


2	06/2025	DOPLNĚNÍ ZPRÁVY	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:	<div><div>Středočeský kraj Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5</div><div>Středočeský kraj</div></div>
-------------	---

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:	10xA4
	Měřítko:	
	Stupeň:	Číslo kopie:
	PDPS	
Část: Technická zpráva	Číslo přílohy: D.106-1	

Contents

1. Identifikační údaje	2
1.1 Údaje o stavbě	2
1.2 Údaje o žadateli	2
1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace	2
2. Koordinace stavebního záměru -členění úseku 6 na SO 106.1 a SO 106.2	4
3. Stručný technický popis	5
4. Navrhované řešení se zdůvodněním	8
5. Hlavní technické parametry	10
6. Plošné a prostorové nároky	10
7. Stavební postupy	10
8. Hlavní technické předpisy a normy	10
9. Seznam souřadnic	11
10. Řešení přístupu a užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	12
11. Bezpečnost a ochrana zdraví při výstavbě	12

TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Údaje o stavbě

název stavby:

II/603 Sulice – Želivec, rekonstrukce silnice a mostů

místo stavby:

Středočeský kraj

obec Sulice (538833), Obec Kamenice (538299)

katastrální území:

Sulice (759431), Ládví (662445), Kamenice (662445)

předmět dokumentace:

PDPS

změna dokončené stavby - rekonstrukce stávající
komunikace, trvalá stavba, provoz veřejné dopravy

1.2 Údaje o žadateli

Název a adresa objednatele:

Středočeský kraj

Zborovská 81/11

150 21 Praha 5

Zastoupeným ve věcech smluvních:

Martin Herman, radním pro oblast investic, majetku a
rozvoje datové infrastruktury kraje

IČO: 70891095 DIČ: CZ70891095

ve věcech technických:

Ing. Aleš Čermák, Ph.D., MBA, ředitel Krajské správy
a údržby silnic Středočeského kraje, příspěvková
organizace

1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace zpracovatelé:

Zpracovatelský útvar:

Společnost „**M + M: RS PP Středočeský kraj**“

Vedoucí účastník: **Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.**

Národní 984/15, 110 00 Praha 1

IČ: 485 88 733, DIČ: CZ 485 88 733

Další účastník: **Mott MacDonald Limited –
org.složka**

Národní 984/15, 110 00 Praha 1

IČ: 27155048, DIČ: CZ 485 88 733

Hlavní inženýr projektu:

Ing. Dušan Cichra Mott MacDonald CZ

č.a. 0010741, obor ID00 - dopravní stavby

Zpracovatelé jednotlivých částí:

Mott MacDonald CZ:

Dopravní stavby, Objekty pozemních komunikací: Michal Mandík, DiS.

Ing. Martin Daniel

Mosty a inženýrské konstrukce:

Ing. Petr Nehasil č.a. 0007140 IM00

Vodohospodářské objekty:

Radim Novák

Geotechnika:

Ing. Petr Makásek č.a. 0011831 IG00

Odhad stavebních nákladů:

Ing. Volodymyr Kots

Inženýrská činnost

Ing. Martin Zvolský

Podzhotovitelé:

Jiří Čížek

Stavební objekty řady SO 400

Ing. Martin Čížek
obor TZS, č. 0011985

Bc. Blanka Havlíčková

Zaměření, Průzkum stávajících inženýrských sítí, Záborový elaborát

Horský s.r.o.

Diagnostický průzkum mostů

Ing. Jan Horský

ESLAB spol. s r.o.

Diagnostika vozovek:

Milan Beck, DiS.

2. KOORDINACE STAVEBNÍHO ZÁMĚRU -ČLENĚNÍ ÚSEKU 6 NA NA SO 106.1 A SO 106.2

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

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

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“

Jedná se o přímo související záměr, který zajišťuje minimální nutnou funkčnost uličního prostoru průtahu II/603. Tato samostatně připravovaná akce obcí Kamenice je řešena v koordinaci se silničním prostorem II/603 a stavebně na vozovku a autobusové plochy hlavního dopravního prostoru přímo navazuje.

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.

Dokumentace „Stavební úpravy silnice II/603 ulice Pražská, Kamenice“ je tedy včleněna pod značením SO 106.2 do dokumentace PDPS z důvodů společného zadání a realizace.

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



Původní „SO 401 – Veřejné osvětlení“ byl v DÚR řešen jako nová část osvětlení komunikace II/603. Původní osvětlení bude demontováno a nahrazeno novým osvětlením. Nové osvětlení bude provedeno v souladu s požadavkem generelu obce Kamenice. Nově je objekt označen jako „SO 446 Doplnění VO v úseku 6“ a včleněn tak do řešené PDPS v prostoru řešeného úseku silnice II/603.

3. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS

Rekonstrukce silnice II/603 Sulice – Želivec, rekonstrukce silnice a mostů v úseku 6 - Nová Hospoda. Jedná se o směrově nerozdělovanou komunikaci, která slouží i jako objízdná trasa pro D1. Rekonstrukce vychází se stávajícího technického stavu a je navržena v souladu s ČSN 736110 Projektování místních komunikací a ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic kap. 5,5.

Návrh řeší dopravní uspořádání hlavní komunikace obcí, kde jsou použity základní principy zklidňování průtahů obcí. Stávající stav je řešen velkou šířkou komunikace, rozlehlymi kolizními plochami, asfaltové plochy vykazují známky prosedů a porušení, použití mobilních zklidňujících prvků jako např. střední dělicí ostrůvky pro zkrácení délky přecházení nebo svodidla typu new-jersey, absence segregace chodců (chodníkové plochy) podél průtahu, jednoznačné plochy pro parkování, nebo řešení autobusových zastávek aj. V širším pohledu je pak nutné zohlednit i návaznost na polohu ČSPH a její zásobování. Z těchto důvodů je proto žádoucí řešit celkové zájmové území globálně a v uceleném řešení, jelikož jednotlivé funkční plochy na sebe přímo navazují a utváří tak zklidnění průtahu obcí, vytvoření centrální plochy náměstí, obsluhu ČSPH, segregaci chodců podél průtahu, rozdělení funkčních ploch, nebo řešení autobusových zastávek. V rámci tohoto stavebního objektu je řešena úprava průtahu. V konceptu řešení bylo nutné proto vytvořit zklidňující prvky jako například střední dělicí pásy, nebo řešení autobusové dopravy-vytvoření autobusových zálivů, zúžení jízdních pruhů, nebo řešení míst pro přecházení. S ohledem na změnu dopravního uspořádání a funkčních ploch je nutné také řešení odvodnění a to návrhem nových uličních vpustí. Voda z plání, která se nevsákne, bude odvedena pomocí drenáží do kanalizace.

Objekt je dělen na jeden samostatný úsek:

– km 3,376 – km 3,546

Technicky se jedná o komunikaci v uspořádání MO2p -/12/50. Návrhová rychlost $V_n = 50$ km/h. Na předmětném úseku se nachází 1 přechod pro chodce a jedno místo pro přecházení.

V trase komunikace se vyskytuje řada konstrukčních poruch, které jsou v komunikaci situovány relativně náhodně. Na stávající silnici byli v minulosti pouze nesystematicky prováděny údržby a opravy obrusné vrstvy pro zlepšení havarijního stavu vozovky. Heterogenost konstrukce je navíc potvrzena četnými zásahy do vozovky v rámci budování či oprav inženýrských sítí. Celkově lze hodnotit konstrukci vozovky jako masivně porušenou a nevyhovující, lokálně velmi subtilní.

Situační řešení

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 křižovatkovým 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 souvisící 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 příložených výkresů, např. č. D.106-2 – Situace stavby.

Výškové řešení

Výškové řešení je dáno napojením na sousední komunikace, dále pak okolními budovami a jejich napojením a napojením na stávající terén. Příčné i podélné sklony jsou navrženy tak, aby nevznikala neodvodnitelná místa. Zároveň jsou respektovány a navrženy úpravy pro osoby se sníženou schopností pohybu, které byly konzultovány s objednatelem. Základní výška nášlapu na parkové obrubě je +6 cm (slouží jako vodící linie). Základní výška nášlapu na silniční obrubě je +10 až + 15 cm. V prostoru autobusové zastávky je pak výška nášlapu + 17 cm. V místech vjezdů je potom výška nášlapu navržena na +3 cm a v místech umožňující přecházení na + 2 cm.

Příčné uspořádání

Jednotlivé spády jsou navrženy tak, aby bylo vytvořeno plynulé napojení na ostatní komunikace i objekty, dále, aby bylo zajištěno odvedení srážkových vod a v neposlední řadě, aby nevznikala neodvodnitelná místa. Sklonové poměry jsou odvislé od stávající konfigurace terénu a od napojení na okolní nemovitosti. Podélné sklony se pohybují od 0.3% do 6.0%. Příčné sklony se pohybují na vozovce od 0% do 7% a to s ohledem na stávající konfiguraci terénu, na chodnicích plochách pak 2%.

Změna příčného sklonu je navržena na délku minimálního sklonu vzestupnice a sestupnice dle ČSN 736101 kap. 8.12.2 tabulka 12 a s ohledem na stávající příčné sklony vozovky a směrové řešení. Vzestupnice a sestupnice jsou umístěny na vnější hraně vodícího proužku nerozšířeného jízdního pruhu. výsledný sklon (příčný a podélný) bude vždy minimálně 0,5% dle ČSN 736101 kap. 5.5.1

Protihlukové stěny

Součástí projektu nejsou protihlukové stěny

Sjezdy

Sjezdy na pozemky nebo účelové komunikace budou zachovány ve stávajících místech k možnosti napojení stávajících pozemků. Budou doplněny liniové prvky odvodnění (zatrubnění DN400), případně bude pročištěno stávající odvodnění. Stávající sjezdy budou dosypány R-materiálem pro možnost napojení na komunikaci – plynulé napojení vlivem výškové změny nivelety nebo úpravy příčného sklonu. U zpevněných sjezdů bude obnovena min. ohrusná vrstva – dojde k nutnosti výškové úpravy napojení..

Dopravní značení

Dopravní značení (vodorovné a svislé) bude doplněno v souladu s vyhláškou 294/2015 Sb., TP 65, TP 133.

Všechny štíty SDZ budou vyměněny za nové ve třídě retroreflexe RA2, základní rozměr. Zejména budou doplněny chybějící značky upravující přednost a upraveny doplňkové tabule E2 tak, aby odpovídaly skutečným tvarům křižovatek. Rozsah a umístění SDZ je zobrazen v koordinační situaci.

Vodorovné dopravní značení bude spočívat v obnově stávajícího a doplnění střední dělicí čáry V1a (0,125) na křižovatkách pak V2b(3/1,5/0,125). Doplnění vodící čáry V4 (0,25) na křižovatkách pak V2b (1,5/1,5/0,25). Na autobusových zastávkách V11a a V4(0,5/0,5/0,25). Rozsah a umístění VDZ je zobrazen v situaci stavby.

Svodidla

Součástí projektu nejsou svodidla

Odvodnění komunikace

Povrchová voda ze zpevněných ploch je odvedena pomocí příčných a podélných spádů k obrubám a následně do nových uličních vpustí. V prostoru průtahu obcí je navrženo 7 nových uličních vpustí, které budou napojeny buď na stávající kanalizaci, nebo na rušené stávající vpusti. Voda z plání všech zpevněných ploch bude odvedena pomocí podélných drenáží umístěných pod jednotlivými úžlabími o profilu rýhy 40/40 cm a více.

4. NAVRHOVANÉ ŘEŠENÍ SE ZDŮVODNĚNÍM

S ohledem na stav zcela heterogenní konstrukci stávající vozovky, stav porušení je nejvhodnějším řešením provedení celkové rekonstrukce vozovky dle TP 170. V PD je nezbytné předpokládat výměnu zeminy AZ na převážné ploše komunikace. Zároveň lze pro sanaci zeminy AZ využít stávající materiály konstrukce vozovky (ŠD / KŠ, kamenité / balvanité materiály – štět), vrstvy PM. Do konstrukce nové vozovky je rovněž vhodné v návrhu zakomponovat i cca 30 % objemu stávajících AC vrstev do nové konstrukční vrstvy stmelené podkladní RS CA pro minimalizaci vzniku nebezpečných odpadů.

Vzhledem k požadavku živostnosti 25 let nelze v intravilánových úsecích využít pro rekonstrukci vozovkových souvrství technologii recyklace za studena.

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 (štětu) v konstrukci historické vozovky nejčastěji v blízkosti osy komunikace.

Bude nutné odvést část nebezpečného odpadu s nadlimitním obsahem PAU dle zákona č. 541/2020 Sb., zákon o odpadech a o změně dalších zákonů č. 130/2019 Sb., a TP 150 s účinností od 01.02.2011. Případně se nebezpečný materiál použije do aktivní zóny, kde by byl recyklován za studena.

Asfaltové povrchy jsou navrženy na hlavním průtahu obce, kde na vjezdu do centrální plochy řešeného území bude použit podbarvený asfalt. Podbarvený asfalt bude řešen také v autobusových zálivech.

Skladba 1 - konstrukce vozovky INTRAVILÁN – životnost 25 let

asfaltový beton ohrubný modif.	ACO 11+	PMB 45/80-65	40 mm	ČSN 736121, TKP kap.7
spojovací postřík modifikovaný	PS-CP		0,40 kg/m ²	ČSN 73 6129, TKP kap.26
asfaltový beton ložní modif.	ACL 22S	PMB 25/55-60	60 mm	ČSN 736121, TKP kap.7
spojovací postřík modifikovaný	PS-CP		0,40 kg/m ²	ČSN 73 6129, TKP kap.26
vyrovnávací vrstva	ACP 16+	50/70	60 mm	ČSN 736121, TKP7
RS CA 0/32 (0/45)	RS CA		170 mm	ČSN 736147
Štěrkožrť	ŠDa 0/32	Ge	150 mm	ČSN 736126-1

Minimální celková tloušťka 480 mm

Aktivní zóna tl. 500 mm E_{def,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 300 - 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 č.5 nepojížděných chodníků a ploch dle TP 170 je navržena D2- D-1-TDZ-CH-PIII:

Betonová dlažba	DL	60 mm
Ložní vrstva	L	30 mm
Štěrkoдр	ŠDb 0/32	150 mm
Celkem		240 mm
$E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$ CBR sat. 15%		

Skladba č.7 - skladba pojížděné plochy (BUS) dle TP 170 je navržena D1- D-1-TDZ-VI-PII

Žulové kostky velké		tl. 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
Štěrkoдр	ŠD 0/32G _E	tl. 150 mm

Celkem		500 mm

Aktivní zóna tl. 500 mm $E_{\text{dep},2} = \text{min. } 60 \text{ MPa}$ 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 nástupiště.

Zpevněné plochy jsou ukončeny hlavně silničními kamennými obrubami tl. 250 resp. 120 mm. Chodníky vedené samostatně, odsazené od komunikace, jsou ukončeny kamennými tl. 120 mm a případně betonovými záhonovými obrubníky tl. 50 mm. Oddělení jízdních pruhů a autobusových zastávek nebo asfaltových a dlážděných ploch komunikace je řešeno opět kamennou obrubou tl. 250 mm. Všechny středové a dělicí ostrůvky jsou pak odděleny silničními zkosenými obrubami, aby případně nutnosti průjezdu rozměrnějšího vozidla bylo možné tyto obruby pojíždět.

Všechny typy obrub budou uloženy do betonového lože s opěrou (-ami) ČSN 73 61 31 - „Dlažby a dílce“ třídy betonu C25/30-XF2.

Obruby v obloucích nebudou provedeny z přímých kusů, ale z obloukových, aby byl zajištěn plynulý přechod. Napojení obrubníků v kolmých rozích bude provedeno rovněž přes tvarovky. U typů, které nejsou k dispozici, se provede napojení s proběhnutím zadní strany. Obruby budou osazovány na sraz bez výplní mezer. Šíře mezer se předpokládá max. 3 mm. Rovněž v místech výškových změn budou použity tvarovky (přechodové obruby).

Před vlastním zabudováním do díla budou veškeré materiály v dostatečném předstihu, min. však 3 týdny předem, předloženy k odsouhlasení objednateli a projektantovi. Jedná se zejména o prvky a materiály, které budou viditelné, jako jsou dlažby, obruby, záchytné prvky atd. Prostorové prvky jako dlažby budou za účelem vzorkování vyskládány v ploše cca. 1x2 m nebo bude proveden jeden ucelený úsek – nikoliv pouze jeden prvek.

5. HLAVNÍ TECHNICKÉ PARAMETRY

Silnice II/603 je navržena v kategorii S 7,5 /50 km hod. v šířce zpevnění 7,0 m a nezpevněná krajnice 0,5 m při osazení směrového sloupku. Na levé straně ke komunikaci přiléhá pruh s odvodňovací funkcí a stávající chodník, který bude v místech kolem propustku obnoven. V úsecích s malými směrovými poloměry je dovolená rychlost mezní dle ČSN 736101 kap. 8.3.. Výškové řešení respektovalo stávající průběh s navýšením maximálně o 30 mm.

6. PLOŠNÉ A PROSTOROVÉ NÁROKY

Celková délka rekonstruované silnice II/603 je 4604,74 m z toho SO 106 Silnice II/603 úsek 7 – Nová Hospoda je 170,0 m

7. STAVEBNÍ POSTUPY

Před zahájením vlastních zemních prací se provede vytyčení a případné přeložky podzemních inženýrských sítí SO řady 300, 400 a 500. Dále je nutné koordinovat stavbu SO 106 především s následujícími stavebními objekty:

SO 446 Doplnění VO v úseku 6
SO 101 Silnice II/603 úsek 1 – intravilán

8. 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 100 - Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích
 - TP 133 - Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních 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.

9. SEZNAM SOUŘADNIC

Směrové výpočty trasy byly zpracovány v souřadnicovém systému JTSK.

526	3360	733957,762	1064032,263	424,75	3360		170,605	210
527	3370,79	733952,712	1064041,791	424,49	3370,79	KT	167,336	210
528	3376,68	733949,819	1064046,926	424,35	3376,68	TK	167,336	-
529	3377,72	733949,307	1064047,828	424,32	3377,72	ZZ	166,923	160
530	3380	733948,159	1064049,802	424,26	3380		166,014	160
531	3389,3	733943,196	1064057,666	424,01	3389,3	V	162,314	160
532	3399,11	733937,479	1064065,63	423,69	3399,11		158,413	160
533	3400	733936,933	1064066,339	423,66	3400		158,057	160
534	3400,88	733936,391	1064067,037	423,62	3400,88	KZ	157,705	160
535	3420	733923,734	1064081,348	422,94	3420		150,099	160
536	3421,53	733922,648	1064082,427	422,88	3421,53	KT	149,49	160
537	3438,2	733910,771	1064094,116	422,29	3438,2	TK	149,49	-
538	3440	733909,462	1064095,358	422,22	3440		147,192	50
539	3445,79	733904,973	1064099,013	422,01	3445,79		139,817	50
540	3453,39	733898,501	1064102,977	421,74	3453,39	KT	130,145	50
541	3460	733892,617	1064105,991	421,5	3460		130,145	-
542	3464,3	733888,786	1064107,954	421,35	3464,3	TK	130,145	-
543	3469,68	733884,248	1064110,819	421,16	3469,68		141,549	30
544	3475,05	733880,293	1064114,447	420,96	3475,05	KT	152,953	30

545	3480	733876,96	1064118,104	420,79	3480		152,953	-
546	3492,69	733868,41	1064127,486	420,33	3492,69	ZZ	152,953	-
547	3500	733863,489	1064132,886	420,05	3500		152,953	-
548	3505,02	733860,108	1064136,596	419,82	3505,02	TK	152,953	-
549	3506,63	733859,038	1064137,803	419,75	3506,63	V	154,664	60
550	3511,45	733856,041	1064141,569	419,51	3511,45		159,772	60
551	3517,87	733852,53	1064146,949	419,16	3517,87	KT	166,592	60
552	3520	733851,464	1064148,789	419,04	3520		166,592	-
553	3520,57	733851,179	1064149,283	419,01	3520,57	KZ	166,592	-
554	3523,54	733849,69	1064151,853	418,83	3523,54	TK	166,592	-
555	3528,5	733847,058	1064156,05	418,54	3528,5		162,086	70
556	3533,45	733844,136	1064160,05	418,24	3533,45	KT	157,58	70
557	3540	733840,088	1064165,199	417,86	3540		157,58	-

10.ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Všechny navrhované stavební úpravy komunikačních ploch budou vybaveny příslušným opatřením ve smyslu vyhlášky MMR ČR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a rovněž příslušných ustanovení ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací. Použitý materiál pro hmatové úpravy musí splňovat příslušná ustanovení nařízení vlády ČR č. 163/2002 Sb., ve znění nařízení vlády ČR č. 312/2005 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky a Technické návody TZÚS ze dne 12.3.2004. Veškerá nová výšková napojení chodníkových ploch a vjezdů jsou navržena tak, aby byl umožněn pohyb i osobám se sníženou schopností pohybu (pohyb osob na invalidním vozíku bez pomoci ostatních osob) a byl usnadněn i pohyb osobám s dětským kočárkem nebo občanům pokročilého věku. Samotný průchod chodců nebude nijak výškově omezován.

11.BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI VÝSTAVBĚ

Právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (vymezení pojmu je uvedeno v ustanovení § 349 odst. 1 zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce) jsou předpisy na ochranu života a zdraví, předpisy hygienické a protiepidemické, technické předpisy, technické dokumenty a technické normy, stavební předpisy, dopravní předpisy, předpisy o požární ochraně a předpisy o zacházení s hořlavinami, výbušninami, zbraněmi, radioaktivními látkami, chemickými látkami a chemickými přípravky a jinými látkami škodlivými zdraví, pokud upravují otázky týkající se ochrany života a zdraví. Pokud při stavební činnosti dochází ke střetu se silniční, železniční, pěší nebo vodní dopravou, je nutné identifikovat tato rizika a přijmout potřebná opatření k zabránění ohrožení veřejnosti. Při stavebních a udržovacích pracích na dálnicích a silnicích za provozu je nutné přijmout

potřebná preventivní opatření k zabránění ohrožení osob pohybujících se na staveništi (pracovišti) veřejnou dopravou.

Při zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení při přípravě a provádění stavebních a montážních prací je třeba respektovat ustanovení závazných předpisů a nařízení, zejména pak:

- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích včetně příloh č. 1-5 k nařízení vlády č. 591/2006 Sb. a včetně citovaných zvláštních právních předpisů, zahrnujících mimo jiné:
 - požadavky na zajištění staveniště
 - požadavky na používání a obsluhu strojů a nářadí na staveništi
 - skladování a manipulace s materiálem
 - zemní a výkopové práce
 - betonářské, železářské a zednické práce
 - montážní a bourací práce
 - svařování a nahřívání živců
 - práce a činnosti se zvýšeným rizikem ohrožení života nebo poškození zdraví
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 369/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů.
- Nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
- Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví zaměstnanců při práci
- Zákon 262/2006 Sb., zákoník práce
- Zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci)
- Nařízení vlády č. 592/2006 Sb., o podmínkách akreditace a provádění zkoušek z odborné způsobilosti.
- Nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí.
- Nařízení vlády č. 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a zavedení signálů.
- Zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci práce.
- Zákon č. 133/1985 sb. o požární ochraně
- Vyhláška č. 246/2001 Sb. Vyhláška Ministerstva vnitra o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci)
- Zákon č. 254/2001 Sb. o vodách ve znění pozdějších předpisů

- Zákon č. 183/2006 sb. o územním plánování a stavebním řádu ve znění pozdějších předpisů.
- Nařízení vlády 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí.
- Vyhláška č. 87/2000 Sb., stanovení požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách
- Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací

Podrobněji – viz BOZP – *Dokumentace k PDPS*

Praha 12/2024

Ing. Dušan Cichra

Michal Mandík, DiS.