



## A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

**Dokumentace je zpracována dle přílohy č. 11 k vyhlášce č.499/2006 Sb. – Sbírka zákonů č. 405/2017**

### A.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

<b>STAVBA</b>	: <b>Oprava silnice III/337 73 Miřetice - Dřeveř</b> <b>SO 101 III/337 73 úsek křiř. II/337 Miřetice – konec pietního místa Ležáky</b> (1385/1, 1/2, st. 1, 2, 1340, 984, 985/2, 981, 980, 960/4, 971, 960/5, 1006/1, 1007, 1366/3, st. 129, 1037/1, 1366/1, 1366/2, 1345/6, 1345/3, 1072, 1082, 1071/8, 1100, 1124/2, 1374/1, 1385/2, 981, 467, 468/1, 473, 529/2, 540/2, 924/2, 1958) <b>SO 102 III/337 73 úsek od konce pietního místa Ležáky – křiř. s III/337 77</b> (924/2, 548, 1958, 1180/2, 1872/1, 1181, 1098/68, 1098/105, 1178, 1186/1, 1960) <b>SO 103 III/337 73 úsek křiř. III/337 77 – křiř. s II/355 Dřeveř</b> (1958, 1172, 1170/1, 1109/1, 1111/3, 1111/1) <b>SO 201 Most ev.č. 337 73-1 Ležáky</b> (1109, 1110, 1374/1, 1385/2, 1111/1, 1371/2, 1111/2 972/1, 468/2, 468/3, 981, 467)
<b>KRAJ</b>	: Pardubický
<b>STAVEBNÍ ÚŘAD</b>	: Hlinsko
<b>CHARAKTER STAVBY</b>	: Jedná se o opravu silnice III. třídy III/337 73 která začíná v křiřovatce s II/337 v obci Miřetice a končí u čerpací stanice v obci Dřeveř. V řešeném úseku dojde k vyfrézování stávajícího krytu, sanaci podkladních vrstev krajů vozovky v šířce 1,0 m, recyklaci komunikace v celé šířce vozovky a nabalení nových krytových vrstev. Dále dojde k výměně či doplnění betonových silničních obrub z důvodu zajištění odvodnění komunikace. Součástí opravy je i reprofilace stávajících příkopů, výměna či doplnění čel podélných propustků, kompletní výměna příčných propustků pod komunikací, doplnění silničních ocelových svodidel + oprava silničního mostu v obci Ležáky.  Je navrženo nové svislé a vodorovné dopravní značení odpovídající provedeným úpravám.
<b>STUPEŇ PD</b>	: Dokumentace pro provádění stavby (PDPS)
<b>KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ</b>	: Miřetice u Nasavrku ( <b>695921</b> ), Louka u Vrbatova Kostelce ( <b>785857</b> ), Tisovec ( <b>767310</b> ):
<b>POZEMKY STAVBY</b>	: <b>Miřetice u Nasavrku (695921);</b> 1385/1, 1/2, st. 1, 2, 1340, 984, 985/2, 981, 980, 960/4,

	<p>971, 960/5, 1006/1, 1007, 1366/3, st. 129, 1037/1, 1366/1, 1366/2, 1345/6, 1345/3, 1072, 1082, 1071/8, 1100, 1124/2, 1109, 1110, 1374/1, 1385/2, 1111/1, 1371/2, 1111/2</p> <p><b>Louka u Vrbatova Kostelce (785857):</b> 972/1, 468/2, 468/3, 981, 467, 468/1, 473, 529/2, 540/2, 924/2, 548</p> <p><b>Tisovec (767310):</b> 1958, 1180/2, 1872/1, 1181, 1098/68, 1098/105, 1178, 1186/1, 1960, 1172, 1170/1, 1109/1, 1111/3, 1111/1</p>
<b>OBJEDNATEL</b>  <b>Správa a údržba silnic</b> Pardubického kraje	: <b>Správa a údržba silnic Pardubického kraje</b> Doubravice 98, 533 53 Pardubice IČ: 00085031
<b>PROJEKTANT</b> 	: Prodín a.s. K Vápence 2745 530 02 Pardubice tel. +420 725 601 941 IČ 25292161  <b>Vypracovala:</b> <b>SO 101, SO 102, SO 103:</b> Bc. Lenka Ledvinková ČKAIT 0602363 +420 725 601 941 e-mail: <a href="mailto:lenka.ledvinkova@prodin.cz">lenka.ledvinkova@prodin.cz</a>  <b>Ing. činnost:</b> Ing. Lucie Křemenáková +420 607 035 353 e-mail: <a href="mailto:lucie.kremenakova@prodin.cz">lucie.kremenakova@prodin.cz</a> <b>SO 201:</b> MDS PROJEKT s.r.o. Ing. Jan Bursa ČKAIT 0601653 +420 608 439 363 e-mail: <a href="mailto:bursa@mdsprojekt.cz">bursa@mdsprojekt.cz</a>  <b>PAU:</b> Ing. František Haburaj, Ph.D ČKAIT 0701216 +420 777 241 832 e-mail: <a href="mailto:frantisek.haburaj@dsp-as.cz">frantisek.haburaj@dsp-as.cz</a>  <b>Geodetické zaměření:</b>

	<p>GON Hradec Králové, a.s. Ing. Petr Dittrich +420 604 250 972 e-mail: <a href="mailto:petr.dittrich@gon.cz">petr.dittrich@gon.cz</a></p>
--	--

## A. 2 ČLENĚNÍ STAVBY NA OBJEKTY A TECHNICKÁ A TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ

Stavba „Oprava silnice III/337 73 Miřetice - Dřeveš“ se dělí na následující stavební objekty:

- SO 101 III/337 73, úsek křiž. II/337 Miřetice – konec pietního místa Ležáky, délka úseku 2 104,70 m
- SO 102 III/337 73, úsek od konce pietního místa Ležáky – křiž. s III/337 77, délka úseku 586,70 m
- SO 103 III/337 73, úsek křiž. III/337 77 – křiž. s II/355, délka úseku 467,90 m
- SO 201 most ev.č. 337 73-1 Ležáky

Technická a technologická zařízení:

- V této stavbě se nenachází.

## A. 3 SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

Investorem byla provedena prohlídka pozemků a dané lokality, která potvrdila možnost provést navrhovanou stavbu.

- Geodetické zaměření (zaměřeno 04/2020, fy. GON Hradec Králové a.s.) a další geodetické podklady
- Zákresy inženýrských sítí
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic (září 2018)
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, Změna Z1
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 114 Svodidla na pozemních komunikacích
- TP 203 Ocelová svodidla (svodnicového typu)
- TP 208 Recyklace konstrukčních vrstev netuhých vozovek za studena
- 361/00 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích
- 30/01 Sb. Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- Dopravní inženýrství – Jirava, Slabý (© ČVUT Praha), r. 1990
- Městské komunikace – Rojan, Slabý, Dlouhá, Pipková (© ČVUT Praha), r. 1997
- Dopravní inženýrství, Návod pro cvičení – Rojan, Slabý, Dlouhá, Pipková (© ČVUT Praha), r. 1994
- Vyhlášky 398/2009 Sb. O obecných požadavcích na zabezpečení užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

## B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

### B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

- a) Jedná se o pozemky vedené v katastru nemovitostí jako ostatní plocha (silnice, ostatní komunikace, pohřebiště, jiná plocha, zastavěná plocha a nádvoří), koryto vodního toku (vodní plocha), orná půda, zahrada, ovocný sad, trvalý travní porost (ZPF). Řešená komunikace prochází zastavěným i nezastavěným územím. Dosavadní využití pozemků bude nezměněno, dále se budou pozemky využívat jako komunikace, pouze dojde k narovnání starých zátěží a případně záboru soukromých pozemků z důvodu odláždění vtoků a výtoků u příčných propustků.

- b) Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci – stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací.
- c) Geologická, geomorfologická a hydrologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod – nebyla požadována vzhledem k charakteru stavby.
- d) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geotechnický průzkum, hydrologický průzkum, korozní průzkum, geotechnický průzkum materiálůvých nalezišť (zemníků), stavebně historický průzkum apod. – vzhledem k charakteru stavby nebyl požadován.
- e) Ochrana území podle jiných právních předpisů  
Památková rezervace, památková zóna, zvláště chráněné území, poddolované území, lokality soustavy Natura 2000, záplavové území, stávající ochranná a bezpečnostní pásma: Stavba se nachází v ochranném pásmu plynárenského zařízení, venkovního vedení elektrické energie, ochranném pásmu telekomunikačních sítí a vodovodního řadu. Dále stavba prochází chráněnou kulturní památkou a památkovou zónou „Pietní území Ležáky“. Stavba se nenachází v ochranném pásmu dráhy.
- f) Poloha vzhledem k záplavovému území, o poddolovanému území apod. – Stavba se nenachází v záplavovém ani poddolovaném území.
- g) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území: Stavba nebude mít negativní vliv na okolní stavby, pozemky a odtokové poměry území. Dešťové vody budou svedeny podélným a příčným sklonem do volného terénu, případně v intravilánech obcí budou svedeny do uličních vpustí.
- h) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin: Stavbou nedojde k asanaci ani kácení dřevin. Dojde pouze k odstranění stávajících příčných silničních propustků.
- i) Stavbou dojde k (trvalému / dočasnému) záboru zemědělského půdního fondu (viz. Příloha G5 Tabulka záborového elaborátu). Ve většině případů se jedná o starou zátěž či odláždění vtoků a výtoků u příčných propustků. Pozemků určených k plnění funkci lesa se stavba dotkne na p.p.č.1186/1, k.ú. Tisovec.
- j) Územně technické podmínky – Přístup na stavbu bude z komunikace II. třídy II/337 z obce Miřetice nebo z komunikace II. třídy II/355 obce Dřeveš. Odvodnění komunikace je řešeno pomocí příčného a podélného sklonu komunikace do volného terénu či odvedením dešťových vod do uličních vpustí v intravilánu obcí. Nové uliční vpusti budou napojeny do stávajícího kanalizačního řadu z železobetonových hrdlových trub DN 400 (DN 500) či přímo napojeny do kanalizačních betonových šachet. Možnost bezbariérového přístupu ke stavbě musí být proveden dle **přílohy č. 2 k vyhlášce č. 398/2009 Sb.** Lávky přes výkopy musí být široké 0,90 m s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 0,10 – 0,25 m nad pochozí plochu nebo sokl s výškou nejméně 0,10 m.
- k) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice: Stavba je rozdělena na čtyři samostatné stavební objekty (SO 101 – SO 103 a SO 201) s ohledem na zajištění dopravní obslužnosti. **SO 101 III/337 73, úsek kříž. II/337 Miřetice – konec pietního místa Ležáky**, délka úseku 2 104,70 m, **SO 102 III/337 73, úsek od konce pietního místa Ležáky – kříž. s III/337 77**, délka úseku 586,70 m, **SO 103 III/337 73, úsek kříž. III/337 77 – kříž. s II/355**, délka úseku 467,90 a **SO 201 most ev.č. 337 73-1 Ležáky. Podmiňující stavba:** Upozorňujeme na nutnost koordinace se stavbou sil. III/3437 Miřetice – Včelákov. Obě stavby není možné realizovat v souběžném termínu
- l) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje: viz příloha G.5 Tabulka záborového elaborátu.
- m) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo není třeba.
- n) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření – vzhledem k charakteru stavby nejsou předpokládány. Komunikace a sjezdy jsou navrženy tak, aby zatížení na ně působící v průběhu výstavby a užívání nemělo za následek větší stupeň nepřipustného přetvoření.
- o) Možnost napojení stavby na dopravní a technickou infrastrukturu. Navrhovaná komunikace se nachází na komunikaci III. třídy III/337 73. Řešený úsek začíná v intravilánu obce Miřetice v křižovatce s kom. II/337 a končí v intravilánu obce Dřeveš u čerpací stanice. Délka řešeného úseku je 3,168 27 km, dle

staničení ŘSD se zájmový úsek nachází ve staničení km 0,000 – 3,168 27. Modernizovaný úsek se nachází v extravilánu i intravilánu.

## B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

### B. 2.1 Celková koncepce řešení stavby

- a) Jedná se o modernizaci stávající komunikace III. třídy III/337 73. Řešený úsek začíná v intravilánu obce Miřetice v křižovatce s kom. II/337 a končí v intravilánu obce Dřevesh u čerpací stanice. Délka řešeného úseku je 3,168 27 km, dle staničení ŘSD se zájmový úsek nachází ve staničení km 0,000 – 3,168 27. Modernizovaný úsek se nachází v extravilánu i intravilánu. Šířkové uspořádání komunikace je narovnáno na šířku komunikace **min.** 5,50 m. Komunikace je navržena jako obousměrná směrově nerozdělená se základní šířkou 5,50 m + 2x 0,75 m nezpevněná krajnice (0,50 m nezpevněná krajnice v intravilánu). V místě ocelových silničních svodidel je šířka krajnice 1,50 m). V km 0,000 – 0,822 je šířka komunikace min. 6,00 m mezi obrubami (či nezpevněnými krajnicemi). Jedná se o úsek v intravilánu obce Miřetice, Dachov a extravilán mezi těmito obcemi (SO 101). Závěry stavebně technického ani historického průzkumu nejsou třeba s ohledem na charakter stavby.
- b) Účelem užívání stavby je zvýšení bezpečnosti provozu na této řešené komunikaci.
- c) Jedná se o trvalou stavbu.
- d) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby: **S ohledem na nedostatečné krytí potrubí ve sjezdu a nedostatečnou hloubku silničních příkopů nelze dodržet předepsané dimenze potrubí dle vyhlášky č. 104/1997 Sb. §12 oddíl 2.**
- e) Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů – podmínky závazných stanovisek jsou zohledněny ve výkresové části dokumentace – viz. Koordinační situační výkres C. 3, a ve stavební části jednotlivých objektů – část D-situace a technických zprávách.

**Městský úřad Hlinsko, odbor životního prostředí, státní správa myslivosti** – v opravovaném úseku silnice vedou migrační trasy volně žijící zvěře. Z tohoto důvodu požadujeme navržení zabezpečení silnice proti pohybu zvěře po komunikaci při průjezdu vozidel např. instalací odrazek proti zvěři a odrážející světlo z reflektorů projíždějícího vozidla převážně kolmo k ose komunikace. Instalované zabezpečení musí být následně správcem silnice udržováno ve funkčním provozuschopném stavu.

**Reakce:** popsáno v odstavci 7 návrh dopravních značek, dopravního zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku.

**Městský úřad Hlinsko, odbor životního prostředí** – při stavbě bude v max. možné míře dbáno na ochranu lesních porostů i pozemků určených k plnění funkce lesa, v souladu s lešním zákonem. Tyto pozemky ani porosty nesmí být stavební technikou poškozeny.

-nánosy z příkopů, zemina z tělesa silnice ani stavební materiál nebudou ukládány na lešní pozemky.

- stávající hospodářské sjezdy na přilehlé lešní pozemky budou zachovány.

- Silniční příkopy a propustky opravované silnice budou vyčištěny tak, aby dešřové vody z vozovky byly svedeny pouze do stávajících odvodňovacích příkopů a nedocházelo k jejich volnému rozlivu do lešních porostů.

-Provedením stavby nesmí dojít ke zhoršení odtokových poměrů na vodních tocích.

- na přilehlých pozemcích podél vodních toků nebude skladován žádný stavební materiál, který by mohl být splaven do koryta vodních toků při zvýšených průtocích či vydatných srážkách.

-plochy dotčené zemními pracemi (břehy vodotečí a přibřežní pozemky) budou urovňány, ohumšovány a osety travním semenem.

- při realizaci navržené výstavby, spojené se zemními pracemi, bude postupováno tak, aby používáním stavebních mechanismů a nářadí nedošlo k ohrožení kvality povrchových a podpovrchových vod závadnými látkami, zejména látkami ropného původu (ve smyslu ustanovení § 39 vodního zákona).



**Lesy ČR, s.p.** – realizace stavby bude probíhat v souladu se zněním zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a změně některých zákonů ve znění pozdějších předpisů, v platném znění.

- Při výstavbě nesmí dojít k ohrožení kvality vody ve vodoteči, tzn. Voda nebude znečištěna stavebním odpadním materiálem a ropnými látkami z případné mechanizace.
- Provedením stavby se nezhorší odtokové poměry na vodním toku.
- Na přilehlých pozemcích podél vodních toků nebude skladován žádný stavební materiál, který by mohl být splaven do koryta toků při zvýšených průtocích či vydatných srážkách.
- Plochy dotčené zemními pracemi (břehy vodoteče a příbřežní pozemky) budou urovnaný, ohumusovány a osety travním semenem.
- Vlastník stavby bude vykonávat povinnosti dle zákona o vodách č. 254/2001 Sb., v platném znění
- V případě dotčení pozemkových parcel ve vlastnictví ČR s právem hospodařit pro Lesy ČR, s.p. požadujeme před vydáním rozhodnutí majetkově vypořádat.

**Krajský úřad Pardubického kraje, oddělení silničního hospodářství a dopravní obslužnosti** – v současné době sil. III/337 73 v úseku Miřetice – Dřeveš k dopravní obslužnosti nevyužívá. Tato komunikace je však navržena jako objízdná trasa pro připravovanou stavbu sil. III/3437 – křiž. se sil. III/355 22 Miřetice – Včelákov.

- Upozorňujeme na nutnost koordinace se stavbou sil. III/3437 Miřetice – Včelákov. Obě stavby není možné realizovat v souběžném termínu.
- Před zahájením samotné realizace stavby bude včas podána žádost k uzavírce dané komunikace, a to ve lhůtě min. 30 dní předem.

**Krajské ředitelství Policie ČR Pardubického kraje, ÚO Chrudim, dopravní inspektorát** – v rámci rekonstrukce komunikace smí být upraveny pouze stávající sjezdy k nemovitostem či připojení veřejných ÚK a v stávajících šířkách.

Reakce: jedná se o opravu stávajících sjezdu v původních šířkách.

- Nachází-li se v úseku opravované silnice III/337 73 připojení účelových komunikací, požadujeme tyto místa doplnit dopravním zařízením Z 11g (např. ve staničení km 3,545, 5,200 apod.) a v rámci stavby také požadujeme provést jejich její stavební oddělení od sil. III. třídy (formou zapuštěné obruby či dvouřádku dlážděných kostek) spolu s umístěním V4.

Reakce: v řešeném území se nenachází účelová komunikace. Víše zmíněné km 3,545 a 5,200 se na této trase nenachází (km 0,000 – 3,280). Vjezd k benzínové stanici v obci Dřeveš je jednosměrný a není zde povoleno vyjíždět.

-chodníky budou provedeny v souladu s ČSN 73 6110 a vyhl. MMR č. 398/2009 Sb.....

Reakce: V rámci PD dojde pouze k výměně obrub a plynulého napojení na stávající chodník. Samotné chodníky **NEJSOU** předmětem této PD (jedná se o majetek jiného investora).

- Vzhledem k pietním akcím pořádaným v obci Ležáky s čímž souvisí zvýšený pohyb chodců v tomto pietním místě především po silnici č. III/337 73, doporučujeme při realizaci rekonstrukce komunikace, a to zejména s reakcí na předešlé žádosti týkající se vyřešení dopravní situace v souvislosti se zvýšeným pohybem chodců po komunikaci, řešit tento problém, aby byla zajištěna bezpečnost chodců pohybující se v tomto místě.

Reakce: V rámci PD bylo doplněno svislé a vodorovné dopravní značení. Konkrétně se jedná o **.2\* IZ 4a + B 20a** – Obec „LEŽÁKY“ + Nejvyšší dovolená rychlost „30 km/h“ a **V18** – Optická a psychologická brzda (s akustickým prvem).

- f) Celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby – návrhová rychlost, provozní staničení, šířkové uspořádání, intenzity dopravy, technologie a zařízení, nová ochranná pásma a chráněná území apod. – Návrhová rychlost v intravilánech obcí je 30km/h a 50 km/h, v extravilánech 90 km/h. Provozní staničení dle ŘSD: km 0,000 – 3,280. Šířkové uspořádání komunikace je narovnáno na šířku komunikace min. 5,50 m. Komunikace je navržena jako obousměrná směrově nerozdělená se základní šířkou 5,50 m + 2x 0,75 m nepevněná krajnice (0,50 m nepevněná krajnice v intravilánu). V místě ocelových silničních svodidel je šířka krajnice 1,50 m. V km 0,000 – 0,822 je šířka komunikace min. 6,00 m mezi obrubami (či nepevněnými krajnicemi). Jedná se o úsek v intravilánu obce Miřetice, Dachov a extravilán mezi těmito obcemi (SO 101). V řešeném úseku dojde k vyfrézování stávajícího

krytu, sanaci podkladních vrstev krajů vozovky v šířce 1,0 m, recyklaci komunikace v celé šířce vozovky a nabalení nových krytových vrstev. Dále dojde k výměně či doplnění betonových silničních obrub z důvodu zajištění odvodnění komunikace. Součástí opravy je i reprofilace stávajících příkopů, výměna či doplnění čel podélných propustků, kompletní výměna příčných propustků pod komunikací, doplnění silničních ocelových svodidel + oprava silničního mostu v obci Ležáky.

- g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů: Stavba se nachází v ochranném pásmu plynárenského zařízení, venkovního vedení elektrické energie, ochranném pásmu telekomunikačních sítí a vodovodního řadu. Přesné umístění je patrné z výkresu situace. PD řeší vzájemný vztah s ohledem na zákon č. 458/2000 Sb. a č. 670/2004 Sb., ČSN EN 1594 A TPG 702 04, ČSN EN 12007-1/2/3/4, TPG 702 01, ČSN EN 12186 a ČSN 73 6005. Dále stavba prochází chráněnou kulturní památkou a památkovou zónou „Pietní území Ležáky“. Stavba se nenachází v ochranném pásmu dráhy.
- h) Základní bilance stavby: potřeby a spotřeby médií a hmot, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov. Dešťové vody budou vsakovány do podloží či případně svedeny do uličních vpustí (intravilány obcí). Užíváním stavby se nepředpokládá vznik odpadu. Třída energetické náročnosti se nepředpokládá s ohledem na charakter stavby.
- i) základní předpoklady výstavby – zahájení stavby se předpokládá v II. polovině roku 2020. Stavba bude rozdělena následovně: SO 101 + SO 201, SO 102 a SO 103.
- j) Stavba bude uvedena do provozu po jednotlivých etapách (SO 101, SO 102, SO 103 a SO 201).
- k) Orientační náklady stavby – 45 000 000,- Kč (bez DPH)

## B. 2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

- a) Kompozice prostorového uspořádání je patrné ze situačních výkresů – viz přílohy D.
- b) Kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení  
Tvarové řešení je patrné z výkresů Situace. Materiálové řešení je patrné z výkresů Vzorové příčné řezy a Technických zpráv.

## B. 2.3 Celkové technické řešení

Popis celkové koncepce stavebně technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby návrhové zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části nebo přípustného přetvoření.

Komunikace a sjezdy jsou navrženy tak, aby zatížení na ně působící v průběhu výstavby a užívání nemělo za následek větší stupeň nepřipustného přetvoření.

Návrh komunikace vychází z provedeného průzkumu konstrukce vozovky (příloha E3).

## B. 2.4 Bezbariérové užívání stavby

Návrh musí respektovat vyhlášku 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Hmatové úpravy musí být řešeny z materiálu dle nařízení vlády 163/2002 Sb. v souladu s TN TZÚS 12.03.04-06.

Staveniště bude označeno příslušnými dopravními značkami a ohraničeno mobilními zábranami se zákazem vstupu na staveniště. Lávky přes výkopy musí být široké 0,90 m s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 0,10 – 0,25 m nad pochozí plochu nebo sokl s výškou nejméně 0,10 m. Staveniště a výkopy budou splňovat požadavky přílohy č. 2 k vyhlášce č. 398/2009 Sb.



## B. 2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Užíváním stavby dojde ke zvýšení bezpečnosti provozu v dané lokalitě.

## B. 2.6 Základní charakteristika objektů

### a) Popis současného stavu

Silnice III/337 73 je komunikací, která propojuje obec Miřetice, obec Dachov, Ležáky a Dřeveš.

Stávající vozovka je z asfaltového betonu s nepravdělně rozvětvenými trhlinami, plošnými deformacemi a ulámanými kraji vozovky. Konstrukce vozovky pod asfaltobetonovým povrchem se skládá z penetračního makadamu a šterku. Vozovka vykazuje značné poruchy a deformace z důvodu nedostatečných podkladních vrstev v krajích vozovky, nevhodné zeminy (písky jílovité, písčité jíly) v místě zemní plně v kombinaci s nefunkčním odvodněním komunikace (zahrazené silniční příkopy sjezdy bez zatrubnění).

Šířkové uspořádání komunikace je narovnáno na šířku komunikace min. 5,50 m. Komunikace je navržena jako obousměrná směrově nerozdělená se základní šířkou 5,50 m + 2x 0,75 m nezpevněná krajnice (0,50 m nezpevněná krajnice v intravilánu). V místě ocelových silničních svodidel je šířka krajnice 1,50 m). V km 0,000 – 0,822 je šířka komunikace min. 6,00 m mezi obrubami (či nezpevněnými krajnicemi). Jedná se o úsek v intravilánu obce Miřetice, Dachov a extravilán mezi těmito obcemi (SO 101).

Použité materiály na modernizaci komunikace jsou popsány v technických zprávách.

Návrh modernizace komunikace byl proveden dle požadavků investora a na základě provedeného průzkumu konstrukce vozovky (příloha E3).

### b) Popis navrženého řešení

#### 1. Pozemní komunikace

Jedná se o komunikaci III. třídy III/337 73. Řešený úsek začíná v intravilánu obce Miřetice v křižovatce s kom. II/337 a končí v intravilánu obce Dřeveš u čerpací stanice. Délka řešeného úseku je 3,168 27 km, dle staničení ŘSD se zájmový úsek nachází ve staničení km 0,000 – 3,168 27. Modernizovaný úsek se nachází v extravilánu i intravilánu.

#### 2. Mostní objekty a zdi

##### Popis stávajícího stavu:

Mostní objekt se nachází na silnici III/33773 v intravilánu obce Ležáky (ovšem extravilánový motiv) a slouží k převedení komunikace přes koryto v.t. Ležák (vodoteč s trvalým průtokem).

Mostní objekt ev. č. 33773-1 je jednoplová konstrukce s nosnou konstrukcí provedenou z 11ks tyčových prefabrikátů typu KA-67 (nosníky dl. 8,96m; š. 0,98m; v. 0,45m). Předpokládá se, že jednotlivé nosníky jsou uloženy na několika vrstvách asfaltových pásů nebo ložisek položených přímo na povrch úložných prahů spodní stavby. Na prefabrikované části nosné konstrukce je provedena spádová betonová vrstva s přetažením do nadpodporových příčníků.

Předpokládá se, že spodní stavba je masivní betonová s kamenným obkladem z řádkového zdiva na maltu cementovou a s žb. monolitickými úložnými prahy. Mostní objekt je založen plošně na základových pasech. Mostní objekt je vybaven krátkými rovnoběžnými mostními křídly. Na spodní stavbu mostního objektu navazují svahové kužele komunikace III/33773 z prostoru obou předmostí.

Na mostním objektu je provedena asfaltobetonová vozovka s levostranným příčným sklonem. Na mostě jsou provedeny oboustranné chodníky. Chodníky jsou provedeny s odraznou hranou z kamenných obrubníků. Pochozí plocha chodníků na mostě je provedena z asfaltobetonu. Na vnějším okraji chodníků jsou provedené žb. monolitické římsy, do kterých je kotvena konstrukce mostního zábradlí. Zábradlí je provedeno z kamenných žulových sloupků, kamenného žulového madla a z ocelové výplně. Chodník na mostě není napojen na chodník na předmostích (souběžně s komunikací

III/33773 není proveden žádný chodník). Dle provedených šetření není mostní objekt využíván k převedení žádných inženýrských sítí.

Na mostě není provedeno žádné dopravní značení (svislé i vodorovné). Na obou předmostích jsou osazeny tabulky s evidenčním číslem mostu.

Pod mostem je převáděno koryto v.t. Ležák (s trvalým průtokem). Břehové partie stávajícího koryta v.t. pod mostem jsou zpevněny kamennou dlažbou do betonového lože. Na návodní i povodní straně mostu je koryto zpevněno těžkou kamennou rovnatinou (břehové partie). Předpokládá se, že v zájmovém úseku je dnová část koryta v.t. je provedena bez zpevnění.

V blízkosti mostního objektu souběžně s korytem v.t. se nachází vzrostlá stromová zeleň.

Dle závěrů poslední hlavní mostní prohlídky (HPM 33773-1; 20.6.2019, Ing. Jan Dobrovolný) je objekt hodnocen stavebně-technickým stavem IV (spodní stavba – III; nosná konstrukce – IV.) a tedy dochází k redukci hodnot zatížitelnosti koeficientem  $a=0,8$ .

Na základě poslední HMP jsou stanoveny hodnoty zatížitelnosti (vč. zohledněného redukčního součinitele stavebně technického stavu) následující:

Normální zatížitelnost	$V_n$	=	38 t
Výhradní zatížitelnost	$V_r$	=	85 t
Výjimečná zatížitelnost	$V_e$	=	304 t

### **Popis opravy mostu:**

S ohledem na stavebně-technický stav stávající mostní konstrukce a s přihlédnutím k poslední hlavní mostní prohlídce (HPM 33773-1; 20.6.2019, Ing. Jan Dobrovolný) objekt vykazuje řadu poruch. Vzhledem k charakteru poruch je navržena rekonstrukce mostního objektu v daném rozsahu. Tato projektová dokumentace tedy řeší návrh rekonstrukce stávajícího mostního objektu v nezbytném rozsahu. Návrh opravy mostu je dále podpořen diagnostickým průzkumem zpracovaným Ústavem stavebního zkušebnictví s.r.o. (07/2020)

Dle provedených zjištění není mostní objekt využíván k převedení žádných inženýrských sítí.

Vzhledem k navrženému rozsahu opravných prací provedeno rozebrání asfaltobetonové vozovky na mostě a předmostích (v daném rozsahu) a také bude provedeno rozebrání vozovky chodníků na mostě. Následně budou odstraněny odrazné hrany chodníků z kamenných obrubníků, dále pak stávající mostní zábradlí společně s žb. monolitickými krajními římsami. Bude odstraněna stávající celoplošná izolace v plném rozsahu. Z povrchu nosné konstrukce bude odstraněna betonová spádová a vyrovnávací vrstva vč. nadpodporových příčníků. Na nosné konstrukci budou citlivě obourány a obnaženy kotvy podélného předpjetí. Bourací práce budou provedeny i na stávajících opěrách a mostních křídlech. V plném rozsahu budou odstraněny závěrné zdi vč. části úložných prahů a bude provedeno ubourání povrchu křídel v rozsahu dle této PD. Křídla budou ubourána i v prostoru krajních nosníků za účelem zpřístupnění čel stávající nosné konstrukce. Souběžně s provedením bouracích prací na mostě bude provedeno obnažení rubu spodní stavby na předmostích. Veškeré bourací práce na spodní stavbě a nosné konstrukci mostu budou provedeny bouracími prostředky adekvátní velikosti tak, aby nedošlo k poškození stávajících konstrukcí především pak prefabrikované nosné konstrukce. Při provádění bouracích prací lze předpokládat, že dojde k pádu materiálu do koryta vodního toku. Tento materiál musí být bez odkladu průběžně odstraňován.

Po dokončení bouracích prací na stávající nosné konstrukce na spodní stavbě, bude proveden doplňkový diagnostický průzkum celého mostu. Průzkumu bude předcházet kompletní omytí mostní konstrukce tlakovou vodou. Diagnostický průzkum nosné konstrukce bude zaměřen na zhodnocení celkové stavu prefabrikované nosné konstrukce a dále pak bude zaměřen na zhodnocení zainjektovanosti a stavu stávající předpínací výztuže. Výsledkem doplňkového průzkumu bude rozhodnutí o provedení reinjektážních prací stávajících kanálků podélného předpjetí. V této fázi se předpokládá, že reinjektáže kabelových kanálků podélného předpjetí bude nutné provést. Cílem diagnostického průzkumu spodní stavby bude zhodnocení celkového stavu spodní stavby (trhliny,

rozpady apod.). V diagnostickém průzkumu bude provedeno k celkové zhodnocení stávající mostní konstrukce s tím, že závěry budou zpracovány do realizační projektové dokumentace.

Na obnaženém povrchu nosné konstrukce bude provedena nová žb. monolitická vyrovnávací a spádová vrstva vyztužená betonářskou výztuží a sítěmi. Vyrovnávací a spádová vrstva bude provedena v předepsaném tvaru s přetažením na čela nosné konstrukce až do nadpodporových příčníků provedených z betonu s vyztužením betonářskou výztuží. Vyrovnávací vrstva bude kotvena do stávající prefabrikované nosné konstrukce pomocí vlepané výztuže. Tvar vyrovnávací a spádové železobetonové vrstvy bude upraven dle požadavku PD s ohledem na odvodnění mostu a dále s ohledem na technologii realizace opravy mostu. Vyrovnávací betonová vrstva bude vytvarována tak, že se v jejím povrchu vytvořila podélná odvodňovací úžlabí, do kterých budou následně v předepsaných polohách osazeny odvodňovače celoplošné izolace s vyústěním skrz nosnou konstrukci pod podhledem nosné konstrukce přímo do koryta vodního toku. Vodorovná nosná konstrukce bude v plném rozsahu sanována v rozsahu této PD.

Spodní stavba bude po ubourání a očištění (tlakovou vodou) bude proveden doplňkový diagnostický průzkum spodní stavby. V případě, že zde budou zastíženy trhliny budou tyto injektovány silově-spojovací injektážní maltou. Kamenný obklad opěr bude v plném rozsahu přespárován cementovou spárovací hmotou. Zdivo, spárovací materiál, provedení bude odsouhlaseno dle požadavku NPU. Stávající mostní křídla budou v povrchu doplněna žb. monolitickými dobetonávkami vyztuženými betonářskou výztuží. Výškově bude povrch obnovených křídel proveden tak, aby výškově navazoval na žb. monolitickou spádovou a vyrovnávací vrstvu na mostě. Na povrchu nové žb. monolitické spádové a vyrovnávací vrstvy bude provedeno hydroizolační souvrství (pečetící vrstva a celoplošná izolace) s přetažením až na rub spodní stavby do konstrukce rubové drenáže. Rubová drenáž bude provedena na podkladním betonu z perforovaných drenážních trub a bude obetonována mezerovitým betonem. Vyústění rubové drenáže bude provedeno do vyústěních objektů přímo do koryta v.t.

Na mostním objektu jsou navrženy žb. monolitické chodníky s vyztužením betonářskou výztuží. Chodníky jsou navrženy celkové šířky 2,25 a 2,20 m (pochozí plocha š.1,80 a 1,75m). Konstrukce chodníků bude kotvena do nové vyrovnávací vrstvy a do konstrukce spodní stavby pomocí ocelových vlepaných kotev. Odrazná hrana chodníků bude vytvořena z kamenných obrubníků uložených do polymerbetonového lože. Odrazná hrana bude provedena výšky 0,150m. Pod vnějším okrajem chodníků bude vytvořen půdorysný přesah přes okraj nosné konstrukce s proměnnou hodnotou vyložení. Výška převislé části chodníků bude 0,50m. Povrch chodníků bude proveden se sklonem povrchu 2,0 % směrem do vozovky. Do každého z chodníků budou uloženy dvě plastové chráničky. Na vnějším okraji chodníků bude osazeno zábradlí z kamenných sloupků s kamennými madly. Sloupky budou kotveny ocelovými přípravky do konstrukce chodníku. Mezi sloupky a madlem s římsou je navržena ocelová výplň z rámových dílců se svislou tyčí. Chodník na mostě nenavazuje na chodník z předmostí. Plynulý přechod z povrchu chodníků na nepevněnou krajnici komunikace III/33773 bude proveden pomocí rampových napojení. Rampová napojení budou ohraničena betonovými silničními obrubníky uloženými do betonového lože a s krytem z kamenné dlažby do betonového lože.

V rámci opravy mostu bude provedena obnova přechodových oblastí dle požadavku ČSN 73 6244 (Přechody mostů pozemních komunikací). Přechodová oblast bude provedena s přechodovým klínem z mezerovitého betonu.

Nová vozovka na mostě je navržena jako asfaltobetonová trojvrstvá s ochrannou vrstvou izolace z litého asfaltu. Odvodňovací systém mostního objektu lze rozdělit na odvodnění povrchu vozovky, na odvodnění povrchu celoplošné izolace a odvodnění rubu spodní stavby. Odvodnění celoplošné izolace bude zajištěno pomocí drenážních proužků (umístěných pod odraznou hranou chodníků) do odvodňovačů celoplošné izolace a do přechodových oblastí. Drenážní odvodnění proužky na mostě budou provedeny z drenážního polymerbetonu (dle TKP kap. 18). Drenážní proužky budou provedeny v tloušťce odpovídající tloušťce ochranné vrstvy izolace. Odvodňovače celoplošné izolace budou vyústěny pod podhled nosné konstrukce do koryta v.t. Povrch vozovky na mostě bude odvodněn pomocí kombinace příčného a podélného sklonu vozovky do podélného odvodňovacího proužku

umístěného vlevo pod odraznou hranou chodníku. Proužek bude vyústěn do dlážděného skluзу (umístěného vlevo za mostem) s napojením na patní levostranný příkop vyústěný přímo do koryta v.t.

V konstrukci vozovky nad krajními opěrami budou provedeny podpovrchové mostní dilatační závěr, a to formou prořezávky konstrukce vozovky a vyplnění spáry záhlvkou typu EMZ.

Ve stanoveném rozsahu pod mostem a částečně v navazujících úsecích koryta vodního toku bude provedena obnova zpevnění koryta vodního toku. Obnova zpevnění koryta v.t. bude provedena z kamenné dlažby provedené do betonového lože. Stávající zpevnění břehových partií pod mostem bude kompletně rozebráno a obnoveno. Kamenné dlažby budou provedeny i podél mostních křídel (okapové chodníky) s půdorysným přesahem přes okraj chodníků (min. 0,250m). Veškeré kamenné dlažby budou provedeny s hrubým spárováním a se zahlobením spár oproti povrchu dlažby alespoň o 20 mm. Kamenné dlažby v korytě v.t. budou na v patách svahu zajištěny betonovými prahy či betonovými silničními obrubníky uloženými do betonového lože. Ostatní okraje kamenných dlažeb budou zajištěny betonovými silničními obrubníky osazenými do betonového lože.

Na spodní stavbě mostu bude proveden vtisk s letopočtem výstavby a opravy mostu. Na mostě budou osazeny tabulky s evidenčním číslem mostu, a to před a za mostem dle ČSN 73 6220 a 73 6221.

Projektovaná zatížitelnost mostní konstrukce je dle ČSN 73 6222 následující:

- |                              |    |   |                |
|------------------------------|----|---|----------------|
| - Normální zatížitelnost     | Vn | = | V-EN min. 32 t |
| - Výhradní zatížitelnost     | Vr | = | V-EN min. 80 t |
| - Výjimečná zatížitelnost    | Ve | = | dle RDS        |
| - Zatížení na jednu nápravu: | Va | = | dle RDS.       |

**Podrobněji viz SO 201.**

Zdi se v řešeném úseku nenachází.

### 3. Odvodnění pozemní komunikace

SO 101 III/337 73, úsek křiž. II/337 Miřetice – konec pietního místa Ležáky

Odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem povrchu do stávajících či nových uličních vpustí (UV1 – UV11) v obci Dachov. Dále bude dešťová voda svedena do reprofilovaných silničních příkopů nebo volně na terén.

Rozměr nových vpustí bude 500/500 mm (UV1 – UV11) a budou osazeny mříží pro zatížení D400. Uliční vpustí budou opatřeny kalovým košem.

Vpustí budou napojeny vysoko-pevnostním potrubím PVC DN 150 do stávající kanalizace.

Zemní plán bude mít příčný sklon 3,0 %.

Stávající příkopy budou reprofilovány.

**Příčný propustek U PŘP 1** dojde k vybourání stávajících kolmých čel a trouby DN 700.

Nově budou vybudována nová kolmá betonová čela, na vtokové a výtokové části, s odlážděním vtoku a výtoku. Jedná se o železobetonovou monolitickou konstrukci (beton C 30/37 – XF4, XD3) o tl. stěny 0,80 m vyztuženou po obou stranách ze svařovaných drátů KARI sítě 8/100-8/100. Délka nových čel je 4,4 m. Základ betonových čel bude tvořit monolitický betonový blok (beton C 30/37 XC4, XF4) šířky 1,60 m a výšky 0,80 m, který bude uložen na vrstvě štěrkopísku tl. 100 mm. Vrchní hranu čel bude tvořit betonová římsa s přesahem 100 mm. Římsa bude doplněna dopravně bezpečnostním zábradlím výšky 1,10 m. Betonové konstrukce budou opatřeny 1x penetračním nátěrem a 2x asfaltovým nátěrem.

Lože pro uložení trouby bude provedeno jako štěrkopískové minimální tl. 0,20 m z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–16 mm s max. podílem jemnozrnných částic (<0,063 mm) menším než 5,0 % z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Míra zhutnění musí odpovídat min. 98 % PS standardní. Hutnění bude prováděno symetricky. Je nutné, aby horní vrstva v tl. cca 20–50 mm byla připravena z relativně neuhutněného materiálu. Tvar pískového lože bude vytvářen dle požadavků viz. PD.

Únosnost podkladu ve styku s ocelovými prvky musí být min. 200 kPa, modul přetvárnosti min. 30 MPa a úhel vnitřního tření min. 36°. V případě pochyb o únosnosti podkladu bude provedena statická zatěžovací zkouška a na základě výsledků budou provedena účinná opatření pro dosažení předepsaných parametrů podkladu (zvýšení mocnosti podkladní vrstvy, výměna podloží).



Konstrukce propustku bude tvořena ocelovou troubou, DN 700, délky 8,00 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 2,7 %. Jako ochranná vrstva izolační vrstvy je navržena geotextilie min. 500 g/m<sup>2</sup>.

Obsyp trouby propustu bude proveden v šíři min. 0,30 m (na bocích a nad troubou). Pro zásyp bude použit hutněný štěrkopískový zásyp z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–22 mm s maximálním podílem jemnozrnných částic (<0,063 mm) menším než 5,0 % z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Obsyp bude proveden hutněný po vrstvách tl. max. 0,15 m na míru zhutnění odpovídající min. 98 % PS standardní do výšky min. 0,30 m nad horní hranu trouby.

Ostatní zásypy budou provedeny ze zemin vhodných pro budování násypů dle ČSN 73 6133 a budou provedeny tak, jak je zakresleno ve výkresové dokumentaci. Hutnění bude provedeno po vrstvách tl. max. 0,30 m. Povrch tohoto zásypu bude proveden do příčného sklonu zemní pláň pod vozovkou směrem k podélným odvodňovacím zařízením. Na povrchu vrstvy je požadována min. hodnota modulu přetvárnosti, a to dle požadavků TP 170 pro navrženou skladbu konstrukce vozovky.

Na vtoku a výtoku bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována, a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén. V předepsaných polohách jsou navrženy betonové stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF4, XD3 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou.

**Příčný propustek** U PŘP 2 dojde k vybourání stávajících kolmých čel a trouby DN 600.

Nově budou vybudována nová kolmá betonová čela, na vtokové a výtokové části, s odlážděním vtoku a výtoku. Jedná se o železobetonovou monolitickou konstrukci (beton C 30/37 – XF4, XD3) o tl. stěny 0,80 m vyztuženou po obou stranách ze svařovaných drátů KARI sítě 8/100-8/100. Délka nových čel je 3,6 m. Základ betonových čel bude tvořit monolitický betonový blok (beton C 30/37 XC4, XF4) šířky 1,60 m a výšky 0,80 m, který bude uložen na vrstvě štěrkopísku tl. 100 mm. Vrchní hranu čel bude tvořit betonová římsa s přesahem 100 mm. Římsa bude doplněna dopravně bezpečnostním zábradlím výšky 1,10 m. Betonové konstrukce budou opatřeny 1x penetračním nátěrem a 2x asfaltovým nátěrem.

ŽB trouby budou uloženy do betonového lůžka C 20/25-XF3 v tl. 200 mm. Dno rýhy bude tvořeno podkladním betonem C12/15 – XO v tl. 100 mm. Před položením podkladního betonu bude dno rýhy řádně zhutněno. Zhutnění musí odpovídat hodnotě min. 88 % Standardní Proctorovy hustoty (pro pojezd středně těžkými mechanismy typu LKW 12 nebo SLW 30 min. 90 %, popř. 92 %, pro těžké mechanismy typu SLW 60 min. 95 %).

Konstrukce propustku bude tvořena železobetonovou troubou, DN 600, délky 7,30 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 5,1 %.

Obsyp trouby propustu bude proveden v šíři min. 0,30 m (na bocích a nad troubou). Pro zásyp bude použit hutněný štěrkopískový zásyp z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–22 mm s maximálním podílem jemnozrnných částic (<0,063 mm) menším než 5,0 % z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Obsyp bude proveden hutněný po vrstvách tl. max. 0,15 m na míru zhutnění odpovídající min. 98 % PS standardní do výšky min. 0,30 m nad horní hranu trouby.

Ostatní zásypy budou provedeny ze zemin vhodných pro budování násypů dle ČSN 73 6133 a budou provedeny tak, jak je zakresleno ve výkresové dokumentaci. Hutnění bude provedeno po vrstvách tl. max. 0,30 m. Povrch tohoto zásypu bude proveden do příčného sklonu zemní pláň pod vozovkou směrem k podélným odvodňovacím zařízením. Na povrchu vrstvy je požadována min. hodnota modulu přetvárnosti, a to dle požadavků TP 170 pro navrženou skladbu konstrukce vozovky.

Na vtoku a výtoku bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována, a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén. V předepsaných polohách jsou navrženy betonové stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF4, XD3 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou.

**Příčný propustek** U PŘP 4 dojde k vybourání stávajících kolmých čel a trouby DN 700.

Na vtoku bude nově vybudován vtokový objekt, který bude proveden z lomového kamene do betonu. Rozměr vnitřku vtokového objektu je 1,0 x 0,8 m. Hloubka 1,20 m. Dno jímky je o 0,30 m pod úrovní dna potrubí a je zpevněno kamennou dlažbou na cementovou maltu osazenou do šterkopiskového lože.

Výtok bude řešen kolmým betonovým čelem s odlážděním výtoku. Jedná se o železobetonovou monolitickou konstrukci (beton C 30/37 – XF4, XD3) o tl. stěny 0,80 m vyztuženou po obou stranách ze svařovaných drátů KARI sítě 8/100-8/100. Délka nového čela je 4,4 m. Základ betonového čela bude tvořit monolitický betonový blok (beton C 30/37 XC4, XF4) šířky 1,60 m a výšky 0,80 m, který bude uložen na vrstvě šterkopisku tl. 100 mm. Vrchní hranu čela bude tvořit betonová římsa s přesahem 100 mm. Římsa bude doplněna dopravně bezpečnostním zábradlím výšky 1,10 m. Betonové konstrukce budou opatřeny 1x penetračním nátěrem a 2x asfaltovým nátěrem.

Lože pro uložení trouby bude provedeno jako šterkopiskové minimální tl. 0,20 m z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–16 mm s max. podílem jemnozrnných částic (<0,063 mm) menším než 5,0 % z celkového objemu (šterkopisek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Míra zhuštění musí odpovídat min. 98 % PS standardní. Hutnění bude prováděno symetricky. Je nutné, aby horní vrstva v tl. cca 20–50 mm byla připravena z relativně nehuštěného materiálu. Tvar pískového lože bude vytvářován dle požadavků viz. PD.

Únosnost podkladu ve styku s ocelovými prvky musí být min. 200 kPa, modul přetvárnosti min. 30 MPa a úhel vnitřního tření min. 36°. V případě pochyb o únosnosti podkladu bude provedena statická zatěžovací zkouška a na základě výsledků budou provedena účinná opatření pro dosažení předepsaných parametrů podkladu (zvýšení mocnosti podkladní vrstvy, výměna podloží).

Konstrukce propustku bude tvořena ocelovou troubou, DN 700, délky 8,70 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 2,7 %. Jako ochranná vrstva izolační vrstvy je navržena geotextilie min. 500 g/m<sup>2</sup>.

Obsyp trouby propustu bude proveden v šíři min. 0,30 m (na bocích a nad troubou). Pro zásyp bude použit hutněný šterkopiskový zásyp z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–22 mm s maximálním podílem jemnozrnných částic (<0,063 mm) menším než 5,0 % z celkového objemu (šterkopisek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Obsyp bude proveden hutněný po vrstvách tl. max. 0,15 m na míru zhuštění odpovídající min. 98 % PS standardní do výšky min. 0,30 m nad horní hranu trouby.

Ostatní zásypy budou provedeny ze zemin vhodných pro budování násypů dle ČSN 73 6133 a budou provedeny tak, jak je zakresleno ve výkresové dokumentaci. Hutnění bude provedeno po vrstvách tl. max. 0,30 m. Povrch tohoto zásypu bude proveden do příčného sklonu zemní pláň pod vozovkou směrem k podélným odvodňovacím zařízením. Na povrchu vrstvy je požadována min. hodnota modulu přetvárnosti, a to dle požadavků TP 170 pro navrženou skladbu konstrukce vozovky.

Na vtoku a výtoku bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována, a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén. V předepsaných polohách jsou navrženy betonové stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF4, XD3 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou.

Ze tří stran vtokového objektu bude umístěno dopravně bezpečnostní zábradlí výšky 1,1 m.

**Příčný propustek** U PŘP 5 dojde k vybourání stávajících kolmých čel a trouby DN 250.

Na vtoku bude nově vybudován vtokový objekt, který bude proveden z lomového kamene do betonu. Rozměr vnitřku vtokového objektu je 1,0 x 0,8 m. Hloubka 0,95 m. Dno jímky je o 0,30 m pod úrovní dna potrubí a je zpevněno kamennou dlažbou na cementovou maltu osazenou do šterkopiskového lože.

Výtok bude řešen kolmým betonovým čelem s odlážděním výtoku. Jedná se o železobetonovou monolitickou konstrukci (beton C 30/37 – XF4, XD3) o tl. stěny 0,80 m vyztuženou po obou stranách ze svařovaných drátů KARI sítě 8/100-8/100. Délka nového čela je 3,6 m. Základ betonového čela bude tvořit monolitický betonový blok (beton C 30/37 XC4, XF4) šířky 1,60 m a výšky 0,80 m, který bude uložen na vrstvě šterkopisku tl. 100 mm. Vrchní hranu čela bude tvořit betonová římsa s přesahem 100



mm. Římsa bude doplněna dopravně bezpečnostním zábradlím výšky 1,10 m. Betonové konstrukce budou opatřeny 1x penetračním nátěrem a 2x asfaltovým nátěrem.

Lože pro uložení trouby bude provedeno jako štěrkopískové minimální tl. 0,20 m z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–16 mm s max. podílem jemnozrnných částic (<0,063 m) menším než 5,0 % z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Míra zhutnění musí odpovídat min. 98 % PS standardní. Hutnění bude prováděno symetricky. Je nutné, aby horní vrstva v tl. cca 20–50 mm byla připravena z relativně neuhutněného materiálu. Tvar pískového lože bude vytvářován dle požadavků viz. PD.

Únosnost podkladu ve styku s ocelovými prvky musí být min. 200 kPa, modul přetvárnosti min. 30 MPa a úhel vnitřního tření min. 36°. V případě pochyb o únosnosti podkladu bude provedena statická zatěžovací zkouška a na základě výsledků budou provedena účinná opatření pro dosažení předepsaných parametrů podkladu (zvýšení mocnosti podkladní vrstvy, výměna podloží).

Konstrukce propustku bude tvořena ocelovou troubou, DN 400, délky 7,20 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 3,75 %. Jako ochranná vrstva izolační vrstvy je navržena geotextilie min. 500 g/m<sup>2</sup>.

Obsyp trouby propustu bude proveden v šíři min. 0,30 m (na bocích a nad troubou). Pro zásyp bude použit hutněný štěrkopískový zásyp z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–22 mm s maximálním podílem jemnozrnných částic (<0,063 m) menším než 5,0 % z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Obsyp bude proveden hutněný po vrstvách tl. max. 0,15 m na míru zhutnění odpovídající min. 98 % PS standardní do výšky min. 0,30 m nad horní hranu trouby.

Ostatní zásypy budou provedeny ze zemin vhodných pro budování násypů dle ČSN 73 6133 a budou provedeny tak, jak je zakresleno ve výkresové dokumentaci. Hutnění bude provedeno po vrstvách tl. max. 0,30 m. Povrch tohoto zásypu bude proveden do příčného sklonu zemní pláň pod vozovkou směrem k podélným odvodňovacím zařízením. Na povrchu vrstvy je požadována min. hodnota modulu přetvárnosti, a to dle požadavků TP 170 pro navrženou skladbu konstrukce vozovky.

Na vtoku a výtoku bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována, a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén. V předepsaných polohách jsou navrženy betonové stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF4, XD3 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou.

Ze tří stran vtokového objektu bude umístěno dopravně bezpečnostní zábradlí výšky 1,1 m.

#### SO 102 III/337 73, úsek od konce pietního místa Ležáky – křiž. s III/337 77

Odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem povrchu do reprofilovaných silničních příkopů nebo volně na terén.

Zemní pláň bude mít příčný sklon 3,0 %.

Stávající příkopy budou reprofilovány.

**Příčný propustek** U PŘP 6 dojde k vybourání stávajících kolmých čel a trouby DN 600.

Nově budou vybudována nová kolmá betonová čela, na vtokové a výtokové části, s odlážděním vtoku a výtoku. Jedná se o železobetonovou monolitickou konstrukci (beton C 30/37 – XF4, XD3) o tl. stěny 0,80 m vyztuženou po obou stranách ze svařovaných drátů KARI sítě 8/100-8/100. Délka nových čel je 3,6 m. Základ betonových čel bude tvořit monolitický betonový blok (beton C 30/37 XC4, XF4) šířky 1,60 m a výšky 0,80 m, který bude uložen na vrstvě štěrkopísku tl. 100 mm. Vrchní hranu čel bude tvořit betonová římsa s přesahem 100 mm. Římsa bude doplněna dopravně bezpečnostním zábradlím výšky 1,10 m. Betonové konstrukce budou opatřeny 1x penetračním nátěrem a 2x asfaltovým nátěrem.

Lože pro uložení trouby bude provedeno jako štěrkopískové minimální tl. 0,20 m z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–16 mm s max. podílem jemnozrnných částic (<0,063 m) menším než 5,0 % z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Míra zhutnění musí odpovídat min. 98 % PS standardní. Hutnění bude prováděno symetricky. Je nutné, aby horní vrstva v tl. cca 20–50 mm byla připravena z relativně neuhutněného materiálu. Tvar pískového lože bude vytvářován dle požadavků viz. PD.

Únosnost podkladu ve styku s ocelovými prvky musí být min. 200 kPa, modul přetvárnosti min. 30 MPa a úhel vnitřního tření min. 36°. V případě pochyb o únosnosti podkladu bude provedena statická zatěžovací zkouška a na základě výsledů budou provedena účinná opatření pro dosažení předepsaných parametrů podkladu (zvýšení mocnosti podkladní vrstvy, výměna podloží).

Konstrukce propustku bude tvořena ocelovou troubou, DN 600, délky 9,80 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 1,8 %. Jako ochranná vrstva izolační vrstvy je navržena geotextilie min. 500 g/m<sup>2</sup>.

Obsyp trouby propustu bude proveden v šíři min. 0,30 m (na bocích a nad troubou). Pro zásyp bude použit hutněný štěrkopískový zásyp z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–22 mm s maximálním podílem jemnozrnných částic (<0,063 m) menším než 5,0 % z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Obsyp bude proveden hutněný po vrstvách tl. max. 0,15 m na míru zhutnění odpovídající min. 98 % PS standardní do výšky min. 0,30 m nad horní hranu trouby.

Ostatní zásypy budou provedeny ze zemin vhodných pro budování násypů dle ČSN 73 6133 a budou provedeny tak, jak je zakresleno ve výkresové dokumentaci. Hutnění bude provedeno po vrstvách tl. max. 0,30 m. Povrch tohoto zásypu bude proveden do příčného sklonu zemní pláně pod vozovkou směrem k podélným odvodňovacím zařízením. Na povrchu vrstvy je požadována min. hodnota modulu přetvárnosti, a to dle požadavků TP 170 pro navrženou skladbu konstrukce vozovky.

Na vtoku a výtoku bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována, a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén. V předepsaných polohách jsou navrženy betonové stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF4, XD3 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou.

**Příčný propustek** U PRP 7 dojde k vybourání stávajících kolmých čel a trouby DN 400.

Nově budou vybudována nová kolmá betonová čela, na vtokové a výtokové části, s odlážděním vtoku a výtoku. Jedná se o železobetonovou monolitickou konstrukci (beton C 30/37 – XF4, XD3) o tl. stěny 0,80 m vyztuženou po obou stranách ze svařovaných drátů KARI sítě 8/100-8/100. Délka nových čel je 3,6 m. Základ betonových čel bude tvořit monolitický betonový blok (beton C 30/37 XC4, XF4) šířky 1,60 m a výšky 0,80 m, který bude uložen na vrstvě štěrkopísku tl. 100 mm. Vrchní hranu čel bude tvořit betonová římsa s přesahem 100 mm. Římsa bude doplněna dopravně bezpečnostním zábradlím výšky 1,10 m. Betonové konstrukce budou opatřeny 1x penetračním nátěrem a 2x asfaltovým nátěrem.

Lože pro uložení trouby bude provedeno jako štěrkopískové minimální tl. 0,20 m z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–16 mm s max. podílem jemnozrnných částic (<0,063 m) menším než 5,0 % z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Míra zhutnění musí odpovídat min. 98 % PS standardní. Hutnění bude prováděno symetricky. Je nutné, aby horní vrstva v tl. cca 20–50 mm byla připravena z relativně nehtuňného materiálu. Tvar pískového lože bude vytvářován dle požadavků viz. PD.

Únosnost podkladu ve styku s ocelovými prvky musí být min. 200 kPa, modul přetvárnosti min. 30 MPa a úhel vnitřního tření min. 36°. V případě pochyb o únosnosti podkladu bude provedena statická zatěžovací zkouška a na základě výsledů budou provedena účinná opatření pro dosažení předepsaných parametrů podkladu (zvýšení mocnosti podkladní vrstvy, výměna podloží).

Konstrukce propustku bude tvořena ocelovou troubou, DN 600, délky 8,00 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 1,0 %. Jako ochranná vrstva izolační vrstvy je navržena geotextilie min. 500 g/m<sup>2</sup>.

Obsyp trouby propustu bude proveden v šíři min. 0,30 m (na bocích a nad troubou). Pro zásyp bude použit hutněný štěrkopískový zásyp z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–22 mm s maximálním podílem jemnozrnných částic (<0,063 m) menším než 5,0 % z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Obsyp bude proveden hutněný po vrstvách tl. max. 0,15 m na míru zhutnění odpovídající min. 98 % PS standardní do výšky min. 0,30 m nad horní hranu trouby.

Ostatní zásypy budou provedeny ze zemin vhodných pro budování násypů dle ČSN 73 6133 a budou provedeny tak, jak je zakresleno ve výkresové dokumentaci. Hutnění bude provedeno po vrstvách tl. max. 0,30 m. Povrch tohoto zásypu bude proveden do příčného sklonu zemní pláně pod

vozovkou směrem k podélným odvodňovacím zařízením. Na povrchu vrstvy je požadována min. hodnota modulu přetvárnosti, a to dle požadavků TP 170 pro navrženou skladbu konstrukce vozovky.

Na vtoku a výtoku bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována, a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén. V předepsaných polohách jsou navrženy betonové stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF4, XD3 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou. Na výtoku bude zpevnění kamennou dlažbou v délce 1,5 m a bude náhradou za původní přídlažbu propustku.

**Příčný propustek** U PRP 8 dojde k vybourání stávajících kolmých čel a trouby DN 600.

Nově budou vybudována nová kolmá betonová čela, na vtokové a výtokové části, s odlážděním vtoku a výtoku. Jedná se o železobetonovou monolitickou konstrukci (beton C 30/37 – XF4, XD3) o tl. stěny 0,80 m vyztuženou po obou stranách ze svařovaných drátů KARI sítě 8/100-8/100. Délka nového zalomeného vtokového čela je 5,5 m, délka výtokového čela je 3,6 m. Základ betonových čel bude tvořit monolitický betonový blok (beton C 30/37 XC4, XF4) šířky 1,60 m a výšky 0,80 m, který bude uložen na vrstvě štěrkopísku tl. 100 mm. Vrchní hranu čel bude tvořit betonová římsa s přesahem 100 mm. Římsa bude doplněna dopravně bezpečnostním zábradlím výšky 1,10 m. Betonové konstrukce budou opatřeny 1x penetračním nátěrem a 2x asfaltovým nátěrem.

Lože pro uložení trouby bude provedeno jako štěrkopískové minimální tl. 0,20 m z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–16 mm s max. podílem jemnozrnných částic (<0,063 mm) menším než 5,0 % z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Míra zhutnění musí odpovídat min. 98 % PS standardní. Hutnění bude prováděno symetricky. Je nutné, aby horní vrstva v tl. cca 20–50 mm byla připravena z relativně neuhutněného materiálu. Tvar pískového lože bude vytvářován dle požadavků viz. PD.

Únosnost podkladu ve styku s ocelovými prvky musí být min. 200 kPa, modul přetvárnosti min. 30 MPa a úhel vnitřního tření min. 36°. V případě pochyb o únosnosti podkladu bude provedena statická zatěžovací zkouška a na základě výsledků budou provedena účinná opatření pro dosažení předepsaných parametrů podkladu (zvýšení mocnosti podkladní vrstvy, výměna podloží).

Konstrukce propustku bude tvořena ocelovou troubou, DN 600, délky 7,60 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 5,0 %. Jako ochranná vrstva izolační vrstvy je navržena geotextilie min. 500 g/m<sup>2</sup>.

Obsyp trouby propustu bude proveden v šíři min. 0,30 m (na bocích a nad troubou). Pro zásyp bude použit hutněný štěrkopískový zásyp z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–22 mm s maximálním podílem jemnozrnných částic (<0,063 mm) menším než 5,0 % z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Obsyp bude proveden hutněný po vrstvách tl. max. 0,15 m na míru zhutnění odpovídající min. 98 % PS standardní do výšky min. 0,30 m nad horní hranu trouby.

Ostatní zásypy budou provedeny ze zemin vhodných pro budování násypů dle ČSN 73 6133 a budou provedeny tak, jak je zakresleno ve výkresové dokumentaci. Hutnění bude provedeno po vrstvách tl. max. 0,30 m. Povrch tohoto zásypu bude proveden do příčného sklonu zemní pláně pod vozovkou směrem k podélným odvodňovacím zařízením. Na povrchu vrstvy je požadována min. hodnota modulu přetvárnosti, a to dle požadavků TP 170 pro navrženou skladbu konstrukce vozovky.

Na vtoku a výtoku bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována, a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén. V předepsaných polohách jsou navrženy betonové stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF4, XD3 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou. Za výtokem se nachází odvodňovací zařízení Státního pozemkového úřadu (betonová trouba), která bude zachována a zpevnění výtoku kamennou dlažbou bude tuto troubu plně respektovat, tak aby nedošlo k poškození její funkce.

SO 103 III/337 73, úsek kříž. III/337 77 – kříž. s II/355

Odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem povrchu do reprofilovaných příkopů či volného terénu.

Zemní plán bude mít příčný sklon 3,0 %.

Stávající příkopy budou reprofilovány.

**Příčný propustek** U PŘP 9 dojde k vybourání stávajících kolmých čel a trouby DN 300.

Nově budou vybudována nová kolmá betonová čela, na vtokové a výtokové části, s odlážděním vtoku a výtoku. Jedná se o železobetonovou monolitickou konstrukci (beton C 30/37 – XF4, XD3) o tl. stěny 0,80 m vyztuženou po obou stranách ze svařovaných drátů KARI sítě 8/100-8/100. Délka nových čel je 3,6 m. Základ betonových čel bude tvořit monolitický betonový blok (beton C 30/37 XC4, XF4) šířky 1,60 m a výšky 0,80 m, který bude uložen na vrstvě štěrkopísku tl. 100 mm. Vrchní hranu čel bude tvořit betonová římsa s přesahem 100 mm. Římsa bude doplněna dopravně bezpečnostním zábradlím výšky 1,10 m. Betonové konstrukce budou opatřeny 1x penetračním nátěrem a 2x asfaltovým nátěrem.

Lože pro uložení trouby bude provedeno jako štěrkopískové minimální tl. 0,20 m z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–16 mm s max. podílem jemnozrnných částic (<0,063 m) menším než 5,0 % z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Míra zhutnění musí odpovídat min. 98 % PS standardní. Hutnění bude prováděno symetricky. Je nutné, aby horní vrstva v tl. cca 20–50 mm byla připravena z relativně nezhutněného materiálu. Tvar pískového lože bude vytvářován dle požadavků viz. PD.

Únosnost podkladu ve styku s ocelovými prvky musí být min. 200 kPa, modul přetvárnosti min. 30 MPa a úhel vnitřního tření min. 36°. V případě pochyb o únosnosti podkladu bude provedena statická zatěžovací zkouška a na základě výsledků budou provedena účinná opatření pro dosažení předepsaných parametrů podkladu (zvýšení mocnosti podkladní vrstvy, výměna podloží).

Konstrukce propustku bude tvořena ocelovou troubou, DN 400, délky 7,80 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 2,4 %. Jako ochranná vrstva izolační vrstvy je navržena geotextilie min. 500 g/m<sup>2</sup>.

Obsyp trouby propustu bude proveden v šíři min. 0,30 m (na bocích a nad troubou). Pro zásyp bude použit hutněný štěrkopískový zásyp z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–22 mm s maximálním podílem jemnozrnných částic (<0,063 m) menším než 5,0 % z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Obsyp bude proveden hutněný po vrstvách tl. max. 0,15 m na míru zhutnění odpovídající min. 98 % PS standardní do výšky min. 0,30 m nad horní hranu trouby.

Ostatní zásypy budou provedeny ze zemin vhodných pro budování násypů dle ČSN 73 6133 a budou provedeny tak, jak je zakresleno ve výkresové dokumentaci. Hutnění bude provedeno po vrstvách tl. max. 0,30 m. Povrch tohoto zásypu bude proveden do příčného sklonu zemní pláň pod vozovkou směrem k podélným odvodňovacím zařízením. Na povrchu vrstvy je požadována min. hodnota modulu přetvárnosti, a to dle požadavků TP 170 pro navrženou skladbu konstrukce vozovky.

Na vtoku a výtoku bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována, a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén. V předepsaných polohách jsou navrženy betonové stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF4, XD3 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou.

**Příčný propustek** U PŘP 10 dojde k vybourání stávajícího výtokového kolmé čela.

Nově bude vybudováno nové kolmé betonové čelo na výtokové části s odlážděním výtoku. Jedná se o železobetonovou monolitickou konstrukci (beton C 30/37 – XF4, XD3) o tl. stěny 0,80 m vyztuženou po obou stranách ze svařovaných drátů KARI sítě 8/100-8/100. Délka nového čela je 3,6 m. Základ betonového čela bude tvořit monolitický betonový blok (beton C 30/37 XC4, XF4) šířky 1,60 m a výšky 0,80 m, který bude uložen na vrstvě štěrkopísku tl. 100 mm. Vrchní hranu čela bude tvořit betonová římsa s přesahem 100 mm. Betonové konstrukce budou opatřeny 1x penetračním nátěrem a 2x asfaltovým nátěrem.

**Příčný propustek** PŘP 11 bude vybudován nově.

Na vtoku bude nově vybudován vtokový objekt, který bude proveden z lomového kamene do betonu. rozměr vnitřku vtokového objektu je 1,0 x 0,8 m. Hloubka 0,82 m. Dno jímky je o 0,30 m pod



úrovni dna potrubí a je zpevněno kamennou dlažbou na cementovou maltu osazenou do šterkopiskového lože.

Výtok bude řešen kolmým betonovým čelem s odlážděním výtoku. Jedná se o železobetonovou monolitickou konstrukci (beton C 30/37 – XF4, XD3) o tl. stěny 0,80 m vyztuženou po obou stranách ze svařovaných drátů KARI sítí 8/100-8/100. Délka nového čela je 3,6 m. Základ betonového čela bude tvořit monolitický betonový blok (beton C 30/37 XC4, XF4) šířky 1,60 m a výšky 0,80 m, který bude uložen na vrstvě šterkopísku tl. 100 mm. Vrchní hranu čela bude tvořit betonová římsa s přesahem 100 mm. Římsa bude doplněna dopravně bezpečnostním zábradlím výšky 1,10 m. Betonové konstrukce budou opatřeny 1x penetračním nátěrem a 2x asfaltovým nátěrem.

Z vtokového objektu bude vyvedena plastová trouba SN 12 DN 400, která bude obetonována z důvodu malého krytí.

Trouba bude uložena do betonového lůžka C 20/25-XF3 v tl. 150 mm. Dno rýhy bude tvořeno podkladním betonem C12/15 – XO v tl. 100 mm. Před položením podkladního betonu bude dno rýhy řádně zhutněno. Zhutnění musí odpovídat hodnotě min. 88 % Standardní Proctorovy hustoty (pro pojezd středně těžkými mechanismy typu LKW 12 nebo SLW 30 min. 90 %, popř. 92 %, pro těžké mechanismy typu SLW 60 min. 95 %).

Místo zásypu bude provedeno obetonování z betonu C20/25-XF3 v tl. 150 mm s vloženou kari sítí prům. R8 100x100.

Konstrukce propustku bude tvořena plastovou troubou SN 12, DN 400, délky 7,50 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 0,50 %.

Ze tří stran každého vtokového objektu bude umístěno dopravně bezpečnostní zábradlí výšky 1,1 m.

#### 4. Tunely, podzemní stavby a galerie

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

#### 5. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

#### 6. Vybavení pozemní komunikace

Je navrženo následující **NOVÉ** svislé dopravní značení:

SO 101 III/337 73. úsek křiž. II/337 Miřetice – konec pietního místa Ležáky

1\* P 4 – Dej přednost v jízdě!

2\* B 13 + E 13 – Zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje vyznačenou mez „3,5 t“ + Text „MIMO BUS“

1\* 2x IS 3c + 3x IS 19d – Směrová tabule s cílem „HLINSKO 11“, „CHRUDEM 18“ + Směrová tabule pro cyklisty „ZAJEČICE 8, BOŠOV(KŘÍŽ.) 3“, „SKUTEČ 10, VRB. KOSTELEČ 5“, „SEČ 20, KRUPÍN (KŘÍŽ.) 4“

3\* IZ 4a – Obec „MIŘETICE“, „DACHOV“

5\* IZ 4b – Konec obce „MIŘETICE“, DACHOV

2\* IZ 4a + B 20a – Obec „LEŽÁKY“ + Nejvyšší dovolená rychlost „30 km/h“

2\* A 2b – Dvojitá zatáčka, první vlevo

1\* IS 3a + IS 4a + IS 3c + IS 19c + IS 21a – Směrová tabule (s jedním cílem) „SKUTEČ 8“, + Směrová tabule (s jedním místním cílem) „LEŽÁKY 1“ + Směrová tabule s cílem „VČELÁKOV 3“ + Směrová tabule pro cyklisty „ÚSTUPKY 24, SRNSKÝ LES 7“ + Směrová tabulka pro cyklisty „4114“

3\* P 2 + E2b – Hlavní pozemní komunikace + Tvar křižovatky

1\* IS 3a + IS 3c + IS 19c + IS 21a – Směrová tabule (s jedním cílem) „MIŘETICE 1“, + Směrová tabule s cílem „VČELÁKOV 3“ + Směrová tabule pro cyklisty „ÚSTUPKY 24, SRNSKÝ LES 7“ + Směrová tabulka pro cyklisty „4114“

2\* P 2 – Hlavní pozemní komunikace

1\* A 2b + E 4 – Dvojitá zatáčka, první vlevo + Délka úseku „1 km“

1\* P 1 – Křižovatka s vedlejší pozemní komunikací

4\* IS 21a – Směrová tabulka pro cyklisty „4114“

2\* A 12a – Chodec

**30 \* Z11 a,b** – Směrové sloupky (bílé)

**27 \* Z11 a,b** – Směrové sloupky (bílé) na svodidlech nebo odrazky na svodidla

V úseku Miřetice – Dřeveš (extravilán) bude umístěno optické odrazující zařízení (odražeč proti zvěři) na směrové sloupky Z11a a Z11b. Odrazné prvky budou umístěny na okraji komunikace kolmo k její ose. Výška dolního okraje odražeče musí být min. 0,50m nad povrchem komunikace, pokud konfigurace okolního terénu nevyžaduje jinou výšku. Umístění bude provedeno dle TP 130 Zařízení odrazující zvěř od vstupu na pozemní komunikaci.

SO 102 III/337 73. úsek od konce pietního místa Ležáky – křiž. s III/337 77

**1\* A 2b + E 4** – Dvojitá zatáčka, první vlevo + Délka úseku „1 km“

**1\* P 1** – Křižovatka s vedlejší pozemní komunikací

**1\* IS 3c + IS 21a** – Směrová tabule (s jedním cílem) „**VRBĚTICE 1**“ + Směrová tabulka pro cyklisty „**4114**“

**1\* B 13 + E 13** – Zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje vyznačenou mez „**3,5 t**“ + Text „**MIMO BUS**“

**39 \* Z11 a,b** – Směrové sloupky (bílé)

V úseku Miřetice – Dřeveš (extravilán) bude umístěno optické odrazující zařízení (odražeč proti zvěři) na směrové sloupky Z11a a Z11b. Odrazné prvky budou umístěny na okraji komunikace kolmo k její ose. Výška dolního okraje odražeče musí být min. 0,50m nad povrchem komunikace, pokud konfigurace okolního terénu nevyžaduje jinou výšku. Umístění bude provedeno dle TP 130 Zařízení odrazující zvěř od vstupu na pozemní komunikaci.

SO 103 III/337 73. úsek křiž. III/337 77 – křiž. s II/355

**1\* IS 3c + IS 21a** – Směrová tabule (s jedním cílem) „**VRBĚTICE 1**“ + Směrová tabulka pro cyklisty „**4114**“

**1\* P 1** – Křižovatka s vedlejší pozemní komunikací

**1\* A 1b** – Zatáčka vlevo

**1\* IS 9c** – Návěst před křižovatkou

**1\* IZ 4a** – Obec „**DŘEVEŠ**“

**1\* IZ 4b** – Konec obce „**DŘEVEŠ**“

**44 \* Z11 a,b** – Směrové sloupky (bílé)

V úseku Miřetice – Dřeveš (extravilán) bude umístěno optické odrazující zařízení (odražeč proti zvěři) na směrové sloupky Z11a a Z11b. Odrazné prvky budou umístěny na okraji komunikace kolmo k její ose. Výška dolního okraje odražeče musí být min. 0,50m nad povrchem komunikace, pokud konfigurace okolního terénu nevyžaduje jinou výšku. Umístění bude provedeno dle TP 130 Zařízení odrazující zvěř od vstupu na pozemní komunikaci.

Dopravní značky budou v reflexním provedení, retroreflexní fólie třídy 2, všechny značky velikost základní. Svislé dopravní značky budou osazeny na ocelových pozinkovaných trubkách osazených do standardních pozinkovaných patek přišroubovaných do betonových základů, dle ZTKP a TKP. Spodní hrana značky bude ve výši 2,20 m nad úrovní terénu.

## VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

SO 101 III/337 73. úsek křiž. II/337 Miřetice – konec pietního místa Ležáky

Je navrženo následující vodorovné dopravní značení: **V2b** – Podélná čára přerušovaná, **V4** – Vodící čára, **V18** – Optická a psychologická brzda (s akustickým prvkem)

SO 102 III/337 73. úsek od konce pietního místa Ležáky – křiž. s III/337 77

Je navrženo následující vodorovné dopravní značení: **V2b** – Podélná čára přerušovaná, **V4** – Vodící čára, **V18** – Optická a psychologická brzda (s akustickým prvkem)

SO 103 III/337 73. úsek křiž. III/337 77 – křiž. s II/355



Je navrženo následující vodorovné dopravní značení: **V1a** – Podélná čára souvislá, **V4** – Vodící čára.

Vodorovné dopravní značení na asfaltové ploše bude provedeno plastem.

## OCELOVÉ SILNIČNÍ SVODIDLO

SO 101 III/337 73, úsek křiž. II/337 Miřetice – konec pietního místa Ležáky

Silniční ocelové svodidlo schváleného typu dle TP 114 a TP 203 je navrženo ve staničení km 0,150 20 – 0,296 20 (délky 146 m bez výškových náběhů), km 0,150 20 – 0,406 20 (délky 256 m bez výškových náběhů).

Šířka krajnice bude provedena 1,5 m, pokud to bude možné s ohledem na okolní terén (svahy).

Projektant nestanovuje způsob začátku a konce svodidla. (délky náběhů). Toto je stanoveno až po výběru zhotovitele a podle příslušných TPV. Předběžně se uvažuje s dlouhými výškovými náběhy.

Svodidlo se stává ze svodnice, trubkové spojky a sloupku.

**Svodnice** se vyrábí z plechu tl. 4 mm. Průřez je vysoký 350 mm a široký 94 mm. Délka svodnice je 4250 mm. Při poloměrech větších než 100 m se používají svodnice přímé. Svodnice má jeden konec nekalibrovaný, druhý kalibrovaný z důvodu možnosti napojení kalibrovaného konce na nekalibrovaný konec. Průřez kalibrovaného konce svodnice je vysoký 341 mm. Otvory pro vzájemné spojení jsou na nekalibrovaném konci kapkovité  $\varnothing$  18 mm, na kalibrovaném konci kruhové  $\varnothing$  18 mm. Otvory pro připojení k distančnímu dílu nebo ke sloupku jsou oválné  $\varnothing$  18 mm, délky 60 mm. Svodnice jsou stejné pro silnice i mosty. Propojení svodnic je provedeno osmy šrouby s polokruhovou hlavou a nosem M 16 x 30, maticí M 16 a podložkou 17,5 (podložka se nachází pouze pod maticí) **Doporučuje se, aby přepletování bylo provedeno ve směru jízdy v přilehlém jízdním pruhu.**

**Trubková spojka** je tvořena ocelovou trubicí  $\varnothing$  133/3 mm. Pro připojení svodnice k trubkové spojnici a trubkové spojky ke sloupku se používají šrouby s polokruhovou hlavou a čtyřhranem M 12 x 30. Hlava šroubu je uvnitř trubkové spojky. Podložka pod maticí se na lící straně používá kruhová vnějšího průměru 45 mm se čtvercovým otvorem 14 mm, tl. 4 mm. Na straně příruby sloupku se používá klínová U – podložka.

**Sloupky** se vyrábí z válcovaných profilů UE 100. **Sloupky budou osazeny po 2,0 m. Délka sloupků bude 2,4 m pro zachycení v nenormovém sklonu svahu.** Půdorysná orientace sloupků je vnější stranou stojiny proti směru jízdy v přilehlém jízdním pruhu.

Výška svodidla se měří od horního okraje svodnice a obecně platí, že musí být 0,75 m nad zpevněním, nebo nad přilehlým terénem (podle vzdálenosti líce svodnice od zpevnění).

Přípustná tolerance při osazování je  $\pm 10$  mm vůči teoreticky správné výšce. Tolerance pro směrové vedení je  $\pm 25$  mm. Výškový a směrový průběh svodidla musí být plynulý.

Svodidlo nesmí žádnou svou částí zasahovat do volné šířky silnice. Potřebné výškové změny se řeší sklonem 1:200, tj. nejvýše 20 mm na délku 4 m.

Hodnoty výšky svodidla neplatí pro lokální nerovnosti.

Proti korozní ochraně ocelových svodidel musí splňovat TKP kapitolu 19 B. Všechny konstrukční díly se žárově zinkují.

Jiné vybavení pozemní komunikace v tomto úseku není navrženo (např. veřejné osvětlení)

### 7. Objekty ostatních skupin objektů

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

## B. 2.7 Základní charakteristika technických a technologických zřízení

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

## B. 2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

**Požární bezpečnost** – nejsou kladeny zvláštní požadavky na požární zabezpečení během realizace stavby. Dodavatel stavby dodrží po celou dobu provádění výstavby veškeré protipožární a příslušné předpisy, zejména zákon č. 133/1985 Sb. o požární ochraně. Při provádění uzavírek a omezení silniční dopravy budou respektovány předepsané požadavky na průjezdný profil a nosnost. Předepsané požadavky musí splnit všechny komunikace s dopravním omezením vyvolané stavbou, stejně jako veškeré vyznačené objízdné trasy v případě uzavírek..

**Během stavby bude zachován přístup k nemovitostem a požární vodě pro všechny složky IZS.**

Šířka komunikace se pohybuje v rozmezí 5,50 – 10,40 m, tím vyhoví pro přístup požárních vozidel. Zároveň komunikace splňují požadavky na únosnost požárních vozidel.

Nástupní plochy k rodinným domům nejsou v upravované lokalitě v současném stavu vyznačeny, a proto není požadováno vyznačení nástupních ploch při stavebních úpravách stávajících zpevněných ploch.

Veškeré hydranty, šoupata apod. zůstávají zachovány. Výstupy šachet a hydrantů budou výškově upraveny s ohledem na novou niveletu zpevněných ploch a bude k nim umožněn přístup i během výstavby.

## B. 2.9 Úspora energie a tepelná ochrana -

Úspora energie a tepelná ochrana – s ohledem na charakter objektu není řešeno.

**B. 2.10 Hygienické požadavky na stavby**, požadavky na pracovní a komunální prostředí. Zásady řešení parametrů stavby (větrání, vytápění, osvětlení, zásobování vodou, odpadů apod. a dále zásady řešení vlivu stavby na okolí – vibrace, hluk, prašnost apod.

Provádění stavebních prací způsobuje znečišťování ovzduší. Staveniště a jeho okolí je zatěžováno emisemi z provozu stavebních strojů, prachem, uvolňováním prchavých látek a dalšími druhy znečištění ovzduší. Zhotovitel stavby je povinen řídit se ustanovením zákona 86/2002 Sb. Zejména je nutné dbát na to, aby:

- Motory automobilů a stavebních strojů byly v dobrém technickém stavu a jejich emise nepřekračovaly přípustné meze;
- Všechna pracoviště byla udržována v čistotě;
- Pojížděné zpevněné plochy byly pravidelně čištěny;
- Pojížděné nezpevněné plochy byly ošetřovány (např. kropením) s cílem omezit prašnost na nejmenší možnou míru;
- Řádnou organizací prací, užitím odpovídající mechanizace a použitím ochranných prostředků byla omezena prašnost při zemních pracích, výrobě betonu, asfaltových směsí, čištění šterkového lože, demolicích apod. na nejmenší možnou míru;
- Veřejné komunikace u vjezdů na staveniště, případně jejich úseky používané staveništní dopravou byly chráněny před znečištěním a řádně udržovány;
- Na stavbě se omezilo používání materiálů s neekologickými prchavými látkami

Při odvozu materiálu je nutno zajistit, aby nedocházelo ke znečištění komunikací. Dopravní prostředky je nutno před výjezdem ze staveniště očistit.

Zároveň hluk odcloní náhradní stromová a keřová výsadba.

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

Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí (Pronikání radonu z podloží, bludné proudy seizmicita, hluk, protipovodňová opatření apod) není řešeno s ohledem na charakter stavby.

### B.3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

- a) Nové uliční vpusti budou napojeny do stávajícího kanalizačního řadu z železobetonových hrdlových trub DN 400 (DN 500) či přímo napojeny do kanalizačních betonových šachet.
- b) Vpusti budou napojeny vysoko-pevnostním potrubím PVC DN 150 do stávající kanalizace. Délka vysoko-pevnostního potrubí PVC DN 150: 51 m (SO 101).

### B.4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

- a) Jedná se o komunikaci III. třídy III/337 73 která prochází intravilánem i extravilánem. Návrh musí respektovat vyhlášku 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.  
Hmatové úpravy musí být řešeny z materiálu dle nařízení vlády 163/2002 Sb. v souladu s TN TZÚS 12.03.04-06.  
Staveniště bude označeno příslušnými dopravními značkami a ohraničeno mobilními zábranami se zákazem vstupu na staveniště. Lávky přes výkopy musí být široké 0,90 m s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 0,10 – 0,25 m nad pochozí plochu nebo sokl s výškou nejméně 0,10 m. Staveniště a výkopy budou splňovat požadavky přílohy č. 2 k vyhlášce č. 398/2009 Sb.
- b) Stavba se nachází na komunikaci III. třídy III/337 73, která se napojuje na komunikaci II. třídy II/337 v obci Miřetice a končí v intravilánu obce Dřeveš u čerpací stanice, kde se napojuje na silnici II. třídy II/355
- c) Doprava v klidu s ohledem na charakter stavby není řešena.
- d) Pěší a cyklistické stezky se v zájmovém území nenachází. Stavba prochází pietním místem Ležáky, kde se vyskytují pěší na komunikaci. Z tohoto důvodu byla při vjezdu do obce Ležáky snížena rychlost na max. 30 km/h a na vozovce je navržena optická a psychologická brzda s akustickým efektem.

### B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

- a) Po dokončení stavby bude okolní terén uveden do původního stavu pomocí ohumusování v tl. 150 mm a osetí travním semenem.
- b) Výsadba vegetačních prvků se nepředpokládá
- c) Biotechnická a protierozní opatření nejsou uvažována.

### B.6 POPIS VLIVU STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

- a) Vliv na životní prostředí: Provádění stavby bude mít vliv na životní prostředí v okolí staveniště i na dopravních trasách ke staveništi. Dodavatel musí na staveništi provést takové opatření, která negativní vlivy stavební činnosti, zejména šíření bláta, hluku a prachu do okolí staveniště sníží na minimum.
- b) Vliv na přírodu a krajinu: Vzrostlé stromy v blízkosti stavby a přístupové cesty, budou ochráněny pomocí dřevěného bednění. Ochrana živočichů není s ohledem na umístění stavby třeba.
- c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000 není předpokládána.
- d) Zjišťovací řízení nebo EIA se s ohledem na charakter stavby nepožaduje
- e) V případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno – nebylo vydáno.
- f) Z navrhované stavby nebudou plynout žádná nová ochranná a bezpečnostní pásma.  
Stavba se nachází v ochranném pásmu plynárenského zařízení, venkovního vedení elektrické energie, ochranném pásmu telekomunikačních sítí a vodovodního řadu. Přesné umístění je patrné z výkresu situace. PD řeší vzájemný vztah s ohledem na zákon č. 458/2000 Sb. a č. 670/2004 Sb., ČSN EN 1594 A TPG 702 04, ČSN EN 12007-1/2/3/4, TPG 702 01, ČSN EN 12186 a ČSN 73 6005.

Dále stavba prochází chráněnou kulturní památkou a památkovou zónou „Pietní území Ležáky“  
Stavba se nenachází v ochranném pásmu dráhy.

## B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA

S ohledem na charakter stavby není řešena.

## B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

- a) Staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit, bude-li třeba, přísunovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby stavba mohla být řádně a bezpečně prováděna.
- b) Odvodnění staveniště bude provedeno pomocí příčných a podélných sklonů na stávající na terén (případně do stávajících odvodňovacích zařízení).
- c) Přístup na stavbu bude z komunikace II. třídy II/337 z obce Miřetice nebo z komunikace II. třídy II/355 obce Dřeveš.  
Staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit, bude-li třeba, přísunovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby stavba mohla být řádně a bezpečně prováděna. Nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí, zvláště hlukem, prachem apod. Nesmí také docházet k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárním zařízením.
- d) Tato stavba nebude mít negativní vliv na okolní stavby, pozemky a odtokové poměry území.
- e) Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin.  
V rámci stavby nedojde k asanaci ani kácení dřevin. Dojde pouze k odstranění stávajících příčných silničních propustků.
- f) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště.  
Pozemky staveniště jsou totožné s pozemky dotčené stavbou (Technická zpráva – identifikační údaje)
- g) Staveniště bude označeno příslušnými dopravními značkami a ohraničeno mobilními zábranami se zákazem vstupu na staveniště. Lávky přes výkopy musí být široké 0,90 m s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 0,10 – 0,25 m nad pochozí plochu nebo sokl s výškou nejméně 0,10 m. Staveniště a výkopy budou splňovat požadavky přílohy č. 2 k vyhlášce č. 398/2009 Sb.
- h) Odpady, které budou vznikat v průběhu výstavby, budou přechodně shromažďovány na určených místech (plochách), oddělené podle svého druhu. Shromážděné odpady budou průběžně, po dosažení technicky a ekonomicky optimálního množství, odváženy příslušnou firmou, disponující oprávněním k této činnosti, mimo areál staveniště. Nebezpečný odpad bude odvezen na skládku nebezpečného odpadu. Vlastní manipulace s odpady vznikajícími při výstavbě bude zajištěna technicky tak, aby bylo minimalizováno případné narušení životního prostředí (zamezující prášení, technické zabezpečení vozidel přepravujících odpady atd.). **Za odpady vzniklé při stavebních pracích odpovídá dodavatelská stavební, resp. montážní firma, se kterou před zahájením stavby projedná provozovatel objektu (resp. investor) konkrétní způsob nakládání s odpady vznikajícími při realizaci stavby.**  
Před realizací projedná způsob nakládání s odpady investor (provozovatel) se zhotovitelem stavby. Zatřídění odpadu, který bude při výstavbě vznikat dle vyhlášky č. 93/2016 Sb. o Katalogu odpadů.

Kód druhu	Název druhu	Popis odpadu
01 04 13	Odpady z řezání a broušení kamene neuveden pod číslem 01 04 07	Žulová dlažba
02 01 99	Odpady jinak blíže neurčené	Odpad při odstranění křovin a stromů
17 01 01	Beton	betonové prefabrikáty stávajícího stavu (UV, římsy propustků)
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující	Při frézování vozovky (možné)

dehet

17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené Pod číslem 17.03.01	Při frézování vozovky
17 04	Kovy (včetně jejich slitin)	Svislé dopravní značky, mříže UV, hydranty
17 05	Zemina, kamení, vytěžená jalová hornina a hlšina	podkladní vrstvy stávající komunikace

Uvedené druhy odpadu jsou základní očekávané a při výstavbě se můžou objevit další nepředvídané druhy, je potřeba postupovat dle platných předpisů.

Vlastnictví konstrukčních vrstev vozovky je dle zákona připisováno majiteli příslušné komunikace – Pardubickému kraji (SÚS Pardubického kraje).

Předpokládaný odhad odpadů:

- Asfaltový beton (PAU-T1) =  $989,835 + 322,685 + 279,73 + 17,6 = 1\,609,85\text{ m}^3$
- Předpokládaná sanace zemní plně (zemina) =  $1\,262,82 + 352,02 + 305,16 = 1\,920\text{ m}^3$
- Penetrační makadam bude ponechán v konstrukčních vrstvách a zrecyklován

- i) Bilance zemních prací: vzhledem k charakteru stavby a zvolené technologii modernizace bude bilance zemních prací značná z důvodu sanace krajů vozovky. Zemní práce budou spočívat ve výkopech v rámci modernizace vozovky (sanace krajů vozovky, vybouráním stávajících příčných a podélných propustků, pročištění silničních příkopů, sanace zemní plně). Přebytná zemina bude odvážena na skládku.

Dodavatel stavby si zajistí sám místa pro deponii materiálu, zařízení staveniště, parkování mechanizace apod.

- j) Životní prostředí v bezprostřední blízkosti bude po dobu trvání stavby dočasně zhoršeno. Vlivem zásobování stavby stavebním materiálem dojde k nárůstu hlučnosti a prašnosti. Organizací výstavby budou negativní vlivy eliminovány na co nejmenší míru a na co nejkratší časový úsek.

Nakládání s odpady bude dle zákona č. 185/01 Sb. "Zákon o odpadech a o změně některých dalších zákonů".

**V případě stavebních prací v blízkosti stávajících dřevin rostoucích mimo les musí být prováděny tak, aby tyto dřeviny nebyly poškozeny včetně kořenového systému, minimálně 2,5 m od paty kmene stromů v souladu s ČSN DIN 83 9061 Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech. Zároveň podle této normy bude provedena ochrana kmene stromů po dobu stavby (např. dřevěným bedněním kmene min. do výšky 2 m).**

- k) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi – během realizace stavby je nutno se řídit všeobecně platnými bezpečnostními předpisy pro ochranu zdraví při práci.

**Zákon č. 500/2004 Sb.,** správní řád, v platném znění.

**Zákon č. 262/2006 Sb. –** Zákoník práce v platném znění

**Zákon č. 309/2006 Sb.,** kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci)

**Nařízení vlády č. 591/2006 Sb.** o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích

**Nařízení vlády č. 201/2010 Sb.,** kterým se stanoví způsob, evidence, hlášení a zasílání záznamu o úrazu.

**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. 178/2001 Sb.,** kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví zaměstnanců při práci v úplném znění (NV č. 523/2002 Sb.)

**Zákon č. 133/1985 Sb.** o požární ochraně v úplném znění – zákon č. 67/2001 Sb.



**Vyhláška č. 246/2001 Sb.** o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci)

**Zákon č. 185/2001** o odpadech ve znění pozdějších předpisů

**Nařízení vlády č. 101/2005 Sb.** o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí

**Zákon č. 22/1997 Sb.** o technických požadavcích na výrobky o změně a doplnění některých zákonů

**Vyhláška č. 499/2006 Sb.** o dokumentaci staveb

**Nařízení vlády 163/2002 Sb.** technické požadavky na vybrané stavební výrobky

**Nařízení vlády 190/2002 Sb.** technické požadavky na stavební výrobky označované CE

**nařízení vlády č. 201/2010 Sb.**, kterým se stanoví způsob, evidence, hlášení a zaslání záznamu o úrazu.

**nařízení vlády č. 495/2001 Sb.**, kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a desinfekčních prostředků

**Nařízení vlády č. 21/2003 Sb.**, kterým se stanoví technické požadavky na osobní ochranné prostředky.

**nařízení vlády č. 11/2002 Sb.**, kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a zavedení signálů

**VYHLÁŠKA č. 48/1982 Sb.**, kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení.

Změna č. 192/2005 Sb.

**VYHLÁŠKA č. 50/1978 Sb.** o odborné způsobilosti v elektrotechnice

**Nařízení vlády č. 91/2010** o podmínkách požární bezpečnosti při provozu komínů, kouřovodů a spotřebičů paliv

**Zákon č. 20/1966 Sb.**, o péči o zdraví lidu ve znění pozdějších předpisů

**Zákon č. 258/2000 Sb.**, o ochraně veřejného zdraví ve znění pozd. předpisů

**NAŘÍZENÍ VLÁDY č. 68/2010 Sb.**, kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví zaměstnanců při práci

**Vyhláška č. 107/2013 Sb.**, kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů, podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitosti hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli.

**NAŘÍZENÍ VLÁDY č. 361/2007 Sb.**, kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví zaměstnanců při práci

**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. 168/2002 Sb.**, kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky

**VYHLÁŠKA č. 77/1965 Sb.** o výcviku, způsobilosti a registraci obsluh stavebních strojů

**Zákon č. 251/2005 Sb.** o inspekci práce ve znění pozdějších předpisů (230/2006 Sb.)

**Nařízení vlády č. 26/2003 Sb.**, kterou se určují vyhrazená tlaková zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti, v platném znění.

**Vyhláška č. 73/2010 Sb.**, o stanovení vyhrazených technických zařízení, jejich zařazení do tříd a skupin a o bližších podmínkách jejich bezpečnosti (vyhl. o vyhrazených elektrických techn. zařízeních)

**Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce č. 21/1979 Sb.**, kterou se určují vyhrazená plynová zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti, v platném znění.

**Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce č. 21/1979 Sb.**, kterou se určují vyhrazená plynová zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti, v platném znění. (395/2003 Sb.)

**Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 20/1979 Sb.**, kterou se určují vyhrazená elektrická zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti v platném znění.

**Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 19/1979 Sb.**, kterou se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti v platném



znění.

**Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 18/1979 Sb.**, kterou se určují vyhrazená tlaková zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti v platném znění.

**Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 85/1978 Sb.**, o kontrolách, revizích a zkouškách plynových zařízení, v platném znění.

**Nařízení vlády 190/2002 Sb.** technické požadavky na stavební výrobky označované CE

**Zákon č. 133/1985 Sb.** o požární ochraně v úplném znění – zákon č. 67/2001 Sb.

**VYHLÁŠKA č. 246/2001 Sb.**, o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci)

**VYHLÁŠKA 87/2000 Sb.**, kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách

**Vyhláška č. 23/2008 Sb.** o technických podmínkách staveb

**Zákon č. 350/2011 Sb.**, o chemických látkách a chemických přípravcích, v platném znění.

- l) Lávky přes výkopy musí být široké 0,90 m s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 0,10 – 0,25 m nad pochozí plochu nebo sokl s výškou nejméně 0,10 m. Staveniště a výkopy budou splňovat požadavky **přílohy č. 2 k vyhlášce č. 398/2009 Sb.**
- m) Staveniště bude označeno příslušnými dopravními značkami a ohraničeno pomocí mobilních zábran, aby bylo zamezeno vstupu na staveniště.
- n) Objezdové trasy jsou řešeny v samostatné příloze této dokumentace F DIO + objezdné trasy.
- o) Staveniště bude uspořádáno a zařízení, dle ČSN a TKP v době výstavby. Před zahájením výstavby bude zařízení staveniště dle potřeb zhotovitele (závisí na zvoleném druhu technologie a způsobu výstavby). Dodavatel stavby si zajistí sám místa pro deponii materiálu, zařízení staveniště, parkování mechanizace apod.
- p) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny:

**Stavba bude prováděna ve třech etapách.**

**SO 101 III/337 73, úsek křiž. II/337 Miřetice – konec pietního místa Ležáky + SO 201 most ev.č. 337 73-1 Ležáky** (2 104,70 m): bude prováděn za plné uzavírky z důvodu šířkového upořádání komunikace, sanace krajů vozovky, pokládka nových obrub, budování nových uličních vpustí kompletní opravě příčných propustků pod komunikací a mostního objektu ev.č. 337 73-1 Ležáky. **Délka výstavby bude cca 4 měsíce.**

**SO 102 III/337 73, úsek od konce pietního místa Ležáky – křiž. s III/337 77** (586,70 m) bude prováděn za plné uzavírky z důvodu šířkového upořádání komunikace, sanace krajů vozovky, pokládka nových obrub a kompletní opravě příčných propustků pod komunikací. **Délka výstavby bude cca 2 měsíce.**

**SO 103 III/337 73, úsek křiž. III/337 77 – křiž. s II/355** (467,90 m) bude prováděn za plné uzavírky z důvodu šířkového upořádání komunikace, sanace krajů vozovky a kompletní opravě příčných propustků pod komunikací. **Délka výstavby bude cca 2 měsíce.**

Přechodné dopravní značení během provádění stavebních prací bude provedeno dle konkrétních podmínek dle TP 66 – „Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“.

Stavební práce budou probíhat podle přesného časového harmonogramu dle určení stavitele s ohledem na návaznosti na roční období – teplotu a povětrnostní vlivy. Přesný harmonogram určí vybraný zhotovitel stavby.

## B.9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

SO 101 III/337 73, úsek křiž. II/337 Miřetice – konec pietního místa Ležáky

Odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem povrchu do stávajících či nových uličních vpustí (UV1 – UV11) v obci Dachov. Dále bude dešťová voda svedena do reprofilovaných silničních příkopů nebo volně na terén.

Rozměr nových vpustí bude 500/500 mm (UV1 – UV11) a budou osazeny mříží pro zatížení D400. Uliční vpustí budou opatřeny kalovým košem.

Vpustí budou napojeny vysoko-pevnostním potrubím PVC DN 150 do stávající kanalizace.

Zemní plán bude mít příčný sklon 3,0 %.

Stávající příkopy budou reprofilovány.

**Příčný propustek** U PŘP 1 dojde k vybourání stávajících kolmých čel a trouby DN 700.

Nově budou vybudována nová kolmá betonová čela, na vtokové a výtokové části, s odlážděním vtoku a výtoku. Jedná se o železobetonovou monolitickou konstrukci (beton C 30/37 – XF4, XD3) o tl. stěny 0,80 m vyztuženou po obou stranách ze svařovaných drátů KARI sítě 8/100-8/100. Délka nových čel je 4,4 m. Základ betonových čel bude tvořit monolitický betonový blok (beton C 30/37 XC4, XF4) šířky 1,60 m a výšky 0,80 m, který bude uložen na vrstvě štěrkopísku tl. 100 mm. Vrchní hranu čel bude tvořit betonová římsa s přesahem 100 mm. Římsa bude doplněna dopravně bezpečnostním zábradlím výšky 1,10 m. Betonové konstrukce budou opatřeny 1x penetračním nátěrem a 2x asfaltovým nátěrem.

Lože pro uložení trouby bude provedeno jako štěrkopískové minimální tl. 0,20 m z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–16 mm s max. podílem jemnozrnných částic (<0,063 m) menším než 5,0 % z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Míra zhutnění musí odpovídat min. 98 % PS standardní. Hutnění bude prováděno symetricky. Je nutné, aby horní vrstva v tl. cca 20–50 mm byla připravena z relativně nezhutněného materiálu. Tvar pískového lože bude vytvářován dle požadavků viz. PD.

Únosnost podkladu ve styku s ocelovými prvky musí být min. 200 kPa, modul přetvárnosti min. 30 MPa a úhel vnitřního tření min. 36°. V případě pochyb o únosnosti podkladu bude provedena statická zatěžovací zkouška a na základě výsledků budou provedena účinná opatření pro dosažení předepsaných parametrů podkladu (zvýšení mocnosti podkladní vrstvy, výměna podloží).

Konstrukce propustku bude tvořena ocelovou troubou, DN 700, délky 8,00 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 2,7 %. Jako ochranná vrstva izolační vrstvy je navržena geotextilie min. 500 g/m<sup>2</sup>.

Obsyp trouby propustu bude proveden v šíři min. 0,30 m (na bocích a nad troubou). Pro zásyp bude použit hutněný štěrkopískový zásyp z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–22 mm s maximálním podílem jemnozrnných částic (<0,063 m) menším než 5,0 % z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Obsyp bude proveden hutněný po vrstvách tl. max. 0,15 m na míru zhutnění odpovídající min. 98 % PS standardní do výšky min. 0,30 m nad horní hranu trouby.

Ostatní zásypy budou provedeny ze zemin vhodných pro budování násypů dle ČSN 73 6133 a budou provedeny tak, jak je zakresleno ve výkresové dokumentaci. Hutnění bude provedeno po vrstvách tl. max. 0,30 m. Povrch tohoto zásypu bude proveden do příčného sklonu zemní pláň pod vozovkou směrem k podélným odvodňovacím zařízením. Na povrchu vrstvy je požadována min. hodnota modulu přetvárnosti, a to dle požadavků TP 170 pro navrženou skladbu konstrukce vozovky.

Na vtoku a výtoku bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována, a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén. V předepsaných polohách jsou navrženy betonové stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF4, XD3 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou.

**Příčný propustek** U PŘP 2 dojde k vybourání stávajících kolmých čel a trouby DN 600.

Nově budou vybudována nová kolmá betonová čela, na vtokové a výtokové části, s odlážděním vtoku a výtoku. Jedná se o železobetonovou monolitickou konstrukci (beton C 30/37 – XF4, XD3) o tl. stěny 0,80 m vyztuženou po obou stranách ze svařovaných drátů KARI sítě 8/100-8/100. Délka nových čel je 3,6 m. Základ betonových čel bude tvořit monolitický betonový blok (beton C 30/37 XC4, XF4) šířky 1,60 m a výšky 0,80 m, který bude uložen na vrstvě štěrkopísku tl. 100 mm. Vrchní hranu čel bude tvořit betonová římsa s přesahem 100 mm. Římsa bude doplněna dopravně bezpečnostním zábradlím výšky 1,10 m. Betonové konstrukce budou opatřeny 1x penetračním nátěrem a 2x asfaltovým nátěrem.

ŽB trouby budou uloženy do betonového lůžka C 20/25-XF3 v tl. 200 mm. Dno rýhy bude tvořeno podkladním betonem C12/15 – XO v tl. 100 mm. Před položením podkladního betonu bude dno rýhy

řádně zhutněno. Zhutnění musí odpovídat hodnotě min. 88 % Standardní Proctorovy hustoty (pro pojezd středně těžkými mechanismy typu LKW 12 nebo SLW 30 min. 90 %, popř. 92 %, pro těžké mechanismy typu SLW 60 min. 95 %).

Konstrukce propustku bude tvořena železobetonovou troubou, DN 600, délky 7,30 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 5,1 %.

Obsyp trouby propustu bude proveden v šíři min. 0,30 m (na bocích a nad troubou). Pro zásyp bude použit hutněný štěrkopískový zásyp z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–22 mm s maximálním podílem jemnozrnných částic (<0,063 m) menším než 5,0 % z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Obsyp bude proveden hutněný po vrstvách tl. max. 0,15 m na míru zhutnění odpovídající min. 98 % PS standardní do výšky min. 0,30 m nad horní hranu trouby.

Ostatní zásypy budou provedeny ze zemin vhodných pro budování násypů dle ČSN 73 6133 a budou provedeny tak, jak je zakresleno ve výkresové dokumentaci. Hutnění bude provedeno po vrstvách tl. max. 0,30 m. Povrch tohoto zásypu bude proveden do příčného sklonu zemní pláně pod vozovkou směrem k podélným odvodňovacím zařízením. Na povrchu vrstvy je požadována min. hodnota modulu přetvárnosti, a to dle požadavků TP 170 pro navrženou skladbu konstrukce vozovky.

Na vtoku a výtoku bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována, a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén. V předepsaných polohách jsou navrženy betonové stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF4, XD3 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou.

**Příčný propustek** U PŘP 4 dojde k vybourání stávajících kolmých čel a trouby DN 700.

Na vtoku bude nově vybudován vtokový objekt, který bude proveden z lomového kamene do betonu. Rozměr vnitřku vtokového objektu je 1,0 x 0,8 m. Hloubka 1,20 m. Dno jímky je o 0,30 m pod úrovní dna potrubí a je zpevněno kamennou dlažbou na cementovou maltu osazenou do štěrkopískového lože.

Výtok bude řešen kolmým betonovým čelem s odlážděním výtoku. Jedná se o železobetonovou monolitickou konstrukci (beton C 30/37 – XF4, XD3) o tl. stěny 0,80 m vyztuženou po obou stranách ze svařovaných drátů KARI sítě 8/100-8/100. Délka nového čela je 4,4 m. Základ betonového čela bude tvořit monolitický betonový blok (beton C 30/37 XC4, XF4) šířky 1,60 m a výšky 0,80 m, který bude uložen na vrstvě štěrkopísku tl. 100 mm. Vrchní hranu čela bude tvořit betonová římsa s přesahem 100 mm. Římsa bude doplněna dopravně bezpečnostním zábradlím výšky 1,10 m. Betonové konstrukce budou opatřeny 1x penetračním nátěrem a 2x asfaltovým nátěrem.

Lože pro uložení trouby bude provedeno jako štěrkopískové minimální tl. 0,20 m z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–16 mm s max. podílem jemnozrnných částic (<0,063 m) menším než 5,0 % z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Míra zhutnění musí odpovídat min. 98 % PS standardní. Hutnění bude prováděno symetricky. Je nutné, aby horní vrstva v tl. cca 20–50 mm byla připravena z relativně nehutněného materiálu. Tvar pískového lože bude vytvářen dle požadavků viz. PD.

Únosnost podkladu ve styku s ocelovými prvky musí být min. 200 kPa, modul přetvárnosti min. 30 MPa a úhel vnitřního tření min. 36°. V případě pochyb o únosnosti podkladu bude provedena statická zatěžovací zkouška a na základě výsledků budou provedena účinná opatření pro dosažení předepsaných parametrů podkladu (zvýšení mocnosti podkladní vrstvy, výměna podloží).

Konstrukce propustku bude tvořena ocelovou troubou, DN 700, délky 8,70 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 2,7 %. Jako ochranná vrstva izolační vrstvy je navržena geotextilie min. 500 g/m<sup>2</sup>.

Obsyp trouby propustu bude proveden v šíři min. 0,30 m (na bocích a nad troubou). Pro zásyp bude použit hutněný štěrkopískový zásyp z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–22 mm s maximálním podílem jemnozrnných částic (<0,063 m) menším než 5,0 % z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Obsyp bude proveden hutněný po vrstvách tl. max. 0,15 m na míru zhutnění odpovídající min. 98 % PS standardní do výšky min. 0,30 m nad horní hranu trouby.

Ostatní zásypy budou provedeny ze zemin vhodných pro budování násypů dle ČSN 73 6133 a budou provedeny tak, jak je zakresleno ve výkresové dokumentaci. Hutnění bude provedeno po vrstvách tl. max. 0,30 m. Povrch tohoto zásypu bude proveden do příčného sklonu zemní pláně pod vozovkou směrem k podélným odvodňovacím zařízením. Na povrchu vrstvy je požadována min. hodnota modulu přetvárnosti, a to dle požadavků TP 170 pro navrženou skladbu konstrukce vozovky.

Na vtoku a výtoku bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována, a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén. V předepsaných polohách jsou navrženy betonové stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF4, XD3 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou.

Ze tří stran vtokového objektu bude umístěno dopravně bezpečnostní zábradlí výšky 1,1 m.

**Příčný propustek U PRP 5** dojde k vybourání stávajících kolmých čel a trouby DN 250.

Na vtoku bude nově vybudován vtokový objekt, který bude proveden z lomového kamene do betonu. Rozměr vnitřku vtokového objektu je 1,0 x 0,8 m. Hloubka 0,95 m. Dno jímky je o 0,30 m pod úrovní dna potrubí a je zpevněno kamennou dlažbou na cementovou maltu osazenou do štěrkopískového lože.

Výtok bude řešen kolmým betonovým čelem s odlážděním výtoku. Jedná se o železobetonovou monolitickou konstrukci (beton C 30/37 – XF4, XD3) o tl. stěny 0,80 m vyztuženou po obou stranách ze svařovaných drátů KARI sítě 8/100-8/100. Délka nového čela je 3,6 m. Základ betonového čela bude tvořit monolitický betonový blok (beton C 30/37 XC4, XF4) šířky 1,60 m a výšky 0,80 m, který bude uložen na vrstvě štěrkopísku tl. 100 mm. Vrchní hranu čela bude tvořit betonová římsa s přesahem 100 mm. Římsa bude doplněna dopravně bezpečnostním zábradlím výšky 1,10 m. Betonové konstrukce budou opatřeny 1x penetračním nátěrem a 2x asfaltovým nátěrem.

Lože pro uložení trouby bude provedeno jako štěrkopískové minimální tl. 0,20 m z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–16 mm s max. podílem jemnozrnných částic (<0,063 mm) menším než 5,0 % z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Míra zhutnění musí odpovídat min. 98 % PS standardní. Hutnění bude prováděno symetricky. Je nutné, aby horní vrstva v tl. cca 20–50 mm byla připravena z relativně neuhutněného materiálu. Tvar pískového lože bude vytvářen dle požadavků viz. PD.

Únosnost podkladu ve styku s ocelovými prvky musí být min. 200 kPa, modul přetvárnosti min. 30 MPa a úhel vnitřního tření min. 36°. V případě pochyb o únosnosti podkladu bude provedena statická zatěžovací zkouška a na základě výsledků budou provedena účinná opatření pro dosažení předepsaných parametrů podkladu (zvýšení mocnosti podkladní vrstvy, výměna podloží).

Konstrukce propustku bude tvořena ocelovou troubou, DN 400, délky 7,20 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 3,75 %. Jako ochranná vrstva izolační vrstvy je navržena geotextilie min. 500 g/m<sup>2</sup>.

Obsyp trouby propustu bude proveden v šíři min. 0,30 m (na bocích a nad troubou). Pro zásyp bude použit hutněný štěrkopískový zásyp z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–22 mm s maximálním podílem jemnozrnných částic (<0,063 mm) menším než 5,0 % z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Obsyp bude proveden hutněný po vrstvách tl. max. 0,15 m na míru zhutnění odpovídající min. 98 % PS standardní do výšky min. 0,30 m nad horní hranu trouby.

Ostatní zásypy budou provedeny ze zemin vhodných pro budování násypů dle ČSN 73 6133 a budou provedeny tak, jak je zakresleno ve výkresové dokumentaci. Hutnění bude provedeno po vrstvách tl. max. 0,30 m. Povrch tohoto zásypu bude proveden do příčného sklonu zemní pláně pod vozovkou směrem k podélným odvodňovacím zařízením. Na povrchu vrstvy je požadována min. hodnota modulu přetvárnosti, a to dle požadavků TP 170 pro navrženou skladbu konstrukce vozovky.

Na vtoku a výtoku bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována, a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén. V předepsaných polohách jsou navrženy betonové



stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF4, XD3 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou.

Ze tří stran vtokového objektu bude umístěno dopravně bezpečnostní zábradlí výšky 1,1 m.

#### SO 102 III/337 73, úsek od konce pietního místa Ležáky – křiž. s III/337 77

Odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem povrchu do reprofilovaných silničních příkopů nebo volně na terén.

Zemní plán bude mít příčný sklon 3,0 %.

Stávající příkopy budou reprofilovány.

**Příčný propustek** U PŘP 6 dojde k vybourání stávajících kolmých čel a trouby DN 600.

Nově budou vybudována nová kolmá betonová čela, na vtokové a výtokové části, s odlážděním vtoku a výtoku. Jedná se o železobetonovou monolitickou konstrukci (beton C 30/37 – XF4, XD3) o tl. stěny 0,80 m vyztuženou po obou stranách ze svařovaných drátů KARI sítě 8/100-8/100. Délka nových čel je 3,6 m. Základ betonových čel bude tvořit monolitický betonový blok (beton C 30/37 XC4, XF4) šířky 1,60 m a výšky 0,80 m, který bude uložen na vrstvě štěrkopísku tl. 100 mm. Vrchní hranu čel bude tvořit betonová římsa s přesahem 100 mm. Římsa bude doplněna dopravně bezpečnostním zábradlím výšky 1,10 m. Betonové konstrukce budou opatřeny 1x penetračním nátěrem a 2x asfaltovým nátěrem.

Lože pro uložení trouby bude provedeno jako štěrkopískové minimální tl. 0,20 m z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–16 mm s max. podílem jemnozrnných částic (<0,063 mm) menším než 5,0 % z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Míra zhutnění musí odpovídat min. 98 % PS standardní. Hutnění bude prováděno symetricky. Je nutné, aby horní vrstva v tl. cca 20–50 mm byla připravena z relativně neuhutněného materiálu. Tvar pískového lože bude vytvářován dle požadavků viz. PD.

Únosnost podkladu ve styku s ocelovými prvky musí být min. 200 kPa, modul přetvárnosti min. 30 MPa a úhel vnitřního tření min. 36°. V případě pochyb o únosnosti podkladu bude provedena statická zatěžovací zkouška a na základě výsledků budou provedena účinná opatření pro dosažení předepsaných parametrů podkladu (zvýšení mocnosti podkladní vrstvy, výměna podloží).

Konstrukce propustku bude tvořena ocelovou troubou, DN 600, délky 9,80 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 1,8 %. Jako ochranná vrstva izolační vrstvy je navržena geotextilie min. 500 g/m<sup>2</sup>.

Obsyp trouby propustu bude proveden v šíři min. 0,30 m (na bocích a nad troubou). Pro zásyp bude použit hutněný štěrkopískový zásyp z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–22 mm s maximálním podílem jemnozrnných částic (<0,063 mm) menším než 5,0 % z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Obsyp bude proveden hutněný po vrstvách tl. max. 0,15 m na míru zhutnění odpovídající min. 98 % PS standardní do výšky min. 0,30 m nad horní hranu trouby.

Ostatní zásypy budou provedeny ze zemin vhodných pro budování násypů dle ČSN 73 6133 a budou provedeny tak, jak je zakresleno ve výkresové dokumentaci. Hutnění bude provedeno po vrstvách tl. max. 0,30 m. Povrch tohoto zásypu bude proveden do příčného sklonu zemní pláň pod vozovkou směrem k podélným odvodňovacím zařízením. Na povrchu vrstvy je požadována min. hodnota modulu přetvárnosti, a to dle požadavků TP 170 pro navrženou skladbu konstrukce vozovky.

Na vtoku a výtoku bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována, a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén. V předepsaných polohách jsou navrženy betonové stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF4, XD3 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou.

**Příčný propustek** U PŘP 7 dojde k vybourání stávajících kolmých čel a trouby DN 400.

Nově budou vybudována nová kolmá betonová čela, na vtokové a výtokové části, s odlážděním vtoku a výtoku. Jedná se o železobetonovou monolitickou konstrukci (beton C 30/37 – XF4, XD3) o tl. stěny 0,80 m vyztuženou po obou stranách ze svařovaných drátů KARI sítě 8/100-8/100. Délka nových čel je 3,6 m. Základ betonových čel bude tvořit monolitický betonový blok (beton C 30/37 XC4, XF4) šířky 1,60 m a výšky 0,80 m, který bude uložen na vrstvě štěrkopísku tl. 100 mm. Vrchní hranu čel bude

tvořit betonová římsa s přesahem 100 mm. Římsa bude doplněna dopravně bezpečnostním zábradlím výšky 1,10 m. Betonové konstrukce budou opatřeny 1x penetračním nátěrem a 2x asfaltovým nátěrem.

Lože pro uložení trouby bude provedeno jako štěrkopískové minimální tl. 0,20 m z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–16 mm s max. podílem jemnozrnných částic (<0,063 m) menším než 5,0 % z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Míra zhutnění musí odpovídat min. 98 % PS standardní. Hutnění bude prováděno symetricky. Je nutné, aby horní vrstva v tl. cca 20–50 mm byla připravena z relativně neuhutněného materiálu. Tvar pískového lože bude vytvářován dle požadavků viz. PD.

Únosnost podkladu ve styku s ocelovými prvky musí být min. 200 kPa, modul přetvárnosti min. 30 MPa a úhel vnitřního tření min. 36°. V případě pochyb o únosnosti podkladu bude provedena statická zatěžovací zkouška a na základě výsledků budou provedena účinná opatření pro dosažení předepsaných parametrů podkladu (zvýšení mocnosti podkladní vrstvy, výměna podloží).

Konstrukce propustku bude tvořena ocelovou troubou, DN 600, délky 8,00 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 1,0 %. Jako ochranná vrstva izolační vrstvy je navržena geotextilie min. 500 g/m<sup>2</sup>.

Obsyp trouby propustu bude proveden v šíři min. 0,30 m (na bocích a nad troubou). Pro zásyp bude použit hutněný štěrkopískový zásyp z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–22 mm s maximálním podílem jemnozrnných částic (<0,063 m) menším než 5,0 % z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Obsyp bude proveden hutněný po vrstvách tl. max. 0,15 m na míru zhutnění odpovídající min. 98 % PS standardní do výšky min. 0,30 m nad horní hranu trouby.

Ostatní zásypy budou provedeny ze zemin vhodných pro budování násypů dle ČSN 73 6133 a budou provedeny tak, jak je zakresleno ve výkresové dokumentaci. Hutnění bude provedeno po vrstvách tl. max. 0,30 m. Povrch tohoto zásypu bude proveden do příčného sklonu zemní pláň pod vozovkou směrem k podélným odvodňovacím zařízením. Na povrchu vrstvy je požadována min. hodnota modulu přetvárnosti, a to dle požadavků TP 170 pro navrženou skladbu konstrukce vozovky.

Na vtoku a výtoku bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována, a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén. V předepsaných polohách jsou navrženy betonové stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF4, XD3 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou. Na výtoku bude zpevnění kamennou dlažbou v délce 1,5 m a bude náhradou za původní přídlažbu propustku.

**Příčný propustek** U PŘP 8 dojde k vybourání stávajících kolmých čel a trouby DN 600.

Nově budou vybudována nová kolmá betonová čela, na vtokové a výtokové části, s odlážděním vtoku a výtoku. Jedná se o železobetonovou monolitickou konstrukci (beton C 30/37 – XF4, XD3) o tl. stěny 0,80 m vyztuženou po obou stranách ze svařovaných drátů KARI sítě 8/100-8/100. Délka nového zalomeného vtokového čela je 5,5 m, délka výtokového čela je 3,6 m. Základ betonových čel bude tvořit monolitický betonový blok (beton C 30/37 XC4, XF4) šířky 1,60 m a výšky 0,80 m, který bude uložen na vrstvě štěrkopísku tl. 100 mm. Vrchní hranu čel bude tvořit betonová římsa s přesahem 100 mm. Římsa bude doplněna dopravně bezpečnostním zábradlím výšky 1,10 m. Betonové konstrukce budou opatřeny 1x penetračním nátěrem a 2x asfaltovým nátěrem.

Lože pro uložení trouby bude provedeno jako štěrkopískové minimální tl. 0,20 m z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–16 mm s max. podílem jemnozrnných částic (<0,063 m) menším než 5,0 % z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Míra zhutnění musí odpovídat min. 98 % PS standardní. Hutnění bude prováděno symetricky. Je nutné, aby horní vrstva v tl. cca 20–50 mm byla připravena z relativně neuhutněného materiálu. Tvar pískového lože bude vytvářován dle požadavků viz. PD.

Únosnost podkladu ve styku s ocelovými prvky musí být min. 200 kPa, modul přetvárnosti min. 30 MPa a úhel vnitřního tření min. 36°. V případě pochyb o únosnosti podkladu bude provedena statická zatěžovací zkouška a na základě výsledků budou provedena účinná opatření pro dosažení předepsaných parametrů podkladu (zvýšení mocnosti podkladní vrstvy, výměna podloží).



Konstrukce propustku bude tvořena ocelovou troubou, DN 600, délky 7,60 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 5,0 %. Jako ochranná vrstva izolační vrstvy je navržena geotextilie min. 500 g/m<sup>2</sup>.

Obsyp trouby propustu bude proveden v šíři min. 0,30 m (na bocích a nad troubou). Pro zásyp bude použit hutněný štěrkopískový zásyp z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–22 mm s maximálním podílem jemnozrnných částic (<0,063 m) menším než 5,0 % z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Obsyp bude proveden hutněný po vrstvách tl. max. 0,15 m na míru zhutnění odpovídající min. 98 % PS standardní do výšky min. 0,30 m nad horní hranu trouby.

Ostatní zásypy budou provedeny ze zemin vhodných pro budování násypů dle ČSN 73 6133 a budou provedeny tak, jak je zakresleno ve výkresové dokumentaci. Hutnění bude provedeno po vrstvách tl. max. 0,30 m. Povrch tohoto zásypu bude proveden do příčného sklonu zemní pláň pod vozovkou směrem k podélným odvodňovacím zařízením. Na povrchu vrstvy je požadována min. hodnota modulu přetvárnosti, a to dle požadavků TP 170 pro navrženou skladbu konstrukce vozovky.

Na vtoku a výtoku bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována, a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén. V předepsaných polohách jsou navrženy betonové stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF4, XD3 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou. Za výtokem se nachází odvodňovací zařízení Státního pozemkového úřadu (betonová trouba), která bude zachována a zpevnění výtoku kamennou dlažbou bude tuto troubu plně respektovat, tak aby nedošlo k poškození její funkce.

#### SO 103 III/337 73, úsek kříž. III/337 77 – kříž. s II/355

Odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem povrchu do reprofilovaných příkopů či volného terénu.

Zemní plán bude mít příčný sklon 3,0 %.

Stávající příkopy budou reprofilovány.

**Příčný propustek** U PŘP 9 dojde k vybourání stávajících kolmých čel a trouby DN 300.

Nově budou vybudována nová kolmá betonová čela, na vtokové a výtokové části, s odlážděním vtoku a výtoku. Jedná se o železobetonovou monolitickou konstrukci (beton C 30/37 – XF4, XD3) o tl. stěny 0,80 m vyztuženou po obou stranách ze svařovaných drátů KARI sítě 8/100-8/100. Délka nových čel je 3,6 m. Základ betonových čel bude tvořit monolitický betonový blok (beton C 30/37 XC4, XF4) šířky 1,60 m a výšky 0,80 m, který bude uložen na vrstvě štěrkopísku tl. 100 mm. Vrchní hranu čel bude tvořit betonová římsa s přesahem 100 mm. Římsa bude doplněna dopravně bezpečnostním zábradlím výšky 1,10 m. Betonové konstrukce budou opatřeny 1x penetračním nátěrem a 2x asfaltovým nátěrem.

Lože pro uložení trouby bude provedeno jako štěrkopískové minimální tl. 0,20 m z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–16 mm s max. podílem jemnozrnných částic (<0,063 m) menším než 5,0 % z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Míra zhutnění musí odpovídat min. 98 % PS standardní. Hutnění bude prováděno symetricky. Je nutné, aby horní vrstva v tl. cca 20–50 mm byla připravena z relativně nehutněného materiálu. Tvar pískového lože bude vytvářen dle požadavků viz. PD.

Únosnost podkladu ve styku s ocelovými prvky musí být min. 200 kPa, modul přetvárnosti min. 30 MPa a úhel vnitřního tření min. 36°. V případě pochyb o únosnosti podkladu bude provedena statická zatěžovací zkouška a na základě výsledků budou provedena účinná opatření pro dosažení předepsaných parametrů podkladu (zvýšení mocnosti podkladní vrstvy, výměna podloží).

Konstrukce propustku bude tvořena ocelovou troubou, DN 400, délky 7,80 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 2,4 %. Jako ochranná vrstva izolační vrstvy je navržena geotextilie min. 500 g/m<sup>2</sup>.

Obsyp trouby propustu bude proveden v šíři min. 0,30 m (na bocích a nad troubou). Pro zásyp bude použit hutněný štěrkopískový zásyp z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–22 mm s maximálním podílem jemnozrnných částic (<0,063 m) menším než 5,0 % z celkového objemu

(štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Obsyp bude proveden hutněný po vrstvách tl. max. 0,15 m na míru zhutnění odpovídající min. 98 % PS standardní do výšky min. 0,30 m nad horní hranu trouby.

Ostatní zásypy budou provedeny ze zemin vhodných pro budování násypů dle ČSN 73 6133 a budou provedeny tak, jak je zakresleno ve výkresové dokumentaci. Hutnění bude provedeno po vrstvách tl. max. 0,30 m. Povrch tohoto zásypu bude proveden do příčného sklonu zemní pláně pod vozovkou směrem k podélným odvodňovacím zařízením. Na povrchu vrstvy je požadována min. hodnota modulu přetvárnosti, a to dle požadavků TP 170 pro navrženou skladbu konstrukce vozovky.

Na vtoku a výtoku bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována, a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén. V předepsaných polohách jsou navrženy betonové stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF4, XD3 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou.

**Příčný propustek** U PŘP 10 dojde k vybourání stávajícího výtokového kolmého čela.

Nově bude vybudováno nové kolmé betonové čelo na výtokové části s odlážděním výtoku. Jedná se o železobetonovou monolitickou konstrukci (beton C 30/37 – XF4, XD3) o tl. stěny 0,80 m vyztuženou po obou stranách ze svařovaných drátů KARI sítě 8/100-8/100. Délka nového čela je 3,6 m. Základ betonového čela bude tvořit monolitický betonový blok (beton C 30/37 XC4, XF4) šířky 1,60 m a výšky 0,80 m, který bude uložen na vrstvě štěrkopísku tl. 100 mm. Vrchní hranu čela bude tvořit betonová římsa s přesahem 100 mm. Betonové konstrukce budou opatřeny 1x penetračním nátěrem a 2x asfaltovým nátěrem.

**Příčný propustek** PŘP 11 bude vybudován nově.

Na vtoku bude nově vybudován vtokový objekt, který bude proveden z lomového kamene do betonu. rozměr vnitřku vtokového objektu je 1,0 x 0,8 m. Hloubka 0,82 m. Dno jímky je o 0,30 m pod úrovní dna potrubí a je zpevněno kamennou dlažbou na cementovou maltu osazenou do štěrkopískového lože.

Výtok bude řešen kolmým betonovým čelem s odlážděním výtoku. Jedná se o železobetonovou monolitickou konstrukci (beton C 30/37 – XF4, XD3) o tl. stěny 0,80 m vyztuženou po obou stranách ze svařovaných drátů KARI sítě 8/100-8/100. Délka nového čela je 3,6 m. Základ betonového čela bude tvořit monolitický betonový blok (beton C 30/37 XC4, XF4) šířky 1,60 m a výšky 0,80 m, který bude uložen na vrstvě štěrkopísku tl. 100 mm. Vrchní hranu čela bude tvořit betonová římsa s přesahem 100 mm. Římsa bude doplněna dopravně bezpečnostním zábradlím výšky 1,10 m. Betonové konstrukce budou opatřeny 1x penetračním nátěrem a 2x asfaltovým nátěrem.

Z vtokového objektu bude vyvedena plastová trouba SN 12 DN 400, která bude obetonována z důvodu malého krytí.

Trouba bude uložena do betonového lůžka C 20/25-XF3 v tl. 150 mm. Dno rýhy bude tvořeno podkladním betonem C12/15 – XO v tl. 100 mm. Před položením podkladního betonu bude dno rýhy řádně zhutněno. Zhutnění musí odpovídat hodnotě min. 88 % Standardní Proctorovy hustoty (pro pojezd středně těžkými mechanismy typu LKW 12 nebo SLW 30 min. 90 %, popř. 92 %, pro těžké mechanismy typu SLW 60 min. 95 %).

Místo zásypu bude provedeno obetonování z betonu C20/25-XF3 v tl. 150 mm s vloženou kari sítí prům. R8 100x100.

Konstrukce propustku bude tvořena plastovou troubou SN 12, DN 400, délky 7,50 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 0,50 %.

Ze tří stran každého vtokového objektu bude umístěno dopravně bezpečnostní zábradlí výšky 1,1 m.

Vypracovala:

Bc. Lenka Ledvinková

Prodin a.s.

K Vápence 2745

V Pardubicích, leden 2021