

03	10/2024	Úprava SO 102	dle příloh	M. Daniel
02	04/2021	Revize 01	dle příloh	M. Daniel
01	05/2020	Čistopis	J. Dibďák	M. Daniel
Č.	Datum	Popis	Vypracoval	Schválil
REVIZE				

Souřadnicový systém S-JTSK, Výškový systém Bpv

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

Navrhl/vypracoval: Bc. Jan Dibďák	Zodpovědný projektant: Ing. Karel Moravec	Zhotovitel: Mott MacDonald CZ, spol. s.r.o. <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 10px;"> M MOTT MACDONALD </div> <div> Národní 984/15 110 00 Praha 1 +420 221412800 </div> </div>
Technická kontrola: Ing. Karel Moravec	Hlavní inženýr projektu: Ing. Martin Daniel	

Kraj: Středočeský Katastrální území: Kralupy nad Vltavou, Chvatěruby, Zlončice, Kozomín, Postřizín Akce: II/240 a II/101, přeložka silnic v úseku D7-D8, III. etapa, DÚR/IČ k ÚR	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td>Čís.sm.obj.:</td> <td>937/00066001/2018</td> </tr> <tr> <td>Čís.akce:</td> <td>396817</td> </tr> <tr> <td>Datum:</td> <td>12/2019</td> </tr> <tr> <td>Formát:</td> <td>A4</td> </tr> <tr> <td>Měřítko:</td> <td>–</td> </tr> <tr> <td>Stupeň:</td> <td>Číslo kopie:</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">DÚR</td> </tr> <tr> <td>Číslo přílohy:</td> <td>D1.1.1</td> </tr> </table>	Čís.sm.obj.:	937/00066001/2018	Čís.akce:	396817	Datum:	12/2019	Formát:	A4	Měřítko:	–	Stupeň:	Číslo kopie:	DÚR		Číslo přílohy:	D1.1.1
Čís.sm.obj.:	937/00066001/2018																
Čís.akce:	396817																
Datum:	12/2019																
Formát:	A4																
Měřítko:	–																
Stupeň:	Číslo kopie:																
DÚR																	
Číslo přílohy:	D1.1.1																
Část: Technická zpráva																	

ÚVOD

Popis stávajícího stavu,

Jedná se o přeložku silnice II. třídy, směrově nerozdělené dvoupruhové komunikace, včetně přímo souvisejících komunikací a objektů.

Ve stávajícím stavu chybí obchvat Kralup nad Vltavou a všechna doprava zde projíždí centrem města po stávající II/101 od D8 a stávající II/608 (Kozomín, postřižín atd.). Doprava směřuje od D8 po komunikacích III/00811 a III/0081 do Kralup nad Vltavou s napojením na II/101.

Nový stav

Předmětná stavba „II/240 a II/101, přeložka silnic v úseku D7 – D8, III.etapa – Obchvat Kralup nad Vltavou – D8 MÚK Úžice“ se nachází na katastrálním území města Kralupy nad Vltavou a obcí, Chvatěruby, Zlončice, Kozomín a Postřižín místě napojení na D8 MÚK Úžice. Jedná se o novou trasu silnice II třídy jižně a východně od Kralup v nezastavěném území.

Řešený úsek prochází mírně zvlněnou převážně zemědělskou krajinou a kříží silnice II. a III. třídy, místní komunikace, železnici ČD a koleje vlečky, polní cesty, několik menších vodních toků.

Seznam stavebních objektů		Investor	Správce	Vlastník
Řada 100 - Objekty pozemních komunikací				
SO 101	Silnice II/101	KSÚS	KSÚS	Středočeský kraj
SO 102	Silnice II/608	KSÚS	KSÚS	Středočeský kraj
SO 103	Silnice III/2429	KSÚS	KSÚS	Středočeský kraj
SO 104	Přeložka silnice III/00811	KSÚS	ŘSD	Středočeský kraj
SO 105	Úprava silnice III/0081	KSÚS	KSÚS	Středočeský kraj
SO 110	MÚK Chvatěruby	KSÚS	KSÚS	Středočeský kraj
SO 120	MK V zahrádkách	KSÚS	KSÚS	Středočeský kraj
SO 121	MK Průmyslová zóna v km 7,286 vlevo	KSÚS	D-IE Logistics Prague	D-IE Logistics Prague
SO 122	MK Průmyslová zóna v km 7,286 vpravo	KSÚS	REGAITOMER, SE	REGAITOMER, SE
SO 151	Polní cesta v km 5,9	KSÚS	Zlončice/Chvatěruby/Kozomín	Zlončice/Chvatěruby/Kozomín
SO 152	Polní cesta v km 6,6	KSÚS	Kozomín	Kozomín
SO 153	Polní cesta v km 5,1	KSÚS	Chvatěruby	Chvatěruby
SO 171	Provizorní komunikace v km 4,8	KSÚS	KSÚS	Středočeský kraj

SO 172	Provizorní komunikace v km 5,1	KSÚS	KSÚS	Středočeský kraj
SO 173	Provizorní komunikace v km 5,7	KSÚS	KSÚS	Středočeský kraj
SO 174	NEOBSAZENO	-	-	-
SO 175	Provizorní komunikace v km 7,4	KSÚS	KSÚS	Středočeský kraj
SO 180	Přechodné dopravní značení	KSÚS	KSÚS	Středočeský kraj
SO 190	Dopravní značení ve správě SČK	KSÚS	KSÚS	Středočeský kraj

Řada 100 - Objekty pozemních komunikací
--

ZÚ Etapy III odpovídá staničení 4,535 647 = KÚ etapy II.

SO 101 - Silnice II/101

“II/240 a II/101, přeložka silnic v úseku D7 – D8, III.etapa” stavby je vedena podél stávající silnice III/0081. Začíná na druhém konci obchvatu Kralup nad Vltavou (etapa II) za přemotěním Vltavy a pokračuje pravostranným obloukem o poloměru 600 m, ve kterém po mostním objektu SO 201 přechází stávající silnici III/00811 a vlečku a železniční trať. Za mostním objektem je umístěna MÚK Chvatěruby, která umožňuje přes okružní křižovatku plnohodnotné napojení přeložky na upravené vedení III/00811 a silnici III/2429 směr Chvatěruby.

Hlavní trasa dále pokračuje přímým úsekem severovýchodní stranou kolem Chvatěrub a Kozomína k nadjezdu přes železniční vlečku Úžice – Aero Vodochody. Následně pokračuje levostranným obloukem o poloměru 1160 m k okružní křižovatce se silnicí II/608, kterou překonává po mostním objektu SO 205 a pokračuje ve stopě stávající III / 0081 směrem k dálnici D8.

Převedení dopravy hlavního směru D7-D8 po mostním objektu přes okružní křižovatku s II/608 je navrženo z kapacitních důvodů. Při posouzení úrovněového křížení vznikaly na přilehlé dopravní síti až 2 km dlouhé fronty vozidel od D8. Z kapacitních důvodů projekt navrhuje zrušení okružní křižovatky na III/0081 (mezi II/608 a D8) a ponechání zde pouze pravých odbočení do přilehlých průmyslových objektů.

Návrhová kategorie zmiňované III. etapy stavby je navržena v kategorijské šířce S 9,5/80 s přídatným pruhem směrem od Kralup k D8 (uspořádání 2+1), která je určující pro návrhové prvky trasy. Celková délka úpravy je 3,174 km

Křižovatka se silnicí III/00811 je navržena jako mimoúrovňová MÚK Chvatěruby. Křižovatka se současnou silnicí II/608 je navržena jako turbookružní křižovatka o maximálním průměru 55 m s převedením hlavního směru II/101 po mostním objektu přes OK z kapacitních důvodů.

Součástí objektu SO 101 je sjezdová na nájezdovou rampu k turbookružní křižovatce. Rampy jsou navrženy s minimální šířkou zpenění 6,25m. (umožňuje obětí nepojízdného odstaveného vozidla).

Délka úpravy větev 1 je 437m.

Délka úpravy větev 2 je 608m.

Konstrukce vozovky je netuhá s obrusnou vrstvou z asfaltového koberce. Celková tloušťka konstrukce vozovky je 600 mm v souladu s TP 170 ve vztahu k dopravnímu zatížení nákladních vozidel. Niveleta je vedena s ohledem na stávající terén, s umožněním mimoúrovňového křížení (s dostatečnou podjezdovou výškou) nebo napojení křižujících komunikací a překlenutí stávajících vodotečí. Zvětšení počtu jízdních pruhů je navrženo v mezikřižovakovém úseku ve směru od Kralup nad Vltavou směr D8 ke křižovatce s II/608 (uspořádání 2+1).

Výškové řešení

Výškové vedení je navrženo s ohledem na okolní terén a výškovou polohu křižujících komunikací, železničních tratí, vleček a vodních toků. Podélné sklony odpovídají návrhové rychlosti 90 km/hod. a tab. 9 ČSN 73 6101. Maximální navržený podélný sklon nivelety je 4,00 %. Minimální

podélný sklon na trase činí 0.26 %, minimální údolnicový zakružovací oblouk je $R_u = 3500$ m v ZÚ při napojení na etapu II a v místě napojení na III/0081, minimální vrcholový zakružovací oblouk $R_v = 5500$ m.

Velikost podélných sklonů a jejich délka umožňují dodržení jízdních rychlostí bez potřeby výstavby přídatných stoupacích pruhů.

Příčné uspořádání

Na začátku úpravy se trasa napojuje na etapu II (Obchvat Kralup) v šířkovém uspořádání S9,5. Uspořádání koruny je následující:

Jízdní pruhy	2x 3,50 m = 7,00 m
Zpevněná krajnice	2x 0,75 m = 1,50 m
Část nezpevněné krajnice	2x 0,50 m 1,00 m
Světla šířka	9,50 m

Zbývá část nezpevněné krajnice 2x 0,25 m (2x 1,00 m) = 0,50 m (2,00 m)

V uspořádání 2 + 1 bude v úseku od Kralup po II/608 přídatný jízdní pruh šířky 3,25
Výsledná světla šířka je $9,50 + 3,25 = 12,75$ m

Základní příčný sklon v přímé je střešovitý 2,5 %. V oblouku $R = 600$ m je navržen dostředný sklon 2,5 %. Směrový oblouk $R = 1160$ m je navržen bez dostředného sklonu dle ČSN 736101. Změna příčného sklonu je navržena na délku minimálního sklonu vzestupnice a sestupnice dle ČSN 736101 kap. 8.13 tabulka 16.

V trase nové silnice je navržena mimoúrovňová křižovatka MÚK Chvatěruhy a mimoúrovňové křížení s II/608.

Součástí návrhu jsou opěrné zdi, které minimalizují zábory podél přeložky.

Zemní práce

Před započítáním vlastních zemních prací bude provedeno odstranění ornice v celé délce trasy podle výsledků pedologického průzkumu a místních podmínek. Ornice bude uložena na mezideponii pro další využití.

Návrh zemních prací je zpracován na základě předaného podrobného geotechnického posudku.

Aktivní zóna

- Aktivní zóna se provede z vhodných zemin při dosažení modulu přetvárnosti $E_{\text{def},2} = 45$ MPa. Požadujeme, aby zeminy v AZ byly zeminy nenamrzavé, případně mírně namrzavé SW, SP, S-F, GP, G-F. Povrch aktivní zóny musí být rovný bez výškových nerovností. S ohledem na polohu podzemní vody, projekt navrhuje použití zemin podmínečně vhodných upravených hydraulickým pojivem. Postup prací je navržen dle ČSN 73 6133.

Konstrukce vozovky

Návrh konstrukce vozovky vychází z předpokládaného dopravního zatížení z ČSN 736114 – Vozovky pozemních komunikací, Základních ustanovení pro navrhování TP 170 a z požadavků objednatele.

Konstrukce vozovky hlavní trasy bude asfaltová. Tloušťka vozovky je navržena 600 mm. Skladba vozovky bude detailně řešena v dalším stupni projektové dokumentace.

Podzemní voda, odvodnění

Odvodnění komunikace je navrženo povrchové do podélných odvodňovacích příkopů. Voda je svedena do stávajících vodotečí. Návrh propustků a migračních objektů se řídí požadavky AOPK. Odvodnění zemní pláně je navrženo do příkopů nebo podélnými trativody vyústěnými do příkopů. Převezení pod silnicí je řešeno propustky. Projekt obsahuje navržení podélné kanalizace, která svádí vodu ze zpevněných ploch do SO 360 DUN č.1 v km 5,036 a následně do vsakovacího objektu SO 366 Poldr v km 5,036

Propustky

- km 5,68566 rám 2000/1000 dl. 40,88m
- km 6,14732 rám 2000/1000 dl. 29,05m

Vybavení komunikace

Bezpečnost silničního provozu bude zajišťovat ocelové svodidlo, směrové sloupky a svislé a vodorovné dopravní značení. Technický návrh bude předmětem dalšího stupně projektové dokumentace. Návrh svodidel bude odpovídat ČSN, TP, PPK-SVO a výkresům opakovaných řešení.

Stávající inženýrské sítě

Křížení hlavní trasy s inženýrskými sítěmi je řešeno překládkou těchto sítí. Jednotlivé přeložky inženýrských sítí řeší samostatný SO.

Ostatní

Protihluková opatření nejsou zapotřebí viz. hlukové studie – Dokladová část.

Posuzovaná stavba neprochází žádným zvláště chráněným územím podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (národní park, chráněná krajinná oblast, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památka, přírodní památka), ani v jeho bezprostřední blízkosti.

Trasa silnice neprochází žádnou evropsky významnou lokalitou (EVL) podle směrnice Rady Evropských společenství č. 92/43/EHS, o stanovištích.

V zájmovém území silnice nejsou vyhlášeny ani navrženy žádné ptačí oblasti dle směrnice Rady Evropských společenství č. 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků (směrnice o ptácích).

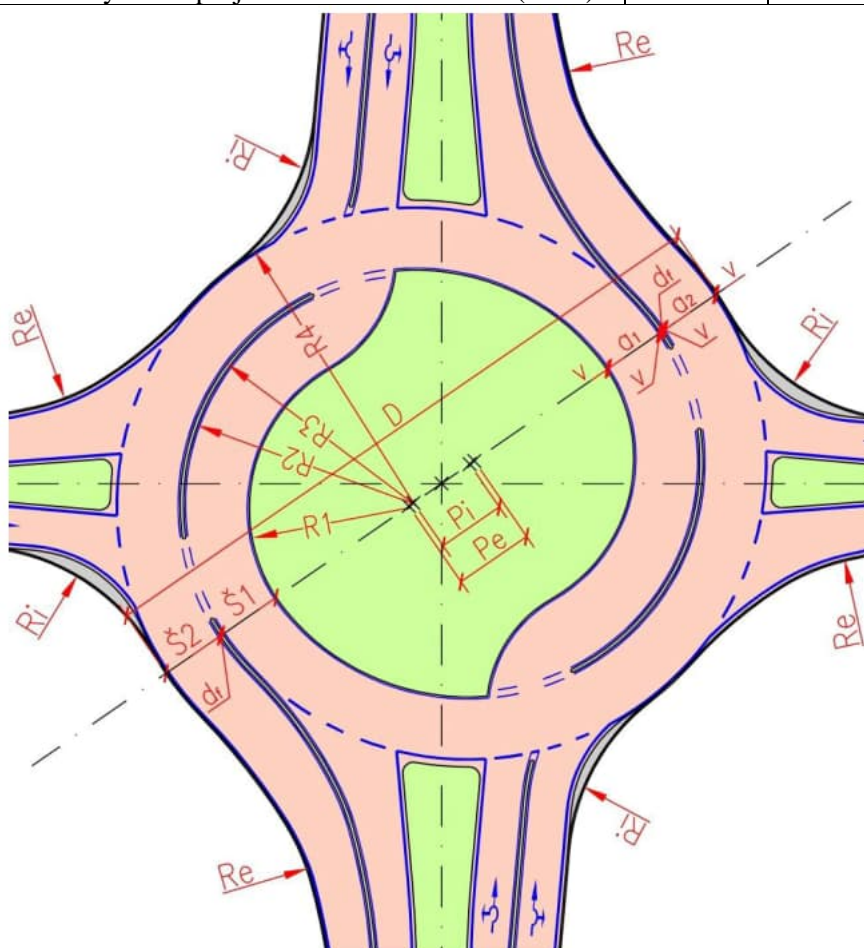
Posuzovaný záměr nemá vliv na území NATURA.

SO 102 - Silnice II/608

Stávající komunikace II/608 bude upravena (rozšířena) pro napojení na plánovanu turbookružní křižovatku a směrově upravena z důvodu koordinace staveb se stavbou RP Kozomín. Turbookružní křižovatka je součástí tohoto objektu. Je navržena jako 4 -ramenná turbookružní křižovatka vždy na každém ramenní 2 vjezdy a 1 výjezd. Návrh zohledňuje kapacitní posouzení a výhledové intezity dopravy.

Turbookružní křižovatka je navržena dle TP 135 s parametry malé TOK. Základní parametry TOK jsou:

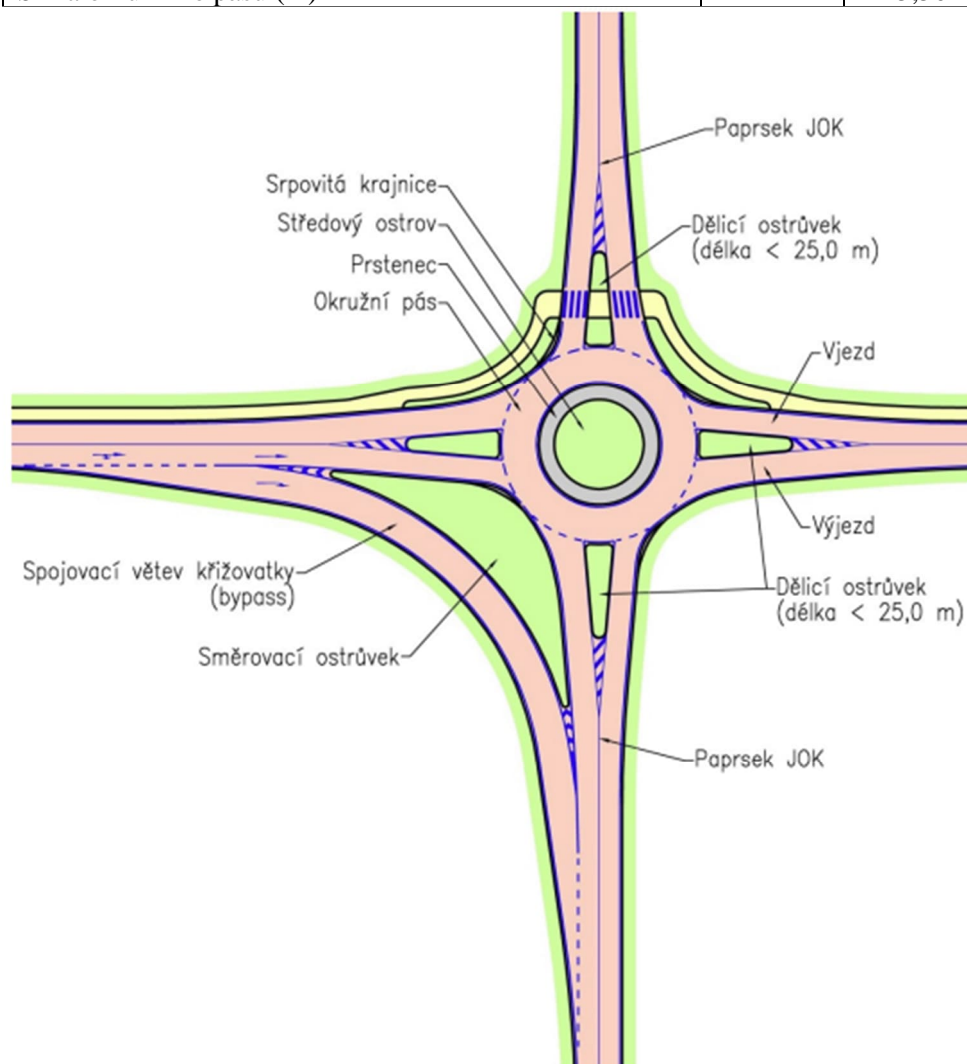
Prvek TOK	Ozn. (viz.obr.)	Rozměry
Vnější průměr TOK (m)	D	< 56,0
Vnitřní vozovka, vnitřní okraj (m)	R1	10,50
Vnitřní vozovka, vnější okraj (m)	R2	17,85
Vnější vozovka, vnitřní okraj (m)	R3	18,15
Vnější vozovka, vnější okraj (m)	R4	24,55
Šířka vnitřní vozovky (m)	Š1	8,30
Šířka vnější vozovky (m)	Š2	6,40
Šířka vnitřního jízdního pruhu (m)	a ₁	7,80
Šířka vnějšího jízdního pruhu (m)	a ₂	5,90
Vodící proužek (m)	v	0,25
Fyzické oddělení jízdních pruhů (m)	d _f	0,30
Posun vnější (vzdálenost vnějších středů) (m)	Pe	8,60
Posun vnitřní (vzdálenost vnitřních středů) (m)	Pi	6,70
Dosahovaná rychlost průjezdu dle ČSN 73 6102 (km/h)	v1	19 - 27



Směrem na obec Kozomín je upravena trasa silnice II/608 pro možný budoucí rozvoj území a s ohledem na stávající nepřehlednou křižovatku v oblouku navržena úprava na okružní křižovatku s 5ti rameny, vždy na každém rameni jeden vjezd a jeden výjezd.

Okružní křižovatka je navržena dle TP 135 s parametry JOK. Základní parametry TOK jsou:

Prvek JOK	Ozn. (viz.obr.)	Rozměry
Vnější průměr JOK (m)		45,00
Středový prstenec (m)		2,00
Průměr středového ostrova (m)		30,00
Šířka okružního pásu (m)		5,50



Obrázek 8 - Popis prvků JOK.

Výškové řešení

Niveleta komunikace je vedena cca po stávající vozovce. Maximální navržený podélný sklon nivelety je 1,57 %. Minimální podélný sklon na trase činí 0,08 %, minimální údolnicový zakružovací oblouk je $R_u = 3500$ m v KÚ při napojení na stávající stav, minimální vrcholový zakružovací oblouk $R_v = 3500$ m.

Příčné uspořádání

Stávající i budoucí kategorie komunikace II/608 je S9,5 s rozšířením do okružní křižovatky a přídatnými pruhy pro levé odbočení a levé připojení do/od RP Kozomín. Součástí TOK je zvýšený středový ostrůvek. Délka úpravy je 577 m

Na začátku a konci úpravy se trasa napojuje na stávající stav v šířkovém uspořádání S9,5. Uspořádání koruny je následující:

Jízdní pruhy	2x 3,50 m = 7m
Zpevněná krajnice	2x 0,75 m = 1,50 m
Nezpevněné krajnice	2x 0,50 m = 1,00 m
Světlá šířka	9,50 m

Zbýlá část nezpevněné krajnice 2x 0,25 m = 0,50 m

Přídavné pruhy v místě TOK a křižovatky do RP Kozomín.

V místě přídavných pruhů ve středu vozovky pro levé odbočení/připojení

Výsledná světlá šířka je $9,50 + 3,25 = 12,75$ m

Přechod mezi RP Kozomín a TOK

Přídavný pruh ve středu a přídavný pruh při pravém JP na kraji

Výsledná světlá šířka je $9,50 + 3,25 + 3,25 = 16,00$ m

Rozšíření do okružní křižovatky bude provedeno přidáním odbočovacího jízdního pruhu šířky 3,25 m.

Výsledná světlá šířka je $9,50 + 3,25 = 12,75$ m

Základní příčný sklon v přímé je v důsledku malého podélného sklonu a nemožnosti překlápění navržen jako dostředný 2,5 % v celé délce úpravy. Překlápění bude provedeno pouze v místě připojení na TOK a na OK.

Zemní práce

Před započítáním vlastních zemních prací bude provedeno odstranění ornice v celé délce trasy podle výsledků pedologického průzkumu a místních podmínek. Ornice bude uložena na mezideponii pro další využití.

Návrh zemních prací je zpracován na základě předaného podrobného geotechnického posudku.

Aktivní zóna

- Aktivní zóna se provede z vhodných zemin při dosažení modulu přetvárnosti $E_{\text{def},2} = 45$ MPa. Požadujeme, aby zeminy v AZ byly zeminy nenamrzavé, případně mírně namrzavé SW, SP, S-F, GP, G-F. Povrch aktivní zóny musí být rovný bez výškových nerovností. S ohledem na polohu podzemní vody, projekt navrhuje použití zemin podmíněčně vhodných upravených hydraulickým pojivem. Postup prací je navržen dle ČSN 73 6133.

Konstrukce vozovky

Návrh konstrukce vozovek vychází z předpokládaného dopravního zatížení z ČSN 736114 – Vozovky pozemních komunikací, Základních ustanovení pro navrhování TP 170 a z požadavků objednatele.

Konstrukce vozovek hlavní trasy bude asfaltová. Tloušťka vozovky je navržena 600 mm. Skladba vozovky bude detailně řešena v dalším stupni projektové dokumentace.

Podzemní voda, odvodnění

Odvodnění vozovky je řešeno podélným a příčným sklonem do přilehlých příkopů s napojením do stávajících příkopů podél II/608 s odvodněním do vodoteče Černávka. Odvodnění zemní pláně je navrženo do příkopů. Převedení pod silnicí je řešeno propustky.

Propustky pod SO102

- km 12,02457 DN 800 dl. 21,97m

Propustky pod sjezdy a chodníky u SO102

- km 11,61880 DN 800 dl. 21,97m
- km 11,66834 DN 800 dl. 27,72m (se střední šachtou)
- km 11,67878 DN 800 dl. 12,10m
- km 11,81173 DN 800 dl. 22,54m (se střední šachtou)
- km 11,90652 DN 800 dl. 11,30m

Vybavení komunikace

Bezpečnost silničního provozu bude zajišťovat ocelové svodidlo, směrové sloupky a svislé a vodorovné dopravní značení. Technický návrh bude předmětem dalšího stupně projektové dokumentace. Návrh svodidel bude odpovídat ČSN, TP, PPK-SVO a výkresům opakovaných řešení.

Stávající inženýrské sítě

Křížení hlavní trasy s inženýrskými sítěmi je řešeno překládkou těchto sítí. Jednotlivé přeložky inženýrských sítí řeší samostatný SO.

Součástí SO 102 je souběžný podélný chodník na pravé straně směrem od Kozomína. Chodník začíná v prostoru OK u obce Kozomín. Šířka chodníku je min 3m a jedná se o sdruženou cyklostezku. Až po turbookružní křižovatku je chodník odsazený od silnice SO102 společným příkopem. V místě přechodu je šířka chodníku rozšířena na 4m (4m je šířka přechodu). Šířka SO105-větev 2 v místě přechodu je 6,5m. Dále pokračuje chodník pod mostem SO 205. Šířka SO105-větev 1 v místě přechodu je 6,5m.

Následně chodník již skrze šířkové poměry (přilehlý plot) je veden v šířce 1,5m v těsné blízkosti objektu SO102 (u hrany vozovky je navrhnutý betonový monolitický žlab s vpustmi (co 35-40m), které jsou vyústěny do přilehlého terénu vedle chodníku). Šířkové uspořádání je následovné – od hrany vozovky 0,5m svodidlo + 1,0m bezpečnostní odstup + 1,5m š. chodníku. V místě, kde se přilehlý plot přibližuje k chodníku a nelze zde navrhnout svahování, je navržena betonová opěrná zeď délky přibližně 45m. V místě u opěrné stěny je navrženo oplocení. Povrch chodníku je navržen z dlažby.

SO 103 Silnice III/2429

Stávající komunikace III /2429 od Chvatěrub klesá k přeložce III/00811. Na tu je napojena přes okružní křižovatku (SO 104), na kterou jsou napojeny ramena MÚK Chvatěruby. Ve staničení km 0,050 je sjezd na polní cestu SO 151.

Výškové řešení

Niveleta komunikace je vedena po stávající vozovce. Maximální navržený podélný sklon nivelety je 6,85 %. Minimální podélný sklon na trase činí 0,50 %, minimální údolnicový zakružovací oblouk je $R_u = 400$ m v KÚ při napojení na OK.

Příčné uspořádání

Na začátku úpravy se trasa napojuje na stávající stav v šířkovém uspořádání S6,5. Délka úpravy je 357 m. Uspořádání koruny je následující:

Jízdní pruhy	2x 2,75 m = 5,5m
Nezpevněné krajnice	2x 0,50 m = 1,00 m
Světlá šířka	6,50 m

Základní příčný sklon v přímé je střechovitý 2,5 %.

Zemní práce

Před započítím vlastních zemních prací bude provedeno odstranění ornice v celé délce trasy podle výsledků pedologického průzkumu a místních podmínek. Ornice bude uložena na mezideponii pro další využití.

Návrh zemních prací je zpracován na základě předaného podrobného geotechnického posudku.

Aktivní zóna

- Aktivní zóna se provede z vhodných zemin při dosažení modulu přetvárnosti $E_{\text{def},2} = 45$ MPa. Požadujeme, aby zeminy v AZ byly zeminy nenamrzavé, případně mírně namrzavé SW, SP, S-F, GP, G-F. Povrch aktivní zóny musí být rovný bez výškových nerovností. S ohledem na polohu podzemní vody, projekt navrhuje použití zemin podmíněčně vhodných upravených hydraulickým pojivem. Postup prací je navržen dle ČSN 73 6133.

Konstrukce vozovky

Návrh konstrukce vozovek vychází z předpokládaného dopravního zatížení z ČSN 736114 – Vozovky pozemních komunikací, Základních ustanovení pro navrhování TP 170 a z požadavků objednatele.

Konstrukce vozovek hlavní trasy bude asfaltová. Skladba vozovky bude detailně řešena v dalším stupni projektové dokumentace.

Podzemní voda, odvodnění

Odvodnění vozovky je řešeno podélným a příčným sklonem do přilehlých příkopů s napojením do příkopů podél III/00811. Odvodnění zemní pláně je navrženo do příkopů.

Vybavení komunikace

Bezpečnost silničního provozu bude zajišťovat ocelové svodidlo, směrové sloupky a svislé a vodorovné dopravní značení. Technický návrh bude předmětem dalšího stupně projektové dokumentace. Návrh svodidel bude odpovídat ČSN, TP, PPK-SVO a výkresům opakovaných řešení.

Stávající inženýrské sítě

Křížení hlavní trasy s inženýrskými sítěmi je řešeno překládkou těchto sítí. Jednotlivé přeložky inženýrských sítí řeší samostatný SO.

SO 104 Přeložka silnice III/00811

Stávající III/00811 bude ve po zprovoznění stavby převádět část dopravní zátěže zejména z místní dopravy Kralupy nad Vltavou – D8 – Kozomín. Stavební objekt je rozdělen na dvě části.

1. část – napojení na stávající stav za mostem přes železniční trať v km 0,000 až OK v km 0,500. Součástí je také čtyř ramenná okružní křižovatka o průměru $D = 32$ m v km 0,15790, na kterou jsou napojeny větve MÚK Chvatěruby a SO 103 Silnice III/2429 směr Chvatěruby.

2. část – OK v km 0,500 až napojení na stávající stav III/00811 v km 0,88464. Okružní křižovatka je 3 ramenná o průměru $D = 32$ m. V km 0,6750 sjezd na SO 120 MK V zahrádkách směr areál SKP (Sklad kapalných plynů).

Dokumentace byla projednána se zástupci provozu Hasičsko-havarijních služeb spol. SYNTHOS Kralupy a.s.

Na základě jejich připomínek je v projektu dodržen požadavek zachování trvalého přístupu hasičů i obsluhy ke skladu kapalných plynů jak ve výsledném stavu, tak během výstavby. Dojezdová doba pro zásah v areálu SKP je 5min. Z toho důvodu budou nově navržené okružní křižovatky přizpůsobeny pro průjezd hasičské techniky přes středový ostrůvek. Stávající přístupové trasy budou ponechány.

Výškové řešení

Výškové vedení je navrženo s ohledem na okolní terén a výškovou polohu křižujících komunikací a vodních toků. Maximální navržený podélný sklon nivelety je 6,0 %. Minimální podélný sklon na trase činí 0,50 %, minimální údolnicový zakružovací oblouk je $R_u = 700$ m v místě podcházení pod hlavní trasou pod mostním objektem SO 202. Minimální vrcholový zakružovací oblouk je $R_v = 650$ m.

Příčné uspořádání

Na začátku úpravy se trasa napojuje na stávající stav v šířkovém uspořádání S7,5. Délka úpravy je 884,64m. Uspořádání koruny je následující:

Jízdní pruhy	2x 3,00 m = 6,00m
Zpevněná krajnice	2x 0,25 m = 0,50 m
Nezpevněné krajnice	2x 0,50 m = 1,00 m
Světlá šířka	7,50 m

Základní příčný sklon v přímé je střežovitý 2,5 %. V oblouku $R = 150$ m je navržen dostředný sklon 7,0 %. Směrový oblouk $R = 300$ m je navržen dostředný sklon 2,5 %. Směrový oblouk $R = 205$ m je navržen dostředný sklon 2,5 %. Změna příčného sklonu je navržena na délku minimálního sklonu vzestupnice a sestupnice dle ČSN 736101 kap. 8.13 tabulka 16.

Zemní práce

Před započítáním vlastních zemních prací bude provedeno odstranění ornice v celé délce trasy podle výsledků pedologického průzkumu a místních podmínek. Ornice bude uložena na mezideponii pro další využití.

Návrh zemních prací je zpracován na základě předaného podrobného geotechnického posudku.

Aktivní zóna

- Aktivní zóna se provede z vhodných zemin při dosažení modulu přetvárnosti $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$. Požadujeme, aby zeminy v AZ byly zeminy nenamrzavé, případně mírně namrzavé SW, SP, S-F, GP, G-F. Povrch aktivní zóny musí být rovný bez výškových nerovností. S ohledem na polohu podzemní vody, projekt navrhuje použití zemin podmínečně vhodných upravených hydraulickým pojivem. Postup prací je navržen dle ČSN 73 6133.

Konstrukce vozovky

Návrh konstrukce vozovek vychází z předpokládaného dopravního zatížení z ČSN 736114 – Vozovky pozemních komunikací, Základních ustanovení pro navrhování TP 170 a z požadavků objednatele.

Konstrukce vozovek hlavní trasy bude asfaltová. Skladba vozovky bude detailně řešena v dalším stupni projektové dokumentace.

Podzemní voda, odvodnění

Odvodnění komunikace je navrženo povrchové do podélných odvodňovacích příkopů. Voda je svedena do stávajících vodotečí. Odvodnění zemní pláně je navrženo do příkopů nebo podélnými trativody vyústěnými do příkopů. Převedení pod silnicí je řešeno propustky.

Propustky

část 1

- km 0,10986 DN 800 dl. 16,64m
- km 0,19750 DN 800 dl. 16,15m
- km 0,38509 DN 800 dl. 17,27m

část 2

- km 0,74941 DN 800 dl. 15,69m

Vybavení komunikace

Bezpečnost silničního provozu bude zajišťovat ocelové svodidlo, směrové sloupky a svislé a vodorovné dopravní značení. Technický návrh bude předmětem dalšího stupně projektové dokumentace. Návrh svodidel bude odpovídat ČSN, TP, PPK-SVO a výkresům opakovaných řešení.

Stávající inženýrské sítě

Křížení hlavní trasy s inženýrskými sítěmi je řešeno překládkou těchto sítí. Jednotlivé přeložky inženýrských sítí řeší samostatný SO.

So 105 Úprava silnice III/0081

Jedná se o úpravu stávající komunikace mezi II/608 a D8. Začíná na konci přemostění turbookružní křižovatky (SO 205) a pokračuje dále směrem ke stávající okružní křižovatce sloužící jako napojení do průmyslových areálů podél III/0081. Tato OK bude zrušena. Areály budou napojeny pomocí sjezdů (SO 121 a SO 122) v místě stávající OK. Na sjezdech budou ponechány pouze pravá odbočení. Důvodem je kapacitní posouzení daného úseku. Úprava SO 105 končí napojením na stávající stav III/0081 na hranici ochranného pásma dálnice D8.

Součástí SO 105 je i výjezdová a vjezdová větev turbookružní křižovatky s napojením na hlavní trasu SO 105. Rampy jsou navrženy s minimální šířkou zpenění 5,5m. (umožňuje obětí nepojízdného odstaveného vozidla).

Délka úpravy větve 1 je 467m. V důsledku stísněných podmínek je navržena v km 0,240 – 0,360 opěrná zeď (SO 255).

Délka úpravy větve 2 je 461m.

Součástí SO 105 je sjezd, resp. napojení do areálu podél III/0081 v km 7,286 vlevo. Stávající okružní křižovatka je zrušena a je zde povoleno pouze pravé odbočení směrem k turbookružní křižovatce, kde je umožněn průjezd křižovatkou o 360°. Na začátku úpravy se trasa napojuje na stávající stav. Délka úpravy je 28 m. Konstrukce vozovky bude asfaltová. Skladba vozovky bude detailně řešena v dalším stupni projektové dokumentace. Odvodnění komunikace je navrženo povrchové do podélných odvodňovacích příkopů. Voda je svedena do stávajících vodotečí. Odvodnění zemní pláň je navrženo do patních příkopů.

Součástí SO 105 je sjezd, resp. napojení do areálu podél III/0081 v km 7,286 vpravo. Stávající okružní křižovatka je zrušena a je zde povoleno pouze pravé odbočení směrem k D8. Na začátku úpravy se trasa napojuje na stávající stav. Délka úpravy je 22 m. Konstrukce vozovky bude asfaltová. Skladba vozovky bude detailně řešena v dalším stupni projektové dokumentace. Odvodnění komunikace je navrženo povrchové do podélných odvodňovacích příkopů. Voda je svedena do stávajících vodotečí. Odvodnění zemní pláň je navrženo do patních příkopů. Stavba je koordinována s plánovanou čerpací stanicí pohonných hmot, která je na III/0081 napojena tímto sjezdem.

Výškové řešení

Výškové vedení je navrženo s ohledem na okolní terén a výškovou polohu křižujících komunikací a vodních toků. Nájezd na hlavní trasu na most SO 205 je veden v opěrných zdech. Podélné sklony a poloměry výškových oblouků odpovídají návrhové rychlosti 90 km/hod. a tab. 9 ČSN 73 6101. Maximální navržený podélný sklon nivelety je 4,00 %. Minimální podélný sklon na trase činí 1,05 %, minimální údolnicový zakružovací oblouk je $R_u = 3500$ m, minimální vrcholový zakružovací oblouk $R_v = 5500$ m.

Příčné uspořádání

V úseku, kde je komunikace vedena v opěrných zdech je navržena v šířkovém uspořádání S9,5. Délka úpravy je 574,33m. Uspořádání koruny je následující:

Jízdní pruhy	2x 3,50 m = 7,00 m
Zpevněná krajnice	2x 0,75 m = 1,50 m
Nezpevněné krajnice	2x 0,50 m = 1,00 m
Světlná šířka	9,50 m

V mísech průpletových úseků je šířkové uspořádání koruny následující:

Jízdní pruhy (+ průpletové úseky)	2x 3,50 m (+2x 3,25) = 13,50 m
Zpevněná krajnice	2x 0,75 m = 1,50 m
Nezpevněné krajnice (se svodidlem)	2x 0,50 m (2x 1,50m) = 1,00 m (3,00 m)
Světlná šířka (se svodidlem)	16,00 m (18,00 m)

Průpletové úseky jsou navrženy v délce 150 m.

Základní šířkové uspořádání koruny nájezdové větev na TOK je následující:

Jízdní pruhy (+ průpletové úseky)	2x 3,50 m (+2x 3,25) = 13,50 m
Zpevněná krajnice	2x 0,75 m = 1,50 m
Nezpevněné krajnice (se svodidlem)	2x 0,50 m (2x 1,50m) = 1,00 m (3,00 m)
Světlná šířka (se svodidlem)	16,00 m (18,00 m)

Základní příčný sklon v celé délce úpravy je střešovitý 2,5 %. Rampy jsou navrženy v dostředném sklonu 2,5 % v celé délce.

Délka úpravy je 466,95 m.

Zemní práce

Před započítáním vlastních zemních prací bude provedeno odstranění ornice v celé délce trasy podle výsledků pedologického průzkumu a místních podmínek. Ornice bude uložena na mezideponii pro další využití.

Návrh zemních prací je zpracován na základě předaného podrobného geotechnického posudku.

Aktivní zóna

- Aktivní zóna se provede z vhodných zemín při dosažení modulu přetvárnosti $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$. Požadujeme, aby zeminy v AZ byly zeminy nenamrzavé, případně mírně namrzavé SW, SP, S-F, GP, G-F. Povrch aktivní zóny musí být rovný bez výškových nerovností. S ohledem na polohu podzemní vody, projekt navrhuje použití zemín podmínečně vhodných upravených hydraulickým pojivem. Postup prací je navržen dle ČSN 73 6133.

Konstrukce vozovky

Návrh konstrukce vozovek vychází z předpokládaného dopravního zatížení z ČSN 736114 – Vozovky pozemních komunikací, Základních ustanovení pro navrhování TP 170 a z požadavků objednatele.

Konstrukce vozovek hlavní trasy bude asfaltová. Tloušťka vozovky je navržena 600 mm. Skladba vozovky bude detailně řešena v dalším stupni projektové dokumentace.

Podzemní voda, odvodnění

Odvodnění vozovky je řešeno podélným a příčným sklonem do přilehlých příkopů s napojením do příkopů podél II/608 a dále do Černávky. Odvodnění zemní pláně je navrženo do příkopů nebo podélnými trativody vyústěnými do příkopů. Převedení pod silnicí je řešeno propustky.

Propustky

- km 7,48664 rám 2x2000/1000 dl. 36,22m
- propustky pod sjezdy km 7,295 vlevo a vpravo DN 600 dl. 28,09m a dl. 18,41m

Vybavení komunikace

Bezpečnost silničního provozu bude zajišťovat ocelové svodidlo, směrové sloupky a svislé a vodorovné dopravní značení. Technický návrh bude předmětem dalšího stupně projektové dokumentace. Návrh svodidel bude odpovídat ČSN, TP, PPK-SVO a výkresům opakovaných řešení.

Stávající inženýrské sítě

Křížení hlavní trasy s inženýrskými sítěmi je řešeno překládkou těchto sítí. Jednotlivé přeložky inženýrských sítí řeší samostatný SO.

SO 110 MÚK Chvatěruby

“II/240 a II/101, přeložka silnic v úseku D7 – D8” je na stávající silniční síť napojena přes MÚK Chvatěruby v km cca 5,1. Zahnuje sjízdnu větev ze směru od D7 (od etapy II obchvat Kralup) a sjízdnu rampu ze směru od D8 přes napojení okružní křižovatkou na III/00811. Součástí je nájezdna rampa od Kralup směrem na D8.

Směr Kralupy nad Vltavou – D8 je zajištěn nájezdnou rampou, která je součástí navazující stavby etapy II.

Výškové řešení

Výškové vedení je navrženo s ohledem na okolní terén a výškovou polohu křižujících komunikací a vodních toků. Parametry návrhu pro jednotlivé větve jsou:

Větev 1: Maximální navržený podélný sklon nivelety je 2,15 %. Minimální podélný sklon na trase činí 0,72 %, minimální údolnicový zakružovací oblouk je $R_u = 1200$ m. Minimální vrcholový zakružovací oblouk je $R_v = 1200$ m.

Větev 2: Maximální navržený podélný sklon nivelety je 3,20 %. Minimální podélný sklon na trase činí 0,50 %, minimální údolnicový zakružovací oblouk je $R_u = 2800$ m. Minimální vrcholový zakružovací oblouk je $R_v = 3300$ m.

Větev 3: Maximální navržený podélný sklon nivelety je 6,00 %. Minimální podélný sklon na trase činí 0,42 %, minimální údolnicový zakružovací oblouk je $R_u = 700$ m. Minimální vrcholový zakružovací oblouk je $R_v = 2100$ m.

Příčné uspořádání

Větve křižovatky jsou jednopruhové s šířkou zpenění min 5,5m. (umožňuje obětí nepojízdného odstaveného vozidla).

Délka úpravy větve 1 je 185m. Základní příčný sklon v přímé je střežovitý 2,5%. V oblouku R = 597 m je navržen dostředný sklon 2,5 %. Směrový oblouk R = 75 m je navržen dostředný sklon 7,0 %.

Délka úpravy větve 2 je 400m. Základní příčný sklon v přímé je střežovitý 2,5 %. V oblouku R = 300 m je navržen dostředný sklon 2,5 %.

Délka úpravy větve 3 je 248m. Základní příčný sklon v přímé je střežovitý 2,5 %. V oblouku R = 300 m je navržen dostředný sklon 2,5 %.

Zemní práce

Před započítáním vlastních zemních prací bude provedeno odstranění ornice v celé délce trasy podle výsledků pedologického průzkumu a místních podmínek. Ornice bude uložena na mezideponii pro další využití.

Návrh zemních prací je zpracován na základě předaného podrobného geotechnického posudku.

Aktivní zóna

- Aktivní zóna se provede z vhodných zemin při dosažení modulu přetvárnosti $E_{\text{def.2}} = 45 \text{ MPa}$. Požadujeme, aby zeminy v AZ byly zeminy nenamrzavé, případně mírně namrzavé SW, SP, S-F, GP, G-F. Povrch aktivní zóny musí být rovný bez výškových nerovností. S ohledem na polohu podzemní vody, projekt navrhuje použití zemin podmínečně vhodných upravených hydraulickým pojivem. Postup prací je navržen dle ČSN 73 6133.

Konstrukce vozovky

Návrh konstrukce vozovek vychází z předpokládaného dopravního zatížení z ČSN 736114 – Vozovky pozemních komunikací, Základních ustanovení pro navrhování TP 170 a z požadavků objednatele.

Konstrukce vozovek bude asfaltová. Skladba vozovky bude detailně řešena v dalším stupni projektové dokumentace.

Podzemní voda, odvodnění

Odvodnění komunikace je navrženo povrchové do podélných odvodňovacích příkopů. Voda je svedena do stávajících vodotečí. Odvodnění zemní pláň je navrženo do příkopů nebo podélnými trativody vyústěnými do příkopů. Převedení pod silnicí je řešeno propustky.

Propustky

- Větev 1 - km 0,10637 DN 800 dl. 29,15m
- Větev 2 - km 0,25000 DN 800 dl. 27,57m
- Větev 3 - km 0,21781 DN 800 dl. 16,87m

Vybavení komunikace

Bezpečnost silničního provozu bude zajišťovat ocelové svodidlo, směrové sloupky a svislé a vodorovné dopravní značení. Technický návrh bude předmětem dalšího stupně projektové dokumentace. Návrh svodidel bude odpovídat ČSN, TP, PPK-SVO a výkresům opakovaných řešení.

Stávající inženýrské sítě

Křížení hlavní trasy s inženýrskými sítěmi je řešeno překládkou těchto sítí. Jednotlivé přeložky inženýrských sítí řeší samostatný SO.

SO 120 MK V zahrádkách

Objekt je vyvolanou investicí výstavby přeložky. SO je navržen v souladu s ČSN 736101. Místní komunikace V zahrádkách se napojuje na objekt SO 104 v km 0,100 a zpřístupňuje areál UNIPETROLu.

Na začátku úpravy se trasa napojuje na stávající stav v šířkovém uspořádání S6,5. Délka úpravy je 35 m. Uspořádání koruny je následující:

Jízdní pruhy	2x 2,75 m = 5,5m
Nezpevněné krajnice	2x 0,50 m = 1,00 m
Světlá šířka	6,50 m

Základní příčný sklon v přímé je střešovitý 2,5 %.

Konstrukce vozovky bude asfaltová. Skladba vozovky bude detailně řešena v dalším stupni projektové dokumentace.

Odvodnění komunikace je navrženo povrchové do podélných odvodňovacích příkopů. Voda je svedena do stávajících vodotečí. Odvodnění zemní pláň je navrženo do patních příkopů.

Úprava končí před sjezdem k plynové stanici.

SO 151 Polní cesta v km 5,9

Objekt je vyvolanou investicí výstavby. Objekt zpřístupňuje pozemky přerušené stavbou a zmírňuje bariérový efekt stavby.

Objekt je zpracován v souladu s ČSN 73 6109 Projektování polních cest v kategorii P4/30.

Šířka zpevnění je	3,00 m
<u>Nezpevněná krajnice 2x 0,50 m</u>	<u>1,00 m</u>
Světlá šířka	4,00 m

Polní cesta začíná napojením na SO 103 a pokračuje dále podél hlavní trasy cca 1,5 km, kde podchází hlavní trasu pod mostním objektem SO 204 a stáčí se zpět podél tělesa SO 101 v délce 700 m. Cesta končí napojením na stávající terén. Polní cesta je navržena s výhybnami. Výškové řešení maximálně kopíruje stávající terén. Maximální navržený podélný sklon nivelety je 6,60 %. Minimální podélný sklon na trase činí 0,30 %, minimální údolnicový zakružovací oblouk je $R_u = 250$ m. Minimální vrcholový zakružovací oblouk je $R_v = 250$ m. Příčný sklon je jednostranný 3,00 %. Povrch nezpevněné krajnice pro volnou šířku bude zpevněn šterkodrtí 0-32 v tl. 0,10m. Celková délka trasy je 2,212 km.

Součástí objektu jsou i sjezdy ve staničení:

- km 0,050
- km 0,412
- km 1,162

km 1,455

km 1,795

Křížení s inženýrskými sítěmi je řešeno překládkou těchto sítí. Jednotlivé přeložky inženýrských sítí řeší samostatné SO.

Odvodnění vozovky je řešeno příčným a podélným sklonem na svahy násypu a poté na stávající terén a částečně do podsvahového příkopu podél hlavní trasy.

SO 152 Polní cesta v km 6,6

Objekt je vyvolanou investicí výstavby. Objekt zpřístupňuje pozemky přerušené stavbou a zmírňuje bariérový efekt stavby.

Objekt je zpracován v souladu s ČSN 73 6109 Projektování polních cest v kategorii P4/30.

Šířka zpevnění je 3,00 m

Nezpevněná krajnice 2x 0,50 m 1,00 m

Světlá šířka 4,00 m

Polní cesta začíná napojením na stávající komunikaci III/00811 a stáčí se směrem ke stávající vlečce, kde podchází hlavní trasu pod mostním objektem SO 204 a stáčí se zpět podél tělesa SO 101 v délce cca 300 m. Cesta končí napojením na stávající terén. Polní cesta je navržena bez výhyben. Výškové řešení maximálně kopíruje stávající terén. Maximální navržený podélný sklon nivelety je 2,37 %. Minimální podélný sklon na trase činí 0,80 %. Minimální vrcholový zakružovací oblouk je $R_v = 500$ m. Příčný sklon je jednostranný 3,00 %. Povrch nezpevněné krajnice pro volnou šířku bude zpevněn štěrkodrtí 0-32 v tl. 0,10m. Celková délka trasy je 0,370 km.

Křížení s inženýrskými sítěmi je řešeno překládkou těchto sítí. Jednotlivé přeložky inženýrských sítí řeší samostatné SO.

Odvodnění vozovky je řešeno příčným a podélným sklonem na svahy násypu a poté na stávající terén a částečně do podsvahového příkopu podél hlavní trasy.

SO 153 Polní cesta v km 5,1

Objekt je vyvolanou investicí výstavby. Objekt zpřístupňuje pozemky přerušené stavbou podél MÚK Chvatěruby a zmírňuje bariérový efekt stavby.

Objekt je zpracován v souladu s ČSN 73 6109 Projektování polních cest v kategorii P4/30.

Šířka zpevnění je 3,00 m

Nezpevněná krajnice 2x 0,50 m 1,00 m

Světlá šířka 4,00 m

Polní cesta začíná napojením na stávající místní komunikaci nad vlakovou zastávkou Chvatěruby pod mostem SO 201. Polní cesta stoupá podél MÚK Chvatěruby až po napojení na stávající zpevněnou polní cestu. Dále pokračuje až po přeložku III/0081 (SO104) na kterou je napojena sjezdem. Polní cesta je navržena s výhybnama.. Maximální navržený podélný sklon nivelety je 6,80 %. Minimální podélný sklon na trase činí 1,26 %. Minimální vrcholový zakružovací oblouk je $R_v = 110$ m. Příčný sklon je jednostranný 3,00 %. Povrch nezpevněné krajnice pro volnou šířku bude zpevněn štěrkodrtí 0-32 v tl. 0,10m. Celková délka trasy je 0,431 km.

Odvodnění vozovky je řešeno příčným a podélným sklonem na svahy násypu a poté na stávající terén a částečně do podsvahového příkopu podél hlavní trasy.

SO 171 Provizorní komunikace v km 4,8

Vlastníkem a správcem bude zhotovitel stavby, jedná se o dočasný stavební objekt.

Při budování MÚK Chvatěruby resp mostu SO 201 bude přerušena stávající silnice III/00811, která zajišťuje silniční napojení obce Kralupy nad Vltavou na dálnici D8. Z tohoto důvodu bude během výstavby MÚK Chvatěruby provoz sveden na provizorní objížděku podél staveniště napojenou v ZÚ i KÚ na stávající silnici.

Komunikace je navržena v kategorii S7,5/30, její celková délka činí 224 m.

SO 172 Provizorní komunikace v km 5,1

Vlastníkem a správcem bude zhotovitel stavby, jedná se o dočasný stavební objekt.

Při budování MÚK Chvatěruby bude přerušena stávající silnice III/00811, která zajišťuje silniční napojení obce Kralupy nad Vltavou na dálnici D8. Z tohoto důvodu bude během výstavby MÚK Chvatěruby provoz sveden na provizorní objížděku podél staveniště napojenou v ZÚ i KÚ na stávající silnici.

Komunikace je navržena v kategorii S7,5/30, její celková délka činí 224 m.

SO 173 Provizorní komunikace v km 5,7

Vlastníkem a správcem bude zhotovitel stavby, jedná se o dočasný stavební objekt.

Při budování přeložky komunikace III/00811 (SO 104), bude přerušena stávající silnice III/00811, která zajišťuje silniční napojení obce Kralupy nad Vltavou na dálnici D8. Z tohoto důvodu bude během výstavby provoz sveden na provizorní objížděku podél staveniště napojenou v ZÚ na nový stav a v KÚ na stávající silnici.

Komunikace je navržena v kategorii S7,5/30, její celková délka činí 246 m.

SO 174 NEOBSAZENO

SO 175 Provizorní komunikace v km 7,4

Vlastníkem a správcem bude zhotovitel stavby, jedná se o dočasný stavební objekt.

Při budování silnice III/0081 (SO 105) bude přerušena stávající silnice III/0081, která zajišťuje silniční napojení obcí na dálnici D8. Z tohoto důvodu bude během výstavby silnice III/0081 provoz sveden na provizorní komunikaci napojenou v ZÚ na nový stav a v KÚ na stávající silnici.

Komunikace je navržena v kategorii S7,5/30, její celková délka činí 93 m.

SO 180 Přejížděčné dopravní značení

Typ a umístění přejížděčného vodorovného a svislého dopravního značení není součástí DÚR a bude řešen v dalším stupni dokumentace v DSP.

SO 190 Dopravní značení ve správě SČK

Typ a umístění vodorovného a svislého dopravního značení není součástí DÚR a bude řešen v dalším stupni dokumentace v DSP.

Trvalé dopravní značení na silnicích II. a III. tříd spadá pod vlastnictví Středočeského kraje správu KSÚS. Rušené stávající dopravní značení bude demontováno a předáno správci komunikací.

Praha 12/2019

Ing. Martin Daniel

Revize R03 10/2024

Ing. Martin Daniel