusných vrstev. Stávající propustek bude pročištěn. Levá římsa a zábradlí budou sanovány a opraveny.

Skladba 3 - Oprava obrusné vrstvy

ACO 11+ PMB 45/80-65	40 mm	ČSN 736121, TKP kap.7
PS-CP	0,40 kg/m ²	ČSN 73 6129, TKP kap.26

vyztužení povrchu vozovky sklovláknitým geokompozitem v celé šířce vozovky

lokální sanace ACP 16+ 50/70	50 mm	v případě trhlin
------------------------------	-------	------------------

celkem 40 mm

*postřiky jsou uváděny v množství zbytkového pojiva

Stávající římsa propustku na začátku úseku bude očištěna a bude odstraněn degradovaný beton. Do římsy budou do vyvrtaných otvorů vlepeny kotvy z betonářské výztuže tvaru L, na které bude upevněna povrchová výztuž ze svařované sítě z betonářské výztuže. Výztuž bude z oceli B500B profilu 8 mm. Ocelové zábradlí bude otryskáno a opatřeno novým systémem PKO. Protikorozi ochrana stávajícího zábradlí bude odpovídat protikorozi ochraně ocelových konstrukcí na stupeň korozi agresivity C4 vysoká a požadovaná životnost pro nátěrové systémy je velmi vysoká. Poté bude celá římsa přebetonována cca 100 mm vrstvou (záleží na rozsahu odstraněného degradovaného betonu) z betonu C 30/37 XC4, XD3, XF4. Detailní řešení sanace bude zpracováno v RDS.

SO 101.4 Silnice II/603 úsek 1- intravilán – komplexní oprava

- km 2,471– km 2,509 /komplexní oprava povrchu a navazujících ploch

Úsek zahrnuje úsekovou údržbu – resp. komplexní opravu vozovky vrstev vozovky

dle skladby 1 a navazujících ploch v rozsahu dle situace – viz Situace stavby (km 2,46 0- 2,74 0) D.101-2.5.

SO 102 Silnice II/603 úsek 2- extravilán - celkem 670 m

SO 102 je rozdělen na několik lokalit dle staničení (které navazují na sousední úseky)

(viz - C1 Situační výkres širších vztahů)

– km 0,710 – km 1,090 /konstrukce vozovky – skladba 2 /

– km 1,300 – km 1,590 /konstrukce vozovky – skladba 2 /

Tento objekt popisuje rekonstrukci II/603 ve stávající šířce na pozemcích kraje v extravilánové části II/603. Zahrnuje hlavní komunikaci II/603, autobusové zastávky, nároží – křižovatky do jednotlivých ulic a vjezdy na soukromé pozemky. Součástí nejsou chodníkové plochy ani nástupní hrany autobusových zastávek. Návrh konstrukce vozovky proběhl na základě provedené diagnostiky v roce 2019. Návrhová rychlost je 90 km/h.

Úsek SO 102 navazuje z obou stran na řešený extravilánový úsek v lokalitě Mandava - SO 103 a dále navazuje na úseky SO 101.

Výchozí podmínky objednatele projektové dokumentace :

1. Minimalizace odvozu stávajících konstrukčních vrstev s přítomností nadlimitním obsahem PAU(polycyklické aromatické uhlovodíky) na speciální skládky.
2. Předpoklad navýšení nivelety konstrukce vozovky do 30 mm (případně max do 100 mm)
3. Minimální životnost navržené konstrukce vozovky 25 let.
4. Stávající šířkové parametry komunikací budou ponechány, případně pouze lokálně optimalizovány.

Skladba 2 - Konstrukce vozovky EXTRAVILÁN – životnost 25 let

ACO 11 S	PMB 45/80-65 min.	40 mm	ČSN 736121, TKP kap. 7
PS CP	min. 0,4 kg/m ²		ČSN 736129, TKP kap. 26
ACL 16 S	PMB 25/55-60 min.	60 mm	ČSN 736121, TKP kap. 7
PS CP	min. 0,5 kg/m ²		ČSN 736129, TKP kap. 26
ACP 22 S	50/70	70 mm	ČSN 736121, TKP kap. 7
PS CP	min. 0,4 kg/m ²		ČSN 736129, TKP kap. 26

vyztužení poruch a okrajů vozovky sklovláknitým geokompozitem (min. šířka 1,5 m)

celkem 170 mm

V místech lokální sanace:

ACP 16 +	50/70	50 mm	lokální sanace
PI C	min. 0,6 kg/m ²	ČSN 736129, TKP kap. 26	

celkem 220 mm

Stávající konstrukce vozovky v případě dostatečně únosné stávající konstrukce bez konstrukčních poruch.

V případě plošných poruch předpoklad v části plochy vozovky provedení lokální sanace spodních vozovkových vrstev (50 mm ACP 16 + 50/70)

Stávající konstrukce vozovky ponechána /po odfrézování na - 140 mm, resp. na – 190 mm v případě lokálních sanací. Okraje komunikace a lokálně sanované plochy budou ve vytipovaných místech po odfrézování a sanaci zpevněny sklovláknitým geokompozitem.

Min. požadavky na sklovláknitý geokompozit:

Velikost ok (střed – střed)	mm	≥ 25 x 25	-
Typ ochranného natužení skelných vláken	-	Teplotně stabilní elastomerový polymer	
Bod měknutí ochranného povlaku skelného vlákna	°C	> 220	ČSN EN ISO 3146
Pevnost v tahu (MD x CMD) ¹⁾	kN/m	≥ 100 x 100	ČSN EN ISO 10319
Dynamická perforace instalační vylehčené textilie	mm	≥ 50	EN ISO 13433

Ochrana před poškozením v průběhu instalace, pojezdu mechanizace a pokládky asfaltové vrstvy musí být prokázána zkouškou poškození dle ČSN EN ISO 10722 s výsledkem ≥ 80 %. Výrobek musí být plně recyklovatelný a frézovatelný.

Současně je dle doporučení diagnostiky komunikací uvažována i část plochy s úpravou hloubkovou sanací, zahrnující doplnění spodních podkladních vrstev vozovky min. SC $\frac{3}{4}$ = 150 mm a min. MZ = 150 mm, případně i s úpravou podloží na Edef2 = min. 45 Mpa .

Navržené řešení vyplývá z doporučení dle aktualizované diagnostiky vozovek 12/2024 – viz dokumentace k PDPS.

SO 103 Silnice II/603 úsek 3- okružní křižovatka délka úseku 210 m

SO 103 je rozdělen na jeden úsek dle staničení (které navazuje na sousední úseky)

(viz - C1 Situační výkres širších vztahů)

km 1,090 – km 1,300 /konstrukce vozovky – skladba 1 /

Tento objekt popisuje rekonstrukci II/603 v lokalitě Mandava křížení stávající II/603 x III/00326 a III/00315. Jedná se o extravilánový úsek navazující na SO 102. Stávající průsečná křižovatka je na základě projednaných požadavků zástupců obce Sulice a KSUS navržena jako okružní. Tato změna zvýší bezpečnost provozu v rámci stávající průsečné křižovatky. Umožní vhodnější průjezd autobusové dopravy v trase III/00326 a zejména ve vazbě na nový navržený dělicí ostrůvek umožní výhledovou dostavbu chodníku a doplnění výhledového přechodu pro pěší (související investice obce Sulice která je vyznačena v koordinační situaci jako souvisící objekt). Tato úprava je v rámci silničního koridoru na pozemcích Středočeského kraje nebo částečně na pozemcích obce Sulice.

Z důvodů zvýšení rozlišitelnosti OK bude doplněno osvětlení prostoru křižovatky – viz objekt SO 443.

OK je řešena jako jednopruhová se středovým ozeleněným ostrovem s napojením 4 ramen ve směrech stávající silnice II/603 a III/00326.

Základní parametry okružní křižovatky:

- základní vnější průměr OK (bez srpovitých krajnic) 25 m
- vnější průměr pojížděného prstence 14 m
- vnější průměr středního ostrova 10 m
- šířka okružního pásu 5.5 m
- šířka středního pojížděného prstence 2 m
- poloměr srpovité krajnice 16 až 18 m

Základní šířka zpevnění jízdního pásu silnice II/603 je 7 m. Silnice III/00326 má stávající šířku zpevnění 4.8 m ve směru na Křížkový Újezdec a 5.6 m ve směru na Sulice. Stávající šířkové parametry komunikací jsou ponechány.

Šířky vjezdových větví jsou optimalizovány dle průjezdných trajektorií návěsů a autobusů. V místech zaoblení jsou rozšířeny o srpovité krajnice pro zajištění plynulého průjezdu rozměrných vozidel. Napojení větví optimalizuje navázání zpevněných ploch OK na stávající šířky jízdních pruhů II/603 a III/00326. V trase výjezdových větví II/603 jsou navrženy středové ostrůvky. Ve směru na Prahu je prodloužený dělicí ostrůvek o mim. šířce 2 m pro výhledové možné výhledové zřízení přechodu pro chodce nebo místa pro přecházení.

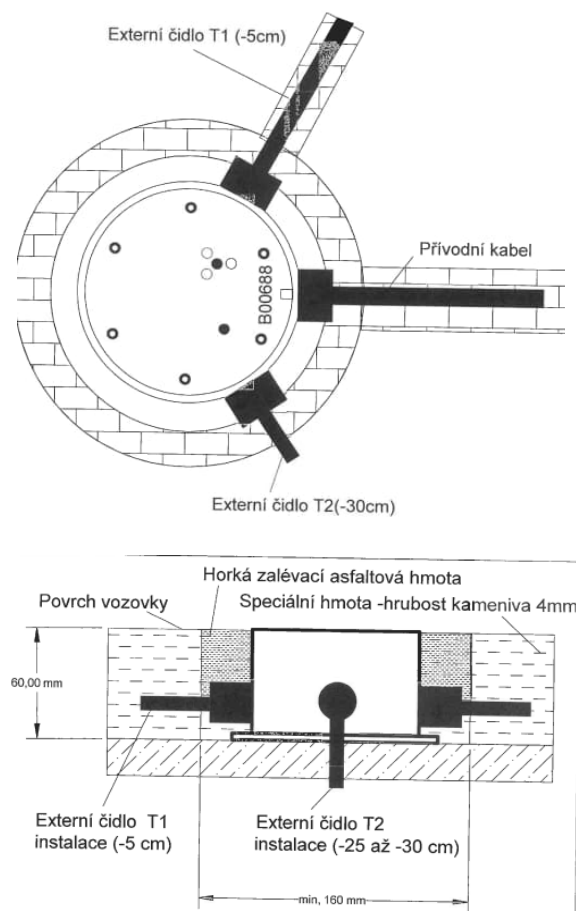
Úsek zahrnuje rekonstrukci přilehlých vozovkových ploch stávajících sousedních autobusových zálivů a středových ostrůvků, nezahrnuje ale komplexní rekonstrukci zastávkových ploch pro pěší ani mobiliáře, nezahrnuje řešení nových nástupních hran nebo nasvětlení přechodu (*pouze je technicky řešení OK koordinováno pro možné výhledové dořešení*).

V rozsahu nové OK jsou však v rámci koordinace a přípravy budoucích chodníkových ploch navrženy silniční obrubníky podél zaoblení a v místě budoucího přechodu jsou navrženy snížené hrany 20 mm nad niveletu vozovky.

Návrh konstrukce vozovky je optimalizován na základě provedené diagnostiky v roce 2019 a dle požadavků objednatele na dosažení 25 let životnosti vozovky a na nutné zachování provozu po dobu výstavby. Návrhová rychlost extravilánového úseku je 90 km/h, resp. 30 km/h v místě nově řešené okružní křižovatky.

Prostoru výjezdové větve je ve vozovce umístěno stávající meteorologické čidlo, které je kabelově napojeno na stávající sloup. Čidlo bude v rámci SO 103 vybouráno, repasováno a kabelové propojení bude znovu obnoveno. Čidlo bude zpětně zabudováno v rámci rekonstrukce vrstev krytu. Poloha je vyznačena v koordinační situaci SO 103. Podrobný postup a provedení bude konzultováno a potvrzeno s aktuálním správcem zařízení (*v době zpracování projektu byl technickým správcem SPEL – Ing. S. Bezouška, tel. +420 773 070 495*)

Stávající meteorologické čidlo:



Výchozí podmínky objednatele projektové dokumentace:

Výchozí podmínky dle zadání projektové dokumentace:

- Stávající šířkové parametry komunikací budou ponechány, případně pouze lokálně optimalizovány.
- Minimální životnost navržené konstrukce vozovky v obci 25 let

Návrh postupu provedení

V tomto úseku – extravilánu je situovaná nová okružní křižovatka, pro kterou je navržena odlišná tloušťka konstrukce vozovky, než je obecně oprava v extravilánu. V rozsahu výše uvedeného staničení bude navržena nová konstrukce v celkové tloušťce cca 480 mm + výměna aktivní zóny v tloušťce 500 mm

Frézování stávajících asfaltových vrstev na tl. 120 mm v celé ploše, do úrovně vrstvy PM + nátěr (lokálně mohou být zasaženy vrstvy PM a AC s nadlimitním obsahem PAU (min. ZAS-T3). diagnostika doporučuje selektivní frézování.

Zbylá část stávající konstrukce je předpoklad 25 % ZAS – T3 v množství 10%. Odvoz nebezpečného odpadu s nadlimitním obsahem PAU, min. ZAS – T3 ověření dle TP150 a vyhlášky č. 130/2019 Sb.

Konstrukce vozovky II/603 včetně větví OK – životnost 25 let

ACO 11 +	PMB 45/80-65 min.	40 mm ČSN 736121, TKP kap. 7
PS CP	min. 0,4 kg/m ²	ČSN 736129, TKP kap. 26
ACL 22 S	PMB 25/55-60 (65)	60 mm ČSN 736121, TKP kap. 7
PS CP	min. 0,4 kg/m ²	ČSN 736129, TKP kap. 26

Prostor OK a autobusových zálivů – vyztužení vozovky sklovláknitým geokompozitem

ACP 16+	50/70	60 mm ČSN 736121, TKP kap.7,
PI C	min. 0,6 kg/m ²	ČSN 736129, TKP kap. 26
RS CA 0/32(0/45)	170 mm	ČSN 73 6147, TP 208
ŠDa 0/63	G _E 150 mm	ČSN 736126-1, TKP 5
Minimální celková tloušťka		480 mm

Aktivní zóna v tloušťce 500 mm předpokládá zlepšení hydraulickými pojivy nebo výměnu.

Aktivní zóna je navržena z upravených zemin v podloží – předpoklad využití stávající konstrukce s přidáním hydraulického pojiva na tloušťku 500 mm (rozsah závisí na zastižených vlastnostech parapláně AZ) nebo výměna podloží s využitím stávajících odtěžených vrstev s PAU a uložených technologií recyklace za studena. Jedná se o stávající zeminy podmíněčně vhodné, které je možno považovat dle TP 170 při hodnotě CBR < 15% za typ PIII při optimálních podmínkách vlhkosti nebo úpravou zemin AZ s hydraulickým pojivem min. PIII a při dosažení vyššího CBR 30 % za typ PII.

Odtěžené vrstvy vozovek s obsahem PAU lze použít v souladu s vyhláškou 283/2023 Sb. do aktivní zóny, pokud budou uloženy dle TP 208 technologií recyklace za studena v max. tl 250 mm.

Na autobusových zálivech bude navýšení nivelety konstrukce vozovky max. do 30 mm.

Plochy autobusových zálivů a zatížené plochy okružního pásu a vjezdové a výjezdové úseky do OK budou vyztuženy sklovláknitým geokompozitem.

Min. požadavky na sklovláknitý geokompozit:

Velikost ok (střed – střed)	mm	≥ 25 x 25	-
Typ ochranného natužení skelných vláken	-	Teplotně stabilní elastomerový polymer	
Bod měknutí ochranného povlaku skelného vlákna	°C	> 220	ČSN EN ISO 3146
Pevnost v tahu (MD x CMD) ¹⁾	kN/m	≥ 100 x 100	ČSN EN ISO 10319
Dynamická perforace instalační vylehčené textilie	mm	≥ 50	EN ISO 13433

Ochrana před poškozením v průběhu instalace, pojezdu mechanizace a pokládky asfaltové vrstvy musí být prokázána zkouškou poškození dle ČSN EN ISO 10722 s výsledkem ≥ 80 %. Výrobek musí být plně recyklovatelný a frézovatelný.

Okružní křižovatka – konstrukce pojížděného prstence (dlažba)

Skladby pojížděného prstence dle TP 170 je navržena D1- D-1-TDZ-VI-PII

Cementobetonový kryt (povrchová úprava řemeslnou striáží)	tl.	240 mm
Kamenivo zpevněné cementem	KSC I	tl. 150 mm
Štěrkodrt'	ŠD 0/63	G _E tl. 150 mm

Aktivní zóna tl. 500 mm $E_{dep.2} = 45 \text{ MPa}$ $CBR_{sat.} 15\%$ /zlepšení zemin AZ/

Aktivní zóna v tloušťce 500 mm předpokládá zlepšení hydraulickými pojivy nebo výměnu.

Nepojížděné plochy směrových a dělicích ostrůvků budou vydlážděny betonovou dlažbou:

Skladby nepojížděných ostrůvků dle TP 170 je navržena D2- D-1-TDZ-VI-PII:

Betonová nebo kamenná dlažba	DI.	80 mm
Ložní vrstva		40 mm
Štěrkodrt'	ŠD 0/32	G _E 200 mm
Celkem		320 mm

Související záměr Obce Sulice – doplnění chodníků:

- 1) Úprava chodníku Hlubočinka – Mandava, Sulice (realizace v předstihu - záměr a investor obec Sulice) – /koordinace předpokládá pouze přípravu obrubníků v místech budoucího přechodu a příprava umístění VO pro nasvětlení budoucího přechodu/
- 2) Úprava chodníku na Křížkách – Mandava, Sulice + úprava zastávky BUS (realizace v předstihu - záměr a investor obec Sulice) – /projekt předpokládal pouze přípravu obrubníků v místech budoucího (realizovaného) přechodu a příprava umístění VO pro nasvětlení budoucího přechodu / aktuálně probíhá dokončení realizace 12/2024/ /Projektant: Ing. Jan Tillinger, Ing. Jiří Křepinský, tel: 777107125 Prinkom spol.s r.o. /

SO 104 Silnice II/603 úsek 4 - propustek 1 - délka úseku 110 m

SO 104 je rozdělen na jeden úsek dle staničení (které navazuje na sousední úseky)

(viz - C1 Situační výkres širších vztahů)

km 2,350 – km 2,460 /konstrukce vozovky – skladba 1 /

Rekonstrukce zahrnuje hlavní komunikaci II/603, navázání na ul. Staroželivecká a ul. Rovná, navazující sjezdy na soukromé pozemky, demolici stávajícího mostu ev.č. 603-010 (SO 004) a výstavbu nového propustku 1x DN 1000. Návrh konstrukce vozovky proběhl na základě provedené diagnostiky v roce 2019. Jedná se o intravilán, návrhová rychlost je 50 km/h.

Základní šířka zpevnění II/603 je 7 m, pravostranná nezpevněná krajnice je proměnná – min. 0.5 m.

Stávající částečně zpevněný pás mezi chodníkovým obrubníkem a hranou jízdního pásu (proměnná šířka – cca 0.76 m) bude zpevněn vozovkovou skladbou a ponechán funkčně jako rozšířená zpevněná krajnice.

Nový propustek je řešen z ŽB trub 1x DN 1000. Délka 19.5 m. Podélný sklon je 1.5 %. Čela jsou řešena šikmou koncovou troubou, se zpevněním kamennou dlažbou do betonového lože. Vtok a výtok je obdobně zpevněn kamennou dlažbou do betonového lože v délce 1.5 m. Podrobné řešení - viz D.2.6.1 Výkres propustku 1.

Demolice mostu a výstavba nového propustku vyvolá dočasné a trvalé přeložky stávajících IS. Propustek svým rozsahem zasahuje i do soukromých pozemků.

Bude upraveno stávající odvodnění. Vedení patního příkopu vpravo podél stávající zdi bude zpevněn a upraveno zaústění do prostoru mokřadu.

Část pravé krajnice v délce 65 m bude zpevněna dlažbou do betonového lože *(nebo jiným vhodným prvkem s odvodňovací funkcí)* a skluzem bude umožněno vyústění před prostorem propustku a za pravým sjezdem do stávajícího vsakovacího příkopu.

V místě stávajícího levostranného chodníku, je z důvodů bouracích prací a výstavby nového propustku nutné zajištění obnovení stávající chodníkové plochy z betonové dlažby v délce 21 m a šířce 2.25 m včetně chodníkových obrubníků.

Stávající plochy vjezdů, sjezdů a ploch mimo komunikaci budou obnoveny – zpevněny v minimálním nutném rozsahu dlážděnou a nebo asfaltovou zpevněnou plochou dle TP 170.

Výchozí podmínky dle zadání projektové dokumentace :

- Rekonstrukce havarijního stavu stávajícího mostního objektu (propustku) a nahrazení novým trubním propustkem
- Stávající šířkové parametry komunikací budou ponechány, případně pouze lokálně optimalizovány.
- Minimální životnost navržené konstrukce vozovky v obci 25 let
- Obnova ploch napojení sjezdů a vjezdů bude řešeno pouze v minimálním nutném rozsahu

Návrh postupu provedení rekonstrukce vozovkového souvrství

Frézování stávajících asfaltových vrstev na tl. 120 mm v celé ploše, do úrovně vrstvy PM + nátěr (lokálně mohou být zasaženy vrstvy PM a AC s nadlimitním obsahem PAU (min. ZAS-T3). Diagnostika doporučuje selektivní frézování.

Zbylá část stávající konstrukce je předpoklad 25 % ZAS – T3 v množství 10 %. Použití nebo odvoz nebezpečného odpadu s nadlimitním obsahem PAU, min. ZAS – T3 ověření dle TP150 a vyhlášky č. 283/2023.

Vzhledem k požadavku životnosti 25 let nelze v intravilánových úsecích využít pro rekonstrukci vozovkových souvrství technologii recyklace za studena standardním způsobem

– tedy pouze rozfrézování vrstev a současné pokládky na místě. Problémem je výskyt PAU v historických vrstvách vozovky.

Nově však lze v souladu se zněním vyhlášky č. 283/2023 využít možnosti uložení materiálu ZAS-T3 nebo ZAS-T4 na mezideponii pro odvoz odbouraných vrstev, jejich úprava na mezideponii pro vytvoření směsi RS CA a zpětné uložení do vozovkových vrstev, nebo pro zlepšení aktivní zóny.

Dle zpracované diagnostiky jsou v úseku trasy – intravilánů velmi obtížné podmínky s ohledem na heterogenní konstrukci vozovky. Dominantně se jedná o lokální výskyt hrubozrnných kamenitých až balvanitých sypanin (štetu) v konstrukci historické vozovky nejčastěji v blízkosti osy komunikace. **Při zastižení těchto materiálů je nutno předpokládat nutné předrcení materiálu bubnovým drtičem.**

V místě demolice objektu stávajícího mostu (propustku) bude odkopána nutná část tělesa komunikace. Po realizaci propustku budou vrstvy násypu zpětně dosypány a zhutněny dle požadavků ČSN 73 61 33. Aktivní zóna bude realizována vhodnými zeminami, případně bude zlepšena hydraulickým pojivem. Skladba komunikace bude nově realizována v celém rozsahu řešeného úseku.

Skladba 1 - Konstrukce vozovky II/603 – životnost 25 let

ACO 11 +	PMB 45/80-65 min.	40 mm ČSN 736121, TKP kap. 7
PS CP	min. 0,4 kg/m ²	ČSN 736129, TKP kap. 26
ACL 22 S	PMB 25/55-60 (65)	60 mm ČSN 736121, TKP kap. 7
PS CP	min. 0,4 kg/m ²	ČSN 736129, TKP kap. 26

Prostor autobusových zálivů – vyztužení vozovky sklovláknitým geokompozitem

ACP 16+	50/70	60 mm ČSN 736121, TKP kap.7,
PI C	min. 0,6 kg/m ²	ČSN 736129, TKP kap. 26
RS CA 0/32(0/45)	170 mm	ČSN 73 6147, TP 208
<u>ŠDa 0/63</u>	<u>G_E 150 mm</u>	<u>ČSN 736126-1, TKP 5</u>
Minimální celková tloušťka		480 mm

Aktivní zóna v tloušťce 500 mm předpokládá zlepšení hydraulickými pojivy nebo výměnu.

Aktivní zóna je navržena z upravených zemin v podloží – předpoklad využití stávající konstrukce s přidáním hydraulického pojiva na tloušťku 500 mm (závisí na zastižených vlastnostech parapláně AZ – ČSN 736133) nebo výměna podloží s využitím stávajících odtěžených vrstev s PAU a uložených technologií recyklace za studena. Jedná se o stávající zeminy podmíněčně vhodné, které je možno považovat dle TP 170 při hodnotě CBR < 15% za typ PIII při optimálních podmínkách vlhkosti nebo úpravou zemin AZ s hydraulickým pojivem min. PIII a při dosažení vyššího CBR 30 % za typ PII.

Odtěžené vrstvy vozovek s obsahem PAU lze použít v souladu s vyhláškou 283/2023 Sb. do aktivní zóny, pokud budou uloženy dle TP 208 technologií recyklace za studena v max. tl 250 mm.

Obnovená plocha chodníků:

Skladba dle TP 170 je navržena D2- D-1-TDZ-CH-PIII:

Betonová nebo kamenná dlažba		Dl. 60 mm
Ložní vrstva		30 mm
Štěrkodrt'	ŠD 0/32	150 mm
Celkem		240 mm

SO 105 Silnice II/603 úsek 5- propustek 2

délka úseku 70 m

SO 105 je rozdělen na jeden úsek dle staničení (které navazuje na sousední úseky)

(viz - C1 Situační výkres širších vztahů)

km 3,030 – km 3,100 /konstrukce vozovky – skladba 1 /

Rekonstrukce zahrnuje hlavní komunikaci II/603, navazující sjezdy na soukromé pozemky, demolici stávajícího mostu ev.č. 603-011 (SO005) a výstavbu nového propustku č.2. Návrh konstrukce vozovky proběhl na základě provedené diagnostiky v roce 2019. Jedná se o intravilán, návrhová rychlost je 50 km/h.

Základní šířka zpevnění II/603 je 7 m, pravostranná nezpevněná krajnice je proměnná – min. 0.5 m. Stávající částečně zpevněný pás mezi chodníkovým obrubníkem a hranou jízdního pásu (proměnná šířka – cca 1.2 m) bude zpevněn vozovkovou skladbou a ponechán funkčně jako rozšířená zpevněná krajnice.

Demolice mostu a výstavba nového propustku vyvolá dočasné a trvalé přeložky stávajících IS. Propustek svým rozsahem v malém rozsahu zasahuje i do soukromých pozemků.

Nový propustek je řešen z ŽB rámových prefabrikátů vnitřních světlostí rozměrů 2,0 x 1,0 m (šířka x výška). Délka 18.5 m. Podélný sklon je 1.75 %. Čela jsou řešena šikmými koncovými prefabrikáty se zpevněním kamennou dlažbou do betonového lože. Vtok a výtok je obdobně zpevněn kamennou dlažbou do betonového lože v délce 1.5 m. V propustku bude vybudována migrační lavice z lomového kamene do betonu s překrytím vrstvou hlinitého jílu. Takto vytvořená kyneta vodoteče a migrační lavice budou v rámci zpevnění před a za propustkem plynule napojeny na stávající koryto a okolní terén. Souvisejícím objektem je přeložka kanalizace v úseku 5 - SO 335.1, která navrhuje realizaci nové kanalizační šachty a napojení výtoku přeložené trasy kanalizace DN 250 mm navrtávkou do stěny propustku. Podrobné řešení - viz D.2.6.2 Výkres propustku 2.

Pás podél paty silničního tělesa bude zpevněn betonovými tvarovkami nebo dlažbou do bet. lože a upraveno zaústění do koryta vodoteče v místě zpevněné plochy vtoku do propustku 2.

V místě stávajícího levostranného chodníku, je z důvodů bouracích prací a výstavby nového propustku nutné zajištění obnovení stávající chodníkové plochy z betonové dlažby v délce 42.5 m a šířce 1.6 m včetně chodníkových obrubníků.

Stávající plochy vjezdů, sjezdů a ploch mimo komunikaci budou obnoveny – zpevněny v minimálním nutném rozsahu dlážděnou nebo asfaltovou zpevněnou plochou dle TP 170.

Výchozí podmínky dle zadání projektové dokumentace :

- Rekonstrukce havarijního stavu stávajícího mostního objektu (propustku) a nahrazení novým rámovým propustkem
- Stávající šířkové parametry komunikací budou ponechány, případně pouze lokálně optimalizovány.
- Minimální životnost navržené konstrukce vozovky v obci 25 let

Návrh postupu provedení rekonstrukce vozovkového souvrství

Frézování stávajících asfaltových vrstev na tl. 120 mm v celé ploše, do úrovně vrstvy PM + nátěr (lokálně mohou být zasaženy vrstvy PM a AC s nadlimitním obsahem PAU (min. ZAS-T3). diagnostika doporučuje selektivní frézování.

Zbylá část stávající konstrukce je předpoklad 25 % ZAS – T3 v množství 10 %. Použití nebo odvoz nebezpečného odpadu s nadlimitním obsahem PAU, min. ZAS – T3 ověření dle TP150 a vyhlášky č. 283/2023 sb.

Vzhledem k požadavku životnosti 25 let nelze v intravilánových úsecích využít pro rekonstrukci vozovkových souvrství technologii recyklace za studena standardním způsobem – tedy pouze rozfrézování vrstev a současné pokládky na místě. Problémem je výskyt PAU v historických vrstvách vozovky.

Nově však lze v souladu se zněním vyhlášky č. 283/2023 využít možnosti uložení materiálu ZAS-T3 nebo ZAS-T4 na mezideponii pro odvoz odbouraných vrstev, jejich úprava na mezideponii pro vytvoření směsi RS CA a zpětné uložení do vozovkových vrstev, nebo pro zlepšení aktivní zóny.

Dle zpracované diagnostiky jsou v úseku trasy – intravilánů velmi obtížné podmínky s ohledem na heterogenní konstrukci vozovky. Dominantně se jedná o lokální výskyt hrubozrnných kamenitých až balvanitých sypanin (štetu) v konstrukci historické vozovky nejčastěji v blízkosti osy komunikace. **Při zastižení těchto materiálů je nutno předpokládat nutné předrcení materiálu bubnovým drtičem.**

V místě demolice objektu stávajícího mostu (propustku) bude odkopána nutná část tělesa komunikace. Po realizaci propustku budou vrstvy násypu zpětně dosypány a zhutněny dle požadavků ČSN 73 61 33. Aktivní zóna bude realizována vhodnými zeminami, případně bude zlepšena hydraulickým pojivem. Skladba komunikace bude nově realizována v celém rozsahu řešeného úseku.

Skladba 1 - konstrukce vozovky – INTRAVILÁN – životnost 25 let

ACO 11 +	PMB 45/80-65 min.	40 mm ČSN 736121, TKP kap. 7
PS CP	min. 0,4 kg/m ²	ČSN 736129, TKP kap. 26
ACL 22 S	PMB 25/55-60 (65)	60 mm ČSN 736121, TKP kap. 7
PS CP	min. 0,4 kg/m ²	ČSN 736129, TKP kap. 26

Prostor autobusových zálivů – vyztužení vozovky sklovláknitým geokompozitem

ACP 16+	50/70	60 mm	ČSN 736121, TKP kap.7,
PI C	min. 0,6 kg/m ²		ČSN 736129, TKP kap. 26
RS CA 0/32(0/45)		170 mm	ČSN 73 6147, TP 208
<u>ŠDa 0/63</u>	<u>G_E</u>	<u>150 mm</u>	<u>ČSN 736126-1, TKP 5</u>
Minimální celková tloušťka		480 mm	

Aktivní zóna v tloušťce 500 mm předpokládá zlepšení hydraulickými pojivy nebo výměnu.

Aktivní zóna je navržena z upravených zemin v podloží – předpoklad využití stávající konstrukce s přidáním hydraulického pojiva na tloušťku 500 mm (závisí na zastižených vlastnostech parapláně AZ dle ČSN 736133) nebo výměna podloží s využitím stávajících odtěžených vrstev s PAU a uložených technologií recyklace za studena. Jedná se o stávající zeminy podmíněčně vhodné, které je možno považovat dle TP 170 při hodnotě CBR < 15% za typ PIII při optimálních podmínkách vlhkosti nebo úpravou zemin AZ s hydraulickým pojivem min. PIII a při dosažení vyššího CBR 30 % za typ PII.

Odtěžené vrstvy vozovek s obsahem PAU lze použít v souladu s vyhláškou 283/2023 Sb. do aktivní zóny, pokud budou uloženy dle TP 208 technologií recyklace za studena v max. tl 250 mm.

Obnovená plocha chodníků:

Skladba dle TP 170 je navržena D2- D-1-TDZ-CH-PIII:

Betonová nebo kamenná dlažba	DI. 60 mm	
Ložní vrstva	30 mm	
<u>Štěrkodrt'</u>	<u>ŠD 0/32</u>	<u>150 mm</u>
Celkem		240 mm

SO 106 Silnice II/603 úsek 6- Nová Hospoda délka 168 m

(Projednání DÚR zajišťovala samostatně obec Kamenice – viz „Stavební úpravy silnice II/603 ulice Pražská, Kamenice“ SO 101 - Silnice II/603 a zálivy BUS včetně odvodnění, do tohoto projektu převzalo projednané řešení.

SO 106 je vyčleněn na jeden úsek dle staničení (které navazuje na sousední úseky)
 (viz - C1 Situační výkres širších vztahů)

km 3,376 – km 3,546 /konstrukce vozovky – skladba 1 /

Na začátku úpravy v km 3,376 se napojuje komunikace na SO 101- Silnice II/603 úsek 1 – intravilán. Zásady technického řešení jsou dány dodržováním příslušných státních technických norem, technických podmínek a také požadavky objednatelů. Dispoziční řešení je dáno stávajícím stavem a snahou funkčního přerozdělení využívání zpevněných ploch i snahou vytvořit tak ucelený úsek bezpečný pro všechny účastníky provozu. Z pohledu stavebního stavu je řešení výstavby omezeno stávající konfigurací terénu, přílehlými objekty a

napojeními na ně. Šířkové parametry komunikace vychází ze stávajícího uspořádání. Pro zklidnění dopravy a zkrácení přechodové vzdálenosti byl v mezi křižovatkovém úseku ul. Osmidomí a Na Květnici vložen střední dělicí ostrůvek, který také v rámci zklidňování průtahů obcí plní funkci vjezdové brány. Šířka komunikace v této části je navržena na min. 3,5 m. Pro usměrnění dopravy a odbočení do ul. Na Květnici byl pak navržen další středový ostrůvek s dlážděným povrchem umožňující občasný pojezd vozidel. V prostoru centrální části řešeného území jsou navrženy 2 autobusové zastávky v zastávkovém zálivu. Šířka těchto zálivů je 3,0 m a šířka průběžných jízdních pruhů je 3,25 m. Oddělení protisměrných jízdních pruhů a pro zkrácení přechodové vzdálenosti byl opět navržen střední dělicí ostrůvek. Úpravy prováděné v centrální části řešeného území vlevo ve směru staničení je nutné řešit v návaznosti na jinou investiční akci, kde bude provedena rekonstrukce náměstí. Tyto dvě akce na sebe plynule navazují. Z tohoto důvodu byl u výjezdu z ČSPH u průběžného jízdního pruhu směrem na Benešov navržen pojížděný srpek, který umožňuje výjezd rozměrnějších vozidel tímto směrem. Hlavní jízdní pruhy i autobusové zastávky jsou navrženy s asfaltovým povrchem, kde na vjezdu do centrální plochy z obou stran je navržen podbarvený asfalt, z důvodu zklidnění a upozornění řidičů na průjezd prostorem náměstí a pohybu chodců. Podbarvené jsou i plochy autobusových zastávek. U stávajícího objektu restaurace jsou podél jízdního pruhu navrženy 3 parkovací stání s podélným řazením. Šířka těchto stání je navržena na 2,2 m tak, aby bylo zajištěno více plynulé. Povrch těchto stání je navržen s kamenným dlážděným povrchem. Chodníkové plochy jsou v této části stavebního objektu řešeny cca 0,5 – 0,65 m od hrany obruby. Navazující chodníkové plochy jsou pak řešeny v souvislosti stavbě náměstí a chodníků. Jednotlivé funkční plochy jsou od sebe odděleny většinou silniční kamennou obrubou šířky 25 resp. 12 cm. Betonové obruby jsou pak použity na výjezdu z řešeného území směrem na Prahu. Všechny středové a dělicí ostrůvky jsou pak odděleny silničními zkosenými obrubami, aby v případě nutnosti průjezdu rozměrnějšího vozidla bylo možné tyto obruby pojíždět. Situačně jsou jednotlivé prvky zřejmé z přiložených výkresů.

Odvodnění ploch je řešeno příčným a podélným sklonem ke zvýšeným obrubníkovým hranám a následně do uličních vpustí. Standardní sestavy uličních vpustí budou osazeny v nově upraveném uličním prostoru. **UV1, UV2, UV3, UV4, UV6, UV11** budou osazeny s kompozitní mříží **D400**. **UV5 je zdvojená**. Součástí jsou i nové přípojky vpustí a nutné úpravy napojení na stávající potrubí, včetně případných dobetonávek a vyzdívek v případě zastižení nestandardního provedení potrubí nebo napojení.

Skladba 1 - konstrukce vozovky – INTRAVILÁN – životnost 25 let

ACO 11 +	PMB 45/80-65 min.	40 mm	ČSN 736121, TKP kap. 7
PS CP	min. 0,4 kg/m ²		ČSN 736129, TKP kap. 26
ACL 22 S	PMB 25/55-60 (65)	60 mm	ČSN 736121, TKP kap. 7
PS CP	min. 0,4 kg/m ²		ČSN 736129, TKP kap. 26

Prostor autobusových zálivů – vyztužení vozovky sklovláknitým geokompozitem

ACP 16+	50/70	60 mm	ČSN 736121, TKP kap.7,
PI C	min. 0,6 kg/m ²		ČSN 736129, TKP kap. 26
RS CA 0/32(0/45)		170 mm	ČSN 73 6147, TP 208
<u>ŠDa 0/63</u>	<u>G_E</u>	<u>150 mm</u>	<u>ČSN 736126-1, TKP 5</u>

Minimální celková tloušťka 480 mm

Aktivní zóna tl. 500 mm min. $E_{dep.2} = \min. 60 \text{ MPa}$ CBR 15%

Aktivní zóna je navržena z upravených zemin v podloží – předpoklad využití stávající konstrukce s přidáním hydraulického pojiva na tloušťku 500 mm (závisí na zastižených vlastnostech paraplaně AZ) nebo výměna podloží s využitím stávajících odtěžených vrstev s PAU a uložených technologií recyklace za studena. Jedná se o stávající zeminy podmíněčně vhodné, které je možno považovat dle TP 170 při hodnotě CBR < 15% za typ PIII při optimálních podmínkách vlhkosti nebo úpravou zemin AZ s hydraulickým pojivem min. PIII a při dosažení vyššího CBR 30 % za typ PII.

Odtěžené vrstvy vozovek s obsahem PAU lze použít v souladu s vyhláškou 283/2023 Sb. do aktivní zóny, pokud budou uloženy dle TP 208 technologií recyklace za studena v max. tl 250 mm.

Dlážděné kamenné plochy – komunikace jsou navrženy na vjezdu do ul. Na Květnici, dále pak v ul. Návršní a u výjezdu z ČSPH. Kamenná dlažba je také navržena u parkovacích stání a pojížděných ostrůvcích a srpku.

Skladba 6 - pojížděné plochy dle TP 170 je navržena D1- D-1-TDZ-VI-PII

Žulové kostky velké		dl. 120 mm
Ložní vrstva (s výplní spár) cementová malta M 25 – XF4		tl. 40 mm
Vrstvy ze směsi stmelené cementem SC C _{5/6}		tl. 190 mm
Štěrkodrt' ŠD 0/32G _E		tl. 150 mm

Celkem		500 mm

Aktivní zóna tl. 500 mm $E_{dep.2} = \min. 60 \text{ MPa}$ CBR_{sat.} 15% /zlepšení zemin AZ/. Aktivní zóna v tloušťce 500 mm předpokládá zlepšení hydraulickými pojivy nebo výměnu.

Navazující chodníkové plochy jsou částečně řešeny betonovou dlažbou (vlevo ve směru staničení na začátku řešeného území) a následně jsou navrženy chodníkové a zpevněné plochy řešeny kamennou dlažbou včetně nástupišť.

Skladby nepojížděných chodníků a ploch dle TP 170 je navržena D2- D-1-TDZ-VI-PII:

Betonová nebo kamenná dlažba		DI. 80 mm
Ložní vrstva		40 mm
Štěrkodrt' ŠD 0/32		200 mm
Celkem		320 mm

SO 107 - Silnice II/603 úsek 7 – zpomalovací ostrůvek délka 213 m

SO 107 je rozdělen na jeden úsek dle staničení (které navazuje na sousední úseky)
(viz - C1 Situační výkres širších vztahů)

km 4,390 – km 4,603 /konstrukce vozovky – skladba 1 /

Rekonstrukce zahrnuje hlavní komunikaci II/603, na konci řešeného prostoru. Jedná se o úsek za křížením s ul. Ringhofferovou po konec celkové rekonstrukce. Řešení zahrnuje doplnění nového fyzického dělicího dlážděného ostrůvku, rozšíření vozovky a úpravu odvodnění.

Základní šířka zpevnění II/603 je 7 m, levá nezpevněná krajnice 0.5 m.

Nově navržený ostrůvek bude v délce 21.9 m a šířky 2.5 m. Je řešen v souladu s ČSN 736110 a průjezd je prověřen obalovými křivkami návěsové soupravy. Ostrůvek je navržený zvýšený se zkosenými obrubníkovými hranami s dlážděným povrchem. Jeho umístění je zvoleno optimálně ve vztahu k začátku a obce, ke stávajícímu vjezdu a poloze stykových křižovatek místních komunikací ul. Ostrovní a Olivová.

Ostrůvek bude přisvětlen novým veřejným osvětlením – viz SO 447.

Z důvodu doplnění zpomalovacího ostrůvku a nutného rozšíření zpevněné části vozovky silnice II/603 bude stávající levostranný otevřený příkop v délce 64.5 m zatrubněn (DN 300). Pro kontrolu a čištění zatrubnění budou osazeny 2 kontrolní šachty DN 1000. Čela zatrubnění budou šikmá (svahová), zpevněna dlažbou do betonového lože.

Současně bude v místě stykové křižovatky s ul. Olšová část otevřeného příkopu zpevněna a příčně přes ul. Olšovou bude doplněn odvodňovací žlab s vyústěním do rozptylové šterkové plochy. Žlab v místě nátoky a vtoku a bude se zpevněným šikmým čelem.

Obecně je dále odvodnění ploch ponecháno dle stávajícího stavu, tzn. příčným a podélným sklonem vozovky k hraně a do stávajících vpustí.

Návrh konstrukce vozovky proběhl na základě provedené diagnostiky v roce 2019. Jedná se o intravilán, návrhová rychlost je 50 km/h.

- Stávající šířkové parametry komunikací budou ponechány, případně pouze lokálně optimalizovány.
- Minimální životnost navržené konstrukce vozovky v obci 25 let

Návrh postupu provedení rekonstrukce vozovkového souvrství

Frézování stávajících asfaltových vrstev na tl. 120 mm v celé ploše, do úrovně vrstvy PM + nátěr (lokálně mohou být zasaženy vrstvy PM a AC s nadlimitním obsahem PAU (min. ZAS-T3). diagnostika doporučuje selektivní frézování.

Zbývá část stávající konstrukce je předpoklad 25 % ZAS – T3 v množství 10 %. Použití nebo odvoz nebezpečného odpadu s nadlimitním obsahem PAU, min. ZAS – T3 ověření dle TP150 a vyhlášky č. 283/2023 sb.

V místě demolice objektu stávajícího mostu (propustku) bude odkopána nutná část tělesa komunikace. Po realizaci propustku budou vrstvy násypu zpětně dosypány a zhutněny dle požadavků ČSN 73 61 33. Aktivní zóna bude realizována vhodnými zeminami, případně bude zlepšena hydraulickým pojivem. Skladba komunikace bude nově realizována v celém rozsahu řešeného úseku.

Skladba 1 - konstrukce vozovky – INTRAVILÁN – životnost 25 let

ACO 11 +	PMB 45/80-65 min.	40 mm ČSN 736121, TKP kap. 7
PS CP	min. 0,4 kg/m ²	ČSN 736129, TKP kap. 26
ACL 22 S	PMB 25/55-60 (65)	60 mm ČSN 736121, TKP kap. 7
PS CP	min. 0,4 kg/m ²	ČSN 736129, TKP kap. 26

Prostor autobusových zálivů – vyztužení vozovky sklovláknitým geokompozitem

ACP 16+	50/70	60 mm ČSN 736121, TKP kap.7,
PI C	min. 0,6 kg/m ²	ČSN 736129, TKP kap. 26
RS CA 0/32(0/45)	170 mm	ČSN 73 6147, TP 208
<u>ŠDa 0/63</u>	<u>G_E 150 mm</u>	<u>ČSN 736126-1, TKP 5</u>
Minimální celková tloušťka		480 mm

Aktivní zóna tl. 500 mm E_{dep.2} = min. 60 MPa CBR_{sat.} 15%

Aktivní zóna je navržena z upravených zemin v podloží – předpoklad využití stávající konstrukce s přidáním hydraulického pojiva na tloušťku 300 - 500 mm (závisí na zastižených vlastnostech parapláně AZ) nebo výměna podloží s využitím stávajících odtěžených vrstev s PAU a uložených technologií recyklace za studena. Jedná se o stávající zeminy podmíněčně vhodné, které je možno považovat dle TP 170 při hodnotě CBR < 15% za typ PIII při optimálních podmínkách vlhkosti nebo úpravou zemin AZ s hydraulickým pojivem min. PIII a při dosažení vyššího CBR 30 % za typ PII.

Odtěžené vrstvy vozovek s obsahem PAU lze použít v souladu s vyhláškou 283/2023 Sb. do aktivní zóny, pokud budou uloženy dle TP 208 technologií recyklace za studena v max. tl 250 mm.

Nepojížděné plochy směrových a dělicích ostrůvků budou vydlážděny betonovou dlažbou:

Skladby nepojížděných ostrůvků dle TP 170 je navržena D2- D-1-TDZ-VI-PII:

Betonová nebo kamenná dlažba	DI. 80 mm
Ložní vrstva	40 mm
<u>Šterkodř</u>	<u>ŠD 0/32</u> <u>G_E</u> <u>200 mm</u>
Celkem	320 mm

SO 161 Dopravně inženýrské opatření

Stavební objekt řeší provizorní svislé dopravní značení po dobu rekonstrukce silnice II/603 v úseku Sulice - Želivec pro veřejnou dopravu.

Projekt předpokládá provádění konstrukčních vrstev po polovinách. Tím bude zajištěn veřejný silniční provoz a tím i přístup na stavbu. Hlavně se jedná o průtah přes obce, kde bude nezbytné zajistit pohyb chodců vybudováním chodníků a lávek přes výkopy včetně zábradlí pro ochranu chodců.

Před zahájením demolice mostů bude vytyčena objízdná trasa. Po dobu snesení (demolice) mostních objektů Č. 603-010 a ev.č. 603-011 a na jejich místě zbudování propustků 1 a 2 bude silnice II/603 v těchto úsecích uzavřena. Stávající vjezdy budou zpřístupněny. V rámci stavby bude navržena objízdná trasa vedoucí z II/603 po III/00326 přes Křížkový Újezdec a Petříkov, dále po II/107 přes Štířín zpět ulicí Ringhofferova na II/603. Do oblasti mezi bourané mosty se doprava dostane ulicí Štířínská (II/107).

Z důvodu obslužnosti území a objízdnych tras linek BUS projekt předpokládá, že demolice mostu a znovuzprovoznění II/603 bude po částech, tzn. demolice proběhnou ve dvou etapách postupně.

Nově upravená silnice II/603 bude opatřena svislým a vodorovným dopravním značením.

Řada 300 – Vodohospodářské objekty

Řada 300 – Vodohospodářské objekty					
SO 331	Ochrana / úprava kanalizace v úseku 1	SP - nevyžaduje povolení / umístění	Střed. kraj	VHS Benešov	Obec Kamenice
SO 334	Ochrana / úprava kanalizace v úseku 4	ÚR + SP - nevyžaduje povolení / umístění	Střed. kraj	VHS Benešov	Obec Sulice
SO 335	Ochrana / úprava kanalizace v úseku 5	ÚR + SP - nevyžaduje povolení / umístění	Střed. kraj	VHS Benešov	Obec Sulice
SO 335.1	Ochrana / úprava dešťové kanalizace v úseku 5	ÚR + SP	Střed. kraj	VHS Benešov	Obec Sulice
SO 336	Ochrana / úprava kanalizace v úseku 6	SP - nevyžaduje povolení / umístění	Střed. kraj	VHS Benešov	Obec Kamenice
SO 337	Ochrana / úprava kanalizace v úseku 7	ÚR + SP - nevyžaduje povolení / umístění	Střed. kraj	VHS Benešov	Obec Kamenice
SO 341	Ochrana / úprava vodovodů v úseku 1	SP - nevyžaduje povolení / umístění	Střed. kraj	VHS Benešov	Obec Kamenice
SO 343	Ochrana / úprava vodovodu v úseku 3	ÚR + SP - nevyžaduje povolení / umístění	Střed. kraj	VHS Benešov	Obec Sulice
SO 344	Ochrana / úprava vodovodu v úseku 4	ÚR + SP - nevyžaduje povolení / umístění	Střed. kraj	VHS Benešov	Obec Sulice
SO 345	Přeložka a ochrana vodovodu v úseku 5	ÚR + SP	Střed. kraj	VHS Benešov	Obec Sulice
SO 346	Ochrana / úprava vodovodů v úseku 6	SP - nevyžaduje povolení / umístění	Střed. kraj	VHS Benešov	Obec Sulice

SO 331 – Ochrana / úprava kanalizace v úseku 101

Pod navrženou rekonstrukcí silnice se nachází stávající jednotná kanalizace ve správě Vodohospodářské společnosti Benešov, s.r.o.. Jedná se o stoky a přípojky z trub betonových a PVC. Ochranné pásmo kanalizace stanovuje Zákon č.274/2001 Sb. na 1,5 m na obě strany od líce trouby. Poloha kanalizace je zakreslena podle geodetického zaměření povrchových znaků (poklapy revizních šachet, mřížie uličních vpustí, vtokové objekty,...) a podkladů správce kanalizace.

Směrové řešení a niveleta stávající vozovky zůstane zachována. Hloubka uložení stávající kanalizace se předpokládá mezi 1,5 – 3,0 m. V rámci tohoto stavebního objektu se navrhuje ochrana trub gravitačních stok po dobu jejich sníženého krytí při rekonstrukci silnice a navazujících ploch. Ochrana je navržena v šíři ochranného pásma kanalizace, tj 1,5 m na obě strany od líce trouby.

Před zahájením zemních prací bude poloha kanalizace ověřena ve stávajících revizních šachtách a ověř se stav potrubí. V průběhu prací na zemním tělese silnice, tedy od odstranění krytů a podkladů po konečnou úpravu pláňe bude potrubí kontrolovat. V případě poškození pak bude neprodleně opraveno v součinnosti se správcem. Pokud bude zjištěno, že krytí potrubí neodpovídá podkladům a normovým požadavkům, bude situace řešena na místě se správcem.

Tento stavební objekt zahrnuje také výškovou rektifikaci a úpravu poklopů na stávajících revizních šachtách. Poklopy budou osazeny v úrovni komunikace s nejvyšší přípustnou odchylkou – 5 mm pod a + 0 nad okolní úroveň, mimo komunikaci pak v intravilánu 100 mm (a v extravilánu 300 - 500 mm nad terén), dle ČSN 75 6101 - Stokové sítě a kanalizační přípojky. V případě nutného zásahu do revizní šachty, bude upravena její horní část. Předpokládá se využití stávajících poklopů. V případě, že nebude možno stávající poklop použít, bude toto řešeno s vlastníkem kanalizace.

Všechny výrobky a zařízení, použité při realizaci stavby, musí splňovat technické požadavky jakosti výrobků v souladu s harmonizovanými českými technickými normami, technickými kvalitativními podmínkami i ZTKP.

Základní technické údaje o objektu SO 331:

Popis	DN	Materiál	Počet m.j.	m.j.
Ochrana kanalizace	-	-	1 048	m
Rektifikace poklopů revizních šachet	-	-	27	ks

SO 334 – Ochrana / úprava kanalizace v úseku 104

Pod navrženou rekonstrukcí silnice se nachází stávající jednotná kanalizace ve správě Vodohospodářské společnosti Benešov, s.r.o.. Jedná se o stoky a přípojky z trub betonových a PVC. Ochranné pásmo kanalizace stanovuje Zákon č.274/2001 Sb. na 1,5 m na obě strany od líce trouby. Poloha kanalizace je zakreslena podle geodetického zaměření povrchových znaků (poklopy revizních šachet, mříže uličních vpustí, vtokové objekty,...) a podkladů správce kanalizace.

Směrové řešení a niveleta stávající vozovky zůstane zachována. Hloubka uložení stávající kanalizace se předpokládá mezi 1,5 – 3,0 m. V rámci tohoto stavebního objektu se navrhuje ochrana trub gravitačních stok po dobu jejich sníženého krytí při rekonstrukci silnice a navazujících ploch. Ochrana je navržena v šíři ochranného pásma kanalizace, tj 1,5 m na obě strany od líce trouby.

Před zahájením zemních prací bude poloha kanalizace ověřena ve stávajících revizních šachtách a ověř se stav potrubí. V průběhu prací na zemním tělese silnice, tedy od odstranění krytů a podkladů po konečnou úpravu pláňe bude potrubí kontrolovat. V případě poškození pak bude neprodleně opraveno v součinnosti se správcem. Pokud bude zjištěno, že krytí potrubí neodpovídá podkladům a normovým požadavkům, bude situace řešena na místě se správcem.

Tento stavební objekt zahrnuje také výškovou rektifikaci a úpravu poklopů na stávajících revizních šachtách. Poklopy budou osazeny v úrovni komunikace s nejvyšší přípustnou odchylkou – 5 mm pod a + 0 nad okolní úroveň, mimo komunikaci pak v intravilánu 100 mm a v extravilánu 300 -500 mm nad terén, dle ČSN 75 6101 - Stokové sítě a kanalizační přípojky. V případě nutného zásahu do revizní

šachty, bude upravena její horní část. Předpokládá se využití stávajících poklopů. V případě, že nebude možno stávající poklop použít, bude toto řešeno s vlastníkem kanalizace.

Součástí tohoto stavebního objektu je také obetonování stávající kanalizace v místě křížení s nově upravovaným propustkem DN 1000. Stávající kanalizace podchází pod tímto propustkem. Stoka bude obetonována v úseku pod propustkem v celkové délce 5 m.

Všechny výrobky a zařízení, použité při realizaci stavby, musí splňovat technické požadavky jakosti výrobků v souladu s harmonizovanými českými technickými normami, technickými kvalitativními podmínkami i ZTKP.

Základní technické údaje o objektu SO 334:

Popis	DN	Materiál	Počet m.j.	m.j.
Ochrana kanalizace	-	-	124	m
Obetonování potrubí	-	-	5	m
Rektifikace poklopů revizních šachet	-	-	5	ks

SO 335 – Ochrana / úprava kanalizace v úseku 105

Pod navrženou rekonstrukcí silnice se nachází stávající jednotná kanalizace ve správě Vodohospodářské společnosti Benešov, s.r.o.. Dešťová kanalizace je pak ve správě obce Sulice. Jedná se o stoky a přípojky z trub betonových a PVC. Ochranné pásmo kanalizace stanovuje Zákon č.274/2001 Sb. na 1,5 m na obě strany od líce trouby. Poloha kanalizace je zakreslena podle geodetického zaměření povrchových znaků (poklapy revizních šachet, mříže uličních vpustí, vtokové objekty,...) a podkladů správce kanalizace.

Směrové řešení a niveleta stávající vozovky zůstane zachována. Hloubka uložení stávající kanalizace se předpokládá mezi 1,5 – 3,0 m. V rámci tohoto stavebního objektu se navrhuje ochrana trub gravitačních stok po dobu jejich sníženého krytí při rekonstrukci silnice a navazujících ploch. Ochrana je navržena v šíři ochranného pásma kanalizace, tj 1,5 m na obě strany od líce trouby.

Před zahájením zemních prací bude poloha kanalizace ověřena ve stávajících revizních šachtách a ověřit se stav potrubí. V průběhu prací na zemním tělese silnice, tedy od odstranění krytů a podkladů po konečnou úpravu pláňe bude potrubí kontrolovat. V případě poškození pak bude neprodleně opraveno v součinnosti se správcem. Pokud bude zjištěno, že krytí potrubí neodpovídá podkladům a normovým požadavkům, bude situace řešena na místě se správcem.

Tento stavební objekt zahrnuje také výškovou rektifikaci a úpravu poklopů na stávajících revizních šachtách. Poklapy budou osazeny v úrovni komunikace s nejvyšší přípustnou odchylkou – 5 mm pod a + 0 nad okolní úroveň, mimo komunikaci pak v intravilánu 100 mm a v extravilánu 300 -500 mm nad terén, dle ČSN 75 6101 - Stokové sítě a kanalizační přípojky. V případě nutného zásahu do revizní šachty, bude upravena její horní část. Předpokládá se využití stávajících poklopů. V případě, že nebude možno stávající poklop použít, bude toto řešeno s vlastníkem kanalizace.

Součástí tohoto stavebního objektu je také obetonování stávající splaškové kanalizace v místě křížení s novým rámovým propustkem. **Stávající kanalizace podchází pod dnem původního mostního objektu, resp. podchází pod nově navrženým propustkem. Stoka bude obetonována v úseku pod propustkem v celkové délce 7 m.**

Všechny výrobky a zařízení, použité při realizaci stavby, musí splňovat technické požadavky jakosti výrobků v souladu s harmonizovanými českými technickými normami, technickými kvalitativními podmínkami i ZTKP.

Základní technické údaje o objektu SO 335:

Popis	DN	Materiál	Počet m.j.	m.j.
Ochrana kanalizace	-	-	71	m
Obetonování potrubí	-	-	7	m
Rektifikace poklopů revizních šachet	-	-	1	ks

SO 335.1 – Ochrana / úprava dešťové kanalizace v úseku 5

Stávající dešťová kanalizace z betonových trub DN 250 bude zaústěna jako ve stávajícím stavu přímo do propustku. Na stávající stoce bude zřízena jedna nová standardní betonová prefabrikovaná revizní šachta DN 1000, litinový poklop, uzamykatelný B 125, plastové potrubí DN 250 bude v délce 4 m kolmo zaústěno do betonové stěny propustku. Napojení bude pomocí navrtávky.

Všechny výrobky a zařízení, použité při realizaci stavby, musí splňovat technické požadavky jakosti výrobků v souladu s harmonizovanými českými technickými normami, technickými kvalitativními podmínkami i ZTKP.

Základní technické údaje o objektu SO 335.1:

Popis	DN	Materiál	Počet m.j.	m.j.
Přeložka dešťové kanalizace DN 250	250	PP	4	m

SO 336 – Ochrana / úprava kanalizace v úseku SO 106

Pod navrženou rekonstrukcí silnice se nachází stávající jednotná kanalizace ve správě Vodohospodářské společnosti Benešov, s.r.o.. Jedná se o stoky a přípojky z trub betonových a PVC. Ochranné pásmo kanalizace stanovuje Zákon č.274/2001 Sb. na 1,5 m na obě strany od líce trouby. Poloha kanalizace je zakreslena podle geodetického zaměření povrchových znaků (poklapy revizních šachet, mříže uličních vpustí, vtokové objekty...) a podkladů správce kanalizace.

Směrové řešení a niveleta stávající vozovky zůstane zachována. Hloubka uložení stávající kanalizace se předpokládá mezi 1,5 – 3,0 m. V rámci tohoto stavebního objektu se navrhuje ochrana trub gravitačních stok po dobu jejich sníženého krytí při rekonstrukci silnice a navazujících ploch. Ochrana je navržena v šíři ochranného pásma kanalizace, tj 1,5 m na obě strany od líce trouby.

Před zahájením zemních prací bude poloha kanalizace ověřena ve stávajících revizních šachtách a ověří se stav potrubí. V průběhu prací na zemním tělese silnice, tedy od odstranění krytů a podkladů po konečnou úpravu pláňe bude potrubí kontrolovat. V případě poškození pak bude neprodleně opraveno v součinnosti se správcem. Pokud bude zjištěno, že krytí potrubí neodpovídá podkladům a normovým požadavkům, bude situace řešena na místě se správcem.

Tento stavební objekt zahrnuje také výškovou rektifikaci a úpravu poklopů na stávajících revizních šachtách. Poklapy budou osazeny v úrovni komunikace s nejvyšší přípustnou odchylkou – 5 mm pod a

+ 0 nad okolní úroveň, mimo komunikaci pak v intravilánu 100 mm a v extravilánu 300 -500 mm nad terén, dle ČSN 75 6101 - Stokové sítě a kanalizační přípojky. V případě nutného zásahu do revizní šachty, bude upravena její horní část. Předpokládá se využití stávajících poklopů. V případě, že nebude možno stávající poklop použít, bude toto řešeno s vlastníkem kanalizace.

Všechny výrobky a zařízení, použité při realizaci stavby, musí splňovat technické požadavky jakosti výrobků v souladu s harmonizovanými českými technickými normami, technickými kvalitativními podmínkami i ZTKP.

Základní technické údaje o objektu SO 336:

Popis	DN	Materiál	Počet m.j.	m.j.
Ochrana kanalizace	-	-	149	m
Rektifikace poklopů revizních šachet	-	-	3	ks

SO 337 – Ochrana / úprava kanalizace v úseku SO 107

Pod navrženou rekonstrukcí silnice se nachází stávající jednotná kanalizace ve správě Vodohospodářské společnosti Benešov, s.r.o.. Jedná se o stoky a přípojky z trub betonových a PVC. Ochranné pásmo kanalizace stanovuje Zákon č.274/2001 Sb. na 1,5 m na obě strany od líce trouby. Poloha kanalizace je zakreslena podle geodetického zaměření povrchových znaků (poklapy revizních šachet, mříže uličních vpustí, vtokové objekty,...) a podkladů správce kanalizace.

Směrové řešení a niveleta stávající vozovky zůstane zachována. Hloubka uložení stávající kanalizace se předpokládá mezi 1,5 – 3,0 m. V rámci tohoto stavebního objektu se navrhuje ochrana trub gravitačních stok po dobu jejich sníženého krytí při rekonstrukci silnice a navazujících ploch. Ochrana je navržena v šíři ochranného pásma kanalizace, tj 1,5 m na obě strany od líce trouby.

Před zahájením zemních prací bude poloha kanalizace ověřena ve stávajících revizních šachtách a ověř se stav potrubí. V průběhu prací na zemním tělese silnice, tedy od odstranění krytů a podkladů po konečnou úpravu pláňe bude potrubí kontrolovat. V případě poškození pak bude neprodleně opraveno v součinnosti se správcem. Pokud bude zjištěno, že krytí potrubí neodpovídá podkladům a normovým požadavkům, bude situace řešena na místě se správcem.

Tento stavební objekt zahrnuje také výškovou rektifikaci a úpravu poklopů na stávajících revizních šachtách. Poklapy budou osazeny v úrovni komunikace s nejvyšší přípustnou odchylkou – 5 mm pod a + 0 nad okolní úroveň, mimo komunikaci pak v intravilánu 100 mm a v extravilánu 300 -500 mm nad terén, dle ČSN 75 6101 - Stokové sítě a kanalizační přípojky. V případě nutného zásahu do revizní šachty, bude upravena její horní část. Předpokládá se využití stávajících poklopů. V případě, že nebude možno stávající poklop použít, bude toto řešeno s vlastníkem kanalizace.

Všechny výrobky a zařízení, použité při realizaci stavby, musí splňovat technické požadavky jakosti výrobků v souladu s harmonizovanými českými technickými normami, technickými kvalitativními podmínkami i ZTKP.

Základní technické údaje o objektu SO 337:

Popis	DN	Materiál	Počet m.j.	m.j.
Ochrana kanalizace	-	-	9	m
Rektifikace poklopů revizních šachet	-	-	0	ks

SO 341 – Ochrana / úprava vodovodů v úseku 101

Pod navrženou rekonstrukcí silnice nachází stávající vodovodní řady a vodovodní přípojky ve správě Vodohospodářské společnosti Benešov, s.r.o. Jedná se o rozvodné vodovodní řady a vodovodní přípojky z trub PE a PVC. Ochranné pásmo vodovodu stanovuje Zákon č.274/2001 Sb. na 1,5 m na obě strany od líce trouby. Poloha vodovodu je zakreslena podle geodetického zaměření povrchových znaků (poklopy armatur, vytyčovací sloupků,...) a podkladů správce vodovodu.

Směrové řešení a niveleta stávající vozovky zůstane zachována. Hloubka uložení stávajícího vodovodního potrubí není známa. Předpokládá se uložení v hloubce mezi 1,2 – 1,5 m. V rámci tohoto stavebního objektu se navrhuje opatření pro případnou ochranu vodovodního potrubí po dobu jeho sníženého krytí při rekonstrukci silnice a navazujících ploch. Ochrana je navržena v šíři ochranného pásma vodovodu, tj 1,5 m na obě strany od líce trouby.

Před zahájením odstranění stávající konstrukce vozovky a případných zemních prací bude poloha stávajícího vodovodu ověřena kopanými sondami rozměrů 2x2 m (ruční výkop) na obou koncích dotčených úseků. Bude ověřena hloubka uložení vodovodu a zjištěn stav potrubí. Pokud bude zjištěno, že krytí potrubí neodpovídá podkladům a normovým požadavkům, bude situace řešena na místě s provozovatelem vodovodu. Jako možné řešení je přeložka vodovodu – zahroubení vodovodu v úseku s nenormovým krytím.

V průběhu prací na zemním tělese silnice, tedy od odstranění krytí a podkladů po konečnou úpravu pláň se bude stav potrubí kontrolovat. V případě poškození pak bude neprodleně opraveno v součinnosti s provozovatelem. V případě malého krytí stávajícího vodovodu, hrozí nebezpečí jeho porušení nebo obnažení již při výkopových pracích, případně poškození při provádění aktivní zóny. Je proto navrženo provádět v rozsahu ochranného pásma vodovodu ruční výkop (ztížený výkop).

V ochranném pásmu vodovodu bude při odstraňování stávající konstrukce vozovky a při provádění hutnění aktivní zóny a konstrukčních vrstev nové vozovky použito lehkých mechanizačních prostředků. Hutnění pláň a konstrukčních vrstev bude probíhat se zvýšenou opatrností - podle samostatného hutněního předpisu.

Tento stavební objekt zahrnuje také výškovou rektifikaci a úpravu stávajících poklopů šoupátek a poklopů podzemních hydrantů. V případě nutného zásahu do ovládací zemní soupravy šoupátek, bude tato také vyměněna. Předpokládá se využití stávajících poklopů. V případě, že nebude možno stávající poklop použít, bude toto řešeno s vlastníkem vodovodu.

Všechny výrobky a zařízení, použité při realizaci stavby, musí splňovat technické požadavky jakosti výrobků v souladu s harmonizovanými českými technickými normami, technickými kvalitativními podmínkami i ZTKP.

Základní technické údaje o objektu SO 341:

Popis	DN	Materiál	Počet m.j.	m.j.
Ochrana vodovodu	-	-	1 110	m
Rektifikace poklopů šoupátek a podzemních hydrantů	-	-	32	ks

SO 343 – Ochrana / úprava vodovodů v úseku SO 103

Pod navrženou rekonstrukcí silnice nachází stávající vodovodní řady a vodovodní přípojky ve správě Vodohospodářské společnosti Benešov, s.r.o. Jedná se o rozvodné vodovodní řady a vodovodní přípojky z trub PE a PVC. Ochranné pásmo vodovodu stanovuje Zákon č.274/2001 Sb. na 1,5 m na obě strany od líce trouby. Poloha vodovodu je zakreslena podle geodetického zaměření povrchových znaků (poklopy armatur, vytyčovacích sloupků,...) a podkladů správce vodovodu.

Směrové řešení a niveleta stávající vozovky zůstane zachována. Hloubka uložení stávajícího vodovodního potrubí není známa. Předpokládá se uložení v hloubce mezi 1,2 – 1,5 m. V rámci tohoto stavebního objektu se navrhuje opatření pro případnou ochranu vodovodního potrubí po dobu jeho sníženého krytí při rekonstrukci silnice a navazujících ploch. Ochrana je navržena v šíři ochranného pásma vodovodu, tj 1,5 m na obě strany od líce trouby.

Před zahájením odstranění stávající konstrukce vozovky a případných zemních prací bude poloha stávajícího vodovodu ověřena kopanými sondami rozměrů 2x2 m (ruční výkop) na obou koncích dotčených úseků. Bude ověřena hloubka uložení vodovodu a zjištěn stav potrubí. Pokud bude zjištěno, že krytí potrubí neodpovídá podkladům a normovým požadavkům, bude situace řešena na místě s provozovatelem vodovodu. Jako možné řešení je přeložka vodovodu – zahloubení vodovodu v úseku s nenormovým krytím.

V průběhu prací na zemním tělese silnice, tedy od odstranění krytí a podkladů po konečnou úpravu pláně se bude stav potrubí kontrolovat. V případě poškození pak bude neprodleně opraveno v součinnosti s provozovatelem. V případě malého krytí stávajícího vodovodu, hrozí nebezpečí jeho porušení nebo obnažení již při výkopových pracích, případně poškození při provádění aktivní zóny. Je proto navrženo provádět v rozsahu ochranného pásma vodovodu ruční výkop (ztížený výkop).

V ochranném pásmu vodovodu bude při odstraňování stávající konstrukce vozovky a při provádění hutnění aktivní zóny a konstrukčních vrstev nové vozovky použito lehkých mechanizačních prostředků. Hutnění pláně a konstrukčních vrstev bude probíhat se zvýšenou opatrností - podle samostatného hutněního předpisu.

Základní technické údaje o objektu SO 343:

Popis	DN	Materiál	Počet m.j.	m.j.
Ochrana vodovodu	-	-	29	m

SO 344 – Ochrana / úprava vodovodů v úseku SO 104

Pod navrženou rekonstrukcí silnice nachází stávající vodovodní řady a vodovodní přípojky ve správě Vodohospodářské společnosti Benešov, s.r.o. Jedná se o rozvodné vodovodní řady a vodovodní přípojky z trub PE a PVC. Ochranné pásmo vodovodu stanovuje Zákon č.274/2001 Sb. na 1,5 m na obě strany od líce trouby. Poloha vodovodu je zakreslena podle geodetického zaměření povrchových znaků (poklopy armatur, vytyčovacích sloupků,...) a podkladů správce vodovodu.

Směrové řešení a niveleta stávající vozovky zůstane zachována. Hloubka uložení stávajícího vodovodního potrubí není známa. Předpokládá se uložení v hloubce mezi 1,2 – 1,5 m. V rámci tohoto stavebního objektu se navrhuje opatření pro případnou ochranu vodovodního potrubí po dobu jeho sníženého krytí při rekonstrukci silnice a navazujících ploch. Ochrana je navržena v šíři ochranného pásma vodovodu, tj 1,5 m na obě strany od líce trouby.

Před zahájením odstranění stávající konstrukce vozovky a případných zemních prací bude poloha stávajícího vodovodu ověřena kopanými sondami rozměrů 2x2 m (ruční výkop) na obou koncích dotčených úseků. Bude ověřena hloubka uložení vodovodu a zjištěn stav potrubí. Pokud bude zjištěno, že krytí potrubí neodpovídá podkladům a normovým požadavkům, bude situace řešena na místě s provozovatelem vodovodu. Jako možné řešení je přeložka vodovodu – zahloubení vodovodu v úseku s nenormovým krytím.

V průběhu prací na zemním tělese silnice, tedy od odstranění krytů a podkladů po konečnou úpravu pláň se bude stav potrubí kontrolovat. V případě poškození pak bude neprodleně opraveno v součinnosti s provozovatelem. V případě malého krytí stávajícího vodovodu, hrozí nebezpečí jeho porušení nebo obnažení již při výkopových pracích, případně poškození při provádění aktivní zóny. Je proto navrženo provádět v rozsahu ochranného pásma vodovodu ruční výkop (ztížený výkop).

V ochranném pásmu vodovodu bude při odstraňování stávající konstrukce vozovky a při provádění hutnění aktivní zóny a konstrukčních vrstev nové vozovky použito lehkých mechanizačních prostředků. Hutnění pláň a konstrukčních vrstev bude probíhat se zvýšenou opatrností - podle samostatného hutněního předpisu.

Tento stavební objekt zahrnuje také výškovou rektifikaci a úpravu stávajících poklopů šoupátek. V případě nutného zásahu do ovládací zemní soupravy šoupátek, bude tato také vyměněna. Předpokládá se využití stávajících poklopů. V případě, že nebude možno stávající poklop použít, bude toto řešeno s vlastníkem vodovodu.

V rámci výstavby propustku DN 1000 se navrhuje přeložka stávajícího vodovodního řadu PE315 v délce 7 m a stávajícího vodovodního řadu PE225 v délce 7 m, obě přeložky budou nahrazeny v původní trase. Vodovodní potrubí bude vedeno nad novou konstrukcí propustku. V místě případných výškových lomů bude na základě zjištěného skutečného stavu hloubky uložení potrubí doplněno odvětrání a odkalení potrubí. V případě nízkého krytí vodovodu se předpokládá, že potrubí bude opatřeno tepelnou izolací. Stávající potrubí bude v délce 2 x 7 m odstraněno. Trasa přeložky bude vedena v trase původního potrubí.

Všechny výrobky a zařízení, použité při realizaci stavby, musí splňovat technické požadavky jakosti výrobků v souladu s harmonizovanými českými technickými normami, technickými kvalitativními podmínkami i ZTKP.

Základní technické údaje o objektu SO 344:

Popis	DN	Materiál	Počet m.j.	m.j.
Ochrana vodovodu	-	-	48	m
Přeložky vodovodních řadů (nahrazeno v původní trase)	-	-	PE315 - 7 m PE225 - 7 m	m
Rektifikace poklopů šoupátek a podzemních hydrantů	-	-	1	Ks

SO 345 – Přeložka a ochrana vodovodů v úseku SO 105

Pod navrženou rekonstrukcí silnice nachází stávající vodovodní řady a vodovodní přípojky ve správě Vodohospodářské společnosti Benešov, s.r.o. Jedná se o rozvodné vodovodní řady a vodovodní přípojky z trub PE a PVC. Ochranné pásmo vodovodu stanovuje Zákon č.274/2001 Sb. na 1,5 m na obě strany od líce trouby. Poloha vodovodu je zakreslena podle geodetického zaměření povrchových znaků (poklopy armatur, vytyčovací sloupků,...) a podkladů správce vodovodu.

Směrové řešení a niveleta stávající vozovky zůstane zachována. Hloubka uložení stávajícího vodovodního potrubí není známa. Předpokládá se uložení v hloubce mezi 1,2 – 1,5 m. V rámci tohoto stavebního objektu se navrhuje opatření pro případnou ochranu vodovodního potrubí po dobu jeho sníženého krytí při rekonstrukci silnice a navazujících ploch. Ochrana je navržena v šíři ochranného pásma vodovodu, tj 1,5 m na obě strany od líce trouby.

Před zahájením odstranění stávající konstrukce vozovky a případných zemních prací bude poloha stávajícího vodovodu ověřena kopanými sondami rozměrů 2x2 m (ruční výkop) na obou koncích dotčených úseků. Bude ověřena hloubka uložení vodovodu a zjištěn stav potrubí. Pokud bude zjištěno, že krytí potrubí neodpovídá podkladům a normovým požadavkům, bude situace řešena na místě s provozovatelem vodovodu. Jako možné řešení je přeložka vodovodu – zahloubení vodovodu v úseku s nenormovým krytím.

V průběhu prací na zemním tělese silnice, tedy od odstranění krytů a podkladů po konečnou úpravu pláně se bude stav potrubí kontrolovat. V případě poškození pak bude neprodleně opraveno v součinnosti s provozovatelem. V případě malého krytí stávajícího vodovodu, hrozí nebezpečí jeho porušení nebo obnažení již při výkopových pracích, případně poškození při provádění aktivní zóny. Je proto navrženo provádět v rozsahu ochranného pásma vodovodu ruční výkop (ztížený výkop).

V ochranném pásmu vodovodu bude při odstraňování stávající konstrukce vozovky a při provádění hutnění aktivní zóny a konstrukčních vrstev nové vozovky použito lehkých mechanizačních prostředků. Hutnění pláně a konstrukčních vrstev bude probíhat se zvýšenou opatrností - podle samostatného hutněního předpisu.

Tento stavební objekt zahrnuje také výškovou rektifikaci a úpravu stávajících poklopů šoupátek. V případě nutného zásahu do ovládací zemní soupravy šoupátek, bude tato také vyměněna. Předpokládá se využití stávajících poklopů. V případě, že nebude možno stávající poklop použít, bude toto řešeno s vlastníkem vodovodu.

V rámci výstavby propustku ŽB rám 2000/1000 se navrhuje přeložka stávajícího vodovodního řadu v délce 28,7 m. Vodovodní potrubí bude vedeno nad novou konstrukcí propustku. V místě případných výškových lomů bude na základě zjištěného skutečného stavu hloubky uložení potrubí doplněno odvzdušnění a odkalení potrubí. V případě nízkého krytí vodovodu se předpokládá, že potrubí bude opatřeno tepelnou izolací. Stávající potrubí bude v délce 44 m odstraněno. Trasa přeložky bude vedena v přímé trase mezi stávajícími lomy na potrubí.

Všechny výrobky a zařízení, použité při realizaci stavby, musí splňovat technické požadavky jakosti výrobků v souladu s harmonizovanými českými technickými normami, technickými kvalitativními podmínkami i ZTKP.

Základní technické údaje o objektu SO 345:

Popis	DN	Materiál	Počet m.j.	m.j.
Ochrana vodovodu	-	-	46	m
Přeložka vodovodního řadu (nahrazeno v nové trase)	-	-	28,7	m
Rektifikace poklopů šoupátek a podzemních hydrantů	-	-	1	ks

SO 346 – Ochrana / úprava vodovodů v úseku SO 106

Pod navrženou rekonstrukcí silnice nachází stávající vodovodní řady a vodovodní přípojky ve správě Vodohospodářské společnosti Benešov, s.r.o. Jedná se o rozvodné vodovodní řady a vodovodní přípojky z trub PE a PVC. Ochranné pásmo vodovodu stanovuje Zákon č.274/2001 Sb. na 1,5 m na obě strany od líce trouby. Poloha vodovodu je zakreslena podle geodetického zaměření povrchových znaků (poklopy armatur, vytyčovacích sloupků,...) a podkladů správce vodovodu.

Směrové řešení a niveleta stávající vozovky zůstane zachována. Hloubka uložení stávajícího vodovodního potrubí není známa. Předpokládá se uložení v hloubce mezi 1,2 – 1,5 m. V rámci tohoto stavebního objektu se navrhuje opatření pro případnou ochranu vodovodního potrubí po dobu jeho sníženého krytí při rekonstrukci silnice a navazujících ploch. Ochrana je navržena v šíři ochranného pásma vodovodu, tj 1,5 m na obě strany od líce trouby.

Před zahájením odstranění stávající konstrukce vozovky a případných zemních prací bude poloha stávajícího vodovodu ověřena kopanými sondami rozměrů 2x2 m (ruční výkop) na obou koncích dotčených úseků. Bude ověřena hloubka uložení vodovodu a zjištěn stav potrubí. Pokud bude zjištěno, že krytí potrubí neodpovídá podkladům a normovým požadavkům, bude situace řešena na místě s provozovatelem vodovodu. Jako možné řešení je přeložka vodovodu – zahloubení vodovodu v úseku s nenormovým krytím.

V průběhu prací na zemním tělese silnice, tedy od odstranění krytů a podkladů po konečnou úpravu pláně se bude stav potrubí kontrolovat. V případě poškození pak bude neprodleně opraveno v součinnosti s provozovatelem. V případě malého krytí stávajícího vodovodu, hrozí nebezpečí jeho porušení nebo obnažení již při výkopových pracích, případně poškození při provádění aktivní zóny. Je proto navrženo provádět v rozsahu ochranného pásma vodovodu ruční výkop (ztížený výkop).

V ochranném pásmu vodovodu bude při odstraňování stávající konstrukce vozovky a při provádění hutnění aktivní zóny a konstrukčních vrstev nové vozovky použito lehkých mechanizačních prostředků. Hutnění pláně a konstrukčních vrstev bude probíhat se zvýšenou opatrností - podle samostatného hutněního předpisu.

Tento stavební objekt zahrnuje také výškovou rektifikaci a úpravu stávajících poklopů šoupátek a poklopů podzemních hydrantů. V případě nutného zásahu do ovládací zemní soupravy šoupátek, bude tato také vyměněna. Předpokládá se využití stávajících poklopů. V případě, že nebude možno stávající poklop použít, bude toto řešeno s vlastníkem vodovodu.

Všechny výrobky a zařízení, použité při realizaci stavby, musí splňovat technické požadavky jakosti výrobků v souladu s harmonizovanými českými technickými normami, technickými kvalitativními podmínkami i ZTKP.

Základní technické údaje o objektu SO 341:

Popis	DN	Materiál	Počet m.j.	m.j.
Ochrana vodovodu	-	-	152	m
Rektifikace poklopů šoupátek a podzemních hydrantů	-	-	3	ks

Řada 400 - Elektro a sdělovací objekty

Řada 400 - Elektro a sdělovací objekty					
SO 413	Přeložka vedení VN v úseku 3	ÚR - nevyžaduje povolení / umístění	Střed. kraj	ČEZ	ČEZ
SO 414	Ochrana / úprava vedení VN v úseku 4	ÚR - nevyžaduje povolení / umístění	Střed. kraj	ČEZ	ČEZ
SO 432	Ochrana / úprava kabelů NN a VN v úseku 1 a 2	nevyžaduje povolení / umístění	Střed. kraj	ČEZ	ČEZ
SO 434	Ochrana / úprava vedení NN v úseku 4	ÚR - nevyžaduje povolení / umístění	Střed. kraj	ČEZ	ČEZ
SO 435	Přeložka a ochrana vedení NN v úseku 5	ÚR - nevyžaduje povolení / umístění	Střed. kraj	ČEZ	ČEZ
SO 437	Ochrana / úprava kabelů NN v úseku 7	ÚR - nevyžaduje povolení / umístění	Střed. kraj	ČEZ	ČEZ
SO 441	Doplnění a úprava VO v úseku 1, (km 2,756)	SPP	Střed. kraj	Sulice	Sulice
SO 443	Doplnění a úprava VO v úseku 3 - OK	ÚR	Střed. kraj	Sulice	Sulice
SO 444	Ochrana / úprava kabelů VO v úseku 4	ÚR - nevyžaduje povolení / umístění	Střed. kraj	Sulice	Sulice
SO 445	Ochrana / úprava kabelů VO v úseku 5	ÚR - nevyžaduje povolení / umístění	Střed. kraj	Sulice	Sulice
SO 446	Doplnění VO v úseku 6 - Nová Hospoda	ÚR	Střed. kraj	Kamenice	Kamenice
SO 447	Doplnění VO v úseku 7 - zpomalovací ostrůvek	ÚR	Střed. kraj	Kamenice	Kamenice
SO 452	Ochrana / úprava sdělovacích kabelů v úseku 1 a 2	nevyžaduje povolení / umístění	Střed. kraj	CETIN	CETIN
SO 453	Ochrana / úprava sdělovacích kabelů v úseku 3	ÚR - nevyžaduje povolení / umístění	Střed. kraj	CETIN	CETIN
SO 454	Ochrana / úprava sdělovacích kabelů v úseku 4	ÚR - nevyžaduje povolení / umístění	Střed. kraj	CETIN	CETIN
SO 455	Ochrana / úprava sdělovacích kabelů v úseku 5	ÚR - nevyžaduje povolení / umístění	Střed. kraj	CETIN	CETIN

SO 413 - Přeložka vedení VN v úseku SO 103

Stávající stav

Ve stávajícím stavu je v místě budované okružní křižovatky vedena stávající kabelová trasa VN – 3 x AXEKVCE 120 mm². Kabel bude nutné z důvodu stavebních prací stranově posunout.

Nový stav

Stávající kabelová trasa VN bude před zahájením stavebních prací vytyčena a odkopána ručním výkopem v dostatečné délce. Poté bude kabel stranově posunut mimo nové obruby budované okružní křižovatky tak, aby nebyl v kolizi se stavbou (stranový posun cca 0,6m).

V nové poloze bude kabel VN uložen do definitivní zemní trasy v pískovém loži s krytím betonovou deskou či cihlou. Přeložka a ochrana kabelové trasy bude provedena bez přerušení či spojování kabelu.

Kabelová trasa bude vedena v terénu podél komunikace, pro uložení kabelů je třeba dodržet požadovaná krytí dle ČSN 73 6005, stejně tak musí být dodrženy všechny požadavky správce sítě.

SO 414 – Ochrana / úprava vedení VN v úseku SO 104

Stávající stav

Ve stávajícím stavu je v místě propustku 603-010 vedena stávající kabelová trasa VN – 3 x AXEKVCE 120 mm². Kabel propojuje stávající distribuční trafostanice PY-5470 a PY-7115 v obci Želivec.

Nový stav

Stávající kabelová trasa VN bude před zahájením stavebních prací vytyčena a odkopána ručním výkopem v dostatečné délce. Poté bude kabel uložen v půlené chráničce či kabelovém žlabu na nosnou ocelovou lávku přes stavební jámu budovaného propustku, kde bude takto uložen během stavby.

Po dokončení stavebních prací nového propustku bude kabel VN uložen do definitivní (původní) zemní trasy v pískovém loži s krytím betonovou deskou či cihlou. Přeložka a ochrana kabelové trasy bude provedena bez přerušení či spojování kabelu.

Kabelová trasa bude vedena v chodníku podél komunikace, pro uložení kabelů je třeba dodržet požadovaná krytí dle ČSN 73 6005, stejně tak musí být dodrženy všechny požadavky správce sítě.

SO 432 – Ochrana / úprava kabelů NN a VN v úseku SO 101 a SO 102

Stávající stav

V celém úseku rekonstrukce povrchu vozovky silnice II/603 jsou ve stávajícím stavu vedeny stávající kabelové trasy NN a VN – jedná se o distribuční kabelový rozvod energetické sítě. V některých místech dochází ke kolizi stávajících kabelových tras se stavebními pracemi.

Nový stav

Stávající kabelové trasy NN a VN budou před zahájením stavebních prací vytyčeny a určeny jejich přesné polohy. V úsecích, kde dochází ke kolizi kabelové trasy se stavebními pracemi, budou stávající kabelové trasy odkopány ručním výkopem v potřebné délce. Poté budou kabely stranově posunuty za nové krajnice vozovky nebo ochráněny kabelovými chráničkami tak, aby nedošlo k jejich poškození. V místech křížení kabelové trasy a komunikace budou prodlouženy stávající chráničky v potřebné délce s přesahem min. 0,5m za nové obruby. Nové kabelové trasy budou primárně vedeny v souběhu s ostatními kabelovými trasami NN či VN podél komunikace. Stranové přeložky a ochrany kabelových tras NN a VN budou prováděny převážně bez přerušení či spojování kabelů tak, aby po dobu výstavby byly kabely zachovány v provozu. Pokud by přeložky nebylo z důvodů délky stávající kabelů možné provést bez přerušení, budou přeložky provedeny vložním nových kabelových délek stejného typu, jako stávající vedení a naspojovány na stávající trasy.

Kabelové trasy budou vedeny v terénu či chodníku podél komunikace, pro uložení kabelů je třeba dodržet požadovaná krytí dle ČSN 73 6005, stejně tak musí být dodrženy všechny požadavky správce sítě.

SO 434 – Ochrana / úprava vedení NN v úseku SO 104

Stávající stav

Ve stávajícím stavu je v místě propustku 603-010 vedena stávající kabelová trasa NN – 2 x AYKY 3x240+120 mm². Kabely jsou vedeny ze stávající distribuční trafostanice PY-5470.

Nový stav

Stávající kabelová trasa NN bude před zahájením stavebních prací vytyčena a odkopána ručním výkopem v dostatečné délce. Poté budou kabely uloženy v půlené chráničce či kabelovém žlabu na nosnou ocelovou lávku přes stavební jámu budovaného propustku, kde budou takto uloženy během stavby.

Po dokončení stavebních prací nového propustku budou kabely NN uloženy do definitivní (původní) zemní trasy v pískovém loži s krytím betonovou deskou či cihlou. Přeložka a ochrana kabelové trasy bude provedena bez přerušení či spojování kabelů.

Kabelová trasa bude vedena v chodníku podél komunikace, pro uložení kabelů je třeba dodržet požadovaná krytí dle ČSN 73 6005, stejně tak musí být dodrženy všechny požadavky správce sítě.

SO 435 – Přeložka a ochrana vedení NN v úseku SO 105

Stávající stav

Ve stávajícím stavu je v místě propustku 603-011 vedena stávající kabelová trasa NN – 2 x AYKY 3x240+120 mm². Kabely jsou vedeny mezi rozpojovacími skříněmi R24 a R6.

Nový stav

Stávající kabelová trasa NN bude před zahájením stavebních prací vytyčena a odkopána ručním výkopem v dostatečné délce. Poté budou kabely uloženy v půlené chráničce či kabelovém žlabu na nosnou ocelovou lávku přes stavební jámu budovaného propustku, kde budou takto uloženy během stavby.

Po dokončení stavebních prací nového propustku budou kabely NN uloženy do definitivní (původní) zemní trasy v pískovém loži s krytím betonovou deskou či cihlou. Přeložka a ochrana kabelové trasy bude provedena bez přerušení či spojování kabelů.

Kabelová trasa bude vedena v chodníku podél komunikace, pro uložení kabelů je třeba dodržet požadovaná krytí dle ČSN 73 6005, stejně tak musí být dodrženy všechny požadavky správce sítě.

SO 437 – Ochrana / úprava kabelů NN v úseku SO 107

Stávající stav

V úseku č. 7 rekonstrukce povrchu vozovky silnice II/603 jsou ve stávajícím stavu vedeny stávající kabelové trasy NN – jedná se o distribuční kabelový rozvod energetické sítě. V některých místech dochází ke kolizi stávajících kabelových tras se stavebními pracemi.

Nový stav

Stávající kabelové trasy NN budou před zahájením stavebních prací vytyčeny a určeny jejich přesné polohy. V úsecích, kde dochází ke kolizi kabelové trasy se stavebními pracemi, budou stávající kabelové trasy odkopány ručním výkopem v potřebné délce. Poté budou kabely v případě nutnosti stranově posunuty za nové krajnice vozovky nebo ochráněny kabelovými chráničkami tak, aby nedošlo k jejich poškození. V místech křížení kabelové trasy a komunikace budou prodlouženy stávající chráničky v potřebné délce s přesahem min. 0,5m za nové obruby. Nové kabelové trasy budou primárně vedeny v souběhu s ostatními kabelovými trasami NN podél komunikace. Stranové přeložky a ochrany kabelových tras NN budou prováděny převážně bez přerušení či spojování kabelů tak, aby po dobu výstavby byly kabely zachovány v provozu. Pokud by přeložky nebylo z důvodů délky stávající kabelů možné provést bez přerušení, budou přeložky provedeny vložением nových kabelových délek stejného typu, jako stávající vedení a naspojovány na stávající trasy.

Kabelové trasy budou vedeny v terénu či chodníku podél komunikace, pro uložení kabelů je třeba dodržet požadovaná krytí dle ČSN 73 6005, stejně tak musí být dodrženy všechny požadavky správce sítě.

SO 441 – Doplnění a úprava VO v úseku 1, (km 2,756)

Stávající stav

V současné době je v předmětné lokalitě – silnice II/603 Sulice - Želivec instalováno stávající veřejné osvětlení. Osazeny jsou samostatné stožáry VO s výbojkovými svítidly, přisvětlení přechodu pro chodce není instalováno.

Navrhované řešení veřejného osvětlení

V rámci rekonstrukce silnice II/603 bude v km 2,756 stavby instalováno přisvětlení nového přechodu pro chodce, které zajistí zvýšení bezpečnosti chodců na přechodu. Napájení nového VO bude zajištěno ze stávajícího kabelového rozvodu VO, pro napájení není třeba ve stávajícím ZM-VO žádných úprav.

Na novém přechodu pro chodce v km 2,756 stavby u autobusové zastávky bude z důvodu zvýšení bezpečnosti chodců instalováno přisvětlení tohoto přechodu pro chodce. Nový přechod bude přisvětlen

svítidly typu AMPERA EVO1 40LED/50W. Svítidla budou osazena na společném stožáru VO pro přechody typu PC 6 (výšky 6,0 m) s dvojvýložníkem pro uchycení svítidel.

Napájení bude zajištěno kabelem typu CYKY-J 4x10 mm², který bude veden ze stávajícího stožáru VO. Kabele rozvodu VO budou v celé svojí délce uloženy ve výkopech v pískovém loži, shora zakryty bezpečnostní výstražnou fólií a zasypány původní zeminou, která bude zhutněna před definitivní úpravou povrchů. Výkopy v chodníku a trávníku budou rozměrů 35x60cm (min. krytí kabelů 35cm), při křížení komunikací budou kabele VO uloženy v HDPE trubkách Ø110mm s min. krytím 1,0m. V místech parkovacích stání a vjezdů do objektů budou kabele uloženy v obetonované chráničce HDPE Ø110 mm jako ochraně proti mechanickému poškození. Při úrovnovém křížení kabelů VO s kabelem Cetin nebo jiných správců slaboproudých sítí (optické

kabele ČEZ ICT) včetně plynovodních přípojek a vodovodních řadů budou kabele VO ochráněny do vzdálenosti 1 m na každou stranu chráničkou AROT Ø110mm. Ve stejných chráničkách budou kabele VO uloženy i při souběhu s kabelem Cetin a se slaboproudými kabelem jiných správců menším, než povoluje norma (0,3 m). Všechny použité chráničky budou po zatažení kabelů zapěněny polyuretanovou hmotou.

SO 443 – Doplnění a úprava VO v úseku SO 103

Stávající stav

Ve stávajícím stavu je v místě budované okružní křižovatky vedena stávající kabelová trasa napájení veřejného osvětlení – AYKY 4x25 mm². Kabelová trasa kříží komunikaci mezi stávajícími stožáry VO. Na stávající křižovatce jsou osazeny cca 3 ks stožárů VO. Z důvodu stavebních úprav křižovatky bude instalováno nové VO.

Nový stav

Stávající VO v prostoru křižovatky bude demontováno, na nově vybudované okružní křižovatce bude instalováno nové veřejné osvětlení. Po obvodu křižovatky budou osazeny nové stožáry VO výšky 10m osazeny LED svítidly 70W. Osvětlení bude navazovat na stávající VO od obce Sulice, které končí u autobusové zastávky. Zde bude napojeno nové VO kabelovou trasou typu CYKY-J 4x16 mm².

Kabelová trasa bude vedena v terénu podél komunikace, pro uložení kabelů je třeba dodržet požadovaná krytí dle ČSN 73 6005, stejně tak musí být dodrženy všechny požadavky správce sítě.

SO 444 – Ochrana / úprava kabelů VO v úseku SO 104

Stávající stav

Ve stávajícím stavu je v místě propustku 603-010 vedena stávající kabelová trasa napájení veřejného osvětlení – AYKY 4x16 mm². Kabele jsou smyčkovány mezi stávajícími stožáry VO.

Nový stav

Stávající kabelová trasa VO bude před zahájením stavebních prací vytyčena a odkopána ručním výkopem v dostatečné délce. Poté budou kabele uloženy v půlné chráničce či kabelovém žlabu na nosnou ocelovou lávku přes stavební jámu budovaného propustku, kde budou takto uloženy během stavby (lávka bude společná i pro kabele distribučního rozvodu NN).

Po dokončení stavebních prací nového propustku budou napájecí kabele VO uloženy do definitivní (původní) zemní trasy v pískovém loži s krytím výstražnou fólií. Přeložka a ochrana kabelové trasy bude

provedena bez přerušení či spojování kabelů, po dobu výstavby bude veřejné osvětlení zachováno v provozu.

Kabelová trasa bude vedena v chodníku podél komunikace, pro uložení kabelů je třeba dodržet požadovaná krytí dle ČSN 73 6005, stejně tak musí být dodrženy všechny požadavky správce sítě.

SO 445 – Ochrana / úprava kabelů VO v úseku SO 105

Stávající stav

Ve stávajícím stavu je v místě propustky 603-011 vedena stávající kabelová trasa napájení veřejného osvětlení – AYKY 4x16 mm². Kabely jsou smyčkovány mezi stávajícími stožáry VO.

Nový stav

Stávající kabelová trasa VO bude před zahájením stavebních prací vytyčena a odkopána ručním výkopem v dostatečné délce. Poté budou kabely uloženy v půlené chráničce či kabelovém žlabu na nosnou ocelovou lávku přes stavební jámu budovaného propustku, kde budou takto uloženy během stavby (lávka bude společná i pro kabely distribučního rozvodu NN).

Po dokončení stavebních prací nového propustku budou napájecí kabely VO uloženy do definitivní (původní) zemní trasy v pískovém loži s krytím výstražnou folií. Přeložka a ochrana kabelové trasy bude provedena bez přerušení či spojování kabelů, po dobu výstavby bude veřejné osvětlení zachováno v provozu.

Kabelová trasa bude vedena v chodníku podél komunikace, pro uložení kabelů je třeba dodržet požadovaná krytí dle ČSN 73 6005, stejně tak musí být dodrženy všechny požadavky správce sítě.

SO 446 – Doplnění VO v úseku 6 – Nová Hospoda

Projednání DÚR zajišťovala samostatně obec Kamenice – viz „Stavební úpravy silnice II/603 ulice Pražská, Kamenice“, (původní název: „SO 401 Veřejné osvětlení“ v dokumentaci DÚR), do tohoto projektu DUSP se převzalo projednané řešení.

Tato část dokumentace veřejného osvětlení řeší nové osvětlení komunikace II/603 v části objektu SO 106 s ohledem na navržené stavební úpravy a architektonické řešení. Původní osvětlení bude demontováno a nahrazeno novým osvětlením, dle situace stavby. Připojení bude provedeno v posledním ponechaném stožáru současného osvětlení. Nové osvětlení bude provedeno svítidly s LED zdroji osazenými na ocelových bezpaticových stožárech s jednoduchými a dvojími výložníky.

Kabelová trasa bude vedena v chodníku podél komunikace, pro uložení kabelů je třeba dodržet požadovaná krytí dle ČSN 73 6005, stejně tak musí být dodrženy všechny požadavky správce sítě.

Vzhledem k demontáži původních svítidel je uvažovaný nárůst příkonu osvětlení pouze 0,3kW.

SO 447 – Doplnění VO v úseku SO 107 – zpomalovací ostrůvek

Stávající stav

Ve stávajícím stavu tvoří veřejné osvětlení jednostranná soustava svítidel podél komunikace II/603 ul. Benešovská v obci Kamenice Olešovice. V místě dopravního opatření – nový zpomalovací ostrůvek, již osvětlení není instalováno a v rámci stavby bude doplněno.

Nový stav

V místě nově vybudovaného zpomalovacího ostrůvku bude instalováno nové veřejné osvětlení z důvodu zlepšení viditelnosti ostrůvku. Podél komunikace budou osazeny nové stožáry VO výšky 10m osazeny LED svítidly 139W. Osvětlení bude navazovat na stávající VO v obci Olešovice, na které bude také napojeno kabelovou trasou typu CYKY-J 4x16 mm². Nový kabel VO bude naspojován na stávající kabelovou trasu VO, která je vedena od stávajícího rozvaděče VO – SR35. V nové kabelové trase budou také položeny rezervní chráničky 2 x DN 50 + HDPE 40. Pro možnost budoucí instalace VO bude provedena v rámci stavby kabelová příprava do ul. Olšová (založena chránička pod komunikací a položen kabel). Instalováno bude celkem 5 ks stožárů VO. Osvětlení odpovídá technickým parametrům dle ČSN CEN/TR 13201.

Kabelová trasa bude vedena v terénu podél komunikace, pro uložení kabelů je třeba dodržet požadovaná krytí dle ČSN 73 6005, stejně tak musí být dodrženy všechny požadavky správce sítě.

SO 452 – Ochrana / úprava sdělovacích kabelů v úseku 1 a 2

Stávající stav

V celém úseku rekonstrukce povrchu vozovky silnice II/603 jsou ve stávajícím stavu vedeny stávající telekomunikační kabelové trasy SEK – jedná se jak o místní tak dálkové telekomunikační metalické kabely, optické kabely a trubky HDPE. V některých místech dochází ke kolizi stávajících kabelových tras se stavebními pracemi.

Nový stav

Stávající kabelové trasy SEK budou před zahájením stavebních prací vytyčeny a určeny jejich přesné polohy. V úsecích, kde dochází ke kolizi kabelové trasy se stavebními pracemi, budou stávající kabelové trasy odkopány ručním výkopem v potřebné délce. Poté budou kabely v případě nutnosti stranově posunuty za nové krajnice vozovky nebo ochráněny kabelovými chráničkami tak, aby nedošlo k jejich poškození. V místech křížení kabelové trasy a komunikace budou prodlouženy stávající chráničky v potřebné délce s přesahem min. 0,5m za nové obruby. Nové kabelové trasy budou primárně vedeny v souběhu s ostatními kabelovými trasami SEK podél komunikace. Stranové přeložky a ochrany kabelových tras SEK budou prováděny převážně bez přerušení či spojování kabelů tak, aby po dobu výstavby byly kabely SEK zachovány v provozu. Pokud by přeložky nebylo z důvodů délky stávající kabelů možné provést bez přerušení, budou přeložky provedeny vložением nových kabelových délek stejného typu, jako stávající vedení a naspojovány na stávající trasy. Po skončení stavebních prací budou na kabelech provedena příslušná měření.

Kabelové trasy budou vedeny v terénu či chodníku podél komunikace, pro uložení kabelů je třeba dodržet požadovaná krytí dle ČSN 73 6005, stejně tak musí být dodrženy všechny požadavky správce sítě.

SO 453 – Ochrana / úprava sdělovacích kabelů v úseku SO 103

Stávající stav

Ve stávajícím stavu je v místě budované okružní křižovatky vedena stávající telekomunikační kabelová trasa SEK – jedná se jak o místní, tak i dálkové telekomunikační metalické kabely.

Nový stav

Stávající kabelové trasy SEK budou před zahájením stavebních prací vytyčeny a v místě stavebních úprav krajnice vozovky odkopány ručním výkopem. Poté budou kabely uloženy do půlených chrániček s přesahem min. 0,5m za nové krajnice vozovky a chráničky budou obetonovány. Ochrana stávajících kabelů je provedena z důvodů mechanické ochrany kabelů SEK. Přeložka a ochrana kabelových tras SEK bude provedena bez přerušení či spojování kabelů, po dobu výstavby budou kabely SEK zachovány v provozu. Po skončení stavebních prací budou na kabelech provedena příslušná měření.

Kabelová trasa bude vedena v chodníku podél komunikace, pro uložení kabelů je třeba dodržet požadovaná krytí dle ČSN 73 6005, stejně tak musí být dodrženy všechny požadavky správce sítě.

SO 454 – Ochrana / úprava sdělovacích kabelů v úseku SO 104

Stávající stav

Ve stávajícím stavu je v místě propustku 603-010 vedena stávající telekomunikační kabelová trasa SEK – celkem 7 metalických kabelů, 4 trubky HDPE a jeden optický kabel. Jedná se o místní i dálkové telekomunikační kabely.

Nový stav

Stávající kabelové trasy SEK budou před zahájením stavebních prací vytyčeny a odkopány ručním výkopem v dostatečné délce (kabelové trasy jsou vedeny po obou stranách komunikace). Poté budou kabely uloženy v půlených chráničkách či kabelových žlabech na nosnou ocelovou lávku přes stavební jámu budovaného propustku, kde budou takto uloženy během stavby.

Po dokončení stavebních prací nového propustku budou kabely SEK uloženy do definitivní (původní) zemní trasy v pískovém loži s krytím výstražnou folií. Přeložka a ochrana kabelových tras SEK bude provedena bez přerušení či spojování kabelů, po dobu výstavby budou kabely SEK zachovány v provozu. Po skončení stavebních prací budou na kabelech provedena příslušná měření.

Kabelová trasa bude vedena v chodníku podél komunikace, pro uložení kabelů je třeba dodržet požadovaná krytí dle ČSN 73 6005, stejně tak musí být dodrženy všechny požadavky správce sítě.

SO 455 – Ochrana / úprava sdělovacích kabelů v úseku SO 105

Stávající stav

Ve stávajícím stavu je v místě propustku 603-011 vedena stávající telekomunikační kabelová trasa SEK – celkem 6 metalických kabelů, 4 trubky HDPE a jeden optický kabel. Jedná se o místní i dálkové telekomunikační kabely.

Nový stav

Stávající kabelové trasy SEK budou před zahájením stavebních prací vytyčeny a odkopány ručním výkopem v dostatečné délce (kabelové trasy jsou vedeny po obou stranách komunikace). Poté budou

dotčené kabely, které vodou v chodníku podél komunikace, uloženy v půlených chráničkách či kabelových žlabech na nosnou ocelovou lávku přes stavební jámu budovaného propustku, kde budou takto uloženy během stavby. Metalické kabely a trubky HDPE, které vedou po západní straně komunikace a obcházejí propustek, budou z důvodu mechanické ochrany uloženy v půlené chráničce tak, aby během stavby nedošlo k jejich poškození.

Po dokončení stavebních prací nového propustku budou kabely SEK uloženy do definitivní (původní) zemní trasy v pískovém loži s krytím výstražnou folií. Přeložka a ochrana kabelových tras SEK bude provedena bez přerušení či spojování kabelů, po dobu výstavby budou kabely SEK zachovány v provozu. Po skončení stavebních prací budou na kabelech provedena příslušná měření.

Kabelová trasa bude vedena v chodníku podél komunikace, pro uložení kabelů je třeba dodržet požadovaná krytí dle ČSN 73 6005, stejně tak musí být dodrženy všechny požadavky správce sítě.

SO 457 – Ochrana / úprava sdělovacích kabelů v úseku SO 107

Stávající stav

V úseku č. 7 rekonstrukce povrchu vozovky silnice II/603 jsou ve stávajícím stavu vedeny stávající telekomunikační kabelové trasy SEK – jedná se jak o místní tak dálkové telekomunikační metalické kabely, optické kabely a trubky HDPE. V některých místech dochází ke kolizi stávajících kabelových tras se stavebními pracemi.

Nový stav

Stávající kabelové trasy SEK budou před zahájením stavebních prací vytyčeny a určeny jejich přesné polohy. V úsecích, kde dochází ke kolizi kabelové trasy se stavebními pracemi, budou stávající kabelové trasy odkopány ručním výkopem v potřebné délce. Poté budou kabely v případě nutnosti stranově posunuty za nové krajnice vozovky nebo ochráněny kabelovými chráničkami tak, aby nedošlo k jejich poškození. V místech křížení kabelové trasy a komunikace budou prodlouženy stávající chráničky v potřebné délce s přesahem min. 0,5m za nové obruby. Nové kabelové trasy budou primárně vedeny v souběhu s ostatními kabelovými trasami SEK podél komunikace. Stranové přeložky a ochrany kabelových tras SEK budou prováděny převážně bez přerušení či spojování kabelů tak, aby po dobu výstavby byly kabely SEK zachovány v provozu. Pokud by přeložky nebylo z důvodů délky stávající kabelů možné provést bez přerušení, budou přeložky provedeny vložení nových kabelových délek stejného typu, jako stávající vedení a naspojovány na stávající trasy. Po skončení stavebních prací budou na kabelech provedena příslušná měření.

Kabelové trasy budou vedeny v terénu či chodníku podél komunikace, pro uložení kabelů je třeba dodržet požadovaná krytí dle ČSN 73 6005, stejně tak musí být dodrženy všechny požadavky správce sítě.

Řada 500 – Objekty trubních vedení

Řada 500 – Objekty trubních vedení					
SO 515	Ochrana / úprava VTL plynovodu v úseku 5	ÚR - nevyžaduje povolení / umístění	Střed. kraj	GasNet	GasNet
SO 521	Ochrana / úprava STL plynovodů v úseku 1	nevyžaduje povolení / umístění	Střed. kraj	GasNet	GasNet
SO 524	Ochrana / úprava STL plynovodů v úseku 4	ÚR	Střed. kraj	GasNet	GasNet
SO 525	Ochrana / úprava STL plynovodů v úseku 5	ÚR	Střed. kraj	GasNet	GasNet
SO 526	Ochrana / úprava STL plynovodů v úseku 6	nevyžaduje povolení / umístění	Střed. kraj	GasNet	GasNet
SO 527	Ochrana / úprava STL plynovodů v úseku 7	ÚR - nevyžaduje povolení / umístění	Střed. kraj	GasNet	GasNet

SO 515 – Ochrana / úprava VTL plynovodu v úseku SO 105

Pod navrženou rekonstrukcí silnice se nachází stávající VTL plynovod ve správě Gasnet, s.r.o.. Jedná se o VTL plynovody z ocelových trub DN 150. V místě křížení silnice se předpokládá, že je stávající potrubí uloženo v chrániče. Ochranné pásmo stanovuje zákon č.458/2000 Sb. na 4 m na obě strany od líce potrubí. Poloha STL plynovodu je zakreslena podle geodetického zaměření povrchových znaků (poklopy, vytyčovací sloupky,...) a podkladů správce plynovodu.

Směrové řešení a niveleta stávající vozovky zůstane zachována. Hloubka uložení stávajícího plynovodního potrubí není známa. Předpokládá se uložení v hloubce mezi 0,8 – 1,2 m. V rámci tohoto stavebního objektu se navrhuje ochrana plynovodního potrubí po dobu jejího sníženého krytí při rekonstrukci silnice a navazujících ploch. Ochrana je navržena v šíři ochranného pásma VTL plynovodu, tj 4,0 m na obě strany od líce trouby.

Před zahájením zemních prací bude poloha VTL plynovodu ověřena kopanými sondami na obou koncích dotčených úseků a ověří se stav potrubí. V průběhu prací na zemním tělese silnice, tedy od odstranění krytů a podkladů po konečnou úpravu pláňe bude potrubí kontrolováno. Pokud bude zjištěno, že krytí potrubí neodpovídá podkladům a normovým požadavkům, nebo že potrubí či ochranná trubka je v nevyhovujícím stavu, bude situace řešena na místě se správcem. Pokud při výstavbě dojde k poškození plynovodního potrubí nebo zařízení, bude v součinnosti s provozovatelem neprodleně opraveno.

Všechny výrobky a zařízení, použité při realizaci stavby, musí splňovat technické požadavky jakosti výrobků v souladu s harmonizovanými českými technickými normami, technickými kvalitativními podmínkami i ZTKP.

Základní technické údaje o objektu SO 521:

Popis	DN	Materiál	Počet m.j.	m.j.
Ochrana VTL plynovodu DN 150	150	Ocel	9	m

SO 521 – Ochrana / úprava STL plynovodů v úseku SO 101

Pod navrženou rekonstrukcí silnice se nachází stávající STL plynovody ve správě Gasnet, s.r.o.. Jedná se o STL plynovody PE d.90 a PE d.63 a o jednotlivé plynovodní přípojky v profilech PE d.50, 32 a 25. V místě křížení silnice se předpokládá, že je stávající potrubí uloženo v ochranných trubkách. Ochranné pásmo stanovuje zákon č.458/2000 Sb. na 1 m na obě strany od líce potrubí. Poloha STL plynovodu je zakreslena podle geodetického zaměření povrchových znaků (poklopy, vytyčovací sloupky,...) a podkladů správce plynovodu.

Směrové řešení a niveleta stávající vozovky zůstane zachována. Hloubka uložení stávajícího plynovodního potrubí není známa. Předpokládá se uložení v hloubce mezi 0,8 – 1,2 m. V rámci tohoto stavebního objektu se navrhuje ochrana plynovodního potrubí po dobu jejího sníženého krytí při rekonstrukci silnice a navazujících ploch. Ochrana je navržena v šíři ochranného pásma STL plynovodu, tj 1,0 m na obě strany od líce trouby.

Před zahájením zemních prací bude poloha STL plynovodu ověřena kopanými sondami na obou koncích dotčených úseků a ověří se stav potrubí. V průběhu prací na zemním tělese silnice, tedy od odstranění krytů a podkladů po konečnou úpravu pláňe bude potrubí kontrolováno. Pokud bude zjištěno, že krytí potrubí neodpovídá podkladům a normovým požadavkům, nebo že potrubí či ochranná trubka

je v nevyhovujícím stavu, bude situace řešena na místě se správcem. Pokud při výstavbě dojde k poškození plynovodního potrubí nebo zařízení, bude v součinnosti s provozovatelem neprodleně opraveno.

Všechny výrobky a zařízení, použité při realizaci stavby, musí splňovat technické požadavky jakosti výrobků v souladu s harmonizovanými českými technickými normami, technickými kvalitativními podmínkami i ZTKP.

Základní technické údaje o objektu SO 521:

Popis	d.	Materiál	Počet m.j.	m.j.
Ochrana STL plynovodu PE d.90	90	PE	1 584	m
Ochrana STL plynovodu PE d.63	63	PE	211	m
Ochrana STL plynovodu PE d.50	50	PE	85	m
Ochrana STL plynovodu PE d.32	32	PE	72	m
Ochrana STL plynovodu PE d.25	25	PE	60	m

SO 524 – Ochrana / úprava STL plynovodů v úseku SO 104

Pod navrženou rekonstrukcí silnice se nachází stávající STL plynovody ve správě Gasnet, s.r.o.. Jedná se o STL plynovody PE d.90 a o jednotlivé plynovodní přípojky v profilech PE d.50 a 32. V místě křížení silnice se předpokládá, že je stávající potrubí uloženo v ochranných trubkách. Ochranné pásmo stanovuje zákon č.458/2000 Sb. na 1 m na obě strany od líce potrubí. Poloha STL plynovodu je zakreslena podle geodetického zaměření povrchových znaků (poklapy, vytyčovací sloupky,...) a podkladů správce plynovodu.

Směrové řešení a niveleta stávající vozovky zůstane zachována. Hloubka uložení stávajícího plynovodního potrubí není známa. Předpokládá se uložení v hloubce mezi 0,8 – 1,2 m. V rámci tohoto stavebního objektu se navrhuje ochrana plynovodního potrubí po dobu jejího sníženého krytí při rekonstrukci silnice a navazujících ploch. Ochrana je navržena v šíři ochranného pásma STL plynovodu, tj 1,0 m na obě strany od líce trouby.

Před zahájením zemních prací bude poloha STL plynovodu ověřena kopanými sondami na obou koncích dotčených úseků a ověří se stav potrubí. V průběhu prací na zemním tělese silnice, tedy od odstranění krytí a podkladů po konečnou úpravu pláňe bude potrubí kontrolováno. Pokud bude zjištěno, že krytí potrubí neodpovídá podkladům a normovým požadavkům, nebo že potrubí či ochranná trubka je v nevyhovujícím stavu, bude situace řešena na místě se správcem. Pokud při výstavbě dojde k poškození plynovodního potrubí nebo zařízení, bude v součinnosti s provozovatelem neprodleně opraveno.

Součástí tohoto stavebního objektu je také přeložka stávajícího STL plynovodu PE d.90 v místě úpravy propustku DN 1000. Přeložka je vedena v trase stávajícího STL plynovodu. V místě nad propustkem z betonových trub DN 1000 bude potrubí uloženo v chrániče PE d.160. V chrániče bude potrubí osazeno na středících prvcích. Konce chráničky budou těsněny pomocí těsnících manžet. Přesah chráničky bude minimálně 1 m za potrubí propustku. Pro přeložku STL plynovodu je navrženo potrubí PE d.90, SRD 17,6 v souladu se stávajícím potrubím. Délka přeložky STL plynovodu je 8 m. Směrové lomy na trase a další tvarovky budou realizovány pomocí elektrotvarovek.

Propojení přeložky na stávající potrubí bude realizováno bez přerušení dodávky plynu pomocí balonovací soupravy. Konkrétní systém bude navržen po dohodě se správcem plynovodu v dalším stupni projektové dokumentace. Práce budou prováděny mimo topnou sezonu v souladu s technologickým postupem vypracovaným dodavatelem a odsouhlaseným provozovatelem plynovodu. Rušena část STL plynovodů bude odpojena, odplyněna a odstraněna (dotčený úsek potrubí bude rozřezán a vyjmut z výkopu). O likvidaci plynovodu musí být zpracován likvidační protokol a provedeny příslušné opravy v provozní a statistické dokumentaci provozovatele. Zrušeno bude 8 m STL plynovodu

PE d.90. Po dobu rekonstrukce propustku bude provedena dočasná přeložka plynovodu mimo vlastní prostor stavby z potrubí PE d.63 v celkové délce 22 m. Trasa je vedena mimo stavbu propustku. Po přepojení přeložky bude toto potrubí zrušeno.

Všechny výrobky a zařízení, použité při realizaci stavby, musí splňovat technické požadavky jakosti výrobků v souladu s harmonizovanými českými technickými normami, technickými kvalitativními podmínkami i ZTKP.

Základní technické údaje o objektu SO 524:

Popis	d.	Materiál	Počet m.j.	m.j.
Ochrana STL plynovodu PE d.90	90	PE	69	m
Ochrana STL plynovodu PE d.50	50	PE	3	m
Ochrana STL plynovodu PE d.32	32	PE	10	m
Přeložka STL plynovodu PE d.90	90	PE	8	m

SO 525 – Ochrana / úprava STL plynovodů v úseku SO 105

Pod navrženou rekonstrukcí silnice se nachází stávající STL plynovody ve správě Gasnet, s.r.o.. Jedná se o STL plynovody PE d.90. V místě křížení silnice se předpokládá, že je stávající potrubí uloženo v ochranných trubkách. Ochranné pásmo stanovuje zákon č.458/2000 Sb. na 1 m na obě strany od líce potrubí. Poloha STL plynovodu je zakreslena podle geodetického zaměření povrchových znaků (poklopy, vytyčovací sloupky,...) a podkladů správce plynovodu.

Směrové řešení a niveleta stávající vozovky zůstane zachována. Hloubka uložení stávajícího plynovodního potrubí není známa. Předpokládá se uložení v hloubce mezi 0,8 – 1,2 m. V rámci tohoto stavebního objektu se navrhuje ochrana plynovodního potrubí po dobu jejího sníženého krytí při rekonstrukci silnice a navazujících ploch. Ochrana je navržena v šíři ochranného pásma STL plynovodu, tj 1,0 m na obě strany od líce trouby.

Před zahájením zemních prací bude poloha STL plynovodu ověřena kopanými sondami na obou koncích dotčených úseků a ověří se stav potrubí. V průběhu prací na zemním tělese silnice, tedy od odstranění krytů a podkladů po konečnou úpravu pláňe bude potrubí kontrolováno. Pokud bude zjištěno, že krytí potrubí neodpovídá podkladům a normovým požadavkům, nebo že potrubí či ochranná trubka je v nevyhovujícím stavu, bude situace řešena na místě se správcem. Pokud při výstavbě dojde k poškození plynovodního potrubí nebo zařízení, bude v součinnosti s provozovatelem neprodleně opraveno.

Součástí tohoto stavebního objektu je také přeložka stávajícího STL plynovodu PE d.90 v místě úpravy propustku. Přeložka je vedena v trase stávajícího STL plynovodu. V místě nad propustkem bude potrubí uloženo v chráničce PE d.160. V chráničce bude potrubí osazeno na středících prvcích. Konce chráničky budou těsněny pomocí těsnících manžet. Přesah chráničky bude minimálně 1 m za rám propustku. Pro přeložku STL plynovodu je navrženo potrubí PE d.90, SRD 17,6 v souladu se stávajícím potrubím. Délka přeložky STL plynovodu je 10 m. Směrové lomy na trase a další tvarovky budou realizovány pomocí elektrotvarovek.

Propojení přeložky na stávající potrubí bude realizováno bez přerušení dodávky plynu pomocí balonovací soupravy. Konkrétní systém bude navržen po dohodě se správcem plynovodu v dalším stupni projektové dokumentace. Práce budou prováděny mimo topnou sezonu v souladu s technologickým postupem vypracovaným dodavatelem a odsouhlaseným provozovatelem plynovodu. Rušena část STL plynovodů bude odpojena, odplyněna a odstraněna (dotčený úsek potrubí bude rozřezán a vyjmut z výkopu). O likvidaci plynovodu musí být zpracován likvidační protokol a provedeny příslušné opravy v provozní a statistické dokumentaci provozovatele. Zrušeno bude 10 m STL plynovodu PE d.90. Po dobu rekonstrukce propustku bude provedena dočasná přeložka plynovodu mimo vlastní prostor stavby z potrubí PE d.63 v celkové délce 28 m. Trasa je vedena mimo stavbu propustku. Po přepojení přeložky bude toto potrubí zrušeno.

Všechny výrobky a zařízení, použité při realizaci stavby, musí splňovat technické požadavky jakosti výrobků v souladu s harmonizovanými českými technickými normami, technickými kvalitativními podmínkami i ZTKP.

Základní technické údaje o objektu SO 525:

Popis	d.	Materiál	Počet m.j.	m.j.
Ochrana STL plynovodu PE d.90	90	PE	67	m
Přeložka STL plynovodu PE d.90	90	PE	10	m

SO 526 – Ochrana / úprava STL plynovodů v úseku SO 106

Pod navrženou rekonstrukcí silnice se nachází stávající STL plynovody ve správě Gasnet, s.r.o.. Jedná se o STL plynovody PE d.90 a o jednotlivé plynovodní přípojky v profilech PE d.50. V místě křížení silnice se předpokládá, že je stávající potrubí uloženo v ochranných trubkách. Ochranné pásmo stanovuje zákon č.458/2000 Sb. na 1 m na obě strany od líce potrubí. Poloha STL plynovodu je zakreslena podle geodetického zaměření povrchových znaků (poklopy, vytyčovací sloupky,...) a podkladů správce plynovodu.

Směrové řešení a niveleta stávající vozovky zůstane zachována. Hloubka uložení stávajícího plynovodního potrubí není známa. Předpokládá se uložení v hloubce mezi 0,8 – 1,2 m. V rámci tohoto stavebního objektu se navrhuje ochrana plynovodního potrubí po dobu jejího sníženého krytí při rekonstrukci silnice a navazujících ploch. Ochrana je navržena v šíři ochranného pásma STL plynovodu, tj 1,0 m na obě strany od líce trouby.

Před zahájením zemních prací bude poloha STL plynovodu ověřena kopanými sondami na obou koncích dotčených úseků a ověří se stav potrubí. V průběhu prací na zemním tělese silnice, tedy od odstranění krytů a podkladů po konečnou úpravu pláně bude potrubí kontrolováno. Pokud bude zjištěno, že krytí potrubí neodpovídá podkladům a normovým požadavkům, nebo že potrubí či ochranná trubka je v nevyhovujícím stavu, bude situace řešena na místě se správcem. Pokud při výstavbě dojde k poškození plynovodního potrubí nebo zařízení, bude v součinnosti s provozovatelem neprodleně opraveno.

Všechny výrobky a zařízení, použité při realizaci stavby, musí splňovat technické požadavky jakosti výrobků v souladu s harmonizovanými českými technickými normami, technickými kvalitativními podmínkami i ZTKP.

Základní technické údaje o objektu SO 526:

Popis	d.	Materiál	Počet m.j.	m.j.
Ochrana STL plynovodu PE d.90	90	PE	151	m
Ochrana STL plynovodu PE d.50	50	PE	5	m

SO 527 – Ochrana / úprava STL plynovodů v úseku SO 107

Pod navrženou rekonstrukcí silnice se nachází stávající STL plynovody ve správě Gasnet, s.r.o.. Jedná se o STL plynovody PE d.90 a o jednotlivé plynovodní přípojky v profilech PE d.50 a 25. V místě křížení silnice se předpokládá, že je stávající potrubí uloženo v ochranných trubkách. Ochranné pásmo stanovuje zákon č.458/2000 Sb. na 1 m na obě strany od líce potrubí. Poloha STL plynovodu je zakreslena podle geodetického zaměření povrchových znaků (poklopy, vytyčovací sloupky,...) a podkladů správce plynovodu.

Směrové řešení a niveleta stávající vozovky zůstane zachována. Hloubka uložení stávajícího plynovodního potrubí není známa. Předpokládá se uložení v hloubce mezi 0,8 – 1,2 m. V rámci tohoto stavebního objektu se navrhuje ochrana plynovodního potrubí po dobu jejího sníženého krytí při rekonstrukci silnice a navazujících ploch. Ochrana je navržena v šíři ochranného pásma STL plynovodu, tj 1,0 m na obě strany od líce trouby.

Před zahájením zemních prací bude poloha STL plynovodu ověřena kopanými sondami na obou koncích dotčených úseků a ověří se stav potrubí. V průběhu prací na zemním tělese silnice, tedy od odstranění krytů a podkladů po konečnou úpravu pláňe bude potrubí kontrolováno. Pokud bude zjištěno, že krytí potrubí neodpovídá podkladům a normovým požadavkům, nebo že potrubí či ochranná trubka je v nevyhovujícím stavu, bude situace řešena na místě se správcem. Pokud při výstavbě dojde k poškození plynovodního potrubí nebo zařízení, bude v součinnosti s provozovatelem neprodleně opraveno.

Všechny výrobky a zařízení, použité při realizaci stavby, musí splňovat technické požadavky jakosti výrobků v souladu s harmonizovanými českými technickými normami, technickými kvalitativními podmínkami i ZTKP.

Základní technické údaje o objektu SO 527:

Popis	d.	Materiál	Počet m.j.	m.j.
Ochrana STL plynovodu PE d.90	90	PE	213	m
Ochrana STL plynovodu PE d.50	50	PE	7	m
Ochrana STL plynovodu PE d.25	25	PE	5	m

2.7 Základní popis technických a technologických objektů

Není v projektu obsaženo

2.8 Zásady požární bezpečnostního řešení

Jedná se o pozemní komunikaci nevyžadující požárně bezpečnostní zařízení. Případné havárie vozidel je řešeno po trase komunikace na kterou jsou napojeny složky integrovaného záchranného systém.

Jedná se o standardní řešení zpevněných konstrukčních vrstev vozovky, úpravu krajnic a svahů silničního tělesa, úpravou dotčených navazujících zpevněných ploch, optimalizaci bezpečnostních zařízení a výstavbu 2 propustků, úpravu odvodnění komunikace, ochranu nebo úpravu stávajících inženýrských sítí a lokálně nového VO. Z hlediska požární ochrany nepřestávají stavební práce zvýšené riziko oproti normálnímu provozu na komunikacích, za předpokladu dodržování platných předpisů a postupů dle platných předpisů v souladu s BOZP.

Ochrana proti požáru je řešena u objektů elektro dodržením všech platných norem a předpisů. Stejně tak je nezbytně nutné dodržení všech podmínek, předpisů a dbát zvýšené opatrnosti při stavebních pracích v ochranném pásmu plynovodů, pokud se v obvodu staveniště nacházejí.

(1) výpočet a posouzení odstupových vzdáleností a vymezení požárně nebezpečných prostorů

Stavba silnice, nevytváří požárně nebezpečný prostor. Odstupové vzdálenosti vyhovují.

(2) zajištění potřebného množství požární vody, popřípadě jiného hasiva

Zabezpečení požární vodou, vnitřní a vnější odběrní místa ani zvláštní hasební látky není nutné v souvislosti s navrženou stavbou zřizovat. Materiály, které nelze hasit vodou, nejsou projektem stavby navrženy. V rámci řešené stavby nejsou vnější ani vnitřní odběrní místa řešena, ani vlastní stavbou nedochází k jejich ovlivnění.

(3) předpokládané vybavení stavby vyhrazenými požárně bezpečnostními zařízeními včetně stanovení požadavků pro provedení stavby

Technická nebo technologická zařízení stavby nemají z hlediska požární bezpečnosti zvláštní podmínky. Požárně bezpečnostní zařízení nejsou navržena.

Vzhledem k charakteru stavby je, ve vazbě na §41 odst. 2 vyhl. č. 246/2001 Sb., obsah požárně bezpečnostního řešení stavby přiměřeně omezen. Jedná se o dopravní stavbu navrženou převážně z nehořlavých materiálů. Nejsou navrženy záchytné nádrže nebo speciální jímky určené pro zachycení úniku chemických látek nebo hořlavých kapalin.

Přenosné hasící přístroje nejsou po dokončení stavby požadovány. Jejich nutné zajištění po dobu stavebních prací vyplývá z požadavků na zajištění bezpečnosti osob a stavebních strojů a zvolené technologii stavebních prací a použitých nebo dočasně skladovaných materiálů v souladu s platnými předpisy.

(4) zhodnocení přístupových komunikací a nástupních ploch pro požární techniku včetně možnosti provedení zásahu jednotek požární ochrany.

Komunikace bude dostatečně únosná pro těžkou hasičskou techniku v souladu s TP 170. Nosnost na nápravu min. 80 kN bude zajištěna. Na celé komunikace není výškově průjezdní profil omezen. Obecně volný průjezdní prostor vyhovuje požadavkům ČSN 736202 dle třídy komunikací.

Zásahové cesty ani nástupní plochy není nutné zřizovat. Podmínky pro provedení požárního zásahu jsou standardní. Obecně lze předpokládat dopravní nehodu s následným požárem, případně únikem nebezpečné látky.

Po dobu výstavby musí být, při uzavírce části silnice nebo snížení její nosnosti v objízdné trase, operační středisko Hasičského záchranného sboru Středočeského kraje o těchto skutečnostech v dostatečném předstihu prokazatelně informováno.

(5) Požární úseky

Stavba nevyžaduje rozdělení na rozdělení do požárních úseků

(6) Požární a ekonomické riziko

Nestanovuje se

(7) Stavební konstrukce

Požadavky na použité materiály a konstrukce obecně vyplývají z dodržení příslušných požadovaných ČSN a nestanovují se tedy další podrobné požadavky na požární vlastnosti stavebních materiálů.

(8) Zhodnocení evakuace osob

Nehodnoceno

(9) Odstupové vzdálenosti

Obecně uvádíme, že případné odstupové vzdálenosti od jiných objektů v okolí stavby komunikace mohou zasahovat do tohoto prostoru. Podle ČSN 730802 ČL. 10.2.1 může požárně nebezpečný prostor zasahovat přes hranice stavebního pozemku a zasahovat do veřejného prostranství. Požárně nebezpečný prostor pro komunikaci se nestanovuje.

Základní šířka zpevnění jízdního pásu silnice II/603 je 7 m - obecně se v řešeném prostoru silnice II/603 vychází ze základní šířkové kategorie S 7.5. Šířkové uspořádání komunikace II/603 v řešeném úseku vychází ze stávajícího stavu zpevnění.

Silnice III/00326 má stávající šířku zpevnění 4.8 m ve směru na Křížkový Újezdec a 5.6 m ve směru na Sulice. Stávající šířkové parametry komunikací jsou ponechány.

Šířky vjezdových větví jsou optimalizovány dle průjezdných trajektorií návěsů a autobusů (splňují s rezervou průjezd hasičských vozidel). V místech zaoblení jsou rozšířeny o srpovité krajnice pro zajištění plynulého průjezdu rozměrných vozidel.

2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Stavby neobsahuje zdroje energií ani tepelnou ochranu.

2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Silnice II/603 z hlediska hygienické ochrany a pracovního prostředí musí splňovat podmínky ČSN 736101, TKP a TP a z hlediska provozu a bezpečnosti novelizovaný zákon č 361/2016 Sb.

2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Jedinou podmínkou ochrany stavby před negativními účinky je nadměrné přetěžování vozovky nadměrným nákladem těžkých nákladních vozidel. Z toho důvodu je navržena nová konstrukce vozovky odolávající zátěži nákladních vozidel při splnění podmínky 25 let životnosti dle požadavku investora.

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží,

Silnic II/603 nevyžaduje ochranu před pronikáním radonu z podloží

b) ochrana před bludnými proudy,

Silnice II/603 nevyžaduje ochranu před bludnými proudy.

c) ochrana před technickou seismicitou,

Stavba silnice II/603 jako celek nevyžaduje sledování seizmicity

d) ochrana před hlukem,

Silnice II/125 nevyžaduje ochranu před hlukem. Sama svým provozem vozidel způsobuje na okolní zástavbu v průjezdu přes obce zvýšenou hlukovou zátěž. Jedinou ochranou je návrh asfaltové vrstvy se sníženou hlučností.

e) protipovodňová opatření,

Silnice II/603 neprochází záplavovým územím. Díky přirozené konfiguraci terénu a dalším vlastnostem území není v ÚP navrženo opatření proti povodním.

f) ochrana před ostatními účinky - vlivem poddolování, výskytem metanu apod.

Stávající silnice II/603 nebyla vybudována ochrana před vlivem poddolování a výskytem metanu.

3. PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

a) napojovací místa technické infrastruktury,

Místa napojení jiných komunikací na silnici II/603 je stávající - řešeno lokální úpravou návrhem křižovatek v souladu s ČSN 736102 bez světelné signalizace. Úprava průsečné křižovatky na okružní v lokalitě Mandava (SO 103) je řešena v souladu s TP 135.

V rámci SO 103 a SO 107 je v prostoru řešené komunikace navrženo doplnění VO. Napojovací místa VO a polohy přeložek a ochrany jiných inženýrských sítí viz – část C3 - Koordinační situace a technický popis řešení jednotlivých SO.

Jiné vybavení vyžadující technickou infrastrukturu silnice svým účelem nevyžaduje.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky.

Viz kapitola výše.

4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ A ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

a) popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace,

Stávající silnice II/603 nebyla vybavena bezbariérovým opatřením s výjimkou infrastruktury, kde jsou řešeny v rámci místní dopravy. Niveleta v intravilánu je ve stejné niveletě, případně navýšení maximálně do 30 mm, co splňuje podmínku napojení místních chodníků na silnici II/603 v místě přechodů. V extravilánu je silnice navýšena až o 100 m a není vybavena chodníkem pro pěší provoz. Tento je veden po nepevněné krajnici. Toto řešení neumožňuje dopravní řešení pro bezbariérový provoz.

b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu,

Rekonstruovaná silnice II/603 respektuje stávající stav napojení území na dopravní infrastrukturu.

c) doprava v klidu,

Stávající silnice II/603 a i nově rekonstruovaná neřeší dopravu klidu. Jedná se o silnici zajišťující dálkovou a místní dopravu mezi jednotlivými sídly.

d) pěší a cyklistické stezky.

Podél silnice II/603 jsou v obcích ve frekventovaných místech vybudovány zvýšené chodníky pro pěší. Cyklistické stezky se zde nevyskytují.

Pěší provoz v extravilánu s ohledem na předpokládaný počet je řešen po nezpevněné krajnici a cyklisty po zpevněné vozovce společně s automobilovou dopravou.

5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav se bude provádět v nezbytném rozsahu technického řešení rekonstrukce na plochách pokrytých humosní vrstvou v rozsahu trvalého záboru travním osivem v dalším stupni PD.

6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

a) vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda,

Dopady, hlukové zátěže na okolní zástavbu při průjezdu obcemi se provedenou rekonstrukcí stávající silnice II/603 se obecně nemění. Nedochozí k žádné změně stávající funkce nebo účelu komunikace. Rekonstrukce nevyvolá zvýšení provozu a negeneruje nové intenzity. Navržené úpravy zůstávají obecně v úrovni a rozsahu stávajícího stavu to znamená směrové i výškové. Rekonstrukce spočívá ve výměně konstrukčních vrstev pro splnění podmínky 25 let životnosti.

Rekonstrukcí konstrukčních vrstev dojde ke zlepšení vlastností obrusné vrstvy a opravě nerovností a výtluků na stávající vozovce. **Zlepšením stávajícího stavu krytu vozovky a realizovaných asfaltových vrstev vozovky a zvýšením přehlednosti a bezpečného průjezdu ve vazbě na obnovu dopravního značení (bude v intravilánu navrženo bez vibračního zvukového efektu)** dojde jednoznačně ke snížení hlukové zátěže oproti současné situaci.

Vzhledem, k tomu, že vlastní rekonstrukcí **nedochází k žádnému zásahu do stávající stavby silnice II/603, kterými by se negativně měnily stávající podmínky provozu, zvyšovala se intenzita provozu nebo skladba dopravního proudu, nedochází k zásadním změnám v rámci stávajícího uličního prostoru ani nejsou budována žádná nová zařízení vytvářející nové zdroje dopravy**, hluková studie pro rekonstrukci vozovkových vrstev nebyla z toho důvodu zpracována.

Obdobná situace je i při odtoku povrchových vod ze silnice II/603. Rekonstrukcí se nemění odtokové poměry v území. Obecně je Pro povrchové odvodnění silnice budou využity stávající podélné příkopy a stávající silniční propustky, které navazují na stávající vodoteče a příčné odvodňovací rýhy v okolním terénu. Výměna propustků 1 a 2 za demolované mostky č. 603-

010 a ev.č. 603-011 (které měly spíše charakter propustků) nemá na stávající odtokové poměry vliv a nemění je.

Součástí opravy vozovky je úprava odvodnění, respektive jeho přestavba či doplnění. Stávající příkopy budou dle projektu pročištěny, lokálně prohloubeny. Ve vybraných místech je navrženo zpevnění příkopů betonovými tvárnicemi.

Stávající odvodnění komunikace

Na předmětné trase sil. II/603 je odvodnění tvořeno v závislosti na umístění trasy. V extravilánu je zabezpečeno oboustrannými příkopy, případně odtokem do volného terénu, v intravilánu obcí je zabezpečeno na části trasy odtokem do UV a kanalizace.

Odpady spočívají v odfrézování asfaltové vrstvy, která se odveze na stavební dvůr Krajské správy a údržby silnice k dalšímu využití na výpravku silnic v jejich správě.

Část odpadů bude kontaminovaná, která se odveze na skládky zabývající se kontaminovaným odpadem (penetrační makadam s výplní dehtového pojiva PAU).

Voda z povrchu vozovky dle znění zákona č. 254/2001 Sb., se nejedná o vody odpadní. Jedná se o vody přirozeně vyskytující se na zemském povrchu., neztrácejí svůj charakter protékající přechodně zakrytým úsekem.

b) vliv na přírodu a krajinu - ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.,

Plánovanou rekonstrukcí obecně nedochází ke kácení mimolesní zeleně *(výjimkou je nutné kácení 1 kolizního stromu – viz S0 022)*

- dřeviny v blízkosti silnice - nejsou přímo předpokládány ke kácení. Jejich poloha je ale v blízkosti stávající komunikace a výkopové a stavební práce budou z části zasahovat i do prostoru kořenového systému.
- **z důvodů ochrany stávajících dřevin budou stavební práce a vlastní výkop prováděny ručně a to maximálně v souladu s principy ochrany dřevin dle SPPK 01 02:2017 Ochrana dřevin při stavební činnosti.**

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000,

Stávající silnice II/603 nezasahuje do chráněného území Natura 2000.

d) způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem,

Jelikož se jedná a stávající silnici v rámci rekonstrukce nebude žádáno o závazné stanovisko posouzení vlivu záměru na životní podmínky.

e) v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno,

Nebylo vydáno a nebude ani žádáno.

f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.

Silnice II/603 má ze zákona č. 13/2017 Sb., jen ochranné pásmo v šířce 15 m od osy vozovky.

7. OCHRANA OBYVATELSTVA

Stavba svým účelem, ani žádným ze svých objektů, nebude moci sloužit k ochraně civilního obyvatelstva.

8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

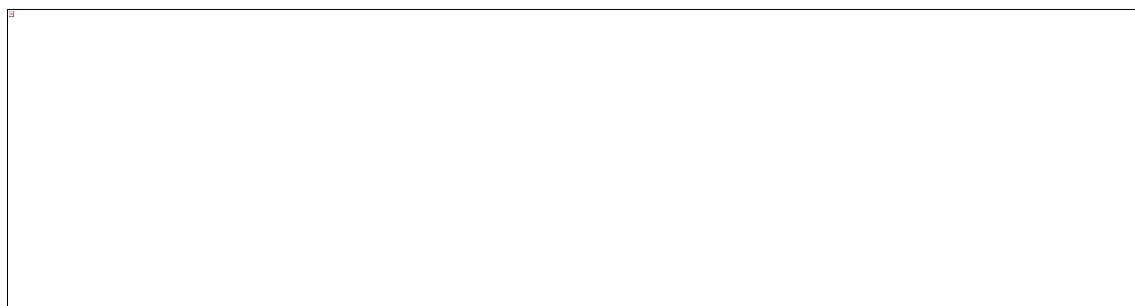
-viz samostatná příloha část B.8_ZOV

Zásady DIO budou vycházet z platného dokumentu: „Příručka pro označování pracovních míst na dálnicích a silnicích, V. díl – schémata S“ Směrově nerozdělené komunikace mimo obec (vydaného ŘSD 11/2023

Tabulka 9	Použití vybraných prvků dle oblastí pracovních míst
řada S	směrově nerozdělené komunikace mimo obec
výstražné prahy	NE
předzvěstný vozík	užití je možné
A 15 zvýraznění + třída RA3	ANO
značka B 21	krátkodobá NE dlouhodobá ANO dle potřeby
značka IP 18b	krátkodobá NE dlouhodobá ANO
dopravní kužel Z 1	výška 50 cm
odstupy Z 1, Z 4 (podélná uzávěra)	max. 18 m
velikost značek	základní
třída fólie na kuzelech	min. R1 nebo R1A
třída fólie na ostatních prvcích	RA2
vzdálenost mezi značkami	50 m doporučeno (min. 30 m)
snižování rychlosti o 20 km/h až o 30 km/h	na 100 m

Zásady DIO budou vycházet z platného dokumentu: „Příručka pro označování pracovních míst na dálnicích a silnicích, VI. díl – schémata O“ Komunikace s provozem motorových vozidel v obci (vydaného ŘSD 11/2023)

Tabulka 9	Použití vybraných prvků dle oblastí pracovních míst		
řada O	komunikace s provozem motorových vozidel v obci		
	směrově nerozdělené i rozdělené s dovolenou rychlostí max. 60 km/h (O 1)	směrově nerozdělené s dovolenou rychlostí vyšší než 60 km/h (O 2)	směrově rozdělené s dovolenou rychlostí vyšší než 60 km/h a max. 90 km/h (O 3)
výstražné prahy	NE	NE	doporučeno
předzvěstný vozík	NE	užití je možné	užití je možné
A 15 zvýraznění + třída RA3	doporučeno	doporučeno	ANO
značka B 21	krátkodobá NE dlouhodobá ANO dle potřeby	krátkodobá NE dlouhodobá ANO dle potřeby	NE
značka IP 18b	krátkodobá NE dlouhodobá ANO	krátkodobá NE dlouhodobá ANO	krátkodobá NE dlouhodobá ANO
dopravní kužel Z 1	výška 50 cm	výška 50 cm	výška 75 cm
odstupy Z 1, Z 4 (podélná uzávěra)	max. 9 m	max. 9 m	max. 18 m
velikost značek	základní	základní	zvětšená
třída fólie na kuzelech	min. R1 nebo R1A	min. R1 nebo R1A	R2 nebo R2A
třída fólie na ostatních prvcích	min. RA1	min. RA1	RA2
vzdálenost mezi značkami	30 až 50 m doporučeno (min. 10 m)	50 m doporučeno (min. 30 m)	50 m doporučeno (min. 30 m)
snížování rychlosti o 20 km/h až o 30 km/h	—	na 50 m	na 100 m



Min. šířka pro obousměrné vedení dopravy (osobní vozidla):

Dopravní schéma provozu během podetap je v případě využití průjezdného pruhu navrženo dle : Příručka pro označování pracovních míst na dálnicích a silnicích, V. díl – schémata S, DS 231 Pracovní místo dlouhodobé, dvoupruh.

Postup výstavby a optimální využití vhodných stavebních strojů a technologií musí být koordinován s dopravními opatřeními tak, aby bylo zajištěno maximální možné zkrácení nutné doby výstavby a minimalizováno nutné omezení autobusové dopravy a zásobování pouze na nezbytně nutnou dobu.

V případě nutného zajištění objízdných tras (viz SO 161) v souladu s aktuálním harmonogramem postupu prací konkrétního zhotovitele, zajišťuje finální projednání, odsouhlasení objízdných tras a jejich vyznačení v plném rozsahu zhotovitel stavby.

Návrh etapa a podetap výstavby je pouze předběžný. Lze je kombinovat nebo sloučit dle optimálního využití a nasazení kapacit a mechanizace zhotovitele

9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Odvodňovací režim řešené rekonstrukce zůstává zachován. Dochází k obnově stávajících odvodňovacích zařízení a pouze k lokálním úpravám ve vazbě na nové povrchy vozovek a obrubníkových prvků. Vodohospodářské řešení tedy respektuje stávající stav odvodnění řešeného uličního prostoru. Místní bezejmenné vodoteče rozlivem při 100-leté vodě nedosahují paty zemního tělesa.

V začátku úseku v km 0.000 – km 0.520 prochází stávající trasa komunikace II/603 ochranným pásmem vodního zdroje V1, V2, HV3 v prostoru obce Radějovice (viz koordinační situace). V prostoru silničního pozemku nedochází ke změně způsobu odvodnění.

10. ZAPRACOVÁNÍ ZÁVĚRŮ A DOPORUČENÍ BEZPEČNOSTNÍHO AUDITU

Pro účely posouzení bezpečnosti provozu byl v rámci přípravy stavby dopracován audit bezpečnosti pozemních komunikací /12/2024/ v rámci rekonstruované trasy II/603. Do dokumentace PDPS závěry a doporučení maximálně promítnuty a řešení bylo optimalizováno v rámci úpravy sklonů vozovky, dopravního značení a postupu výstavby (ZOV). Jedná se zejména zapracování těchto doporučení BA k eliminaci možných rizik v rámci nově navrženého nebo stávajícího SDZ / VDZ:

- *Optimalizace příčných sklonů komunikace.*
- *Doplnění SDZ P 2 a P 4 v místě stykové křižovatky a optimalizace VDZ v místě napojení účelových komunikací*
- *Doplnění dopravního značení v místě okružní křižovatky.*
- *Optimalizace SDZ IP 19 „Řadicí pruhy“*
- *Prověření knadbytečného umístění SDZ A 7a.*
- *Doplnění SDZ upravující řazení a změnu počtu jízdních pruhů.*
- *Úprava šířky v7 „Přechod pro chodce“*
- *Doplnění piktogramů na vozovce (děti, optická brzda, žluté zkřížené čáry v křižovatce)*
- *Úprava vzdálenosti SDZ P 2 od hranice křižovatky*
- *Nedodržení adekvátní vzdálenosti SDZ IP 6 od místa přechodu pro chodce.*
- *Změna pořadí jednotlivých etap výstavby ve vazbě na prostor OK*

➤ Absence dočasného SSZ v místě etap 5, 6, 7, 8. v rámci nové OK

11. HLAVNÍ TECHNICKÉ PŘEDPISY A NORNÝ

Zejména se jedná o tyto normy a předpisy:

- Zákon č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích ve znění zákona č.60/2001 Sb.
- Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích
- ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení, Část 1: Stálé dopravní značky
- ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení - Požadavky na dopravní značení
- ČSN EN 12767 Pasivní bezpečnost podpěrných konstrukcí zařízení na pozemní komunikaci - Požadavky a zkušební metody
- ČSN 73 61 01 - Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 61 02 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání
- ČSN 73 62 20 - Zatížitelnost a evidence mostů pozemních komunikací
- ČSN P ENV 1993-1-1 – Navrhování ocelových konstrukcí
- TP 58 - Směrové sloupky a odrazky - zásady pro používání
- TP 65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 83 Odvodnění pozemních komunikací
- TP 100 - Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 133 - Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 135 Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích
- TP 217 – Zvýrazňující optické prvky na pozemních komunikacích

Jedná se o aktuálně platné dokumenty včetně případných doplňků a revizí. Současně musí být řešený SO v souladu se všemi normami, předpisy, zákony a vyhláškami aktuálně platnými v rámci ČR.

V Praze 12/2024

Ing. Martin Daniel

Ing. Dušan Cichra

Ing. Martin Čížek

Radim Novák

Michal Mandík, DiS.