

## B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

### B.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**

Stavba zahrnuje 2. etapu modernizace silnice II/126 v území mezi dálnicí D1 EXIT 56 u obce Soutice až k připojení na silnici I/2 v Kutné Hoře na území Středočeského kraje. Stavba se v celé délce nachází na silničním tělese stávající komunikace v extra a intravilánu se zcela výjimečnými nepatrnými zásahy do přilehlého území, jakým je například zřízení okružní křižovatky v Souticích. Charakter území se stavbou nemění.

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

Rekonstrukce sil. II/126 je obsažena ve všech územně plánovacích dokladech ve Středočeském kraji.

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

Obecné požadavky na využívání území jsou charakterem stavby na stávající komunikaci plně respektovány.

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

Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů jsou zahrnuty do projektové dokumentace – souhrnná technická zpráva, výkresy.

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

Širší okolí zájmového území náleží geologicky k Českému masivu do kutnohorsko-svratecké oblasti, patřící do jednotky prekambričských metamorfovaných hornin šternbersko – čáslavské skupiny a kutnohorského krystalinika typu pararul a svorů. Horniny české křídové tabule jsou reprezentovány jizerským a bělohorským souvrstvím, které tvoří vápnité jílovce a spočívají v nadloží krystalických hornin prekambričského stáří. Hydrogeologicky území spadá do hydrogeologického rajonu 6520 Krystalinika v povodí Sázavy a zčásti do hydrogeologického rajonu 6531 Kutnohorského krystalinika v hlavním povodí Labe. Regiony krystalinických hornin bývají na vodu chudé, během provedených průzkumných prací nebyla podzemní voda zastižena v žádném z průzkumných vrtů.

**f) výčet a závěry provedených průzkumů a měření, včetně doporučení a požadavků pro další stupeň PD**

- Inženýrsko-geologický a hydrogeologický průzkum (květen 2018) – viz samostatná příloha **F.1.2**, závěry využity při návrhu vozovky.
- Diagnostický průzkum vozovky (únor 2020) – viz samostatná příloha **F.1.3a**, **F.1.3b**, závěry využity při návrhu oprav vozovky.
- Závěry posledních hlavních a běžných prohlídek mostů v trase opravy.
- Provedení mimořádné mostní prohlídky mostů ev.č. 126-005 přes Želivku u Soutic – závěry jsou respektovány při opravě mostů.
- Prohlídka mostů ev.č. 126-006 přes Sázavu a ev.č. 126-009 přes Ostrovský potok, provedená mostním technikem KSÚS v březnu 2019 – závěry jsou respektovány při opravách mostu.
- Stavebně technický průzkum mostu přes Želivku na sil. II/126 ev.č. 126-005 v obci Soutice – závěry jsou respektovány při opravě mostu.
- Geodetické zaměření (v průběhu roku 2018) – základní podklad pro projektovou dokumentaci, zahrnutý do situačních výkresů
- Hluková studie (2018) viz samostatná příloha **F.3**, prokazuje, že nikde v obcích není potřeba zřizovat protihluková opatření.
- Průzkum stávajících inženýrských sítí u správců zařízení, řešení jejich případných požadavků je obsaženo v projektové dokumentaci.
- Dendrologický průzkum – viz samostatná příloha **F.1.6**, závěry řeší projektová dokumentace.
- zpráva č. 133/2019 - Zatřídění asfaltových směsí dle vyhlášky č. 130/2019 Sb. silnice II/126 D1 – Kutná Hora (listopad 2019) – RODOS – viz příloha **F.1.7**
- zpráva č. 6/2021 - Zatřídění asfaltových směsí dle vyhlášky č. 130/2019 Sb. silnice II/126 objízdné trasy (únor 2021) – RODOS – viz příloha **F.1.8**

**g) ochrana území podle jiných právních předpisů**

Ochranné lokality soustavy Natura 2000 (údolí Sázavy, území vodních nádrží Švihov na Želivce, Vrchlice u Malečova), záplavová území (Želivka, Sázava, Vrchlice, Ostrovský, Hodkovský, Bahenský a Opatovický potok) nejsou stavbou vzhledem k jejímu charakteru rekonstrukce stávající vozovky dotčeny. Ze stejného důvodu nejsou stavbou dotčeny biokoridory nebo biocentra v místě se nacházející. Podle vyjádření Odboru životního prostředí a zemědělství KÚ Středočeského kraje stavba nepodléhá posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb.

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

Do polohy stávajících vodních toků není stavbou zasahováno, vodní toky překonávají sil. II/126 stávajícími mosty nebo propusty s dostatečnou rezervou nad hladinou stoleté vody. Současná protipovodňová opatření není třeba upravovat. V oblasti Malešova a Kutné Hory je silnice vedena mimo oblast historické důlní činnosti. Charakter stavby, která spočívá jen v opravě konstrukčních vrstev stávající vozovky v převážné části nevytváří podmínky pro zásah do

prostoru archeologických nálezů. Výjimkou jsou SO 120 – Okružní křižovatka u Soutic a SO 111 – Komunikace a odvodnění Májovka, v nichž dojde i k zásahům do rostlého terénu. Pouze demolice stávajícího mostu ev.č. 126-005 (SO 020) a stavba mostu nového (SO 201) budou zasahovat do záplavového území Želivky – v případě obou stavebních objektů bude postupováno dle schváleného Povodňového plánu.

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

Ve všech parametrech dojde ke zlepšení vlivu na okolní území – snížení hladiny hluku, napojení okolních pozemků (rekonstrukce sjezdů a rozjezdů),lepší se odtokové poměry (pročistění příkopů a propustů). Žádná voda nepřibývá.

**j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin**

Je uvažováno s demolicí nosné konstrukce mostu ev.č. 126-005 přes Želivku u Soutic. Svodidla budou demontována a ocelové zábradlí bude odvezeno na skládku KSÚS k dalšímu použití nebo do šrotu, železobetonová nosná konstrukce bude po odstranění asfaltových vrstev vozovky postupně odbourána a odvezena do recyklačního centra. Kácení dřevin na základě přiloženého dendrologického průzkumu nastane v okolí nového mostu ev.č. 126-005 u Soutic, dále v prostoru nové okružní křižovatky v Souticích a nakonec v oblasti snížení nivelety za křižovatkou Májovka z důvodu zlepšení rozhledových poměrů na křižovatce se sil. II/337 u Křesetic. Smýcení náletových dřevin průměru do 20 cm a křovin bude jinde na některých místech nutné, ale vždy na pozemku silnice a v malých plochách do 50 m<sup>2</sup>.

**k) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkcí lesa**

Seznamy dotčených katastrálních území a plochy trvalých a dočasných záborů jsou obsaženy v samostatné příloze **F.2** – Záborový elaborát z důvodu velkého rozsahu stavby a dále v příloze č. **F.13** – Podklad pro odnětí ze ZPF, event. výpočty k žádosti o vydání rozhodnutí o odnětí PUPFL v příloze č. **F.14**.

**l) územně technické podmínky**

Přístupy na staveniště a pracovní místa jsou z veřejně přístupných komunikací (silnice II. a III. třídy, event. MK). Přístupy na okolní pozemky nebudou během stavby možné nebo podmíněně možné podle způsobu úpravy vozovky, možností volby jiného přístupu – popsáno v řešení dopravních opatření. Na technickou infrastrukturu není třeba stavbu napojovat. Předmětem úpravy je pouze vozovka, stávající bezbariérové úpravy stávajících přechodů zůstávají stavbou nedotčeny. Nové bezbariérové úpravy budou navrženy v prostoru SO 120 – Okružní křižovatka Soutice.

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

V současné době nejsou zhotoviteli známy žádné informace o přípravě souvisejících investic v prostoru stavby. kromě stavby chodníku v režii Obce Soutice v souvislosti s SO 120 – Okružní křižovatka Soutice – chodník je nutno stavět současně s křižovatkou. S ohledem na možnost delšího průběhu stavby je nutné investorsky koordinovat stavební přípravu tak, aby nedošlo k omezení stavební přípravy ze strany jiných investorů. Připomíná se také potřeba koordinace zahájení staveb s ohledem na připravovanou 1.etapu opravy II/126.

**n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje**

Seznamy dotčených katastrálních území a plochy trvalých a dočasných záborů jsou obsaženy v samostatné příloze **F.2** – Záborový elaborát z důvodu velkého rozsahu stavby.

**o) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo**

Žádná nová ochranná a bezpečnostní pásma nevznikají.

**p) požadavky na monitoringy a sledování přetvoření**

Monitoring a sledování přetvoření bude v rámci stavby i po jejím dokončení zapotřebí u stavebního objektu SO 201, protože se jedná o přestavbu mostu na původních základech. Na spodní stavbě budou osazeny nivelační značky v rozmístění uvedeném v realizační dokumentaci.

## **B.2 Celkový popis stavby**

### **B.2.1 Celková koncepce řešení stavby, základní charakteristika stavby a jejího užívání**

**a) změna dokončené stavby, její současný stav, závěry stavebně technického průzkumu.**

Jedná o změnu dokončené stavby ve smyslu modernizace stávající silnice podle provedené diagnostiky vozovky, inženýrsko-geologického průzkumu a mostů podle provedených mostních prohlídek a nutné diagnostiky:

- most ev.č. 126-005 přes Želivku u Soutic (železobeton. nosníky KA 61/22) – demolice a přestavba
- most ev.č. 126-006 přes Sázavu ve Zruči nad Sázavou (ocelové plnostěnné nosníky spřažené s monolitickou ŽB deskou) – nový most z roku 1998
- most ev.č. 126-009 přes Ostrovský potok (kamenný klenutý most)– rekonstrukce 2008

**b) účel užívání stavby**

Jedná se o páteřní silnici II. třídy, která zprostředkovává severojižní silniční spojení na území Středočeského kraje.

**c) trvalá nebo dočasná stavba**

Jedná se o trvalou stavbu.

**d) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z tech. požadavků na stavby a tech. požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchýlným řešením z platných předpisů a norem**

Nejsou žádné výjimky.

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

Všechna stanoviska a požadavky dotčených organizací jsou projektantem zpracovány do příslušných částí projektové dokumentace.

**f) celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby**

Stavba řeší modernizaci stávající komunikace na současném tělese silniční komunikace v existujících parametrech, základní parametry ve směrovém a výškovém vedení jsou v souladu s příslušnými ČSN a TP. Začátek staničení trasy rekonstrukce navazuje na km 6,670 provozního staničení sil. II/126. Jedná se o sil. II. třídy s šířkovým uspořádáním nejbližší odpovídající kategorii S7,5, v úseku od Zruče nad Sázavou po stávající předěl kategorií před Kutnou Horou v kategorii S7,5, kde šířkové uspořádání přechází v kategorii S11,5. V úseku od Soutic do Zruče nad Sázavou je kategorie nestandardní. Šířkové uspořádání v rámci modernizace zůstane zachováno. Podle dopravního sčítání z roku 2016 je počet TNV 308 – 447 voz/den v úseku od D1 do Zbraslavic, od Zbraslavic do Kutné Hory pak 449 – 871 voz/den. Tyto hodnoty byly základním podkladem při návrhu kategorie a konstrukce vozovky. Kapacitní parametry silnice se nezmění, zvyšuje se však zásadně bezpečnost a životnost vozovky na dalších 25 let.

**g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů**

Stavba není chráněna podle jiných právních předpisů.

**h) základní bilance stavby**

Spotřeby médií a hmot jsou blíže specifikovány v příloze F.8 – Výpočet kubatur a ploch a Výkazy výměr, systém hospodaření s dešťovou vodou se úpravou silnice nezmění.

#### **i) základní předpoklady výstavby**

Stavba je projektována jako 2. etapa celkové modernizace silnice II/126 od D1 do Kutné Hory. Tato etapa je rozdělena na několik zcela samostatných nezávislých úseků, které je možno po dokončení uvést do provozu samostatně. Předpoklady zahájení a ukončení výstavby obou etap jsou odvislé od možnosti investora zajistit finančně jejich výstavbu. Pro 2. etapu se předpokládá orientačně rok zahájení 2025 a rok dokončení 2027.

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

Stavba je rozdělena na několik zcela samostatných nezávislých úseků, které je možno po dokončení uvést do provozu samostatně. Předpoklady zahájení a ukončení výstavby obou etap jsou odvislé od možnosti investora zajistit finančně jejich výstavbu. Pro 2. etapu se předpokládá orientačně rok zahájení 2025 a rok dokončení 2027. Zkušební provoz na žádném z úseků se nepředpokládá.

#### **k) orientační náklady stavby**

Oceněný i neoceněný soupis prací na 2. etapu je obsažen pouze v paré PD určené výhradně pro investora stavby. Neoceněný soupis prací je pak obsažen v každém paré dokumentace.

### **B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení**

#### **a) urbanismus**

S ohledem na stávající silnici, která se upravuje povrchově, jsou tato řešení dána současným stavem a nelze je nijak ovlivnit. Modernizace této silnice je v souladu s platnými územně plánovacími podklady.

#### **b) architektonické řešení**

Z architektonického hlediska je možno posuzovat pouze přestavbu průsečné křižovatky u Soutic na okružní. Její oválný tvar je ovlivněn místními poměry a technickými požadavky na její funkčnost, bezpečnost a průjezdnost návrhových vozidel. Rovněž nový most ev. č. 126-005 přes Želivku je možno architektonicky posuzovat – mění se hlavně průřez pilířů z původně kruhových na oválný ve směru toku řeky, což příznivě ovlivní proudění vody v korytě, zlepší i estetický pohled na most.



### B.2.3 Celkové technické řešení

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

#### SO 010 – 020 – Objekty přípravy staveniště

Tato skupina objektů zahrnuje jednak objekt kácení zeleně v prostoru přestavby mostu přes Želivku a dále v prostoru úpravy křižovatky „Májovka“ se sil. II/337 u Křesetic, jednak objekt demolice mostu ev. č. 126-005 přes Želivku u Soutic, a to včetně zřízení těsněných jímek ze štětovic kolem dvou pilířů v korytě Želivky, s jejich odstraněním po dokončení stavby.

#### SO 101 – 120 – Komunikace

Stavba zahrnuje celkem 8 průtahů obcemi a 3 extravilánové úseky vzájemně od sebe oddělených, doplňující chybějící části silnice II/126 nezahrnuté do 1. etapy. Délka úseků ve 2. etapě činí 10,5 km z celkové délky 37 km rekonstruované sil. II/126. Podle výsledků diagnostiky bude dle stupně poškození a dnešního stavu konstrukce vozovky použito k rekonstrukci silnice celkem 6 typů konstrukcí, popsanych dále ve zprávě. Směrové řešení se v podstatě nezmění, výjimku tvoří jen přestavba průsečné křižovatky u Soutic na okružní (SO 120) a snížení nivelety v km 30,0 – km 30,20 pro zlepšení rozhledových poměrů. Výškové řešení je v souladu s definicí modernizace.

#### SO 180.0 – 180.12 – Dopravní opatření

Podle způsobu provádění úprav vozovky jsou navržena odpovídající dopravní opatření. Pokud bude úprava prováděna pouhým odfrézováním nebo recyklací za studena, bude stavba prováděna po polovinách za řízení provozu kyvadlově světelnou signalizací. Pokud je úprava prováděna úplnou výměnou konstrukce vozovky, budou tyto úseky prováděny za úplné uzavírky, provoz bude převeden na objízdné trasy. Výjimku tvoří jen průtah obcí Hranice, kde bude nutné zajistit průjezd pro vozidla do 3,5 t a linek BUS, při řízení provozu po polovinách, z důvodu nemožnosti zajistit vhodnou objízdnou trasu pro BUS. Speciální dopravní opatření po částech si pak vyžádá přestavba průsečné křižovatky u Soutic na okružní a úpravy a opravy mostů na trase sil. II/126. Tato dopravní opatření jsou dále detailně popsána v technické zprávě dopravního opatření SO 180.

#### SO 201 – 250 – Mostní objekty a zdi

Tato skupina objektů zahrnuje jednak objekt přestavby mostu přes Želivku, dále povrchové úpravy mostů přes Sázavu a Ostrovský potok, jednak objekt nové zárubní zdi u okružní křižovatky u Soutic.

#### SO 401 – 406 – Objekty elektro a sdělovací objekty

Tato skupina objektů zahrnuje objekty vyvolaných přeložek kabelových sítí v prostoru přestavby mostu přes Želivku, a to jednak provizorní mimo stavbu mostu, jednak definitivní zpět do mostu.

### SO 801 – 803 – Objekty úpravy území

Tato skupina objektů zahrnuje jednak objekty rekultivace dočasně zabraných ploch s jejich navrácením do původního stavu, biologickou rekultivaci a výsadbu zeleně.

### SO 901 – 902 – Ostatní objekty

Tato skupina objektů zahrnuje objekty přístupových cest pod most na pravém a levém břehu Želivky, jejich zřízení a užívání po dobu stavby a odstranění po skončení stavby, s úpravou do původního stavu.

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

Spotřeby médií a hmot jsou blíže specifikovány v příloze **F.8** – Výpočet kubatur a ploch a Výkazy výměr

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

Nejsou kladeny žádné nové požadavky na tyto kapacity, plně bude využito stávajícího zařízení a sítí.

### **B.2.4 Bezbariérové užívání stavby**

Návrhy na zajištění bezbariérového užívání stavby se u jednotlivých úseků liší. V průtahu obcemi se jedná o místní komunikace dle ČSN 73 6110, v extravilánu o sil. II. třídy dle ČSN 73 6101. Zásady pro bezbariérové užívání staveb se řídí požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. Pokud jde o extravilánové úseky stavby, silnice II. třídy nejsou v extravilánu vybavovány přidruženým prostorem, určeným pro chodce, proto se na nich žádná zvláštní opatření zajišťující bezbariérové užívání stavby nenavrhují. V průtazích obcemi bude respektován stávající stav, tedy pokud jsou podél komunikace zřízeny chodníky včetně bezbariérových úprav, bude tento fakt respektován a rekonstrukce plynule naváže na stávající výškové a šířkové uspořádání chodníků bez zásahu do jejich prostor. V případě, že chodníky v obci nebudou a obec si jejich zřízení nezajistí na svůj náklad buď v předstihu jako samostatnou akci, nebo v koordinaci s rekonstrukcí sil. II/126, bude úprava provedena v dnešním rozsahu včetně vodorovného a svislého dopravního značení, což platí i pro zastávky BUS. Nové bezbariérové úpravy jsou navrženy pouze v prostoru SO 120 – Okružní křižovatka Soutice. Zde vzniká spolu s křižovatkou související samostatná stavba pro obec Soutice, a to chodník s přechody přes 2 větve křižovatky, vybaveno bezbariérovými úpravami. Stavbu chodníku si obec Soutice zajišťuje jak projekčně, tak finančně ve vlastní režii, stavět by se však chodník měl současně s SO 120 – Okružní křižovatka Soutice.



## B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

### a) základní požadavky na bezpečnost

Pro zajištění bezpečného užívání stavby bude využito standardních bezpečnostních prvků (svodidla, zábradlí, svislé a vodorovné dopravní značení). Během staveních prací jsou pracovní místa označována souborem opatření dle TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na PK. V souladu s tímto předpisem je pak v projektové dokumentaci vypracován objekt SO 180 – Dopravní opatření. Pracovníci stavby musí být proškoleni z bezpečnostních předpisů, musí používat osobní ochranné prostředky, dbát zvýšené bezpečnosti v blízkosti strojní mechanizace, při práci pod zavěšenými břemeny nebo naopak v hloubkách a činit taková opatření, aby nedocházelo k úrazům. Zvýšené opatrnosti je třeba dbát i při práci v blízkosti aktivních jízdních pruhů a dále v blízkosti podzemních nebo nadzemních inženýrských sítí a řídit se podmínkami a pokyny jejich správců. Požární bezpečnost zůstane po dokončení stavby beze změn. Zvláště zvýšené opatrnosti bude třeba při práci v ochranném pásmu dráhy! Práce zde budou probíhat v souladu se souhrnným stanoviskem SŽ a Drážního úřadu.

### b) seznam základních legislativních předpisů k zajištění BOZP a PO na staveništi

#### BOZP

- Zákon č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů
- Zákon č. 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 č. 361/2000 Sb. o silničním provozu
- Zákon č. 458/2000 Sb. energetický zákon
- Nařízení vlády č. 11/2002 Sb. kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a zavedení signálů
- Nařízení vlády č. 101/2005 Sb. o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí
- Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Nařízení vlády č. 361/2007 Sb. kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví zaměstnanců při práci
- 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. 378/2001 Sb. kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí
- Nařízení vlády č. 495/2001 Sb. kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků
- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništi
- Vyhláška č. 18/1979 Sb. o určení vyhrazených tlakových zařízení a podmínky jejich bezpečnosti
- Vyhláška č. 19/1979 Sb. o určení vyhrazených zdvihacích zařízení a podmínky jejich bezpečnosti
- Vyhláška č. 21/1979 Sb. o určení vyhrazených plynových zařízení a podmínky jejich bezpečnosti
- Vyhláška č. 48/1982 Sb. kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení
- Vyhláška č. 50/1978 Sb. o odborné způsobilosti v elektrotechnice

- Vyhláška č. 73/2010 Sb. o stanovení vyhrazených elektrických technických zařízení, jejich zařazení do tříd a skupin a o bližších podmínkách jejich bezpečnosti (vyhláška o vyhrazených elektrických technických zařízeních),
- Vyhláška č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby.
- Vyhláška č. 394/2006 Sb. kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací
- Vyhláška č. 398/2009 Sb. o techn. požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích

### Požární ochrana

- Zákon č. 133/1985 Sb. o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 23/2008 Sb. o technických podmínkách požární ochrany staveb
- Vyhláška č. 268/2011 Sb. kterou se mění vyhláška č. 23/2008 Sb.
- Vyhláška č. 246/2001 Sb. o stanovení podmínek požární bezpečnosti
- Vyhláška č. 221/2014 Sb. kterou se mění vyhláška č. 246/2001 Sb.

## **B.2.6 Základní technický popis stavebních objektů**

### **B.2.6.1 Objekty přípravy staveniště**

#### SO 010 – Příprava území, kácení zeleně

Tento objekt zahrnuje sejmutí ornice v tloušťce 10 cm ze silničních svahů při přesvahování nebo čištění příkopů a ze staveništních ploch při výstavbě mostu SO 201 a okružní křižovatky SO 120. Pro potřeby zpětného ohumusování a na rekultivaci bude ornice dočasně v potřebném množství uložena na manipulačních plochách stavby. Veškerá sejmutá ornice se využije na zpětné ohumusování svahů bez přebytku. Ornice bude na dočasných skládkách ukládána do výšky max. 2,0 m. Do tohoto objektu patří také kácení stromů a keřových porostů, zejména v oblasti okružní křižovatky SO 120 a mostu přes Želivku SO 201 a dále v prostoru křižovatky Májovka (SO 111). Kácení je blíže popsáno v dendrologickém průzkumu. Objekt splňuje definici modernizace.

#### SO 020 – Demolice mostu ev. č. 126-005 přes Želivku

Před zahájením prací je třeba přeložit inženýrské sítě vedoucí na mostě a jeho okolí. Objekt zahrnuje kompletní demolici nosné konstrukce, pilířů a úložných prahů krajních opěr. Pilíře budou odstraněny do úrovně základů, které budou použity pro založení nového mostu. Zároveň s demolicí se provedou související zemní práce. Odstranění pilířů III a IV v korytě řeky bude prováděno v těsněné jímce. Přístup k jímkám bude po provizorním přemostění části koryta toku z obou břehů. U ostatních pilířů bude bourání prováděno v otevřené stavební jámě. Asfaltový kryt vozovky se odbourá a odveze na skládku určenou ke skladování tohoto materiálu nebo bude předán k recyklaci. Tloušťka živičného krytu je odhadována na 10 cm, podklad pod ní by měl tvořit spádový beton. Nejprve se odstraní ocelové svodidlo a zábradlí. Železobetonové římsy budou bourány jen lehkými bouracími kladivy. Současně bude odstraněn spádový beton. Po úplném odstojení nosné konstrukce bude přikročeno k demontáži jednotlivých polí. Váha celého odstojeného pole je 229 t. To znamená, že na jeden nosník připadá 25,4 t. Demontované pole bude následně rozbouráno na předmostí. Jedná se o bourání železobetonových a předpjatých konstrukcí. Vybourané hmoty budou odvezeny na

skládku k tomuto účelu určenou. Pod mostem nebudou zřizovány žádné meziskládky. Přístup na staveniště bude po provizorní staveništní komunikaci vybudované na obou březích. Pro tento objekt byl vypracován povodňový plán, který je přílohou PD. Tento SO se nachází v záplavové oblasti Želivky. V návaznosti na SO 204 – Most splňuje objekt podmínky definice modernizace.

#### **B.2.6.2 Objekty pozemních komunikací**

##### **SO 101 – Komunikace a odvodnění Soutice (km 0,367 – km 1,750)**

Jedná se o společný intravilánový a extravilánový úsek v oblasti Soutic v délce 1,383 km. Od km 0,671 až do km 0,781 je úsek v délce 110 m přerušen kvůli přestavbě stávající průsečné křižovatky na okružní, která je řešena jako samostatný stavební objekt SO 120. Směrové vedení mimo okružní křižovatku zůstane zachováno beze změn. Výškové vedení kopíruje současný stav s navýšením nivelety podle diagnostiky. Po projednání se zástupci KSÚS se příčné uspořádání oproti současnému stavu z důvodu uložení inženýrských sítí v krajnici nemění, zůstává v celém úseku nestandardní šířková kategorie. Konstrukce vozovky byla navržena v souladu s diagnostikou. V tomto úseku se po odfrézování asfalt. vrstev v tl. 100 mm až na podklad ze žul. kostek položí následující konstrukce vozovky (**TYP I**):

-	asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11+		40 mm
-	spojovací postřík kation. akt. emulzí	0,35 kg/m <sup>2</sup>	
-	asfaltový beton pro ložní vrstvy ACL 16+		50 mm
-	spojovací postřík kation. akt. emulzí	0,35 kg/m <sup>2</sup>	
-	asfaltový beton pro podkladní vrstvy ACP 22+		70 mm
-	infiltrační postřík kation. akt. emulzí	0,45 kg/m <sup>2</sup>	
<b>CELKEM</b>			<b>160 mm</b>

Navýšení nivelety je celoplošně min. 60 mm. Drobná výšková změna navýšení v oblasti před mostem bude vyrovnána podkladní vrstvou z asfaltového betonu pro podkladní vrstvy v tloušťce max. 3 cm. Vynechává se část mezi dilatacemi mostu přes Želivku od km 1,564 do km 1,681. Konstrukce vozovky na mostě je součástí SO 201. Odvodnění je zajištěno silničními příkopy do stávajících recipientů nebo vsakem do terénu. V km 0,667 a v km 0,934 se nacházejí stávající propustky v dobrém stavu. Silniční příkopy a propustky se pročistí. Zrekonstruuji se stávající sjezdy na pozemky. Kromě úpravy nezpevněné krajnice recyklátem a při rozšíření pro osazení svodidla se silniční těleso neupravuje. Objekt splňuje podmínky definice modernizace.

##### **SO 102 – Komunikace a odvodnění Zruč nad Sázavou (km 4,948 – km 6,516)**

Jedná se o intravilánový průtah města Zruč nad Sázavou v délce 1,568 km. Úsek je rozdělen do tří částí podle způsobu úpravy vozovky. 1. část od km 4,948 do km 5,279 bude upravena úplnou výměnou vozovky, stejně tak i část 3. od km 5,634 do km 6,516. Ve 2. části od km 5,279 do km 5,616 proběhne pouze frézování v tl. 90 mm s pokládkou asfaltových vrstev v obdobné tloušťce. 2. část je od km 5,366 do km 5,431 mezi dilatacemi mostu přerušena a v tomto úseku bude provedena rozdílná konstrukce vozovky dle SO 202. Směrové vedení zůstane zachováno beze změn. Výškové vedení kopíruje současný stav se zarovnáním nivelety pro zachování výškové úrovně v místech dilatací mostu přes Sázavu, v místech

železničních přejezdů, chodníků, vjezdů a vstupů. V ZÚ a v KÚ se niveleta napojuje na nový stav nivelety provedených úseků č. 1 a 2 z 1. etapy. Tyto 2 úseky splňují podmínky modernizace. Příčné uspořádání se oproti současnému stavu nemění, je dáno dnešními chodníky. Konstrukce vozovky byla navržena v souladu s diagnostikou, části s úplnou výměnou konstrukce vozovky byly navrženy podle dopravního zatížení a inženýrsko-geologického průzkumu v následující skladbě (**TYP XX**):

-	asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11+		40 mm
-	spojovací postřik kation. akt. emulzí	0,35 kg/m <sup>2</sup>	
-	asfaltový beton pro ložní vrstvy ACL 16+		50 mm
-	spojovací postřik kation. akt. emulzí	0,35 kg/m <sup>2</sup>	
-	asfaltový beton pro podkladní vrstvy ACP 22+		70 mm
-	infiltrační postřik kation. akt. emulzí	0,45 kg/m <sup>2</sup>	
-	vrstva ze směsi stmelené cementem SC C8/10		120 mm
-	šterkodrť frakce 0-32 ŠDB		220 mm
-	geotextilie netkaná	200 g/m <sup>2</sup>	
<b>CELKEM</b>			<b>500 mm</b>

Dochází zde k přebudování celé konstrukce vozovky. modernizaci komunikace a k plošnému navýšení vozovky. Ve 2. části se po odfrézování asfalt. vrstev v tl. 90 mm položí následující konstrukce vozovky (**TYP IV**):

-	asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11+		40 mm
-	spojovací postřik kation. akt. emulzí	0,35 kg/m <sup>2</sup>	
-	asfaltový beton pro ložní vrstvy ACL 16+		50 mm
-	infiltrační postřik kation. akt. emulzí	0,45 kg/m <sup>2</sup>	
<b>CELKEM</b>			<b>90 mm</b>

Niveleta se upravuje dle podélného profilu s celoplošným drobným navýšením vozovky. Tato část zahrnuje i stavební práce v oblasti úrovnových železničních přejezdů č. P5846 (trať Kácov – Zruč nad Sázavou) a č. P6022 (trať Kutná Hora hl. n. – Zruč nad Sázavou). Před přejezdem P5846 ve směru spádu nivelety je osazen příčný betonový monolitický žlab k zachycení vody, který bude v rámci opravy zrekonstruován. Práce mezi žlabem a hranou pracovní spáry (2,5 od osy koleje) není možno provádět strojní mechanizací s ohledem na omezený prostor. Odvodnění vozovky zůstane zachováno přes síť uličních vpustí do stávající kanalizace nebo do příkopů či do terénu. Odvodnění pláně u úplné výměny konstrukce vozovky bude zajištěno pomocí trativodů zaústěných buď do přípojek od vpustí, nebo do svahu silničního tělesa. Kromě úpravy nezpevněné krajnice recyklátem a při rozšíření pro osazení svodidla se silniční těleso neupravuje, je dáno dnešními chodníky. Tato část splňuje podmínky definice modernizace.

#### SO 103 – Komunikace a odvodnění Dolní Pohled' (km 8,124 – km 8,330)

Jedná se o intravilánový průtah obcí Dolní Pohled' v délce 0,206 km. Směrové vedení zůstane zachováno beze změn. Výškové vedení uvažuje s navýšením nivelety o 6 cm podle diagnostiky. V ZÚ navazuje niveleta na výšku nivelety konce 2. úseku 1. etapy, v KÚ je třeba

navázat na úpravu podle SO 104 bez zvýšení nivelety podle diagnostiky a zajistit koordinaci obou objektů SO 103 a SO 104. Příčné uspořádání se oproti současnému stavu v podstatě nemění, jen se upraví příčné sklony v souladu s ČSN. Na základní šířkové uspořádání navazují zálivy páru autobusových zastávek, které budou povrchově upraveny asfaltovým krytem. Konstrukce vozovky byla navržena v souladu s diagnostikou, po odfrézování asfalt. vrstev v tl. 100 mm a provedení recyklace podkladu za studena dle TP 208 v tl. dalších 200 mm se položí následující konstrukce vozovky (**TYP III**):

-	asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11+		40 mm
-	spojovací postřik kation. akt. emulzí	0,35 kg/m <sup>2</sup>	
-	asfaltový beton pro ložní vrstvy ACL 16+		50 mm
-	spojovací postřik kation. akt. emulzí	0,35 kg/m <sup>2</sup>	
-	asfaltový beton pro podkladní vrstvy ACP 22+		70 mm
-	infiltrační postřik kation. akt. emulzí	0,45 kg/m <sup>2</sup>	
-	recyklace podkladu za studena s přídavkem drobného drceného kameniva, cementu a asfaltové emulze		200 mm
<b>CELKEM</b>			<b>360 mm</b>

Niveleta se zvyšuje o 60 mm. Odvodnění je zajištěno silničními příkopy do stávajících recipientů nebo vsakem do terénu. V obci není podél silnice kanalizace. Rozjezdy budou upraveny pouze v obrusné vrstvě v tl. 40 mm v minimálním rozsahu. Konstrukce vjezdů bude shodná jako u sjezdů na pole s krytem z recyklátu. Kromě úpravy nebezpečné krajnice recyklátem se silniční těleso neupravuje. Ostrůvek v rozjezdu křižovatky se sil. III/33916 bude dle požadavku zástupce PČR v Kutné Hoře upraven následovně – stávající travnatý povrch se odstraní včetně podkladní zeminy do hl. 0,5 m a prostor se vyplní konstrukcí typu XX bez navýšení. Na vzniklém asfaltovém krytu se provede pouze vodorovné dopravní značení podle situačního výkresu. Objekt splňuje podmínky definice modernizace.

#### SO 104 – Komunikace a odvodnění km 8,330 – km 10,647

Jedná se o extravilánový úsek v délce 2,317 km. Směrové vedení zůstane zachováno beze změn. Výškové vedení kopíruje současný stav s drobnou úpravou nivelety dle diagnostiky. Niveleta se výškově vždy zaokrouhluje směrem nahoru, čímž dochází celoplošně k navýšení. V ZÚ je třeba navázat na úpravu podle SO 103 se zvýšením nivelety o 6 cm dle diagnostiky a zajistit koordinaci obou objektů SO 103 a SO 104. V KÚ niveleta naváže na stávající stav bez zvýšení nivelety. Šířkové uspořádání zůstane zachováno. Konstrukce vozovky byla navržena v souladu s diagnostikou. Po odfrézování asfalt. vrstev v tl. 90 mm se položí následující konstrukce vozovky (**TYP IV**):

-	asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11+		40 mm
-	spojovací postřik kation. akt. emulzí	0,35 kg/m <sup>2</sup>	
-	asfaltový beton pro ložní vrstvy ACL 16+		50 mm
-	infiltrační postřik kation. akt. emulzí	0,45 kg/m <sup>2</sup>	
<b>CELKEM</b>			<b>90 mm</b>

Niveleta se drobně upravuje dle příčných sklonů směrem nahoru a dochází celoplošně k navýšení. Úprava konstrukce vozovky je platná i pro oblast mostu přes Ostrovský potok.



Ostatní požadavky na opravu mostu jsou popsány v SO 203. Na základní šířkové uspořádání navazují zálivy páru autobusových zastávek, které budou povrchově upraveny asfaltovým krytem. Sjezdy na pole budou zrekonstruovány, kryt bude z recyklátu. Rozjezdy budou povrchově upraveny na minimální vzdálenost. Odvodnění je zajištěno silničními příkopy do stávajících recipientů nebo vsakem do terénu. Kromě úpravy nezpevněné krajnice recyklátem se silniční těleso neupravuje. Objekt splňuje podmínky definice modernizace.

#### SO 105 – Komunikace a odvodnění Slavošov (km 10,647 – km 11,400)

Jedná se o intravilánový průtah obcí Slavošov v délce 0,753 km. Směrové vedení zůstane zachováno beze změn. Výškové vedení kopíruje současný stav s drobnými úpravami nivelety. Příčné uspořádání se oproti současnému stavu nemění, zůstává stávající šířková kategorie. Konstrukce vozovky byla oproti návrhu z diagnostiky upravena z důvodu nepříznivých poměrů v podloží vozovky zjištěných při inženýrskogeologickém průzkumu a má následující skladbu (**TYP XX**):

-	asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11+		40 mm
-	spojovací postřik kation. akt. emulzí	0,35 kg/m <sup>2</sup>	
-	asfaltový beton pro ložní vrstvy ACL 16+		50 mm
-	spojovací postřik kation. akt. emulzí	0,35 kg/m <sup>2</sup>	
-	asfaltový beton pro podkladní vrstvy ACP 22+		70 mm
-	infiltrační postřik kation. akt. emulzí	0,45 kg/m <sup>2</sup>	
-	vrstva ze směsi stmelené cementem SC C8/10		120 mm
-	šterkodrt' frakce 0-32 ŠDB		220 mm
-	geotextilie netkaná	200 g/m <sup>2</sup>	
<b>CELKEM</b>			<b>500 mm</b>

Niveleta se výškově zaokrouhluje směrem nahoru. Dochází k úplné přestavbě konstrukce vozovky a k modernizaci komunikace. Na základní šířkové uspořádání navazuje záliv autobusové zastávky, který bude povrchově upraveny asfaltovým krytem. Rozjezdy a zpevněné sjezdy budou povrchově upraveny na minimální vzdálenost. Nezpevněné sjezdy a odstavná plocha na začátku úseku budou mít shodnou konstrukci jako u sjezdů na pole s krytem z recyklátu. Odvodnění vozovky zůstane zachováno přes síť uličních vpustí do stávající kanalizace nebo do příkopů či do terénu. Odvodnění pláň bude nově zajištěno pomocí trativodů zaústěných buď do přípojek od vpustí, nebo do svahu silničního tělesa. Drobné úpravy silničního tělesa budou jen z důvodu prohloubení a pročištění příkopů, v konci úseku se v délce zhruba 120 m upraví pravá strana silničního svahu odtěžením zeminy a zřízením násypu z kamenitého materiálu, hutněného po vrstvách tl. max. 300 mm na 100 % PS. U propustku v km 10,934 bude pročištěn tubus a na výtoku bude přespárováno čelo a smýceny náletové keře (cca 30 m<sup>2</sup>). Objekt splňuje podmínky definice modernizace.

#### SO 106 – Komunikace a odvodnění Hranice (km 14,016 – km 14,449)

Jedná se o intravilánový průtah obcí Hranice v délce 0,433 km. Směrové vedení zůstane zachováno beze změn. Výškové vedení kopíruje současný stav s drobnými úpravami nivelety. Příčné uspořádání se oproti současnému stavu nemění. Konstrukce vozovky byla oproti



návrhu z diagnostiky upravena z důvodu nepříznivých poměrů v podloží vozovky zjištěných při inženýrskogeologickém průzkumu a má následující skladbu (**TYP XX**):

-	asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11+		40 mm
-	spojovací postřik kation. akt. emulzí	0,35 kg/m <sup>2</sup>	
-	asfaltový beton pro ložní vrstvy ACL 16+		50 mm
-	spojovací postřik kation. akt. emulzí	0,35 kg/m <sup>2</sup>	
-	asfaltový beton pro podkladní vrstvy ACP 22+		70 mm
-	infiltrační postřik kation. akt. emulzí	0,45 kg/m <sup>2</sup>	
-	vrstva ze směsi stmelené cementem SC C8/10		120 mm
-	šterkodrt' frakce 0-32 ŠDB		220 mm
-	geotextilie netkaná	200 g/m <sup>2</sup>	
<b>CELKEM</b>			<b>500 mm</b>

Niveleta se výškově zaokrouhluje směrem nahoru. Dochází k přestavbě konstrukce vozovky a k modernizaci komunikace s celoplošným navýšením. Rozjezdy a zpevněné sjezdy budou povrchově upraveny na minimální vzdálenost. Nezpevněné sjezdy a odstavná plocha na začátku úseku budou mít shodnou konstrukci jako u sjezdů na pole s krytem z recyklátu – viz vzorový příčný řez. Odvodnění vozovky zůstane zachováno přes síť uličních vpustí do stávající kanalizace nebo do příkopů či do terénu. Odvodnění pláň bude nově zajištěno pomocí trativodů zaústěných buď do přípojek od vpustí, nebo do svahu silničního tělesa. Drobné úpravy silničního tělesa budou jen z důvodu prohloubení a pročištění příkopů. U propustku v km 14,342 bude pročištěn tubus a na výtoku bude přespárováno čelo a smýceny náletové keře. Vtokové čelo nebylo nalezeno. Objekt splňuje podmínky definice modernizace.

#### SO 107 – Komunikace a odvodnění Štipoklasy (km 19,617 – km 20,400)

Jedná se o intravilánový průtah obcí Štipoklasy v délce 0,783 km. Směrové vedení zůstane zachováno beze změn. Úsek je rozdělen do dvou částí podle způsobu rekonstrukce vozovky. V 1. části od km 19,617 do km 20,035 proběhne pouze frézování v tl. 100 mm s pokládkou asfaltových vrstev v obdobné tloušťce, 2. část od km 20,035 do km 20,400 bude upravena recyklací za studena. Výškové vedení kopíruje současný stav s navýšením podle diagnostiky a podle dílčích částí. Příčné uspořádání se oproti současnému stavu nemění. Konstrukce vozovky byla navržena v souladu s diagnostikou. V 1. části se po odfrézování asfalt. vrstev v tl. 100 mm položí následující konstrukce vozovky (**TYP VII**):

-	asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11+		40 mm
-	spojovací postřik kation. akt. emulzí	0,35 kg/m <sup>2</sup>	
-	asfaltový beton pro ložní vrstvy ACL 16+		60 mm
-	infiltrační postřik kation. akt. emulzí	0,45 kg/m <sup>2</sup>	
<b>CELKEM</b>			<b>100 mm</b>

Niveleta se drobně upravuje dle příčných sklonů směrem nahoru a dochází celoplošně k navýšení. Ve 2. části se po odfrézování asfalt. vrstev v tl. 100 mm a po provedení recyklace podkladu za studena dle TP 208 v tl. dalších 200 mm položí následující konstrukce vozovky (**TYP VIII**):

-	asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11+		40 mm
-	spojovací postřik kation. akt. emulzí	0,35 kg/m <sup>2</sup>	
-	asfaltový beton pro ložní vrstvy ACL 16+		50 mm
-	spojovací postřik kation. akt. emulzí	0,35 kg/m <sup>2</sup>	
-	asfaltový beton pro podkladní vrstvy ACP 22+		60 mm
-	infiltrační postřik kation. akt. emulzí	0,45 kg/m <sup>2</sup>	
-	recyklace podkladu za studena s přídavkem drobného drceného kameniva, cementu a asfaltové emulze		200 mm
<b>CELKEM</b>			<b>350 mm</b>

Niveleta se zvyšuje o 50 mm. Rozjezdy a zpevněné sjezdy budou povrchově upraveny na minimální vzdálenost. Nezpevněné sjezdy a přidružené nezpevněné odstavné plochy budou mít shodnou konstrukci jako u sjezdů na pole s krytem z recyklátu. Odvodnění vozovky zůstane zachováno přes síť uličních vpustí do stávající kanalizace nebo do příkopů či do terénu, pouze u několika vjezdů na soukromé pozemky je nutno zabránit odtoku vody na tyto pozemky pomocí silničních obrubníků a jedné nové vpusti dle situačního výkresu. Kromě úpravy nezpevněné krajnice recyklátem a úseků s nově osazenými převýšenými obrubníky v krajích vozovky se silniční těleso neupravuje. V obci se v km 20,060 nachází propustek ze dvou sdružených ráků Beneš 2x150x150 cm ve velmi dobrém stavu, v křídlech vyúsťuje oboustranně kanalizace. Objekt splňuje podmínky definice modernizace.

#### SO 108 – Komunikace a odvodnění Černíny (km 21,404 – km 22,209)

Jedná se o intravilánový průtah obcí Černíny v délce 0,805 km. Směrové vedení zůstane zachováno beze změn. Výškové vedení kopíruje současný stav s drobnými úpravami nivelety dle diagnostiky. Stávající šířkové uspořádání zůstane zachováno. Konstrukce vozovky byla navržena v souladu s diagnostikou. Po odfrézování asfalt. vrstev v tl. 90 mm se položí následující konstrukce vozovky (**TYP IV**):

-	asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11+		40 mm
-	spojovací postřik kation. akt. emulzí	0,35 kg/m <sup>2</sup>	
-	asfaltový beton pro ložní vrstvy ACL 16+		50 mm
-	infiltrační postřik kation. akt. emulzí	0,45 kg/m <sup>2</sup>	
<b>CELKEM</b>			<b>90 mm</b>

Niveleta se drobně upravuje dle příčných sklonů směrem nahoru a dochází celoplošně k navýšení. Rozjezdy, zpevněné sjezdy a přidružené zpevněné plochy budou povrchově upraveny na minimální vzdálenost. Nezpevněné sjezdy a přidružené nezpevněné odstavné plochy budou mít shodnou konstrukci jako u sjezdů na pole s krytem z recyklátu. Odvodnění vozovky zůstane zachováno přes síť uličních vpustí do stávající kanalizace nebo do příkopů či do terénu. Kromě úpravy nezpevněné krajnice recyklátem v částech obce bez obrub se silniční těleso neupravuje. V km 21,803 je kamenný klenutý s kamennými křídly na vtoku i výtoku. Na římse propustku je chodník pro chodce se zábradlím. Čela i křídla budou po očištění přespárována cementovou maltou. Tubus se pročistí. Objekt splňuje podmínky definice modernizace.

### SO 109 – Komunikace a odvodnění km 27,464 – km 28,000

Jedná se o extravilánový úsek v délce 0,536 km z něhož se vynechává úsek dlouhý 20 m od km 27,619 – 27,639, který byl zrekonstruován v roce 2015 v rámci přestavby mostu ev. č. 126-010 přes Opatovický potok. Směrové vedení zůstane zachováno beze změn. Výškové vedení kopíruje současný stav s navýšením nivelety dle diagnostiky. Stávající šířkové uspořádání zůstane zachováno. Konstrukce vozovky byla navržena v souladu s diagnostikou. Po odfrézování asfalt. vrstev v tl. 120 mm a provedení recyklace podkladu dle TP 208 v tl. dalších 200 mm se položí následující konstrukce vozovky (**TYP III**):

-	asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11+		40 mm
-	spojovací postřik kation. akt. emulzí	0,35 kg/m <sup>2</sup>	
-	asfaltový beton pro ložní vrstvy ACL 16+		50 mm
-	spojovací postřik kation. akt. emulzí	0,35 kg/m <sup>2</sup>	
-	asfaltový beton pro podkladní vrstvy ACP 22+		70 mm
-	infiltrační postřik kation. akt. emulzí	0,45 kg/m <sup>2</sup>	
-	recyklace podkladu za studena s přídavkem drobného drceného kameniva, cementu a asfaltové emulze		200 mm
<b>CELKEM</b>			<b>360 mm</b>

Niveleta se zvyšuje o 40 mm. Rozjezd sil. III/0173 bude povrchově upraven na minimální vzdálenost. Sjezdy na pole budou zrekonstruovány, kryt bude z recyklátu. Odvodnění je zajištěno silničními příkopy do Opatovického potoka nebo to terénu. Kromě úpravy nezpevněné krajnice recyklátem, pročištění příkopů a rekonstrukce sjezdů se silniční těleso neupravuje. Na svazích musí být v rámci běžné údržby smýceny náletové křoviny pro zajištění bezpečnosti provozu. Objekt splňuje podmínky definice modernizace.

### SO 110 – Komunikace a odvodnění Bykáň (km 28,764 – km 29,224)

Jedná se o intravilánový průtah obcí Bykáň v délce 0,460 km. Směrové vedení se drobně upraví ve směrovém oblouku u č.p. 1. Výškové vedení kopíruje současný stav s navýšením nivelety dle diagnostiky. Stávající šířkové uspořádání zůstane zachováno. Podle diagnostiky by se zde měla provést recyklace podkladních vrstev za studena, ovšem při inženýrskogeologickém průzkumu byl zjištěn podklad ze žulové dlažby na zbytcích štětu, proto se po odfrézování asfalt. vrstev v tl. 120 mm, odstranění podkladní vrstvy ze žulové dlažby a úpravě podkladu položí následující konstrukce vozovky (**TYP X**):

-	asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11+		40 mm
-	spojovací postřik kation. akt. emulzí	0,35 kg/m <sup>2</sup>	
-	asfaltový beton pro ložní vrstvy ACL 16+		50 mm
-	spojovací postřik kation. akt. emulzí	0,35 kg/m <sup>2</sup>	
-	asfaltový beton pro podkladní vrstvy ACP 22+		70 mm
-	infiltrační postřik kation. akt. emulzí	0,45 kg/m <sup>2</sup>	
-	vrstva ze směsi stmelené cementem SC C8/10		160 mm
-	geotextilie netkaná	200 g/m <sup>2</sup>	
<b>CELKEM</b>			<b>320 mm</b>

Niveleta se zvyšuje o 40 mm. V úseku od km 29,168 až do km 29,261 byla provedena sanace pravé poloviny vozovky a přilehlého svahu v roce 2015. V tomto místě se provede frézování v tl. 50 mm a následná pokládka asfaltových vrstev s následující skladbou:

-	asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11+		40 mm
-	spojovací postřik kation. akt. emulzí	0,35 kg/m <sup>2</sup>	
-	asfaltový beton pro ložní vrstvy ACL 16+		50 mm
-	infiltrační postřik kation. akt. emulzí	0,45 kg/m <sup>2</sup>	
<b>CELKEM</b>			<b>90 mm</b>

Niveleta se zvýší o 40 mm stejně jako levá polovina vozovky. Rozjezdy, zpevněné sjezdy a přidružené zpevněné plochy budou povrchově upraveny na minimální vzdálenost. Nezpevněné sjezdy a přidružené nezpevněné odstavné plochy budou mít shodnou konstrukci jako u sjezdů na pole s krytem z recyklátu. Odvodnění vozovky zůstane zachováno přes síť uličních vpustí do stávající kanalizace nebo do příkopů či do terénu. Jedinou změnou je zlepšení odtokových poměrů za pomoci pravostranné drenáže mezi km 28,910 – km 28,955 vyústěné do vsakovací jámy dle situace. Zlepší se tím odtokové poměry proti památk. objektu č.p. 1 a ostřiku vody s sněhu na štít budovy. K tomu přispěje i osazení ochranného zábradlí s plentou z plexiskla za nový obrubník proti fasádě. Před koncem úseku od km 29,168 je navržena v levém příkopu hloubková drenáž zachycující proudící podzemní vodu po nepropustném podloží, která způsobovala svahové pohyby a vedla k nutnosti sanace pravé strany vozovky včetně svahu. Drenáž bude vyústěna v km 29,290 podvrtem pod silnicí do pravého silničního svahu. Kromě úpravy nezpevněné krajnice recyklátem v částech obce bez obrub a zřízení podélné hloubkové drenáže se silniční těleso neupravuje. V km 29,106 se nachází kamenný klenutý propustek. Vtok má římsu ze dvou kamenných bloků výšky 0,15 m a je z velké části zanesený. Výtok je zakrytý velkou kamennou deskou (kryt jímky s odbočujícím odtokem kanalizace). Na vtoku i výtoku ústí ze směru od Zbraslavic stávající kanalizace. Vtok i výtok nutno pročistit. Nad vtok i výtok se osadí zábradlí. Objekt splňuje podmínky definice modernizace.

#### SO 111 – Komunikace a odvodnění km 29,224 – km 30,200

Jedná se o extravilánový průtah v délce 0,976 km. Úsek je rozdělen do pěti částí podle způsobu úpravy vozovky. 1. část od km 29,224 do km 29,261 bude opravena stejným způsobem, jako předcházející úsek, 2. část od 29,261 do km 29,975 bude upravena recyklací za studena, ve 3. a 5. části (km 29,975 – km 30,017 a km 30,120 – km 30,200) proběhne jen frézování s následnou pokládkou asfaltových vrstev a 4. část od km 30,017 do km 30,120 bude upravena úplnou výměnou konstrukce vozovky z důvodu snížení nivelety pro zlepšení rozhledových poměrů v křižovatce silnic II/126 a II/337. Směrové vedení zůstane zachováno beze změn. Výškové vedení kopíruje současný stav s navýšením nivelety dle diagnostiky, výjimkou je 4. část, kde dojde ke snížení nivelety v největším rozdílu o 0,5 m s poloměrem zakružovacího oblouku zvětšeným na  $R = 3300$  m pro zlepšení rozhledových poměrů. Stávající šířkové uspořádání zůstane zachováno. Konstrukce vozovky byla navržena v souladu s diagnostikou a zároveň v souladu inženýrskogeologického průzkumem. V 1. části se po odfrézování asfalt. vrstev v tl. 120 mm a odstranění podkladní vrstvy ze žulové dlažby položí následující konstrukce vozovky (**TYP X**):

-	asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11+		40 mm
-	spojovací postřik kation. akt. emulzí	0,35 kg/m <sup>2</sup>	
-	asfaltový beton pro ložní vrstvy ACL 16+		50 mm
-	spojovací postřik kation. akt. emulzí	0,35 kg/m <sup>2</sup>	
-	asfaltový beton pro podkladní vrstvy ACP 22+		70 mm
-	infiltrační postřik kation. akt. emulzí	0,45 kg/m <sup>2</sup>	
-	vrstva ze směsi stmelené cementem SC C8/10		160 mm
-	geotextilie netkaná	200 g/m <sup>2</sup>	
<b>CELKEM</b>			<b>320 mm</b>

Niveleta se zvyšuje o 40 mm. V úseku od km 29,168 až do km 29,261 byla provedena sanace pravé poloviny vozovky a přilehlého svahu v roce 2015. V tomto místě se provede frézování v tl. 50 mm a následná pokládka asfaltových vrstev s následující skladbou:

-	asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11+		40 mm
-	spojovací postřik kation. akt. emulzí	0,35 kg/m <sup>2</sup>	
-	asfaltový beton pro ložní vrstvy ACL 16+		50 mm
-	infiltrační postřik kation. akt. emulzí	0,45 kg/m <sup>2</sup>	
<b>CELKEM</b>			<b>90 mm</b>

Niveleta se zvýší o 40 mm stejně jako levá polovina vozovky. Ve 3. a 5. části se po odfrézování asfalt. vrstev v tl. 90 mm položí následující konstrukce vozovky (**TYP VII**):

-	asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11+		40 mm
-	spojovací postřik kation. akt. emulzí	0,35 kg/m <sup>2</sup>	
-	asfaltový beton pro ložní vrstvy ACL 16+		60 mm
-	infiltrační postřik kation. akt. emulzí	0,45 kg/m <sup>2</sup>	
<b>CELKEM</b>			<b>100 mm</b>

Niveleta se zvýší o 10 mm. Ve 4.části délky 103 m s úplnou výměnou konstrukce vozovky byla navržena následující skladba (**TYP XX**):

-	asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11+		40 mm
-	spojovací postřik kation. akt. emulzí	0,35 kg/m <sup>2</sup>	
-	asfaltový beton pro ložní vrstvy ACL 16+		50 mm
-	spojovací postřik kation. akt. emulzí	0,35 kg/m <sup>2</sup>	
-	asfaltový beton pro podkladní vrstvy ACP 22+		70 mm
-	infiltrační postřik kation. akt. emulzí	0,45 kg/m <sup>2</sup>	
-	vrstva ze směsi stmelené cementem SC C8/10		120 mm
-	šterkodrt' frakce 0-32 ŠDB		220 mm
-	geotextilie netkaná	200 g/m <sup>2</sup>	
<b>CELKEM</b>			<b>500 mm</b>

Niveleta se zde snižuje dle podélného profilu – dochází k přestavbě silnice. Sjezdy na pole budou zrekonstruovány, kryt bude z recyklátu. Bude zachován stávající systém odvodnění do silničních příkopů nebo do terénu. V km 29,986 se nachází kamenný klenutý propustek šířky



2 m a výšky 1,1 m s kamenným čelem a betonovou římsou se zábradlím. Čela z lomového kamene budou očištěna a přespárována. Propustek se pročistí včetně příkopů na vtoku a výtoku a budou smýceny náletové křoviny. V křižovatce pod silnicí II/337 směrem na Malešov se nachází kamenný deskový propustek 0,5 m x 0,5 m bez římsy a bez zábradlí ve špatném stavu. Tento propustek bude zrekonstruován na trubní DN 600 se vtokovou jímkou. Budou upraveny příkopy z obou stran, přičemž výšky dna na vtoku i výtoku zůstanou zachovány. Příkop ústící do tohoto propustku bude výškově upraven podle zahloubení nivelety ve 4. části. Na betonových čelech propustku se osadí zábradlí. Objekt v celé délce splňuje podmínky definice modernizace.

### SO 120 – Okružní křižovatka Soutice

Stávající průsečná křižovatka silnic II/126 a III/1263 bude na požadavek obce Soutice přebudována na okružní pro snížení průjezdní rychlosti vozidel a zvýšení bezpečnosti všech účastníků provozu v dané lokalitě. Daný úsek silnice s křižovatkou se nachází v obvodu obce, daným tabulemi obce (IZ4a, IZ4b). Prostorový návrh v podobě okružní křižovatky oválného tvaru je ovlivněn současným uspořádáním zpevněných ploch průsečné křižovatky, majetkoprávními poměry, požadavky na dopravní obslužnost v dané lokalitě a vlečnými křivkami návrhových vozidel. Tento návrh byl předběžně odsouhlasen zastupiteli obce Soutice i zástupci Policie ČR v Benešově. Na jednání dne 6.11.2018 s vedením KSÚS SK bylo rozhodnuto o zařazení přestavby této křižovatky do 2. etapy modernizace sil. II/126. S přestavbou křižovatky souvisí také zbudování zárubní zdi v jihozápadním svahu od křižovatky, popsané v samostatném SO 250 – Zárubní zeď u OK Soutice a dále pak také zbudování komunikace pro pěší (chodník) podél okružní křižovatky, což je samostatná stavba zajišťovaná obcí Soutice v koordinaci s rekonstrukcí sil. II/126. Mezi ZÚ okružní křižovatky v km 0,671 do KÚ v km 0,781 se směrové vedení v rámci okružní křižovatky vychyluje od současné osy sil. II/126, která v tomto úseku délky 110 m plní pouze teoretickou funkci. Okružní křižovatka byla navržena v souladu s TP 135 a má následující parametry:

- vnější průměr okruhu – 30,0 m
- šířka okružního jízdního pásu – 6,0 m
- šířka středového prstence – 2,0 m
- průměr nezpevněné části středního ostrova – 14,0 m

Jedná se o jednopruhovou okružní křižovátku s atypickým vložením přímých úseků mezi 2 polokruhy. Šířky na vjezdech a výjezdech byly posouzeny vlečnými křivkami podle návrhového vozidla a jsou v souladu s TP 135. Rozhledové poměry byly posouzeny dle rozhledových trojúhelníků pro dosahovanou rychlost 30 km/h z výpočtového modelu pro uspořádání B (bez zastavení vozidla na vjezdu do okruhu) pro vozidla skupiny 2 (ČSN 73 6102). Středový ostrov není třeba zpevňovat pro průjezd nadměrných vozidel, neboť sil. II/126 nepatří mezi páteřní trasy pro přepravu těžkých a rozměrných nákladů. Výškový návrh okružní křižovatky je přizpůsoben původním zpevněným plochám křižovatky, detailní průběh výškového vedení je patrný z podélného profilu vnější hrany okružního jízdního pásu a z vrstevnicového plánu. Konstrukce vozovky byla navržena v souladu s inženýrskogeologickým průzkumem a respektuje fakt, že se plocha budoucí křižovatky vyskytuje na stávajících zpevněných i nezpevněných plochách. Proto byla zvolena jednotná konstrukce vozovky s následující skladbou (**TYP XX**):



-	asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11+		40 mm
-	spojovací postřik kation. akt. emulzí	0,35 kg/m <sup>2</sup>	
-	asfaltový beton pro ložní vrstvy ACL 16+		50 mm
-	spojovací postřik kation. akt. emulzí	0,35 kg/m <sup>2</sup>	
-	asfaltový beton pro podkladní vrstvy ACP 22+		70 mm
-	infiltrační postřik kation. akt. emulzí	0,45 kg/m <sup>2</sup>	
-	vrstva ze směsi stmelené cementem SC C8/10		120 mm
-	šterkodrt' frakce 0-32 ŠDB		220 mm
-	geotextilie netkaná	200 g/m <sup>2</sup>	
<b>CELKEM</b>			<b>500 mm</b>

Středový prstenec bude od okružního jízdního pásu oddělen silničním obrubníkem KO (zkosený obrubník pro kruhové objezdy) do betonového lože s navýšením o 10 cm. Konstrukce středového prstence pak bude mít následující skladbu vozovky:

-	dlažba žulová DL 160		160 mm
-	vyspárování a podklad ze suché cementové malty MC		40 mm
-	vrstva ze směsi stmelené cementem SC C8/10		180 mm
-	šterkodrt' frakce 0-32 ŠDB		220 mm
-	geotextilie netkaná	200 g/m <sup>2</sup>	
<b>CELKEM</b>			<b>580 mm</b>

Středový ostrov bude od prstence oddělen převýšeným silničním obrubníkem ABO 2-15 do betonového lože s navýšením o 15 cm. Středový ostrov bude navýšen kvůli dodržení požadavku na zamezení průhledu křižovatkou, detailní tvar středového ostrova viz vzorový příčný řez a zatravní se s osazením nízkých keřů. Na okružní jízdní pás navazuje v severovýchodní části chodník pro pěší, který je řešen v rámci samostatné stavby a zajišťuje jej obec Soutice v koordinaci s rekonstrukcí sil. II/126. Chodník je od vozovky oddělen silničním obrubníkem ABO 2-15 do betonového lože s výškou nášlapu min. 10 cm, v místě přechodů a chodníkového přejezdu pak 2 cm. Sjezd z okružní křižovatky v severovýchodní části je pak řešen právě chodníkovým přejezdem. Další chodníkový sjezd je pak zaústěn u konce nájezdové větve směrem z centra obce Soutice. Tento sjezd pouze zachovává stávající přístup k rybníku a bude využíván zcela minimálně. Konstrukce sjezdů bude mít následující konstrukci vozovky:

-	zámková dlažba betonová – červená		80 mm
-	drobné drcené kamenivo fr. 4 – 8 mm		40 mm
-	vrstva ze směsi stmelené cementem SC C8/10		120 mm
-	šterkodrt' frakce 0-32 ŠDB		150 mm
<b>CELKEM</b>			<b>390 mm</b>

Bude zachován stávající systém odvodnění do silničních příkopů nebo do terénu. Nově bude zřízen příkop v jihozápadní části okružní křižovatky pod gabionovou zárubní zdí s vyústěním ke stávajícímu propustku v km 0,667, dále pak trativod v severovýchodní části pod vozovkou u chodníku s vyústěním do stáv. levého příkopu podél sil. II/126 ve směru na Zruč nad Sázavou. Část vsakovacího trativodu podél gabionové zdi a příkop podél větve sil. III/1263 ke

Kalné jsou svedeny k novému propustku pod sil. III/1263. Nově bude u větve si. III/1263 do Soutic zřízena u chodníku uliční vpust (zkrácená) s odtokovou troubou DN 150 pod chodníkem do stávajícího žlabu v silničním svahu. Bezbariérové úpravy na přechodech včetně dělících ostrůvků byly navrženy v souladu s vyhl. č. 398/2009 Sb. Úpravy silničního tělesa proběhnou hlavně v rámci zřízení zárubní gabionové zdi, tyto úpravy jsou detailně popsány v SO 250. Další úpravou silničního tělesa bude zřízení násypu pro vyrovnání terénu po stávajícím silničním příkopu pod okružním pásem. Násyp bude z nenamrzavého materiálu a bude hutněn po vrstvách na 100 % PS v aktivní zóně. Dochází k úplné přestavbě křižovatky a k její modernizaci. Objekt splňuje podmínky definice modernizace.

### **B.2.6.3 Mostní objekty a zdi**

#### SO 201 – Most ev.č. 126-005 přes Želivku

Od začátku přípravy stavby bylo uvažováno s výměnou nosné konstrukce na stávající rekonstruované spodní stavbě. Po provedení diagnostického průzkumu kruhových stojek, který vypracoval Kloknerův ústav ČVUT v Praze, bylo rozhodnuto, že je třeba odstranit i stojky pilířů. Pevnost betonu byla poměrně nízká, ale především hloubka karbonatace betonu, která byla až 80 mm, nedovolila spodní stavbu využít. Výhody spojené s možností založit nový most na stávajících studnách zachoval dispoziční pětipolové nosné konstrukce. Most bude převádět živičnou vozovku šířky 7,5m lemovanou svodidly. Most má oboustranné revizní chodníky šířky 750 mm. Chodníky tvoří s železobetonovou římsou jeden celek. Na římsách je osazeno ocelové mostní zábradlí se svislou výplní. Volná šířka na mostě je zvětšena na 7,5m. Stavební výška nového mostu je snížena na 1,235m. Podhled nosné konstrukce je výš a je 4,61m nad hladinou Q100. Most nebude osvětlen veřejným osvětlením. Most se nachází směrově v přímé a výškově v údolnicovém oblouku. Nový most je šikmý. Šikmost pravá 70°. Délka přemostění 114,3m. Odvodnění zůstává zachováno. Krajní opěry budou odbourány pod úložné prahy. Z důvodu změny šikmosti mostu budou přesahovány a znovu obloženy stávající svahové kužele. Pilíře II – V budou založeny na stávajících studnách. Spodní část pilířů bude obložena žulovým rádkovým zdivem. Nová nosná konstrukce je navržena jako spojitá, trémová z předpjatého betonu. Rozpětí polí je 22,8+3x23,6+22,8m. Příčný řez tvoří dva ploché trámy z monolitického, dodatečně předpjatého betonu C35/45–XF2. Celková šířka nosné konstrukce je 10,50 m, konstrukční výška je 1,10 m. Mostovka má střeovitý příčný sklon 2,5 % s protispádem u chodníků. Na opěrách je trémová konstrukce spojena příčníky. Konstrukce bude uložena na hrncová ložiska. Pevné uložení bude na pilíři IV. Nosná konstrukce bude stavěna na pevné skruži založené podél pilířů. Stavba tohoto SO se nachází v záplavové oblasti Želivky, proto byl vypracován povodňový plán, který je přílohou PD. Objekt splňuje podmínky definice modernizace.

#### SO 202 – Most ev.č. 126-006 přes Sázavu

V km od 5,366 do km 5,431 ve Zruči nad Sázavou se nachází most přes Sázavu

následujícím způsobem:

- celoplošné odfrézování obrusné asfaltové vrstvy krytu v tl. 30 mm a pokládka nového krytu ACO 11+ v tl. 40 mm s celoplošným navýšením o 10 mm
- provedení pružné zálivky podél obrubníků ve styku s novým krytem
- provedení očištění spáry mezi obrubníky na mostě a krytem chodníků, utěsnění spár zálivkou

- utěsnění spáry mezi styky obrubníků po jejich vyčištění
- oprava dilatačních závěrů, utěsnění spáry
- oprava propadlého obrubníku chodníku u konce mostu
- očištění zábradlí a provedení nového nátěru
- očištění patek ocelových nosníků od znečištění ptactvem pomocí závěsné lávky shora, obnova nátěru, zajištění opatření proti znovuznečištění (sítě, hroty) proti ptactvu
- odláždění skluzu kužele u všech čtyř křídel mostu pásem z lomového kamene do betonu šířky 1 m proti vodní erozi

Stavba tohoto SO se nachází v zátopové oblasti Sázavy, stavební činnost je však povrchová, krátkodobá, bez zásahu do údolní nivy toku. Povodňový plán se nevypracovává. Objekt splňuje podmínky definice modernizace.

#### SO 203 – Most ev.č. 126-009 přes Ostrovský potok

V km 9,395 se nachází most přes Ostrovský potok, který bude opraven dle požadavků KSÚS následujícím způsobem:

- odfrézování asfaltových vrstev s následnou pokládkou nových asfaltových vrstev shodně jako v celém úseku SO 104 mezi Dolní Pohledí a Slavošovem, tj. s celoplošným drobným navýšením dle úpravy příčných sklonů směrem nahoru
- očištění spáry krytu parapetní zídky a znovu vyspárování cementovou maltou, stejně tak kryt předsunutých pilířů mostu
- očištění klenby třípolového kamenného mostu
- oprava čela stupňovité přizdívky krajních mostních polí
- oprava rozvolněné kamenné dlažby koryta ve středním mostním poli před vtokem a ve vtoku
- smýcení náletových křovin ze svahů silničního náspu v okolí mostu do 20 m<sup>2</sup>

Stavba tohoto SO se nachází v zátopové oblasti Sázavy, stavební činnost je však povrchová, krátkodobá, bez zásahu do údolní nivy toku. Povodňový plán se nevypracovává. Pozemek pod mostem je ve vlastnictví investora (KSÚS). Objekt splňuje podmínky definice modernizace.

#### SO 250 – Zárubní zeď u OK Soutice

Je navržena jižně od kraje okružní křižovatky v místech, kde se jízdní pás dostává mimo plochu původní křižovatky. Zeď je nutno navrhnout proto, aby zemní úpravy nevybočily mimo území dané hranicí silniční parcely. Délka zdi je 50 m. Výška zdi je v nejvyšším místě 4 m. Zeď bude gabionová z rovnaného kamene do košů. V koruně zdi bude osazeno zábradlí výšky 1,1 m. Nad korunou zdi bude záchytný odvodňovací žlab z betonových tvárnic š. 0,6 m, vyústěný do patního příkopu. Návrh zdi je nedílnou součástí modernizace stávající křižovatky a její přestavby na okružní. Objekt splňuje podmínky definice modernizace.

#### **B.2.6.4 Vodohospodářské objekty**

Samostatné vodohospodářské objekty se v rámci této stavby nevyskytují, jsou obsaženy v komunikačních stavebních objektech řady SO 100.

#### **B.2.6.5 Elektro a sdělovací objekty**

##### SO 401 – Provizorní přeložka kabelu NN – ČEZ

Provizorní přeložka kabelu NN je vyvolanou investicí v důsledku přestavby mostu ev.č. 126-005 přes Želivku. Stávající kabel je veden v levé krajnici silnice, přechází do chráničky v levostranném služebním chodníku na mostě, za mostem pokračuje dále v levé krajnici a vychází na stávající sloup. Návrh na provizorní přeložku: Silniční svahy až k patě násypu budou vykáceny. Ve vzdálenosti cca 10 – 15 m od krajních mostních dilatací se stávající kabel řízne a naspojkuje na kabel provizorní, který bude veden svahem k patě a dále podél paty k břehu Želivky v zemi, v místech možných pojezdů stavební techniky bude kabel osazen v chráničce. U břehu bude kabel vyveden na sloup a vrchem překoná řeku Želivku závěsným lanem na sloup protější. Pro správce kabelu byl vymezen koridor pro provizorní přeložku. Zároveň s ním bude uzavřena smlouva k zajištění této přeložky.

##### SO 402 – Provizorní přeložka kabelu VO Soutice

Provizorní přeložka kabelu VO ze Soutic do části Kopečky je vyvolanou investicí v důsledku přestavby mostu ev.č. 126-005 přes Želivku u Soutic. Stávající kabel VO je veden až na most v souběhu s výše uvedeným kabelem NN. Kabel VO náleží obci Soutice. Jeho provizorní přeložka povede souběžně s výše popsanou přeložkou kabelu NN.

##### SO 403 – Provizorní přeložka sdělovacího kabelu CETIN

Provizorní přeložka sdělovacího kabelu CETIN je vyvolanou investicí v důsledku přestavby mostu ev.č. 126-005 přes Želivku u Soutic. Stávající kabel je veden v pravé krajnici, obdobně jako kabely VO a NN na protější straně silnice. Provizorní přeložka bude 2x podcházet pod sil. II/126 v chráničkách pro převedení kabelu na stejnou stranu jako kabely VO a NN a následně bude mít s těmito kabely shodnou trasu.

##### SO 404 – Definitivní přeložka kabelu NN – ČEZ

Definitivní přeložka kabelu NN je vyvolanou investicí v důsledku přestavby mostu ev.č. 126-005 přes Želivku u Soutic. Kabel NN je možno po provedení přestavby mostu vrátit zpět do chráničky ve služebním chodníku na mostě. Provedení je odvislé od správce kabelu, který přeložku zajišťuje, avšak pouze na úrovni stávajícího technického řešení.

##### SO 405 – Definitivní přeložka kabelu VO Soutice

Definitivní přeložka kabelu VO ze Soutic do části Kopečky je vyvolanou investicí v důsledku přestavby mostu ev.č. 126-005 přes Želivku u Soutic. Kabel VO je možno po přestavbě mostu vrátit zpět do chráničky ve služebním chodníku na mostě, avšak pouze na úrovni stávajícího technického řešení.

### SO 406 – Definitivní přeložka sdělovacího kabelu CETIN

Definitivní přeložka sdělovacího kabelu CETIN je vyvolanou investicí v důsledku přestavby mostu ev.č. 126-005 přes Želivku u Soutic. Sdělovací kabel je možno vrátit po přestavbě mostu zpět do chráničky ve služebním chodníku na mostě, v celém provizorně přeloženém úseku, avšak pouze na úrovni stávajícího technického řešení.

Všechny objekty řady 400 splňují podmínky definice modernizace.

#### **B.2.6.6    Objekty trubních vedení**

V rámci stavby se nevyskytují žádné objekty trubních vedení.

#### **B.2.6.7    Objekty podzemních staveb**

V rámci stavby se nevyskytují žádné objekty podzemních staveb.

#### **B.2.6.8    Objekty drah**

V rámci stavby se nevyskytují žádné objekty drah.

#### **B.2.6.9    Objekty pozemních staveb**

V rámci stavby se nevyskytují žádné objekty pozemních staveb.

#### **B.2.6.10   Objekty úpravy území**

### SO 801 – Technická rekultivace dočasného záboru

Plocha dočasného záboru parcely č. 581/1 (do 2 roků) bude rekultivována technicky (odstraněny navezené panely a kamenivo), doplněna zeminou a ohumusována v původní odebrané tloušťce. Urovná se do původního stavu. Ornice se ošetří proti růstu plevelů. Plocha se předá původnímu vlastníkově, tj. ZD Trhový Štěpánov. Z ploch dočasného záboru pro SO 902 – Přístupová komunikace k mostu ev.č. 126-005 – pravý břeh na parc.č. 605/3, 605/7, 605/2 v k.ú. Soutice bude odstraněn i kamenitý podklad a kameny vysbírány. Stávající cesta je zde nelegálně vedena, na dotčené pozemky není vloženo ani věčné břemeno. Součástí technické rekultivace je i rozproštění ornice v tl. 100 mm v ploše dočasného záboru a vrácení zabrané části parcel původnímu účelu užívání, tj. zemědělský pozemek s kulturou, trvalý travní porost, event. lesní pozemek.

### SO 802 – Biologická rekultivace dočasného záboru

Bude provedena na části parcely č. 581/1 v k.ú. Soutice, dočasně zabrané pro stavbu SO 901 a na parcelách č. 605/3 a 605/7 v k.ú. Soutice, dočasně zabraných pro SO 902. Velikost rekultivované plochy je 771 m<sup>2</sup>. Vzhledem k předpokládanému znehodnocení pozemku zábořem je navržena biologická část rekultivace s dvouletým cyklem. Dojde tím ke zlepšení úrodnosti půdy zlepšením fyzikálních i chemických vlastností půdy. Dojde ke zvýšení podílu

humusu v půdě, k jejímu provzdušnění, a hlavně ke zlepšení biologické účinnosti. Úrodnost pozemku po dokončení biologické rekultivace bude srovnatelná s úrodností pozemku, s nímž bude rekultivovaná plocha spojena. Podmínkou je, aby všechna zelená biomasa, vypěstovaná během biologické rekultivace na této ploše, byla zaorána. V rámci biologické rekultivace bude provedeno:

- sběr kamene a jeho odvoz
- vápnění
- hnojení organickými a průmyslovými hnojivy
- agrotechnické operace (orání, vláčení)
- setí rekultivačních plodin
- zaorání těchto plodin

Cílem je vytvořit z neúrodné plochy biologicky aktivní, ze zemědělského hlediska hodnotný pozemek. Po dokončení technické rekultivace (viz SO 801) bude plocha odevzdána původnímu vlastníkovi (ZD Trhový Štěpánov), aby zde provedl odpovídajícím způsobem výše popsanou biologickou rekultivaci. V dalším stupni PD bude tento objekt doplněn tabulkově a postup hnojení a osévání ve dvouletém cyklu, s výkazem hmot a výměr. Na základě tohoto dojde k ocenění uvedených prací biologické rekultivace bude s vlastníkem uzavřena smlouva o dočasném záboru části parc. č. 581/1 v k.ú. Soutice a o cenách za provedení biologické rekultivace. Po dokončení biologické rekultivace budou dotčené pozemky předány původním vlastníkům.

#### SO 803 – Výsadba zeleně

Na základě místního šetření (27.11.2019) na místě rekonstrukce mostu přes Želivku v Souticích bylo rozhodnuto o náhradní výsadbě zeleně za újmu způsobenou vykácením dřevin pro uvolnění staveniště mostu – viz zápis a rozhodnutí Obce Soutice a povolení kácení dřevin a náhradní výsadbě v dokladech. Projektová dokumentace výsadby zeleně není předmětem této PD – dle rozhodnutí si zhotovitel vyzvedne plán výsadby a další údaje na Obecním úřadu Soutice. Stejný postup bude i v k.ú. Křesetice. V této je veden SO 803 – Výsadba zeleně jako součást předmětné stavby a je něj vypracováno ocenění dle vyjádření obcí ohledně výsadby.

#### **B.2.6.11 Ostatní objekty**

##### SO 901 – Přístupová komunikace k mostu ev.č. 126-005 – levý břeh

Pro přístup k pilířům a pod most na levém břehu je navržena podél silničního svahu vpravo od osy panelová komunikace šířky 4,0 m. Silniční panely budou položeny na urovnaný podsyp ze štěrkodrti tl. 15 cm. Přístupová komunikace vede převážně přes okraj pole (parc. č. 581/1), ze kterého se sejme ornice v tl. 0,3 m a uloží se podél přístupové komunikace. Sjezd na přístupovou komunikaci bude ze sil. II/126 po stávající polní cestě cca 80 m před mostem. Přístupová komunikace 2x kříží vedení sdělovacího kabelu CETIN, který bude po dobu stavby uložen do chráničky dl. 12 m. V konci se přístupová komunikace kříží se stávajícím otevřeným silničním příkopem, který bude dočasně zatrubněn troubou DN 500 kvůli přejezdu. Trouba bude obetonována v tl. 20 cm. Po skončení stavby budou všechny konstrukce pro přístupovou komunikaci rozebrány a odstraněny. Terén se uvede do původního stavu. Dočasně zabrané parcely se po úpravě předají původním vlastníkům.



### SO 902 – Přístupová komunikace k mostu ev.č. 126-005 – pravý břeh

Pro přístup k pilířům a pod most na pravém břehu bude plně využita stávající cesta, odbočující z místní komunikace v osadě Kopečky. Tato cesta má min. šířku 3,0 m. V horní části cca prvních 35 m, kde cesta prochází mezi domky, je povrch zpevněn krytem z asfaltových směsí, zbylá část až k pilířům mostu je nezpevněná. V nezpevněné části bude cesta rozšířena na 4,0 m, kryt budou tvořit silniční panely s podsypem ze štěrku. Ze zemědělských pozemků dotčených dočasným zábohem se sejme v místech mimo štěrkový podklad ornice v tl. 100 mm. Přístupová komunikace bude 1x křížit všechny provizorně přeložené kabely (NN, VO, CETIN). Pod cestou budou položeny chráničky v místě křížení. Po skončení stavby se kromě silničních panelů odstraní i štěrkový podklad (původní i nový) a na plochy dočasně zabrané se rozprostře ornice v tl. 100 mm (viz SO 801 a SO 802 výše doplněné). Pozemky se tak vrátí původním účelům užívání – trvalý travní porost a předají se vlastníkům. Staveniště bude v maximální možné míře přizpůsobeno pro výjimečný přístup jednotek IZS.

Všechny objekty řady 800 a 900 splňují podmínky definice modernizace.

### **B.2.7 Základní popis technických a technologických objektů**

V této stavbě se nevyskytují.

### **B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení**

- a) **výpočet a posouzení odstup. vzdáleností a vymezení požárně nebezpečných prostorů**

S ohledem na provádění rekonstrukce silnice na dnešním silničním tělese zůstávají odstupové vzdálenosti zástavby od komunikace stávající, rovněž tak vymezení nebezpečných prostor se nemění.

- b) **zajištění potřebného množství požární vody, popřípadě jiného hasiva**

Požární voda se na staveništi neskladuje. Zajištění této vody je možné buď z požárních hydrantů z vodovodů v obcích, případně je nutno vodu či jiné hasivo na staveniště dovážet.

- c) **předpokládané vybavení stavby vyhrazenými požárně bezpečnostními zařízeními včetně stanovení požadavků pro provedení stavby**

Stavby pozemních komunikací se samostatně nevybavují požárně bezpečnostním zařízením. Pouze zařízení staveniště budou vybavena základními ručními hasícími přístroji a nebudou napojována na žádné zdroje technické infrastruktury.

- d) **zhodnocení přístupových komunikací a nástupních ploch pro požární techniku včetně možnosti provedení zásahu jednotek požární ochrany**

Jako přístupové komunikace je stavenišťem slouží síť stávajících silnic II. a III. tříd, v některých průtazích obcemi i síť místních komunikací. V případě uzavírek v prostoru pracovních míst

musí zhotovitel zajistit pro průjezd požární techniky vyklizené rozestavěné části silnice. Jako nástupní plochy lze využít buď plochy silnice nebo přilehlé plochy podél nich a místních komunikací. Na stavenišťě mostu přes Želivku lze využít buď stávající silnici II/126 nebo provizorní SO 901 a 902.

### **B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana**

Na stavbách pozemních komunikací se neposuzuje.

### **B.2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí**

#### **a) zásady řešení parametrů stavby**

S ohledem na liniovou stavbu upravovanou povrchově se neprovádí.

#### **b) zásady řešení vlivu stavby na okolí**

Je nutno rozlišit vliv stavby na okolí během provádění stavebních prací a provozu na dokončené stavbě. Během stavební činnosti bude stavba vykazovat v podstatě ve všech ukazatelích na okolí negativní účinky, které je však možno různými opatřeními zmírnit. Po skončení stavby dojde k podstatnému zlepšení všech parametrů od provozu vozidel na opravených úsecích silnice – snížení hluku novým povrchem krytu, snížení vibrací odstraněním nerovností v krytu vozovky, snížení exhalací a emisí zvýšením plynulosti jízdy.

#### Hluk:

Pro každý případ průtahu silnice obcemi byla vypracována samostatná hluková studie vycházející z naměřených hodnot hladiny hluku koncem roku 2018. Dále studie vychází z toho, že provedením rekonstrukce silnice nedojde k zásadnímu zvýšení nivelety ani provozu, takže platí výsledky sčítání dopravy z roku 2016 s výhledovými koeficienty růstu dopravy do roku 2045. Na základě těchto předpokladů a zjištění byly provedeny výpočty uvedené ve hlukových studiích včetně posouzení. Výsledkem jsou zjištěné hladiny hluku pro denní a noční dobu. Závěrem je konstatováno, že jak v roce 2022, tak v roce 2042 bude ve všech výpočtových bodech ve všech dotčených obcích na trase sil. II/126 dodržen hygienický limit pro tolerovanou SHZ v denní i noční dobu – podrobněji viz hluková studie. Žádná opatření na ochranu proti hluku z provozu vozidel na sil. II/126 nejsou třeba.

### **B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí**

Vzhledem k úpravě silnice v povrchových vrstvách se žádná zvláštní ochrana silnice před vnějšími účinky prostředí nenavrhuje

### B.3 Připojení stavby na technickou infrastrukturu

Stavba nebude připojována na technickou infrastrukturu, přeložky sítí jsou předmětem PD jako vyvolané investice pouze při přestavbě mostu ev.č. 126-005.

### B.4 Dopravní řešení a základní údaje o provozu

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

Jedná se o povrchovou úpravu stávající silnice II. třídy, kde lze navrhovat bezbariérové úpravy jen v průtazích obcemi nebo na křižovatkách v případě přechodů a ostrůvků v souladu s vyhl. č. 398/2009 Sb. Stávající bezbariérová opatření zůstanou zachována. Stávající vodorovné a svislé DZ bude obnoveno, případně upraveno dle aktuální legislativy po projednání s PČR. Nové bezbariérové úpravy vzniknou v důsledku stavby související (pro obec Soutice) – nového chodníku s přechody pro chodce na nové okružní křižovatce u Soutic (SO 120). Jsou navrženy v souladu s uvedenou vyhláškou a byly schváleny PČR v Benešově.

#### b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Veškerá napojení zůstanou zachována, rozjezdy se silnicemi a cestami budou povrchově upraveny na potřebnou vzdálenost.

#### c) doprava v klidu

Nebude v rámci této stavby řešena.

#### d) pěší a cyklistické stezky

Nejsou předmětem této PD.

### B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

V rámci této PD bude nutno pokácet 1 vzrostlý strom v km 30,035 za křižovatkou Májovka pro zlepšení rozhledových poměrů, dále pak další dřeviny dle dendrologického průzkumu. Dále budou v potřebných místech ze silničního svahu smýceny křovinaté nálety. Další kácení stromů a smýcení křovin bude nutné jednak při přestavbě křižovatky u Soutic a dále v prostoru přestavby mostu ev.č. 126-005 přes Želivku. O povolení kácení dřevin byly požádány příslušné obce (Soutice, Křesetice). V obou případech byla předepsána náhradní výsadba dřevin (SO 803), obce si plán výsadby zajišťují samy, v této PD bude ve výkazu výměr pro SO 803 zajištěno orientační finanční krytí.

## B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

### a) vliv na životní prostředí

#### Voda:

Stavba může mít vliv na čistotu vody pouze během stavebních prací, kdy může dojít k jejímu znečištění např. únikem pohonných nebo provozních kapalin, případně produktů ropných látek. Jde v podstatě o havarijní stavy, jimž je nutno předcházet a zabránit, event. při nich okamžitě zasahovat dostupnými prostředky. Po skončení stavby může dojít na silnici k havárii vozidel, které se řeší ustálenými postupy za přispění HZS. Žádné množství vody na stavbě nepřibývá, žádné přeložky nebo úpravy vodotečí se neprovádějí až na zásah do koryta řeky Želivky stavbou těsněných jámek okolo dvou návodních pilířů mostu ev. č. 126-005.

#### Odpady:

Na každé stavbě vznikají odpady a tuto problematiku řeší dle zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech jejich původce – zde zhotovitel stavby. Všechny odpady musí být zaříděny dle katalogu odpadů a likvidovány předepsaným způsobem. Je nutno rozeznávat, zda jde o odpady běžné nebo nebezpečné, event. kontaminované např. ropnými látkami. Po uvedení silnice do provozu je původcem odpadu správce komunikace.

#### ZPF:

Stavba je prováděna na stávajícím silničním tělese v rozmezí silničních parcel, takže žádné stavební zásahy do okolí nebudou prováděny. Pro přístup k mostu na březích Želivky jsou navrženy přístupové cesty, s krytem ze silničních panelů. Po skončení stavby bude vše uvedeno do původního stavu (viz SO 801, SO 802). V souladu se stanoviskem orgánu ochrany ZPF na OŽP ve Vlašimi bude před zahájením stavby zažádáno o dočasné vynětí dotčených parcel ze ZPF.

#### PUPLF:

Pro přístup k mostu na pravém břehu Želivky přechází navržená cesta přes lesní parcelu. Před zahájením stavby bude zažádáno o dočasné vynětí části parcely z PUPFL.

### b) vliv na přírodu a krajinu

#### Ochrana dřevin:

Ze silničních svahů budou v rámci údržby v malých plochách smýceny náletové dřeviny kvůli rozhledům a bezpečnosti provozu, stejně tak u vtoků a výtoků propustků. Dřeviny ke kácení jsou popsány v odstavci B.5. Za dnem silničních příkopů v extravilánu jsou mnohde vysázeny aleje ovocných stromů. Při čištění příkopů je nutno dbát opatrnosti, aby nebyly poškozeny jejich kořenové systémy. V případě poškození musí být odborně ošetřeny rovným řezem a balzámem. Stejně tak je nutno postupovat v případě, že v sousedství silniční parcely je les. Pokud budou některé stromy v dosahu pracujících strojů, budou navrženy k ochraně bedněním kmenů. S jinou ochranou se neuvažuje, památné stromy se v blízkosti stavby nevyskytují.

### Ochrana rostlin a živočichů:

Stavba se provádí úpravou vozovky v povrchových vrstvách v rozsahu stávajících silničních parcel. V některých úsecích dojde v případě nutnosti k přesvahování sklonů silničních svahů u příkopů. Výjimkou jsou SO 120 – Okružní křižovatka Soutice, SO 201 – Most ev. č. 126-005 přes Želivku a SO 111 – výšková úprava nivelety silnice za křižovatkou „Májovka“ u Křesetic. Vzhledem k charakteru stavby se žádná ochrana rostlin a živočichů v rámci stavby nenavrhuje.

### Zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině:

Všechny ekologické funkce a vazby v krajině budou zachovány.

#### **c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000**

Soustava chráněných území Natura 2000 podél Sázavy nebude rekonstrukcí povrchových vrstev vozovky při její rekonstrukci dotčena, nebude dotčen ani tok řeky Sázavy.

#### **d) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení**

Stávající ochranná pásma zůstanou nezměněna a stavební práce v nich proběhnou podle podmínek stanovených správcí sítí a železničních tratí. Ochranná pásma podle jiných právních předpisů se zde nevyskytují, až na chráněné území Natura 2000, popsané výše.

## **B.7 Ochrana obyvatelstva**

Protože se jedná o úpravu stávající trasy silnice na jejím tělese, zůstávají v platnosti všechny základní požadavky z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva, jako před zahájením stavby.

## **B.8 Zásady organizace výstavby**

#### **a) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu**

Všechna staveniště budou napojena na současnou síť silnic II. a III. třídy. Na technickou infrastrukturu není třeba staveniště napojovat.

#### **b) přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy**

Přístupy na všechna staveniště jsou po stávající silnici II/126, na níž se staveniště nacházejí. Pro přístup pod most na pravém břehu Želivky se využije stávající cesta, pro přístup na levém břehu se zřídí provizorní přístupová komunikace po okraji pole. Obě přístupové komunikace budou zpevněny silničními panely. Na některých staveništích bude úprava probíhat po částech a na dokončené části, uvedené případně do předčasného provozu, bude možný přístup po objížďkách. Objízdné trasy a postup výstavby jsou předmětem návrhu řady objektů SO 180.

**c) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin**

Staveniště jsou vymezena buď parcelními hranicemi silnice, nebo v případě cizích parcel vnější hranou silničního příkopu. Staveniště nebudou oplocována provizorním plotem, pouze budou vyznačena příslušnou informační tabulí o rekonstrukci silnice II/126, s uvedením investora, zhotovitele, správce silnice a projektanta, délkou úpravy a daty zahájení a ukončení stavby. Stavební stroje a vozidla nesmějí užívat navazující polní nebo lesní cesty, případně účelové komunikace. Deponie a skládkování materiálu jsou dovoleny pouze na legálních skládkách, na staveništi, pod vrchním vedením elektrického vedení nebo nad zemními sítěmi platí zákaz skládkování. Asanace se na stavbě nevyskytují. Demolice se vyskytuje pouze v případě přestavby mostu přes Želivku viz SO 020. Kácení stromů a smýcení náletových dřevin již bylo zmíněno v předešlých odstavcích.

**d) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště**

Pro každý ze stavebních objektů řady SO 100 je vypracován záborový elaborát, dokladovaný v oddílu F – Související dokumentace.

**e) požadavky na bezbariérové obchozí trasy**

Mohou se vyskytnout pouze v průtazích obcemi, kde by bylo nutno pro chodce vytvořit pro obcházení části stavby bezpečný koridor. V takovém případě musí splňovat podmínky dle vyhl. č. 398/2009 Sb. Toto si zajistí zhotovitel v rámci RDS na základě schváleného harmonogramu stavebních prací a po projednání s Obecním úřadem.

**f) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin**

**Činnosti, týkající se zemních prací:**

Předmětná stavba je atypická, neboť převaha stavebních činností je spojena s úpravami krytu vozovky za účelem jejího zesílení pro zvýšení únosnosti a životnosti. Bilance jednotlivých zemních prací je zjištěna propočtem kubatur dle jednotlivých úseků stavby a souhrnné výsledky jsou uváděny v příloze Výpočet kubatur a ploch. V dalších odstavcích jsou popsány jednotlivé zemní práce.

**Frézování stávajícího asfaltového krytu:**

Na základě diagnostiky vozovky jsou v jednotlivých úsecích silnice stanoveny tloušťky pro odfrézování starého asfaltového krytu. Pro zjištění kritérií pro zatřídění do kvalitativních tříd asfaltové směsi získané odfrézováním na stavbě bude postupováno dle vyhlášky 130/2019 Sb., tj. na základě vzorkování a zkoušení. Odfrézovaný recyklát bude pak odvezen na obalovnu k dalšímu zpracování, včetně zbytků ploch v okrajích nebo kam fréza nedojede – tyto budou vybourány ručně. Část recyklátu bude použita na zpevnění povrchu nezpevněných krajnic a na kryt rekonstruovaných sjezdů na pole. Uvedená množství v tabulce byla zjištěna z plošných výměr a tloušťek frézování.



### Zemina z podloží včetně části podkladu z konstrukce:

Při úpravách úseků silnice, při přestavbě křižovatky, event. při výměně konstrukce vozovky, dojde k odtěžení části podkladu stávající vozovky (drcené kamenivo a podsyp) a zeminy v podloží na hloubku potřebnou pro vybudování nové konstrukce vozovky, příp. i s výměnou zeminy v aktivní zóně. Zemina bude získána i z čištění a prohlubování nebo přesvahování příkopů, další zemina bude získána i z výkopu rýh. Vytříděná část vhodné zeminy se případně použije do násypů a zásypů kde to bude nutné. Zbytek se odveze na skládku k trvalému uložení. Zjištěná množství jsou získána propočtem z příčných řezů a ze situace a jsou uvedena v příloze Výpočty kubatur a ploch.

### Ornice:

Ze stávajících zatravněných silničních svahů v místech dotčených stavebními úpravami se sejme ornice v tl. 100 mm, přemístí se na vhodné deponie a zpětně se použije k ohumusování nových nebo přesvahovaných svahů v tl. 100 mm. Balance ornice je na stavbě vyrovnaná, přebytek nevznikne. Ornice sejmutá z plochy dočasného záboru se použije na technickou rekultivaci této plochy.

### Bourací práce:

Jedná se o bourací práce na propustcích křižující silnici, kdy se bourá buď stávající poškozená římsa, nebo se vybourá stávající římsa kamenná. Dále se bourají všechny staré sjezdy na pole (mimo nově opravené). U sjezdů se po vybourání betonových čel odstraní nadnásyp včetně staré konstrukce vozovky a vybourají se i stávající betonové trouby. Největší bourací práce proběhnou při demolici stávajícího mostu přes Želivku. Všechny uvedené bourací práce jsou uvedeny přehledně buď v tabulce propustků nebo v tabulce sjezdů na pole. Vybourané kamenné bloky budou odvezeny na skládku KSÚS k dalšímu využití, vybouraný beton bude odvezen do recyklačního střediska k podrcení (a k dalšímu využití jako recyklátu). Zjištěná množství byla získána propočtem dle výkresů ve Výpočtu kubatur a ploch.

### Násypy, zásypy:

Okružní křižovatka bude částečně budována mimo stávající zpevněné plochy staré křižovatky na novém násypovém a výkopovém tělese. Toto bude budováno z dovezené nenamrzavé zeminy ze zemníku. Protější svah za dnem příkopu bude podchycen zdí. Rubový zásyp bude proveden rovněž z nenamrzavé zeminy ze zemníku. Zásyp i násyp by mohly být budovány i z rozebraného podkladu vozovky z kameniva, nebude-li promíseno s jílovitou zeminou.

### Výkopy:

Největší výkop vznikne v trase SO 111 ve třetí části při snížení nivelety kvůli rozhledovým poměrům a dále při odkopu pro zřízení opěrné zdi u okružní křižovatky SO 250 – viz příčné řezy.

### a) postup výstavby, dílčí termíny

Postup výstavby bude stanoven ve schváleném harmonogramu výstavby, zpracovaném zhotovitelem. Stavba předpokládá se zahájením v roce 2025 a ukončením v roce 2027. Demolice mostu ev. č. 126-005 (SO 020) a stavba mostu nového (SO 201) předpokládají, že proběhnou ve dvou stavebních sezónách, uzavírka sil. II/126 včet. objízdek bude tedy trvat 2 roky.

## B.9 Celkové vodohospodářské řešení

V této 2. etapě modernizace silnice II/126 je celkové vodohospodářské řešení zcela poplatné navrhovanému způsobu úpravy, tj. pouze povrchovým úpravám vozovky s minimálním zásahem do jejich podkladových vrstev, kdy stávající způsob odvodnění komunikace zůstane nezměněn. V extravilánových úsecích nebo v průtazích obcemi, kde není kanalizace, bude povrchová voda z vozovky svedena jejím podélným a příčným sklonem do podélných silničních příkopů. Odtud pak do silničních propustků a dále pak do stávajících vodotečí. Velké množství povrchové vody se vsákne do podložních vrstev terénu, buďto ze silničních svahů nebo z příkopů. Tento stávající systém se nezmění. Silniční příkopy budou pročištěny a prohloubeny tak, aby zasahovaly pod předpokládanou úroveň zemní pláně vozovky. Za obcí Bykáň v SO 110 a SO 111 bude pod dnem levého příkopu provedena hloubková drenáž kvůli podchycení podzemní vody po nepropustném podloží. Tato voda podmácela patu pravého svahu, který musel být v roce 2016 sanován. Podrobnosti drenáže viz výkresová část příslušných stavebních objektů. Rovněž budou pročištěny, event. přestavěny propustky pod sjezdy na pole nebo pod rozjezdy polních a lesních cest. Pročištěny budou i příčné propustky pod silnicí, příp. budou opraveny. V průtazích obcemi, kde je kanalizace, je komunikace odvodněna sítí uličních vpustí do této kanalizace. Tento systém zůstane zachován. Po jedné nové vpusti přibude v obcích Štipoklasy a Slavošov a ve městě Zruč nad Sázavou, tyto vpusti budou napojeny na stávající kanalizační síť. Žádné množství vody v průběhu stavebních prací ani po stavbě zde nepřibývá. Kromě zásahu do řeky Želivky zde nedochází k žádným přeložkám nebo úpravám vodních toků a vodotečí. Stavbou nebudou dotčeny ani břehy těchto vodotečí.

Zvláštní případ nastane u mostu ev. č. 126-005 přes Želivku. Tento most je neopravitelný, musí se zbourat a na témže místě postavit nový, a to včetně pilířů až k základům. Dispozice mostu se zachovává. Most je pětipolový o celkové délce cca 118 m. Dva pilíře (III. a IV.) jsou situovány v korytě Želivky. Pro jejich demolici a stavbu nových se provede z obou břehů provizorní přemostění k jímkám u pilířů. Jímky budou paženy zaberaněnými štětovnicemi. Toto řešení umožní třemi volnými prostory v řece průtok vody a bylo schváleno Povodím Vltavy, s.p., závod Dolní Vltava. Vzniknou tak přístupy k pilířům pro mostní techniku a pro stavbu mostní skruže pro nový most. Nejprve se z břehů odstraní stromy a keřový porost. Mezi pilíři uprostřed se ponechá volný průtok řeky v šířce cca 15 m. Stavba se nachází v říčním km 1,710, pod hrází přehrady Švihov, která reguluje průtok Želivky. Odvodnění na mostě budou zajišťovat jako dosud odvodňovače pod most. Na koncích mostu jsou u násypových kuželů silnice navrženy dlážděné skluzy. Návrh řešení demolice i stavby mostu byly průběžně konzultovány s Povodím Vltavy, s.p., závod Dolní Vltava. Zhotovitel bude během stavby úzce spolupracovat s hrázným VD Švihov. Po skončení stavby bude koryto

uvedeno do původního stavu a převzato Povodím Vltavy, s.p. Během demolice i stavebních prací musí zhotovitel učinit opatření k omezení spadu stavebního materiálu do koryta Želivky. Stane-li se tak, musí být tento materiál z koryta řeky neprodleně odstraněn. Dále musí učinit opatření k zamezení splachu znečišťujících látek do Želivky – toto řeší havarijní plán stavby mostu. Vhodným řešením je vybudování na březích Želivky vyvýšené utěsněné hrázky a zachycené znečišťující látky odčerpát a odvézt k likvidaci odborným způsobem. Na zařízení staveniště mostu musí být k dispozici v případě havárie dostatečně dlouhá norná stěna (řeka zde má šířku 45 m – 50 m) a dostatek Vapexu nebo jiného sorbčního materiálu, dle Havarijního plánu.