

| typ   | specifikace                                     | ochranná pásma |
|---|---|----------------|
| strany  |   |                |
| Plynovody nad 40 bar - Ochranné pásmo 4 m na obě strany |   | 4m             |
|   | telekomunikační vedení                          |                |
| telekomunikační vedení                                  |   | 1,0m           |
|   | vodovodní řady a kanalizační stoky <sup>4</sup> |                |
|   | do průměru 500mm                                | 1,5m           |
|   | nad průměr 500mm                                | 2,5m           |

#### 2.1.6.4 Nová chráněná území

Realizací stavby nevzniknou nová chráněná území.

### B.2.1.7 Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

#### 2.1.7.1 Kulturní památka

Stavba se nedotýká kulturní památky.

#### 2.1.7.2 Autorská práva

Není dotčena stavba chráněná autorskými právy.

### B.2.1.8 Základní bilance stavby

#### 2.1.8.1 Potřeby a spotřeby médií a hmot

Stavba po svém dokončení nemá žádné nároky na energie a jejím provozem nevznikají žádné odpady vyžadující likvidaci. Vyjma elektrické energie na osvětlení pozemních komunikací.

Stavba při svém provozu spotřebovává elektrickou energii na veřejné osvětlení komunikace. Úpravou a doplněním souboru VO dojde k navýšení potřebného příkonu o 5.5kW. Příkon bude zajištěn jednak z nového rozvaděče RVO (řešen v SO 439), jednak výkonovou rezervou stávajících rozvodů (napojení provedeno ve stávajících osv. bodech). Předpokládaná roční spotřeba el. energie - 42MWh/rok.

Ve stavbě je navržena přeložka trolejového vedení v ulici Průmyslová v k. ú. Pardubičky. V souvislosti s návrhem záměru I/2 Pardubice- jihovýchodní obchvat je zpracován energetický výpočet, K. OTTO – ELPRONN 2/2018. Energetický výpočet ověřil, k jakým změnám energetických poměrů dojde v dotčeném úseku. Okružní křižovatka navrhovaná ve stavbě obchvatu prodlouží stávající vedení v průměru jen o pouhých 20 m. Prodloužení vedení sníží hodnotu skutečného zkratového proudu o méně než 10 A. V souvislosti s výstavbou obchvatu není třeba uvažovat s žádnými nápravnými energetickými opatřeními

#### 2.1.8.2 Hospodaření s dešťovou vodou

Dešťová voda a klimatické vlivy společně se zimní údržbou působí negativně na konstrukce vozovky a těleso komunikací a způsobuje degradaci stavby. Problematika odvodnění je řešena ve vodohospodářské dokumentaci. Dešťové vody budou z povrchu vozovky hlavní komunikace svedeny buď do vpustí a do kanalizace, nebo do vsakovacích příkopů. Dešťové vody transportované kanalizací budou zadrženy v trubní retenci a svedeny k průtočnému čistícímu zařízení, kde budou zbaveny znečištění, představovaného transportem pevných a plovoucích, především ropných, látek. Z čistícího zařízení budou srážkové vody svedeny do vodoteče.

#### 2.1.8.3 Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí

Při vlastním provozu silnice nedochází k produkci odpadů.

<sup>4</sup> u vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti tabuly od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m

Provozem motorových vozidel vznikají emise. Problematiku řeší rozptylová studie – samostatná část F.2.5. Provozem posuzovaného záměru dojde ke zvýšenému zatížení ovzduší v lokalitě a k překračování imisních limitů u průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu (tato látka v současnosti imisní limit překračuje). Dále může za nepříznivých rozptylových podmínek, smogových situacích apod. (v zimních měsících) docházet překračování imisního limitu průměrné denní koncentrace PM10. Nicméně tím, že dojde k odlehčení dopravy na komunikaci I/36 a současně k poměrně velkému oddálení dopravního proudu od obytné zástavby obce, nebude příspěvek koncentrace znečišťujících látek ke stávající imisní koncentraci významný a realizace stavebního záměru bude mít v celkovém kontextu akceptovatelný vliv na ovzduší a v širším pohledu pozitivní vliv na zdraví obyvatel.

#### **2.1.8.4 Třída energetické náročnosti budov**

Ve stavbě není navržena žádná budova.

#### **B.2.1.9 Základní předpoklady výstavby**

##### **B.2.1.10 Časové údaje o realizaci stavby<sup>5</sup>**

Předpokládané zahájení stavby je **2023**.

Předpokládané uvedení do provozu je **2025**.

Údaje jsou pouze orientační, budou upřesňovány v dalších fázích projektu a přípravy stavby.

##### **B.2.1.11 Členění na etapy**

Stavba je řešena jako celek, nebude dělena na etapy výstavby.

Vzhledem k rozsahu stavby a vzájemným vazbám mezi jednotlivými objekty bude stavba realizována v daných úsecích v několika základních fázích výstavby, tyto fáze budou v daných úsecích trasy silnice s ohledem na nutnou prostorovou koordinaci mezi objekty v částečném souběhu:

- přípravné práce – kácení mimolesní zeleně, sejmutí ornice a lesní hrabanky
- archeologický výzkum
- zařízení stavenišť
- přeložky sítí technické infrastruktury
- mosty, nadjezdy, provizorní přeložky komunikací
- komunikace včetně vybavení, nové sítě technické infrastruktury
- postupná likvidace dočasných objektů ZS a ploch zařízení stavenišť

##### **B.2.1.12 Základní požadavky na předčasné užívání staveb**

###### **2.1.12.1 Základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu**

Stavba bude dělena na části samostatně uveditelné do provozu, předpokládá se postupné uvádění do provozu dokončených přeložek sítí technické infrastruktury, komunikací nižších tříd a některých dalších objektů podmiňujících uvedení přeložek komunikací do předčasného veřejného provozu. Do veřejného provozu budou uvedeny po svém dokončení rovněž provizorní přeložky komunikací. Stavby a zařízení realizovaná v jednotlivých postupech budou před zahájením dalšího postupu uváděny do zkušebnímu provozu.

Po dokončení výstavby stavby bude kolaudace objektů stavby, následně budou zkolaudované objekty uvedeny do užívání.

---

<sup>5</sup> viz. též kapitola B1.16

Základní zásadou pro návrh vedení dopravy v průběhu jednotlivých etap je zajištění provozu na stávajících silnicích II. a III. třídy. Během výstavby budou vybudována provizorní přeložky silnice III/34026 a III/34028. Částečná rychlostní omezení lze očekávat na všech úsecích u výjezdů ze stavenišť.

#### **2.1.12.2 Doba trvání předčasného užívání a zkušebního provozu ve vztahu k dokončení a užívání stavby**

Po dobu stavby budou stavby a zařízení fungovat v režimu zkušebního provozu. Kolaudace se předpokládá po dokončení celé stavby.

#### **B.2.1.13 Orientační náklady stavby**

Odhadované celkové investiční náklady stavby jsou uvedeny v části G.

### **B.2.2 CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ**

#### **B.2.2.1 Urbanismus**

Územní regulace, kompozice prostorového řešení

Navrhovaný obchvat leží převážně na plochách pro dopravu DH-Hlavní plochy dopravních systémů vymezených územním plánem města. Jihovýchodní obchvat je veden jako veřejně prospěšná stavba 1. V textové části příloha č. 2 je uvedena vyhláška města Pardubice č. 42/2001 o závazných částech Územního plánu města Pardubice. Na seznamu veřejně prospěšných staveb je stavba jihovýchodního obchvatu jako prioritní stavba pod názvem Jihovýchodní obchvat I/37 – od MÚK Dražkovice po křižovatku „U Nové Tesly“, vč. propojení od mostu přes Chrudimku na ul. S.K. Neumanna.

Na předmětnou stavbu se nevztahuje regulační plán.

Trasa jihovýchodního obchvatu je navržena s cílem rozvíjet město Pardubice. Obchvat je napojen na křižující silnice III. třídy, čímž se zvýší dopravní obslužnost městských částí. Dopravní funkce je umožněna propojením na dálkové tahy. Obchvat odvádí dopravu mimo město a urychluje průjezd okolo něj. I po realizaci stavby bude zachována síť stezek, která propojuje městské části a obce v okolí. Stavba je navržena se snahou o minimalizaci zásahu do stávajícího území. Rozhodující pohledově exponované objekty stavby, jako jsou vysoké násypy silničního tělesa a silniční mosty, jsou navrženy obdobně jako na podobných stavbách realizovaných v nedávné minulosti. Nutnost vést komunikaci na násypu je dáno záplavovým územím řeky Chrudimky a hladinou  $Q_{100}$ , na kterou je při návrhu nivelety brán ohled.

#### **B.2.2.2 Architektonické řešení**

Kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení

Na žádnou část stavby nejsou uplatňovány požadavky na zvláštní architektonické řešení. Jediným architektonicky významnějším objektem stavby je most přes Chrudimku, jehož návrh musí zároveň respektovat místní podmínky a požadavky na průtočnou kapacitu pod mostem i podmínky vyplývající z podmínek pro vedení silnice I/2.

O odstínu mostního zábradlí rozhodne budoucí správce nejpozději během realizace.

Barevné řešení se uplatní i na protihlukových stěnách. Ve stupni DSP se předpokládá použití barevných protihlukových panelů. Opět platí, že barevné řešení bude projednáno s objednatelem nejpozději během realizace. Co se kompozice a materiálového řešení PhS týče, po dohodě s provozním oddělením následného správce ŘSD ČR Správa Pardubice je navržen systém sendvičových panelů a recyklované pryže.

### **B.2.3 CELKOVÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ**

#### **B.2.3.1 Popis celkové koncepce technického řešení**

Hlavní trasu stavby tvoří přibližně 3,1 km dlouhý úsek silnice s neomezeným přístupem. V úseku mezi okružní křižovatkou (větve MÚK Dražkovice na silnici I/37 se silnicí II/324) v k. ú. Dražkovice a okružní křižovatkou se silnicí II/322 v Pardubičkách se jedná o přeložku silnice I/2. V úseku okružní

křižovatka v Pardubičkách – most 322-022A tvoří část hlavní trasy krátká přeložka silnice II/322. Výhledově bude silnice I/2 (Hranice Hl. m. Prahy - Kutná Hora (I/38) – Pardubice (I/37)) vedena v peáži po I/37 ve směru na Chrudim od stávajícího místa napojení silnice I/2 na silnici I/37 v MÚK u dostihového závodiště. Ze silnice I/37 se silnice I/2 odpojí v MÚK Dražkovice. Po realizaci plánované přeložky silnice I/2 v nové trase jižně od letiště Pardubice (I/2 Pardubice-jihozápadní obchvat) se silnice I/2 se silnicí I/37 „vykříží“ v MÚK Dražkovice. Stavba jihovýchodního obchvatu společně s úsekem silnice II/322 Pardubice - Černá za Bory a nadjezdem nad železniční tratí 010 vytvoří jihovýchodní segment vnějšího okruhu města Pardubice. V Pardubičkách na předmětný jihovýchodní obchvat naváže záměr I/2 Pardubičky-Sezemice. Cílovým řešením je napojení silnice I/2 na přeložku silnice I/36 Pardubice – Sezemice – Časy (MÚK s D 35).

Stavební objekty jsou v dokumentaci sdruženy do skupin označených číselnou řadou podle jejich charakteru, způsobu a druhu projednání, budoucího správcovství, případně účelu při realizaci stavby

#### Pozemní komunikace

Hlavní trasu stavby tvoří přibližně 3,1 km dlouhý úsek silnice s neomezeným přístupem. Začátek stavby je v MÚK Dražkovice, kde je křižovatková větev napojena okružní křižovatkou na silnici II/324. Konec je v ul. Průmyslová na průtahu silnice II/322. V trase jsou okružními křižovatkami napojeny silnice III/34028, III/3426 a místní komunikace ul. K Židovskému hřbitovu. Ul. K Židovskému hřbitovu bude rekonstruována, jedná se o investici města.

Stavba vyvolá lokální přeložky pozemních komunikací nižších tříd a nové účelové komunikace pro doplnění přístupů na pozemky.

#### Mosty, propustky, zdi

Jsou navrženy mosty na silnici I/2 i na komunikacích nižších tříd. Ve stavbě je i ekodukt sloužící jako migrační objekt (SO 206 Most na I/2 –migrační objekt v km 2,000).

#### Odvodnění pozemních komunikací

Zásadou řešení je odvedení srážkových vod z pojížděné části navržené komunikace samostatně, odděleně od vod ze svahů a náspů, ale i přilehlých povodí. Srážkové vody z navržené komunikace jsou vedeny do trubní retence a řízeně vypouštěny do předčisticího zařízení v OLK, odkud jsou následně vypouštěny do recipientu.

Převážná část srážkových vod je zasakována pomocí příkopů. Svedení dešťových vod do kanalizace je v komunikacích K Židovskému hřbitovu a Černé za Bory. Dále je provedeno svedení dešťových vod do kanalizace a následně do řeky Chrudimky v prostoru infiltračního pásma vodního zdroje Nemošice na levém břehu Chrudimky.

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

V rámci stavby není navrženo obslužné zařízení ani veřejné parkoviště. Úniková zóna není navržena. Protihlukové stěny jsou navrženy na základě výsledků akustické studie.

#### Vybavení komunikace

Stavba řeší záchytná bezpečnostní zařízení, dopravní značky. Součástí stavby jsou i objekty veřejného osvětlení.

#### Ostatní objekty

Stavba řeší nutné přeložky inženýrských sítí. Stavba zahrnuje i objekty úpravy území.

Stavbou nejsou dotčeny žádné horkovody, teplovody a produktovody.

### **2.3.1.1 Údaje o statických výpočtech**

Průkazy statickým výpočtem, že stavba a jednotlivé SO jsou navrženy tak, aby zatížení na ně působící v průběhu výstavby a užívání nemělo za následek

- zřícení stavby nebo její části,

- poškození stavby nebo její části,
  - větší stupeň nepřípustného přetvoření,
  - poškození jiných částí stavby nebo technických zařízení anebo instalovaného vybavení v důsledku většího přetvoření nosné konstrukce,
  - poškození v případě, kdy je rozsah neúměrný původní příčině,
- jsou doloženy v části *D.1 Stavební část* v dokumentaci jednotlivých SO.

### **B.2.3.2 Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody**

#### **2.3.2.1 Celková bilance nároků všech druhů energií**

Stavba při svém provozu spotřebovává elektrickou energii na veřejné osvětlení komunikace. Úpravou a doplněním souboru VO dojde k navýšení potřebného příkonu o 5.5kW. Příkon bude zajištěn jednak z nového rozvaděče RVO (řešen v SO 439), jednak výkonovou rezervou stávajících rozvodů (napojení provedeno ve stávajících osv. bodech). Předpokládaná roční spotřeba el. energie - 42MWh/rok.

Ve stavbě je navržena přeložka trolejového vedení v ulici Průmyslová v k. ú. Pardubičky. V souvislosti s návrhem záměru I/2 Pardubice- jihovýchodní obchvat je zpracován energetický výpočet, K. OTTO – ELPRONN 2/2018. Energetický výpočet ověřil, k jakým změnám energetických poměrů dojde v dotčeném úseku.

Okružní křižovatka navrhovaná ve stavbě obchvatu prodlouží stávající vedení v průměru jen o pouhých 20 m. Prodloužení vedení sníží hodnotu skutečného zkratového proudu o méně než 10 A. V souvislosti s výstavbou obchvatu není třeba uvažovat s žádnými nápravnými energetickými opatřeními.

#### **2.3.2.2 Celková bilance nároků tepla**

Stavba nenárokuje teplo.

#### **2.3.2.3 Celková bilance nároků teplé užitkové vody**

Stavba nenárokuje teplou užitkovou vodu.

#### **2.3.2.4 Podmínky zvýšeného odběru elektrické energie**

Plánované zvýšení odběru elektrické energie je nutné řešit prostřednictvím ŘSD ČR s ČEZ Distribuce.

Úpravou a doplněním souboru VO dojde k navýšení potřebného příkonu o 5.5kW.

#### **2.3.2.5 Podmínky při zvýšení technického maxima**

nejsou stanoveny

### **B.2.3.3 Celková spotřeba vody**

stavba nenárokuje vodu.

### **B.2.3.4 Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí**

#### **2.3.4.1 Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí**

Při vlastním provozu silnice nedochází k produkci odpadů. Problematika odpadů ze stavby je řešena v příloze F.1.3 Projekt odpadového hospodářství. Dle zákona č. 185/2001 Sb. je povinností každého původce odpadu – v našem případě zhotovitele stavby – zařadit odpad pro účely nakládání s odpadem dle Katalogu odpadů (vyhl. č. 93/2016 Sb.). Při realizaci záměru bude vznikat několik druhů odpadů. Bude se jednat zejména o kamenivo z konstrukce vozovky a výkopovou zeminu.

Provozem motorových vozidel vznikají emise. Problematiku řeší rozptylová studie – samostatná část F.2.5. Provozem posuzovaného záměru dojde ke zvýšenému zatížení ovzduší v lokalitě a k

překračování imisních limitů u průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu (tato látka v současnosti imisní limit překračuje). Dále může za nepříznivých rozptylových podmínek, smogových situacích apod. (v zimních měsících) docházet překračování imisního limitu průměrné denní koncentrace PM10. Nicméně tím, že dojde k odlehčení dopravy na komunikaci I/36 a současně k poměrně velkému oddálení dopravního proudu od obytné zástavby obce, nebude příspěvek koncentrace znečišťujících látek ke stávající imisní koncentraci významný a realizace stavebního záměru bude mít v celkovém kontextu akceptovatelný vliv na ovzduší a v širším pohledu pozitivní vliv na zdraví obyvatel.

#### **2.3.4.2 Způsob nakládání s vyzískaným materiálem**

Základní přehled o stavu dosavadního majetku byl získán z podkladů správců a doplněn prohlídkami na místě v průběhu zpracování projektu.

Při frézování vozovek vzniká frézink, ten bude odprodán zhotoviteli. Kamenivo z komunikací bude použito při zemních pracích.

Materiál z odstranění svislého dopravního značení bude odvezen na skládku a k výkupu druhotných surovin.

### **B.2.3.5 Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě**

#### **2.3.5.1 Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení**

Během svého provozu stavba nenárokuje kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě.

#### **2.3.5.2 Požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě**

Během svého provozu stavba nenárokuje kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.

### **B.2.4 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY**

Hlavní trasa obchvatu silnice I/2 je určena pro pohyb motorových vozidel, nemá zřízení komunikace pro chodce. Ty jsou součástí souvisejících objektů. Ve stavbě je kladen důraz na oddělení provozu motorových vozidel od ostatních účastníků silničního provozu.

Na upravovaných komunikacích nižších tříd bude zachován původní režim provozu. Parametry po úpravě nezhorší možnost bezbariérového užívání.

V rámci stavby jsou navrženy objekty stezky pro pěší a cyklisty. Hodnoty příčného sklonu těchto komunikací nepřesahují hodnotu stanovenou normou. Povrch bude zpevněn v limitních spádech asfaltem. Stezka je vybavená hmatovými prvky v místech křížení s ostatními komunikacemi. Trasa je vhodná pro osoby se sníženou schopností pohybu. Stavba je navržena v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

### **B.2.5 BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY**

Stavba musí být užívána v souladu s platnou legislativou EU, ČR a k účelu, ke kterému byla navržena. Zvláště pak musí být dodržovány předpisy týkající se BOZP.

Stavba zaručuje bezpečnost při provozu, požadovanou současnou legislativou, při užívání k účelu, ke kterému byla vybudována.

Stavba je navržena způsobem, který zaručuje zachování užitných vlastností stavby po celou dobu návrhové životnosti při přiměřené údržbě stavby.

Požadavky na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích jsou specifikovány na národní úrovni ČR soustavou zákonů, vyhlášek, dalších předpisů a technických norem, na úrovni správce silniční sítě ŘSD ČR interními předpisy. Při návrhu byly dodrženy požadavky dotčených předpisů všech úrovní, a to zejména na mechanickou odolnost a stabilitu, požární bezpečnost, ochranu zdraví osob a bezpečnost

při užívání. Stavba je navržena tak, aby splňovala jmenované požadavky při běžné údržbě a působení běžně předvídatelných vlivů po dobu plánované životnosti stavby. Pro stavbu navržené konstrukce, výrobky a materiály zaručují, že stavba splní jmenované požadavky.

Bezpečnost provozu bude zajištěna svislým a vodorovným dopravním značením dle TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“ a TP133 „Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“ při dodržování podmínek Zákona č.361/2000 o provozu na pozemních komunikacích (v platném znění).

V rámci navrhované stavby nebudou realizovány žádné objekty technických zařízení, kterých se dotýkají požární předpisy (motely, restaurace, čerpací stanice pohonných hmot, myčky, objekty údržby apod.).

## B.2.6 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA OBJEKTŮ

Předmětem stavby je novostavba silnice v parametrech normové kategorie S 11,5/80 v délce cca 3,1 km. Jedná se o směrově nerozdělenou komunikaci s neomezeným přístupem. Silnice tvoří segment jihovýchodního obchvatu města Pardubic. Součástí úseku jsou čtyři okružní křižovatky (dále jen OK). OK (I/2 x III/340 28), OK (I/2 x ul. K Židovskému hřbitovu), OK (I/2 x III/340 26) a OK (I/2 x II/322-*ul. Průmyslová*). Předmětem stavby jsou i přeložky stávajících stezek a nové účelové komunikace pro přístupy na pozemky. V rámci stavby budou úpravy sítí technické infrastruktury.

Stavební objekty jsou v dokumentaci sdruženy do skupin označených číselnou řadou podle jejich charakteru, způsobu a druhu projednání, budoucího správcovství, případně účelu při realizaci stavby.

Požadavky na objektovou skladbu a číslování stavebních objektů a provozních souborů na stavbách silnic a dálnic ve správě Ředitelství silnic a dálnic ČR stanovují Požadavky na provedení a kvalitu na dálnicích a silnicích ve správě ŘSD ČR „**PPK-CIS**“. Tento předpis je v souladu s příslušnými vyhláškami a směrnicí, které upravují objektovou skladbu pozemních komunikací, PPK-CIS je podrobnější.

V projektové dokumentaci jsou objekty označené červeně a zeleně. To se týká výkresů. To naznačuje členění stavby na objekty, jejichž výstavbu budou zajišťovat dva různí investoři.

Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Pardubice bude zajišťovat výstavbu červeně označených objektů (tj. silnice I/2 a všechny související a vyvolané objekty). **Červené objekty jsou rozpracovány do podrobností projektové dokumentace pro vydání stavebního povolení.**

Město Pardubice bude zajišťovat výstavbu zeleně označených objektů (místní komunikace a cyklostezky se souvisejícími objekty). **Zelené objekty nejsou předmětem projektové dokumentace pro vydání stavebního povolení.**

### B.2.6.1 Pozemní komunikace

#### 2.6.1.1 SO 101 Silnice I/2

- vlastníkem bude Česká republika, správcem ŘSD ČR

Kategorie S 11,5/80

*Směrové a výškové vedení*

Tento rozhodující stavební objekt řeší návrh nového úseku silnice I/2. Začátek úpravy je v prostoru křižovatky v k. ú. Dražkovice. Konec silnice I/2 (rozhraní stavebních objektů SO 101 Silnice I/2 a SO 113 Okružní křižovatka silnic I/2 a II/322) je v okružní křižovatce se silnicí II/322 v Pardubičkách. V úseku okružní křižovatka v Pardubičkách – most 322-022A tvoří část hlavní trasy krátká přeložka silnice II/322 (SO 123 Úprava místní komunikace *ul. Průmyslové* (průtah II/322)).

Komunikace je navržena v kategorii S 11,5/80 (dvoupruhová, směrově nerozdělená komunikace s návrhovou rychlostí 80 km/h). V trase je navrženy čtyři okružní křižovatky. OK (I/2 x III/340 28), OK (I/2 x ul. K Židovskému hřbitovu), OK (I/2 x III/340 26) a OK (I/2 x II/322-*ul. Průmyslová*).

Směrové změny osy jsou řešeny oblouky s přechodnicemi, nejmenší poloměr v trase I/2 má hodnotu  $R = 375$  m, na konci úseku (v napojení na II/322 okružní křižovatkou) je navržen oblouk s poloměrem  $R = 200$  m.

Návrh nivelety vychází z ustanovení ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic pro návrh silnic v inundačních územích vodních toků, nejmenší výška přilehlé hrany koruny komunikace je 1,0 m nad hladinou při průtoku Q100.

#### Konstrukce vozovky

Je navržena netuhá vozovka, tj. asfaltová s úrovní návrhového porušení D0. Upřesnění konstrukčních vrstev bude předmětem navazujícího stupně dokumentace. Konstrukce vozovky je navržena pro třídu dopravního zatížení II.

#### Šířkové uspořádání

Základní šířkové uspořádání je navrženo v kategorii S 11,5/80 dle ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic.

| a    | c    | e    |
|------|------|------|
| 3,50 | 1,75 | 0,50 |

Celková šířka nezpevněné krajnice je v úsecích se směrovými sloupky 0,75 m, v úsecích se svodidly 1,50 m. V dílčím úseku levé nezpevněné krajnici (v souběhu s cyklotrasou) je navrženo silniční jednostranné ocelové svodidlo, které chrání cyklotrasu před vozidly v případě jejich havárie (vzdálenost okrajů souběžných komunikací je ve většině délky menší než 7,5 m).

#### Základní šířkové uspořádání:

|                     |          |        |
|---------------------|----------|--------|
| jízdní pruhy        | 2 x 3,50 | 7,00 m |
| zpevněná krajnice   | 2 x 1,75 | 3,50 m |
| nezpevněná krajnice | 2 x 0,50 | 1,00 m |
| volná šířka         | 11,50 m  |        |

Pozn.: Dle aktuální normy ČSN 73 6101 se ruší vodící proužek jeho šířka se započte do zpevněné krajnice.

#### Odvodnění

Odvodnění silnice I/2 je navrženo s ohledem na doporučení podrobného hydrogeologického průzkumu provedeného v r. 2003.

Odvodnění komunikace je navrženo příčným sklonem k hranám komunikace a dále do otevřených příkopů. Příkop vlevo (0,535 – km 1,0) je navržen ve sklonu 0,3 - 0,5 % a je zpevněn žlabovkou, v km cca 0,985 je přes lapač splavenin zaústěn do silniční kanalizace. Vlevo ve směru staničení v km 2,7 - 2,9 je s ohledem na prostorové poměry a nutnost odvodnění pláň komunikace navržena rigol zpevněný žlabovkou a doplněný trativodem. Příkop vpravo v km 2,7 - 2,9 je navržena jako nezpevněný a je vypádován do občasné vodoteče v km cca 2,7.

Dle hydrogeologických doporučení obsažených v předběžném IG průzkumu je odvodnění v infiltračním pásmu jímacího území vodních zdrojů Nemošice (km cca 0,8-2,0) řešeno zpevněním příkopů, následným přečištěním a odvedením do řeky Chrudimky. V km 1,0 - 1,5 je povrch vozovky odvodněn pomocí monolitických žlábků, umístěných podél hrany zpevnění, do silniční kanalizace. Zpevněný příkop doplněný trativodem je kvůli prostorovým možnostem v úseku od občasné vodoteče v km 2,724 po okružní křižovátku se silnicí II/322 vlevo. V trase jsou navrženy dvě norné stěny. První vlevo u mostu přes Chrudimku, druhá norná stěna vpravo za křížením s obcasnou vodotečí v km 2,724.

Zbývající příkopy jsou s ohledem na rovinatý terén navrženy jako vsakovací.

V km 0,315 a 1,920 byly navrhovány v DÚR z. 2003 a DSP 2009 nové sjezdy na okolní pozemky, šířka sjezdů je 7,0 m, resp. 6 m (délka zatrubnění příkopů DN 600 je 8,0 m). Zřízení hospodářských sjezdů na silnici I. třídy vyžadují souhlas s odchylným řešením od ČSN 73 6101. Proto je v této dokumentaci přístup na pozemky řešen sjezdem z okružní křižovatky Dražkovice a úpravou souběžné komunikace napojenou na silnici II/324.

#### *Zemní těleso*

Tvar zemního tělesa je navržen dle doporučení geotechnického průzkumu a hydrotechnického výpočtu proudění řeky Chrudimky a příslušné technické normy. Z podélného profilu (viz. výkresy) je patrné, že nově budovaný obchvat bude veden převážně v násypch a cca v úrovni terénu. Nejvyšší násypy cca 4,5 m lze očekávat v blízkosti přemostění řeky Chrudimky a v závěru trasy, v místě terénního zlomu v km cca 2,724. Pouze ojediněle je pak niveleta silnice vedena v mělkém zářezu cca do 1,5 m (závěr trasy). Niveleta budoucí silnice je vedena 1,0 m nad úroveň průtoku stoleté vody  $Q_{100}$ . Níže je popsán vztah zemního tělesa ke geotechnickým podmínkám (dále viz. Podrobný geotechnický průzkum<sup>6</sup>).

**V úseku v km 0,000 - 0,230** byl proveden vrt J1 a dynamická penetrace DP1, trasa silnice je vedena cca 140 m na začátku úseku v nízkém násypu do 1,0 m, ve zbytku trasy pak cca v úrovni terénu. Pod vrstvou organické zeminy o mocnosti cca 0,35 m se zde do hloubky 0,75-1,2 m vyskytují středně ulehle fluvialní sedimenty charakteru jílu písčitého (geotechnický typ Q1). Hluběji se jedná převážně o písky s příměsí jemnozrnné zeminy (geotechnický typ Q5), místy s složkami jílovitého písku (geotechnický typ Q6). Horniny skalního podkladu byly zastiženy v hloubce cca 4,5-5,7 m pod úroveň stávajícího terénu. Hladina podzemní vody v tomto úseku byla zastižena v hloubce 1,1-1,3 m pod úroveň stávajícího terénu.

**V km 0,230 – 2,240** byly provedeny vrty J2, J3, J4, J5, J6, J7, J8 a J9, dále pak dynamické penetrace DP2, DP3, DP4, DP5, DP6 a DP7. Trasa silnice je vedena v úseku cca km 0,220-1,520 v násypu o max. výšce do 3,0 m. V úseku cca km 1,520-1,720 pak v násypu o max. výšce 4,2 m, součástí tohoto úseku je i mostní objekt – most přes Chrudimku. Ve zbylé části úseku (cca km 1,720-2,240) je trasa vedena v počátku v násypu o max. výšce do 3,0 m, směrem ke konci úseku v násypu do 1,7 m. Pod vrstvou organické zeminy o mocnostech 0,35-0,7 m se vyskytují pestré fluvialní, omezeně i eolickodeluviální sedimenty. V úseku procházející přes stávající vojenský prostor budou zastiženy navážky. Mocnosti a plošné rozšíření fluvialních sedimentů je značně variabilní.

Cca do staničení 0,820 a v úseku km cca 0,980-1,140 budou pod humózními zeminami zastiženy písčité sedimenty geotechnického typu Q5, místy s nepravidelnými vložkami písku špatně zrněného (geotechnický typ Q4), a písku jílovitého (geotechnický typ Q6).

V úseku km cca 0,820-0,980 pak budou zastiženy pod humózními zeminami málo mocné písčité jíly (geotechnický typ GT1) o mocnosti do 1,0 m, hluběji pak jílovité písky (geotechnický typ Q6) rovněž o mocnosti do 1,0 m.

Od km cca 1,140-1,400 budou pravděpodobně pod humózními zeminami zastiženy eolickodeluviální sedimenty charakteru jílovitoprachovitých zemin (geotechnický typ Q3) o mocnosti max. 1,0 m. Níže se pak opět vyskytují fluvialní sedimenty geotechnického typu Q5 a Q4.

Dále v blízkosti řeky Chrudimky budou zastiženy jemnozrnné fluvialní sedimenty, charakteru jílovitoprachovitých zemin (geotechnický typ Q2) a jílovitopísčitých zemin (geotechnický typ Q1) o mocnosti 0,8-2,0 m. Hluběji byly opět zastiženy fluvialní písčité zeminy geotechnických typů Q4 a Q5.

V úseku staničení km cca 1,600-2,240 se předpokládá nepravidelný výskyt navážek a překopaných místních zemin (geotechnický typ Y).

**V úseku v km 2,240 – 2,370** byl proveden vrt J10, niveleta komunikace je vedena převážně v úrovni terénu +/- 0,5 m. Pod vrstvou organické zeminy o mocnosti cca 0,25 m zde byly zastiženy eolickodeluviální sedimenty charakteru jílu s vysokou plasticitou (geotechnický typ Q3) o mocnosti cca 0,5 m. Dále pak vrt zastihl velmi pestré střídání fluvialních sedimentů. Ty byly reprezentovány zejména

<sup>6</sup> Podrobný geotechnický průzkum byl podkladem pro zpracování DSP, podkladem předaným investorem.

geotechnickými typy Q5 (písek s příměsí jemnozrné zeminy) a Q6 (písek jílovitý), při bázi pak byly zastiženy i písčité štěrky (geotechnický typ Q7) a písky špatně zrněné (geotechnický typ Q4).

**V úseku v km 2,370 – 2,740** byl proveden vrt J11 a dynamické penetrace DP8 a DP9. Trasa silnice je vedena v úseku cca km 2,370-2,680 v násypu o max. výšce do 3,0 m. V úseku cca km 2,680-2,740 pak v násypu o max. výšce 4,1 m, součástí tohoto úseku je i mostní objekt – most přes cyklotrasu. Pod vrstvou organické zeminy o mocnosti cca 0,35 m se zde vyskytují do staničení km cca 2,250 eolickodeluviální sedimenty – geotechnický typ Q3, jejichž mocnost byly stanoveny na max. 0,4 m. Ve zbytku úseku budou zastiženy po sejmutí ornice zeminy geotechnického typu Q6 (písek jílovitý). Hluběji pak byly zastiženy fluviální písčité sedimenty (geotechnický typ Q5, částečně i Q4) a při bázi i geotechnický typ Q7 (štěrk s příměsí jemnozrné zeminy). Horniny skalního podkladu byly zastiženy v hloubce 3,6-5,0 m pod terénem.

**V úseku v km 2,740 – 2,870** byl proveden vrt J12, trasa silnice je vedena v zářezu o max. hloubce cca 1,0 m. Do staničení km cca 2,830 předpokládáme zastižení různorodých, středně ulehých navážek (geotechnický typ Y), charakteru překopaných místních zemi s možnou příměsí stavebního odpadu.

**Poslední úsek v km 2,870 – 3,100** je popsán na základě provedeného vrtu J12 a zejména archivního vrtu V-10. Trasa silnice je vedena v úseku cca km 2,870-3,040 v násypu o max. výšce do 1,0 m. Úseku cca km 3,040 – 3,100 je trasován v úrovni terénu – napojení na stávající silnici – ul. Průmyslová. Vzhledem k urbanizaci této lokality předpokládáme, že podloží silnice budou tvořit navážky charakteru překopaných místních zemin (písky a jílovité písky), s možnou příměsí stavebního odpadu. Mocnost navážek dosahuje 3,0-4,0 m. Níže se vyskytují fluviální sedimenty vyššího terasového stupně, reprezentované geotechnickými typy Q5 (písek s příměsí jemnozrné zeminy) a Q7 (štěrk s příměsí jemnozrné zeminy). Horniny skalního podkladu se vyskytují v hloubce 6,0-7,0 m pod povrchem stávajícího terénu.

#### 2.6.1.2 SO 110 Okružní křižovatka silnic I/2 x III/340 28

- vlastníkem bude Česká republika, správcem ŘSD ČR

Okružní křižovatka má vnější průměr 44 m. Křižovatka má čtyři paprsky, vždy s jedním vjezdem a výjezdem. Okružní jízdní pás je jednopruhový. Kolem středového ostrova je navržen prstenec pro ojedinelý pojezd zejména rozměrných vozidel. Jako směrodatné vozidlo je volen velký nákladní automobil - návěsová souprava. Průjezdnost je ověřena vlečnými křivkami. Mezi vjezdy a výjezdy jsou dělicí ostrůvky. Provoz chodců a cyklistů je řešen mimoúrovňově podchodem pod hlavní trasou plánované I/2 a pod paprskem silnice III. třídy. Na křižovatce nejsou navrženy spojovací větve.

Základní parametry okružní křižovatky:

|  |              |
|--|--------------|
| poloměr vnějšího vodícího proužku (vnitřní hrany)    | 21,25 m      |
| šířka jízdního pásu mezi vodícími proužky            | 5,5 m        |
| poloměr vnitřní hrany vnitřního vodícího proužku     | 14,0 m       |
| šířka přejížděného prstence kolem středního ostrůvku | 2,25 m       |
| vnitřní poloměr středového ostrůvku                  | 13,0 m       |
| poloměry vjezdů do křižovatky                        | 15,0 m       |
| poloměry výjezdů z křižovatky                        | 30 – 60 m    |
| šířka vjezdů   | 4,75 - 5,0 m |
| šířka výjezdů  | 5,0 - 5,5 m  |

Střed okružní křižovatky je na ose plánované silnice I/2, paprsky silnice III/340 28 jsou vedeny na střed okružní křižovatky. Tato křižovatka je ve směrové přímé trase obchvatu.

Výškové řešení křižovatky, tj. okružního pásu a paprsků je zřejmé z výkresové části. Podélný sklon dosahuje 4,5% a neklesá pod 0,5 % m. Výškové umístění respektuje omezení hladinou Q100 a omezení daná ochrannými pásmy letiště Pardubice. Křižovatka leží mimo zastavěné území.

Stavba si vyžádá přeložky stávající dopravní infrastruktury:

vlastník: Pardubický kraj:

„SO 120 Úprava silnice III/340 28“ směr Jesničanky – Nemošice dl. 176m+212m

Vlastník: Město Pardubice

Stavební úpravu stezky pro chodce a cyklisty podél silnice III/340 28 dl. 276m „SO 138 Stezka Jesenčanky-Nemošice“.

### 2.6.1.3 SO 111 Okružní křižovatka silnic I/2 x MK ul. K Židovskému hřbitovu

- vlastníkem bude Česká republika, správcem ŘSD ČR

Okružní křižovatka má vnější průměr 40 m. Křižovatka má tři paprsky, vždy s jedním vjezdem a výjezdem. Okružní jízdní pás je jednopruhový. Kolem středového ostrova je navržen prstenec pro ojedinělý pojezd zejména rozměrných vozidel. Jako směrodatné vozidlo je volen velký nákladní automobil - návěšová souprava. Průjezdnost je ověřena vlečnými křivkami. Mezi vjezdy a výjezdy jsou dělicí ostrůvky. Provoz chodců a cyklistů je řešen mimoúrovňově podchodem pod hlavní trasou plánované I/2 (s využitím mostu přes Chrudimku) a pod paprskem místní komunikace. Na křižovatce nejsou navrženy spojovací větve.

Základní parametry okružní křižovatky:

|  |              |
|--|--------------|
| poloměr vnějšího vodícího proužku (vnitřní hrany)    | 19,5 m       |
| šířka jízdního pásu mezi vodícími proužky            | 5,5 m        |
| poloměr vnitřní hrany vnitřního vodícího proužku     | 14,0 m       |
| šířka přejížděného prstence kolem středního ostrůvku | 2,25 m       |
| vnitřní poloměr středového ostrůvku                  | 10,75 m      |
| poloměry vjezdů do křižovatky                        | 15,0 m       |
| poloměry výjezdů z křižovatky                        | 30 – 60 m    |
| šířka vjezdů   | 4,75 - 5,0 m |
| šířka výjezdů  | 5,0 - 5,5 m  |

### 2.6.1.4 SO 112 Okružní křižovatka silnic I/2 x III/340 26

- vlastníkem bude Česká republika, správcem ŘSD ČR

Okružní křižovatka má vnější průměr 44 m. Křižovatka má čtyři paprsky, vždy s jedním vjezdem a výjezdem. Okružní jízdní pás je jednopruhový. Kolem středového ostrova je navržen prstenec pro ojedinělý pojezd zejména rozměrných vozidel. Jako směrodatné vozidlo je volen velký nákladní automobil - návěšová souprava. Průjezdnost je ověřena vlečnými křivkami. Vjezdy a výjezdy jsou jednopruhové a v místě napojení na okružní pás jsou odděleny zvýšenými ostrůvky s optickými stínami.

Provoz chodců a cyklistů je řešen mimoúrovňově podchodem pod hlavní trasou plánované I/2. Na křižovatce nejsou navrženy spojovací větve.

Základní parametry okružní křižovatky:

|  |         |
|--|---------|
| poloměr vnějšího vodícího proužku (vnitřní hrany)    | 21,25 m |
| šířka jízdního pásu mezi vodícími proužky            | 5,5 m   |
| poloměr vnitřní hrany vnitřního vodícího proužku     | 14,0 m  |
| šířka přejížděného prstence kolem středního ostrůvku | 2,25 m  |
| vnitřní poloměr středového ostrůvku                  | 13,0 m  |

|                               |              |
|-------------------------------|--------------|
| poloměry vjezdů do křižovatky | 15,0 m       |
| poloměry výjezdů z křižovatky | 30 – 60 m    |
| šířka vjezdů                  | 4,75 - 5,0 m |
| šířka výjezdů                 | 5,0 - 5,5 m  |

Střed okružní křižovatky je na ose plánované silnice I/2, paprsky silnice III/340 26 jsou vedeny na střed okružní křižovatky. Křižovatka je v oblouku o poloměru 400 m.

Výškové řešení křižovatky, tj. okružního pásu a paprsků je zřejmé z výkresové části. Podélný sklon dosahuje 2,5 % a neklesá pod 1,2 % m.

Stavba si vyžádá přeložky stávající dopravní infrastruktury:

Vlastník: Pardubický kraj:

Stavební úprava Silnice III/340 26 směr Pardubičky – Nemošice dl. 176 m+262 m (SO 122)

Vlastník: Město Pardubice:

Stavební úpravu stezky pro chodce a cyklisty podél silnice III/340 26 dl. 263 m (SO 137)

#### **2.6.1.5 SO 113 Okružní křižovatka silnic I/2 x II/322**

- vlastníkem bude Česká republika, správcem ŘSD ČR

Základní parametry okružní křižovatky:

|  |               |
|--|---------------|
| poloměr vnějšího vodícího proužku (vnitřní hrany)    | 20,0 m        |
| šířka jízdního pásu mezi vodícími proužky            | 5,5 m         |
| poloměr vnitřní hrany vnitřního vodícího proužku     | 14,0 m        |
| šířka přejížděného prstence kolem středního ostrůvku | 2,0 m         |
| vnitřní poloměr ostrůvku                             | 11,5 m        |
| poloměry vjezdů do křižovatky                        | 12,5 – 15,5 m |
| poloměry výjezdů z křižovatky                        | 30,5 – 50,5 m |
| šířka vjezdů   | 5,5 m         |
| šířka výjezdů  | 5,5 m         |

Střed okružní křižovatky je na ose přeložky silnice I/2, větve vedlejší silnice II/322 a vjezdu do areálu SKANSKA a.s. jsou vedeny kolmo do středu křižovatky.

Vjezdy a výjezdy jsou jednopruhové a v místě napojení na okružní pás jsou odděleny zvýšenými ostrůvky s optickými stíny.

Přes silnici I/2 od Dražkovic a přes Průmyslovou ulici směr centrum Pardubic jsou navrženy úroňové přechody navazující na stezky pro pěší a cyklisty, šířka ochranných ostrůvků uprostřed vozovky je 2,5 m, na ostatních paprscích jsou místa pro přecházení. Tato křižovatka je v zastavěném území.

#### **2.6.1.6 SO 120 Úprava silnice III/340 28**

- vlastníkem je Pardubický kraj, správcem SÚS Pk

Kategorie S 7,5/50

Původní trasa silnice III. tř. v úseku křížení s plánovanou I/2 musí být upravena z důvodu optimalizace parametrů křížení. Délka úpravy na jednotlivých paprscích je 176 m+212 m.

#### Šířkové uspořádání

| a    | c    | e    |
|------|------|------|
| 3,00 | 0,25 | 0,50 |

Pozn.: Dle aktuální normy ČSN 73 6101 se ruší vodicí proužek jeho šířka se započte do zpevněné krajnice.

Celková šířka nezpevněné krajnice je v úsecích se směrovými sloupky 0,75 m, v úsecích se svodidly 1,50 m.

#### Konstrukce vozovky

Je navržena netuhá vozovka, tj. asfaltová s úrovní návrhového porušení D0. Upřesnění konstrukčních vrstev a třídy dopravního zatížení bude předmětem navazujícího stupně dokumentace.

#### Odvodnění

Zásadou řešení je odvedení vod z komunikace volně do okolního terénu obdobně jako v původním stavu.

#### Zemní těleso

Tvar zemního tělesa je navržen dle doporučení a výpočtu hydrotechnického výpočtu a příslušné technické normy.

#### 2.6.1.7 SO 121 Úprava místní komunikace ul. K Židovskému hřbitovu

není předmětem DSP, jedná se o investici města

#### 2.6.1.8 SO 122 Úprava silnice III/340 26

- vlastníkem je Pardubický kraj, správcem SÚS Pk

Kategorie S 7,5/50

Původní trasa silnice III. tř. v úseku křížení s plánovanou I/2 musí být upravena z důvodu optimalizace parametrů křížení. Délka úpravy na jednotlivých paprscích je 176 m+262 m.

#### Šířkové uspořádání

| a    | c    | e    |
|------|------|------|
| 3,00 | 0,25 | 0,50 |

Pozn.: Dle aktuální normy ČSN 73 6101 se ruší vodicí proužek jeho šířka se započte do zpevněné krajnice.

Celková šířka nezpevněné krajnice je v úsecích se směrovými sloupky 0,75 m, v úsecích se svodidly 1,50 m.

#### Konstrukce vozovky

Je navržena netuhá vozovka, tj. asfaltová s úrovní návrhového porušení D0. Upřesnění konstrukčních vrstev a třídy dopravního zatížení bude předmětem navazujícího stupně dokumentace.

#### Odvodnění

Zásadou řešení je odvedení vod z komunikace volně do okolního terénu obdobně jako v původním stavu.

#### *Zemní těleso*

Tvar zemního tělesa je navržen dle doporučení a výpočtu hydrotechnického výpočtu a příslušné technické normy.

### **2.6.1.9 SO 123 Úprava místní komunikace ul. Průmyslové (průtah II/322)**

- vlastníkem Pardubický kraj, správcem SÚS Pk

Objekt řeší úpravu ul. Průmyslová, která bude přerušena a zapojena do okružní křižovatky se silnicí I/2 (SO 113). Objekt řeší dva úseky přerušené stavebním objektem okružní křižovatky. Směr Pardubice a Černá za Bory. Směr Pardubice značí, že se jedná o úsek navazující na paprsek okružní křižovatky ve směru do centra Pardubic.

Úprava začíná přibližně na začátku ochranného ostrůvku stávající zastávky MHD ve směru na Pardubičky (u obytné zástavby) a končí na hranici okružní křižovatky (SO 113). Délka úpravy po vnější vodící proužek okružní křižovatky je 55 m.

V napojení je vozovka rozšířena ve vazbě na poloměr napojovaného oblouku. Výšková úprava je předurčena stávající niveletou Průmyslové ulice a niveletou a příčným sklonem okružní křižovatky. Odvodnění vozovky je zajištěno dostředným příčným sklonem 3,0 % do silničních vpustí před obrubníkem s vyústěním do otevřeného příkopu.

Součástí objektu je úprava stávající zastávky MHD ve směru Černá za Bory – Pardubičky a výstavba nové zastávky jako náhrada za zrušenou ve směru Pardubičky – Černá za Bory.

Poloha zastávky ve směru Černá za Bory – Pardubičky zůstane zachována, upraven bude vjezd do zastávky a šířka přilehlého chodníku (chodník plní zároveň i funkci nástupiště).

Stávající zastávka ve směru Pardubičky – Černá za Bory bude zrušena a nahrazena novou, posunutou o cca 90 m proti směru jízdy. Délka nástupní hrany je navržena 25,0 m, délka připojovacího je 15,0 m a odbočovacího pruhu je 25 m. Záliv šířky 3,00 m.

Odvodnění zálivu je řešeno silničními vpustmi zaústěnými do zatrubnění příkopu z betonových trub DN 500.

Zatrubnění příkopu umožní vedení cyklotrasy podél areálu M –TECH Pardubice.

Konstrukce vozovky upravovaného úseku Průmyslové ulice je navržena pro třídu dopravního zatížení III a návrhovou úroveň porušení vozovky D1. Délka úpravy je cca 100 m.

Směr Černá za Bory znamená, že se jedná o úsek navazující na paprsek okružní křižovatky ve směru na Černou za Bory. Úpravou bude dotčen úsek od hranice okružní křižovatky po přechodovou desku mostu ev. č. 322 –022A. Délka úpravy je cca 100 m.

Příčné uspořádání komunikace odpovídá normové kategorii MS -/11,5/50.

Konstrukce vozovky je navržena v netuhé úpravě v celkové tloušťce min. 600 mm a obrusnou vrstvou z asfaltového koberce mastixového se zvýšenou odolností vůči pohybům od zátěže těžkých nákladních vozidel. Konstrukce je shodná s konstrukcí v SO 101, i po tomto úseku je vedena hlavní trasa budoucího jihovýchodního obchvatu.

### **2.6.1.10 SO 124 Příklad k areálu SKANSKA a na pozemek parc. č. 186/1 v k. ú. Pardubičky**

- vlastníkem Statutární město Pardubice, správcem Služby města Pardubic a.s.

Stavební objekt řeší výstavbu nového napojení areálu SKANSKA a. s. závodu Pardubice na přeložku silnice I/2 v okružní křižovatce se silnicí II/322 (SO 113 – Okružní křižovatka silnic I/2 a III/322). Začátek úseku je na hranici okružní křižovatky, konec ve vjezdové bráně do areálu. Délka příjezdu je 60,0 m.

Příjezd tvoří 4. rameno okružní křižovatky a je navržen podél oplocení areálu SKANSKA a. s. Jízdní pruhy šířky 3,25 m jsou doplněny zpevněnou a nezpevněnou krajnicí 2 x 0,25 m. Součástí objektu je i napojení okolních pozemků komunikací šířky 4,0 m.

Součástí objektu je sjezd na parcelu č. 186/1. Sjezd se od příjezdové komunikace k areálu SKANSKA a. s. odklání pravostranným obloukem, šířka zpevněné vozovky sjezdu je 6,5 m a po obou stranách bude nezpevněná krajnice šířky 0,5 m (shodné šířkové uspořádání jako u příjezdu do SKANSKA a.s.). Celková délka sjezdu je 20,0 m.

Konstrukce vozovky je navržena pro třídu dopravního zatížení III

Odvodnění vozovky je příčným sklonem na okolní terén.

#### **2.6.1.11 SO 125 Napojení Červeňáku**

není předmětem DSP, jedná se o investici města

#### **2.6.1.12 SO 126 Příjezd k RD a chodník v ul. Komenského v k. ú. Pardubičky**

- vlastníkem Statutární město Pardubice, správcem Služby města Pardubic a.s.

Náplní objektu je zajištění příjezdu k rodinnému domku (dále jen RD) čp. 460 z Komenského ulice a propojení navrhovaného chodníku na ulici Průmyslové se stávajícím chodníkem vedeným podél úseku rekultivovaného jízdního pásu ul. Průmyslové. Jedná se o komunikaci v oblouku ležící v prostoru mezi vjezdy původních zastávek MHD v ploše původního jízdního pásu ul. Průmyslové. Objekt je od přeložky ul. Průmyslové a od okružní křižovatky odstíněn protihlukovou stěnou. Protihluková stěna chrání přilehlou obytnou zástavbu.

#### **2.6.1.13 SO 134 Pás pro pěší a cyklisty podél MK (ul. Průmyslová)**

- vlastníkem Statutární město Pardubice, správcem Služby města Pardubic a.s.

Objektu řeší přidružený dopravní prostor společný pás pro pěší a cyklisty šířky 3,0 m. Objekt se rozkládá vpravo od jízdního pásu ul. Průmyslové. Chodník po levé straně ul. Průmyslové řeší SO 126. Přidružený dopravní prostor je od hlavního dopravního prostoru oddělený místy zeleným pásem, místy zpevněným bezpečnostním odstupem 0,5 m. Hlavní dopravní prostor po silniční obrubu je průtahem silnice II/322, je předmětem SO 123 Úprava místní komunikace ul. Průmyslové (průtah II/322). SO 123 bude ve vlastnictví Pardubického kraje.

Součástí objektu jsou i nástupiště veřejné hromadné dopravy.

Konstrukce vozovky je navržena s asfaltovým povrchem ve skladbě :

|   |            |
|---|------------|
| <i>Třída dopravního zatížení</i>        | <i>VI</i>  |
| <i>Návrhová úroveň porušení vozovky</i> | <i>D 2</i> |

Odvodnění pásu je navrženo příčným sklonem 2% ve směru k vozovce.

Nástupiště zastávek budou mít dlážděný povrch.

#### **2.6.1.14 SO 135 Stezka podél silnice I/2**

není předmětem DSP, jedná se o investici města

#### **2.6.1.15 SO 136 Přeložka stezky ul. K Židovskému hřbitovu - zahrádky (Drábovy kouty)**

- vlastníkem Statutární město Pardubice, správcem Služby města Pardubic a.s.

Komunikace délky 349 m propojuje stávající komunikaci - cyklotrasu přerušenu stavbou silnice I/2 (od areálu řadových garáží k zahrádkářské kolonii) a pás pro pěší a cyklisty (SO 134 Pás pro pěší a cyklisty podél MK) vedený podél SO 121 Úprava místní komunikace ul. K Židovskému hřbitovu.

Trasa klesá z místa křížení ul. K Židovskému hřbitovu a komunikace napojující most „Červeňák“ podchází plánovanou silnici I/2 pod mostem „SO 203 Most na I/2 přes Chrudimku v km 1,600“ pokračuje

podél plotu zahrádkářské kolonie a na konci úpravy se napojuje na stávající komunikaci přerušenu zemním tělesem hlavní trasy.

Niveleta cyklotrasy na počátku klesá z úrovně zemního tělesa rekonstruované ul. K Židovskému hřbitovu, dál kopíruje terén v nízkém násypu cca 0,20 m, v podjezdu pod mostem přes Chrudimku je upravena tak, aby byla zajištěna podjezdná výška 2,50 m.

Příčné uspořádání cyklotrasy a konstrukce vozovky jsou shodné s SO 135 – Cyklotrasa podél silnice I/2. Volná šířka sdrúženého pásu je 3,0 m, minimální odstup od pevné překážky (oplocení) je 0,25 m.

Odvodnění je zajištěno příčným sklonem na okolní terén ve směru k Chrudimce.

Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni dokumentace. Navrhujeme skladbu vozovky s úrovní porušení D2 pro TDZ VI. Vozovka bude využívána pro pojezd servisních vozidel k dešťovému odlučovači.

#### **2.6.1.16 SO 137 Přeložka stezky Nemošice - Pardubičky**

- vlastníkem Statutární město Pardubice, správcem Služby města Pardubic a.s.

Objekt řeší přeložku stezky pro pěší a cyklisty vedené podél silnice III/340 26. Stezka bude přeložena v souvislosti křížením silnice III/340 26 s plánované I/2. Stezka je vedena v souběhu s přeložkou silnice III/340 26. Silnici I/2 bude křížit mimoúrovňově, stezka je vedena podjezdem.

Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni dokumentace. Navrhujeme skladbu vozovky s úrovní porušení D2 pro TDZ O.

#### **2.6.1.17 SO 138 Přeložka stezky Jesenčanky - Nemošice**

- vlastníkem Statutární město Pardubice, správcem Služby města Pardubic a.s.

Objekt řeší přeložku stezky pro pěší a cyklisty vedené podél silnice III/340 28. Stezka bude přeložena v souvislosti křížením silnice III/340 28 s plánované I/2. Stezka je vedena v souběhu s přeložkou silnice III/340 28. Silnici I/2 bude křížit mimoúrovňově, stezka je vedena podjezdem.

Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni dokumentace. Navrhujeme skladbu vozovky s úrovní porušení D2 pro TDZ O.

#### **2.6.1.18 SO 139 Přeložka stezky Pardubice - Dražkovice**

- vlastníkem Statutární město Pardubice, správcem Služby města Pardubic a.s.

Objekt řeší přeložku stezky pro pěší a cyklisty vedené podél silnice II/324. Stezka bude přeložena v souvislosti křížením s plánované I/2. Stezka je vedena v souběhu se silnicí II/324. Silnici I/2 bude křížit mimoúrovňově, stezka je vedena podjezdem.

Je navržena skladba vozovky s úrovní porušení D2 pro TDZ O.

#### **2.6.1.19 SO 140 Příjezd k dešťovému odlučovači v km 1,5**

- vlastníkem bude Česká republika, správcem ŘSD ČR

Tento stavební objekt řeší příjezd motorových vozidel k dešťovému odlučovači situovaném na patě svahu SO 101 Silnice I/2 vpravo ve staničení cca 1,530. Odlučovač je součástí SO 301.

Příjezd k dešťovému odlučovači je navržen odbočením z SO 136 Stezka ul. K Židovskému hřbitovu-zahrádky (Drábovy kouty). Příjezd délky 21 m je navržen podél mostu SO 203 a je situován nad odlučovačem.

Konstrukce vozovky je navržena v netuhé úpravě v celkové tloušťce min. 300 mm. Konstrukce cyklotrasy SO 136, po které je uvažován příjezd k odlučovači vyhovuje občasnému pojezdu nákladních vozidel.

**2.6.1.20 SO 150 Přístupy na pozemky v k. ú. Dražkovice**

- vlastníci pozemků

Vlevo ve směru staničení bude zajištěn přístup komunikací, souběžné komunikaci s I/2 do km 0,320. Pro přístup na pozemky vpravo je navržena souběžná cesta zpevněná štěrkodrtí vpravo podél hlavní trasy od km 0,2. Tato cesta je napojena na silnici III/34028. Na pozemky vede i komunikace v zástavbě rodinných domů obce Dražkovice. Provoz zemědělské techniky po této komunikaci není žádoucí.

|   |                               |
|---|-------------------------------|
| <i>Třída dopravního zatížení</i>        | <i>O (občasný pojezd TNV)</i> |
| <i>Návrhová úroveň porušení vozovky</i> | <i>D2</i>                     |

**2.6.1.21 SO 151 Přístupy na pozemky v k. ú. Dražkovice**

- vlastníci pozemků

V místě navrhované okružní křižovatky s I/2 x III/340 26. Je napojena vojenská účelová komunikace. Po vybudování okružní křižovatky (dále jen OK) dojde k přerušení této komunikace. Navrhujeme její napojení na silnici III/340 26 a vedení její přeložky podél severozápadního kvadrantu OK. V místě původního napojení bude nově napojena účelová komunikace - přístup na pozemek 339/10. Jednou z podmínek uvedených v původním územním rozhodnutí č.j. ÚSO 1437/05/06/07/HC/ro bylo doplnění sjezdu v km 1,920 na pozemek p. č. 339/10. Zřízení sjezdu ze silnice I. třídy by vyžadovalo souhlas s odchýlným řešením. Jako náhradu navrhujeme souběžnou účelovou komunikaci kat. S 4/30.

|   |  |
|---|--|
| <i>Třída dopravního zatížení</i>        | <i>VI (velmi lehká &lt; 15 TNV/24 hod)</i> |
| <i>Návrhová úroveň porušení vozovky</i> | <i>D2</i>                                  |

**2.6.1.22 SO 170 Provizorní komunikace u III/340 28**

- vlastník nebude/správce zhotovitel stavby

Po dobu výstavby nového křížení s plánovanou I/2 bude zřízena provizorní komunikace v kat. S 6,5/30.

**2.6.1.23 SO 171 Provizorní komunikace u III/340 26**

- vlastník nebude/správce zhotovitel stavby

Po dobu výstavby nového křížení s plánovanou I/2 bude zřízena provizorní komunikace v kat. S 6,5/30.

**2.6.1.24 SO 182 Dopravní opatření na komunikacích**

- vlastník nebude/správce zhotovitel stavby

V jednotlivých fázích výstavby, prováděných dle harmonogramu prací, bude nutno přikročit k dopravním omezením či k dopravním uzávěrám částí stávající silniční sítě. Předmětem tohoto stavebního objektu bude provizorní dopravní značení zajišťující a usměrňující provoz na dotčených komunikacích po dobu těchto omezení a uzavírek. Konkrétní rozsah provizorního dopravního značení projedná těsně před realizací s příslušnými orgány zhotovitel stavby.

**2.6.1.25 SO 190.1 Dopravní značení – ŘSD ČR**

- vlastníkem bude Česká republika, správcem ŘSD ČR

Objekt zahrnuje definitivní svislé a vodorovné dopravní značení silnice I/2 vč. okružních křižovatek.

**2.6.1.26 SO 190.2 Portály pro dopravní značení ve správě ŘSD**

- vlastníkem bude Česká republika, správcem ŘSD ČR

Součástí uvedeného SO je portálová konstrukce velkoplošných značek orientačních dopravních značek u okružních křižovatek a to z důvodu polohy protihlukových stěn na krajnici podél komunikace.

#### **2.6.1.27 SO 193 Dopravní značení – Pardubický kraj**

- vlastníkem bude Pardubický kraj (správce – SÚS Pk)

Pro realizovanou výstavbu silnice I. tř. bude provedena úprava vodorovného i svislého dopravního značení souvisejících silnic II. a III. třídy.

#### **2.6.1.28 SO 194 Dopravní značení – Město Pardubice**

- vlastníkem Statutární město Pardubice, správcem Služby města Pardubic a.s.

Pro realizovanou výstavbu silnice obchvatu bude provedeno vodorovné i svislé dopravní značení dotčených místních komunikací.

### **B.2.6.2 Mostní objekty a zdi**

#### **2.6.2.1 SO 241 Most na III/340 28 přes stezku v km 0,142**

##### Základní údaje o novém mostu

|  |  |
|--|--|
| Druh převáděné komunikace                                | Silnice III/340 28   |
| Kategorie komunikace                                     | S7,5/ 50   |
| Druh přemostované překážky                               | stezka pro pěší a cyklisty   |
| Staničení křížení na III/340 28                          | km 0,141 550 (pracovní)  |
| Staničení křížení na stezce                              | -  |
| Úhel křížení   | 90° (100g)   |
| Požadovaná podjezdná výška                               | 2,5 m  |
| Volná výška pod mostem                                   | 2,78 m   |
| Charakteristika mostu:                                   | Trvalý mostní objekt, monolitická železobetonová polorámová konstrukce. Založení mostu plošné na základových pasech. |
| Délka přemostění:  | 4,000 m (v ose silnice III/340 28)   |
| Délka mostu:   | 13,460 m   |
| Délka nosné konstrukce:                                  | 5,000 m  |
| Rozpětí jednotlivých polí:                               | 4,5 m (v ose silnice III/340 28)   |
| Šikmost mostu:   | $\alpha = 90,000^\circ$  |
| Volná šířka mostu:                                       | 9,9 m – 12,3 m   |
| Šířka průchozího prostoru veřejného /nouzového chodníku: | 0,000 m (není navržen služební chodník)  |
| Šířka mostu:   | 11,345 m (v ose stezky)  |
| Výška mostu nad terénem:                                 | 3,450 m  |
| Stavební výška:  | 0,585 m  |
| Plocha nosné konstrukce mostu:                           | 54,8 m <sup>2</sup>  |
| Zatížení mostu:  | dle ČSN EN 1991-2 ed. 2 v platném znění 12/2018  |

Mostní objekt SO 241 je součástí stavby I/2 Pardubice – jihovýchodní obchvat. Účelem mostu je převedení silnice III/340 28 přes stezku pro pěší a cyklisty Jesenčany – Nemošice. Most je navržen se

šířkovým uspořádáním odpovídajícím kategorii S7,5/50.

Most je navržen jako polorámová železobetonová konstrukce o 1 poli. Rozpětí pole je 4,5 m (v ose silnice III/340 28). Založení mostu je navrženo plošné na základových pasech na vrstvě štěrkopísku. Nová nosná konstrukce je navržena pro modely zatížení skupiny 1 dle ČSN EN 1991-2 zm. Z3 vč. zatěžovacího schématu LM3 900/150. Celková délka nosné konstrukce je 5,00 m při celkové délce mostu 13,460 m. Výška stojek 3,57 m (OP1) resp. 3,71 m (OP2), šířka 10,52 (osa uložení v OP1), resp. 11,36 m (osa uložení v OP2). Křídla jsou rovnoběžná, vetknutá do rámu, respektující směrové vedení komunikace. Podél stezky pro chodce a cyklisty jsou navrženy gabionové zdi sloužící jako šikmá křídla. Založení mostu je navrženo plošné na základových pasech šířky 3,0 m na zhutněném štěrkopískovém polštáři tl. 0,5 m.

Římsy jsou navrženy monolitické železobetonové šířky 0,80 m.

Vozovka na mostě je navržena třívrstvá v celkové tl. 135 mm vč. izolace.

Podél vozovky je vedeno jednostranné ocelové zábradelní svodidlo. Svodidla jsou navržena pro úroveň zadržení H2.

Podél křídel a za konci říms bude provedené odláždění, pod mostem vede stezka pro pěší a cyklisty.

### 2.6.2.2 SO 242 Most na místní komunikaci přes stezku v km 0,611

#### Základní údaje o novém mostu

|   |  |
|---|--|
| Druh převáděné komunikace                                 | Místní sběrná komunikace (ul. K Židovskému hřbitovu)   |
| Kategorie komunikace                                      | MS2 12,25/9,50   |
| Druh přemostované překážky                                | stezka pro pěší a cyklisty   |
| Staničení křížení na komunikaci                           | km 0,601 385 (pracovní)  |
| Staničení křížení na stezce                               | -  |
| Úhel křížení  | 90° (100g)   |
| Požadovaná podjezdná výška                                | 2,5 m  |
| Volná výška pod mostem                                    | 3,07 m   |
| Charakteristika mostu:                                    | Trvalý mostní objekt, monolitická železobetonová polorámová konstrukce. Založení mostu plošné na základových pasech. |
| Délka přemostění:   | 4,750 m (v ose místní komunikace)  |
| Délka mostu:  | 15,50 m  |
| Délka nosné konstrukce:                                   | 5,750 m  |
| Rozpětí jednotlivých polí:                                | 5,25 m (v ose místní komunikace)   |
| Šikmost mostu:  | $\alpha = 90,000^\circ$  |
| Volná šířka mostu:  | 16,61 m – 19,40 m  |
| Šířka průchozího prostoru veřejného / nouzového chodníku: | 4,200 m  |
| Šířka mostu:  | 18,65 m (v ose stezky)   |
| Výška mostu nad terénem:                                  | 4,490 m  |
| Stavební výška:   | 1,365 m (v ose mostu)  |
| Plocha nosné konstrukce mostu:                            | 105,1 m <sup>2</sup>   |
| Zatížení mostu:   | dle ČSN EN 1991-2 ed. 2 v platném znění 12/2018  |

Mostní objekt SO 242 je součástí stavby I/2 Pardubice – jihovýchodní obchvat. Účelem mostu je převedení místní komunikace (ul. K Židovskému hřbitovu) přes stezku pro pěší a cyklisty (SO 136). Most

je navržen se šířkovým uspořádáním odpovídajícím kategorii MS 12,25/9,50.

Most je navržen jako polorámová železobetonová konstrukce o 1 poli. Rozpětí pole je 5,25 m (v ose místní komunikace). Založení mostu je navrženo plošné na základových pasech. Nová nosná konstrukce je navržena pro modely zatížení skupiny 1 dle ČSN EN 1991-2 zm. Z3 vč. zatěžovacího schématu LM3 900/150. Celková délka nosné konstrukce je 5,75 m při celkové délce mostu 15,50 m. Výška stojek 3,88 m, šířka 17,81 m (osa uložení v OP1), resp. 18,68 m (osa uložení v OP2). Na bokách nosné konstrukce jsou navrženy parapety s výškou respektující niveletu komunikace. Nosná konstrukce bude rozdělená dilatační spárou na dva celky. Křídla jsou rovnoběžná, vetknutá do rámu, respektující směrové vedení komunikace. Podél stezky pro chodce a cyklisty jsou navrženy gabionové zdi sloužící jako šikmá křídla. Založení mostu je navrženo plošné na základových pasech šířky 3,0 m.

Římsy jsou navrženy monolitické železobetonové šířky 0,80 m, podél levé římsy je veden veřejný chodník s průchozím prostorem š.4,20 m.

Vozovka na mostě je navržena v totožné skladbě jako na přilehlém úseku komunikace, v min. tl. 555 mm.

Do pravé římsy je zakotveno ocelové zábradelní svodidlo pro úroveň zadržení H2, na levé římse pak ocelové zábradlí v. 1,30 m se svislou výplní.

Podél křídel a za konci říms bude provedené odláždění, pod mostem vede stezka pro pěší a cyklisty. Součástí mostu je veřejné schodiště š.2,0 m z prefabrikovaných betonových dílců.

### 2.6.2.3 SO 243 Most na III/340 26 přes stezku v km 0,140

#### Základní údaje o novém mostu

|  |  |
|--|--|
| Druh převáděné komunikace                                | Silnice III/340 26   |
| Kategorie komunikace                                     | S7,5/ 50   |
| Druh přemostované překážky                               | stezka pro pěší a cyklisty   |
| Staničení křížení na III/340 26                          | km 0,140 00 (pracovní)   |
| Staničení křížení na stezce                              | -  |
| Úhel křížení   | 90° (100g)   |
| Požadovaná podjezdná výška                               | 2,5 m  |
| Volná výška pod mostem                                   | 2,55 m   |
| Charakteristika mostu:                                   | Trvalý mostní objekt, monolitická železobetonová polorámová konstrukce. Založení mostu plošné na základových pasech. |
| Délka přemostění:  | 4,500 m (v ose silnice III/340 26)   |
| Délka mostu:   | 15,50 m  |
| Délka nosné konstrukce:                                  | 5,500 m  |
| Rozpětí jednotlivých polí:                               | 5,00 m (v ose silnice)   |
| Šikmost mostu:   | $\alpha = 90,000^\circ$  |
| Volná šířka mostu:                                       | 9,82 m – 14,01 m   |
| Šířka průchozího prostoru veřejného /nouzového chodníku: | 0,00 m (není navržen služební chodník)   |
| Šířka mostu:   | 12,67 m (v ose stezky)   |
| Výška mostu nad terénem:                                 | 3,71 m   |
| Stavební výška:  | 0,920 m (v ose mostu)  |
| Plocha nosné konstrukce mostu:                           | 68,0 m <sup>2</sup>  |
| Zatížení mostu:  | dle ČSN EN 1991-2 ed. 2 v platném znění 12/2018  |

Mostní objekt SO 243 je součástí stavby I/2 Pardubice – jihovýchodní obchvat. Účelem mostu je převedení silnice III/340 26 přes stezku pro pěší a cyklisty (SO 136). Most je navržen se šířkovým uspořádáním odpovídajícím kategorii S7,5/50.

Most je navržen jako polorámová železobetonová konstrukce o 1 poli. Rozpětí pole je 5,0 m (v ose silnice III/340 26). Založení mostu je navrženo plošné na základových pasech. Nová nosná konstrukce je navržena pro modely zatížení skupiny 1 dle ČSN EN 1991-2 zm. Z3 vč. zatěžovacího schématu LM3 900/150. Celková délka nosné konstrukce je 5,50 m při celkové délce mostu 15,50 m. Výška stojek 3,88 m, šířka 11,64 m (osa uložení v OP1), resp. 13,00 m (osa uložení v OP2). Na bokách nosné konstrukce jsou navrženy parapety s výškou respektující niveletu komunikace. Křídla jsou rovnoběžná, vetknutá do rámu, respektující směrové vedení komunikace. Podél stezky pro chodce a cyklisty jsou navrženy gabionové zdi sloužící jako šikmá křídla. Založení mostu je navrženo plošné na základových pasech šířky 3,0 m.

Římsy jsou navrženy monolitické železobetonové šířky 0,80 m.

Vozovka na mostě je navržena v totožné skladbě jako na přilehlém úseku komunikace, v min. tl. 405 mm.

Podél vozovky je vedeno jednostranné ocelové zábradelní svodidlo. Svodidla jsou navržena pro úroveň zadržetí H2.

Podél křídel a za konci říms bude provedené odláždění, pod mostem vede stezka pro pěší a cyklisty.

#### 2.6.2.4 SO 201 Most na I/2 přes stezku v km 0,035

##### Základní údaje o novém mostu

|  |  |
|--|--|
| Druh převáděné komunikace                                | Silnice I/2  |
| Kategorie komunikace                                     | S11,5/ 80  |
| Druh přemostované překážky                               | stezka pro pěší a cyklisty   |
| Staničení křížení na I/2                                 | km 0,034 920 (pracovní)  |
| Staničení křížení na stezce                              | -  |
| Úhel křížení   | 90° (100g)   |
| Požadovaná podjezdná výška                               | 2,5 m  |
| Volná výška pod mostem                                   | 2,81 m   |
| Charakteristika mostu:                                   | Trvalý mostní objekt, monolitická železobetonová polorámová konstrukce. Založení mostu plošné na základových pasech. |
| Délka přemostění:  | 5,000 m (v ose silnice I/2)  |
| Délka mostu:   | 16,785 m   |
| Délka nosné konstrukce:                                  | 6,000 m  |
| Rozpětí jednotlivých polí:                               | 5,5 m (v ose silnice I/2)  |
| Šikmost mostu:   | $\alpha = 90,000^\circ$  |
| Volná šířka mostu:                                       | 11,79 m – 13,86 m  |
| Šířka průchozího prostoru veřejného /nouzového chodníku: | 0,000 m (není navržen služební chodník)  |
| Šířka mostu:   | 13,515 m (v ose stezky)  |
| Výška mostu nad terénem:                                 | 2,66 m   |
| Stavební výška:  | 0,585 m  |
| Plocha nosné konstrukce mostu:                           | 78,06 m <sup>2</sup>   |
| Zatížení mostu:  | dle ČSN EN 1991-2 ed. 2 v platném znění 12/2018  |

Mostní objekt SO 201 je součástí stavby I/2 Pardubice – jihovýchodní obchvat. Účelem mostu je převedení silnice I/2 přes stezku pro pěší a cyklisty Pardubice - Dražkovice. Most je navržen se šířkovým uspořádáním odpovídajícím kategorii S11,5/80.

Most je navržen jako polorámová železobetonová konstrukce o 1 poli. Rozpětí pole je 5,5 m (v ose silnice I/2). Založení mostu je navrženo plošné. Nová nosná konstrukce je navržena pro modely zatížení skupiny 1 dle ČSN EN 1991-2 zm. Z3 vč. zatěžovacího schématu LM3 900/150. Celková délka nosné konstrukce je 6,00 m při celkové délce mostu 16,785 m. Na příčlích polorámu jsou navrženy konzoly pro uložení přechodových desek. Přechodové desky délky 4,5m a tloušťky 0,300 m jsou v podélném skonu 10%. Výška stojek 2,98 – 3,25 m (OP1) resp. 2,91 - 3,23 m (OP2), šířka 13,75 (osa uložení v OP1), resp. 11,36 m (osa uložení v OP2). Křídla jsou rovnoběžná, vetknutá do rámu, respektující směrové vedení komunikace. Podél stezky pro chodce a cyklisty jsou navrženy gabionové zdi sloužící jako šikmá křídla. Založení mostu je navrženo plošné na základových pasech šířky 3,0 m.

Římsy jsou navrženy monolitické železobetonové šířky 0,80 m.

Vozovka na mostě je navržena třívrstvá v celkové tl. 135 mm vč. izolace.

Podél vozovky je vedeno jednostranné ocelové zábradelní svodidlo. Svodidla jsou navržena pro úroveň zadržení H2.

Podél křídel a za konci říms bude provedené odláždění, pod mostem vede stezka pro pěší a cyklisty.

#### 2.6.2.5 SO 202 Most na I/2 přes stezku v km 0,983

##### Základní údaje o novém mostu

|                           |             |
|---------------------------|-------------|
| Druh převáděné komunikace | Silnice I/2 |
| Kategorie komunikace      | S11,5/ 80   |

|                             |                            |
|-----------------------------|----------------------------|
| Druh přemostované překážky  | stezka pro pěší a cyklisty |
| Staničení křížení na I/2    | km 0,986 060 (pracovní)    |
| Staničení křížení na stezce | -                          |
| Úhel křížení                | 90° (100g)                 |
| Požadovaná podjezdná výška  | 2,5 m                      |
| Volná výška pod mostem      | 2,95 m                     |

|  |  |
|--|--|
| Charakteristika mostu:                                   | Trvalý mostní objekt, monolitická železobetonová polorámová konstrukce. Založení mostu plošné na základových pasech. |
| Délka přemostění:  | 8,000 m (v ose silnice I/2)  |
| Délka mostu:   | 20,35 m  |
| Délka nosné konstrukce:                                  | 9,3 m  |
| Rozpětí jednotlivých polí:                               | 8,65 m (v ose silnice I/2)   |
| Šikmost mostu:   | $\alpha = 90,000^\circ$  |
| Volná šířka mostu:                                       | 11,50 m – 15,96 m  |
| Šířka průchozího prostoru veřejného /nouzového chodníku: | 0,000 m (není navržen služební chodník)  |
| Šířka mostu:   | 14,56 m (v ose stezky)   |
| Výška mostu nad terénem:                                 | 3,99 m   |
| Stavební výška:  | 0,685-0,785 m  |
| Plocha nosné konstrukce mostu:                           | 136,20 m <sup>2</sup>  |
| Zatížení mostu:  | dle ČSN EN 1991-2 ed. 2 v platném znění 12/2018  |

Mostní objekt SO 202 je součástí stavby I/2 Pardubice – jihovýchodní obchvat. Účelem mostu je převedení silnice I/2 přes stezku pro pěší a cyklisty Jesenčany-Nemošice. Most je navržen se šířkovým uspořádáním odpovídajícím kategorii S11,5/80.

Most je navržen jako polorámová železobetonová konstrukce o 1 poli. Rozpětí pole je 8,65 m (v ose silnice I/2). Založení mostu je navrženo plošné. Nová nosná konstrukce je navržena pro modely zatížení skupiny 1 dle ČSN EN 1991-2 zm. Z3 vč. zatěžovacího schématu LM3 900/150. Celková délka nosné konstrukce je 9,30 m při celkové délce mostu 20,35 m. Na příčných polorámu jsou navrženy konzoly pro uložení přechodových desek. Přechodové desky délky 4,5 m a tloušťky 0,300 m jsou v podélném sklonu 10%. Výška stojek 3,515 m (OP1) resp. 3,72 m (OP2), šířka 12,97 (osa uložení v OP1), resp. 14,73 m (osa uložení v OP2). Křídla jsou rovnoběžná, vetknutá do rámu, respektující směrové vedení komunikace. Založení mostu je navrženo plošné na základových pasech šířky 3,65 m.

Římsy jsou navrženy monolitické železobetonové šířky 0,80 m.

Vozovka na mostě je navržena třívrstvá v celkové tl. 135 mm vč. izolace.

Podél vozovky je vedeno jednostranné ocelové zábradelní svodidlo. Svodidla jsou navržena pro úroveň zadržení H2.

Podél křídel a za konci říms bude provedené odláždění, pod mostem vede stezka pro pěší a cyklisty.

### 2.6.2.6 SO 203 Most na I/2 přes Chrudimku v km 1,600

#### Základní údaje o novém mostu

|  |  |
|--|--|
| Druh převáděné komunikace                                | Silnice I/2  |
| Kategorie komunikace                                     | S11,5/ 80  |
| Druh přemostované překážky                               | stezka pro pěší a cyklisty   |
| Staničení křížení na I/2                                 | km 1,553 614 (pracovní)  |
| Úhel křížení   | 72,47°   |
| Staničení křížení na překážce                            | -  |
| Požadovaná podjezdná výška                               | 2,5 m  |
| Volná výška pod mostem                                   | 3,41 m   |
| Druh přemostované překážky                               | řeka Chrudimka   |
| Staničení křížení na I/2                                 | km 1,583 829 (pracovní)  |
| Úhel křížení   | nelze určit  |
| Staničení křížení na překážce                            | -  |
| Volná výška nad hladinou Q100                            | 1,91 m   |
| Druh přemostované překážky                               | nezpevněná cesta do vojenského prostoru  |
| Staničení křížení na I/2                                 | km 1,603 275 (pracovní)  |
| Úhel křížení   | 87,85°   |
| Staničení křížení na překážce                            | -  |
| Požadovaná podjezdná výška                               | 2,5 m  |
| Volná výška pod mostem                                   | 3,6 m  |
| Charakteristika mostu:                                   | Trvalý mostní objekt, monolitická železobetonová předpjatá trémová konstrukce o čtyřech polích. Založení mostu hlubinné na pilotách. |
| Délka přemostění:  | 96,5 m (v ose silnice I/2)   |
| Délka mostu:   | 113,20 m   |
| Délka nosné konstrukce:                                  | 99,50 m  |
| Rozpětí jednotlivých polí:                               | 26,50 m, 31,50 m, 23,00 m, 17,00 m (v ose silnice I/2)   |
| Šikmost mostu:   | $\alpha = 90,000^\circ$  |
| Volná šířka mostu:                                       | 11,50 m  |
| Šířka průchozího prostoru veřejného /nouzového chodníku: | 3,50 m   |
| Šířka mostu:   | 17,47 m  |

|                                |   |
|--------------------------------|---|
| Výška mostu nad terénem:       | 3,10 - 4,06 m                                   |
| Stavební výška:                | 1,535 m   |
| Plocha nosné konstrukce mostu: | 1683,54 m <sup>2</sup>                          |
| Zatížení mostu:                | dle ČSN EN 1991-2 ed. 2 v platném znění 12/2018 |

Mostní objekt SO 203 je součástí stavby I/2 Pardubice – jihovýchodní obchvat. Účelem mostu je převedení silnice I/2 přes inundační území řeky Chrudimky. Most je navržen se šířkovým uspořádáním odpovídajícím kategorii S11,5/80.

Most je navržen jako monolitická železobetonová předpjatá trémová konstrukce o čtyřech polích. Rozpětí jednotlivých polí je 26,50 m, 31,50 m, 23,00 m, 17,00 m (v ose silnice I/2). Výška trámů na navržena 1,4 m. Nad podporami jsou navrženy příčníky výšky 1,3 m. Nová nosná konstrukce je navržena pro modely zatížení skupiny 1 dle ČSN EN 1991-2 zm. Z3 vč. zatěžovacího schématu LM3 900/150. Celková délka nosné konstrukce je 99,50 m při celkové délce mostu 113,20 m. Založení mostu je navrženo hlubinně na pilotách o průměru 0,9 m, délky 9,0 m. Opěry mostu jsou navrženy šířky 2,35 m se základem šířky 3,35 m, délky 17,92 m. Dále jsou navrženy pilíře se třemi sloupy o půdorysných rozměrech 1,5 x 1,2 m na základu šířky 3,5 m, výšky 1,2 m, délky 13,12 m. Dále jsou navrženy přechodové desky 4,5m a tloušťky 0,300 m jsou v podélném sklonu 10%. Křídla jsou rovnoběžná, vetknutá do opěry, respektující směrové vedení komunikace.

Římsy jsou navrženy monolitické železobetonové. Šířka levé římsy je navržena 4,3 m, šířka pravé římsy 1,68 m.

Vozovka na mostě je navržena třívrstvá v celkové tl. 135 mm vč. izolace.

Podél vozovky je vedeno jednostranné ocelové zábradelní svodidlo. Svodidla jsou navržena pro úroveň zadržení H2. Na levé římsě je navrženo zábradlí výšky 1,3 m a na pravé římsě protihluková stěna.

Podél křídel, za konci říms a na březích řeky Chrudimky bude provedené odláždění.

#### 2.6.2.7 SO 204 Most na I/2 přes stezku v km 2,234

##### Základní údaje o novém mostu

|  |  |
|--|--|
| Druh převáděné komunikace  | Silnice I/2  |
| Kategorie komunikace   | S11,5/ 80  |
| Druh přemostované překážky   | stezka pro pěší a cyklisty   |
| Staničení křížení na I/2   | km 2,233 879 (pracovní)  |
| Staničení křížení na stezce  | -  |
| Úhel křížení   | 90° (100g)   |
| Požadovaná podjezdná výška   | 2,5 m  |
| Volná výška pod mostem   | 2,82 m   |
| Charakteristika mostu:   | Trvalý mostní objekt, monolitická železobetonová polorámová konstrukce. Založení mostu plošné na základových pasech. |
| Délka přemostění:  | 8,000 m (v ose silnice I/2)  |
| Délka mostu:   | 20,52 m  |
| Délka nosné konstrukce:  | 9,30 m   |
| Rozpětí jednotlivých polí:   | 8,65 m (v ose silnice I/2)   |
| Šikmost mostu:   | $\alpha = 90,000^\circ$  |
| Volná šířka mostu:   | 11,50 m – 15,65 m  |
| Šířka průchozího prostoru veřejného (není navržen služební chodník) /nouzového chodníku: |  |

|                                |   |
|--------------------------------|---|
| Šířka mostu:                   | 14,02 m (v ose stezky)                          |
| Výška mostu nad terénem:       | 3,80 m  |
| Stavební výška:                | 0,685-0,785 m                                   |
| Plocha nosné konstrukce mostu: | 136,20 m <sup>2</sup>                           |
| Zatížení mostu:                | dle ČSN EN 1991-2 ed. 2 v platném znění 12/2018 |

Mostní objekt SO 204 je součástí stavby I/2 Pardubice – jihovýchodní obchvat. Účelem mostu je převedení silnice I/2 přes stezku pro pěší a cyklisty Nemošice – Pardubičky a odvodňovací příkop podél stezky. Most je navržen se šířkovým uspořádáním odpovídajícím kategorii S11,5/80.

Most je navržen jako polorámová železobetonová konstrukce o 1 poli. Rozpětí pole je 8,65 m (v ose silnice I/2). Založení mostu je navrženo plošné. Nová nosná konstrukce je navržena pro modely zatížení skupiny 1 dle ČSN EN 1991-2 zm. Z3 vč. zatěžovacího schématu LM3 900/150. Celková délka nosné konstrukce je 9,30 m při celkové délce mostu 20,52 m. Na příčlích polorámu jsou navrženy konzoly pro uložení přechodových desek. Přechodové desky délky 4,5 m a tloušťky 0,300 m jsou v podélném sklonu 10%. Výška stojek 3,88 m (OP1) resp. 3,70 m (OP2), šířka 14,56 (osa uložení v OP1), resp. 12,86 m (osa uložení v OP2). Křídla jsou rovnoběžná, vetknutá do rámu, respektující směrové vedení komunikace. Založení mostu je navrženo plošné na základových pasech šířky 3,65 m.

Římsy jsou navrženy monolitické železobetonové šířky 0,80 m.

Vozovka na mostě je navržena třívrstvá v celkové tl. 135 mm vč. izolace.

Podél vozovky je vedeno jednostranné ocelové zábradelní svodidlo. Svodidla jsou navržena pro úroveň zadržetí H2.

Podél křídel a za konci říms bude provedené odláždění, pod mostem vede stezka pro pěší a cyklisty.

#### 2.6.2.8 SO 205 Most na I/2 přes občasnou vodoteč v km 2,724

##### Základní údaje o novém mostu

|                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| Druh převáděné komunikace           | Silnice I/2   |
| Kategorie komunikace                | S11,5/80  |
| Druh přemostované překážky          | Občasná vodoteč (příkop)  |
| Staničení křížení na I/2            | km 2,723 835  |
| Staničení křížení na stezce         | -   |
| Úhel křížení                        | 90° (100g)  |
| Požadovaná podjezdová výška         | 2,5 m   |
| Volná výška pod mostem              | 2,83 m  |
| Charakteristika mostu:              | Trvalý mostní objekt, monolitická železobetonová polorámová konstrukce. Založení mostu hlubinné na velkopřůměrových pilotách. |
| Délka přemostění:                   | 6,000 m   |
| Délka mostu:                        | 20,0 m  |
| Délka nosné konstrukce:             | 7,0 m   |
| Rozpětí jednotlivých polí:          | 6,5 m   |
| Šikmost mostu:                      | $\alpha = 90,000^\circ$   |
| Volná šířka mostu:                  | 11,5 m + 3,5 m stezka   |
| Šířka průch. prostoru veřej. chod.: | 3,5 m stezka pro pěší a cyklisty  |
| Šířka mostu:                        | 4,29 + 11,5 = 15,79 m (mezi svodidly resp. zábradlím)   |

|                                |   |
|--------------------------------|---|
|                                | 18,3 m (celková šířka mostu vč. krajních říms)  |
| Výška mostu nad terénem:       | 4,4 m   |
| Stavební výška:                | Proměnný průřez 0,419-0,5 m                     |
| Plocha nosné konstrukce mostu: | 17,8x7 = 124,6 m <sup>2</sup>                   |
| Zatížení mostu:                | dle ČSN EN 1991-2 ed. 2 v platném znění 12/2018 |

Mostní objekt SO 205 je součástí stavby I/2 Pardubice – jihovýchodní obchvat. Účelem mostu je převedení silnice I/2 a stezky pro pěší a cyklisty přes odvodňovací příkop. Most je navržen se šířkovým uspořádáním odpovídající kategorii S11,5/80, stezka pro chodce a pěší je navržena v šířce 3,5 m.

Most je navržen jako přesýpaná polorámová železobetonová konstrukce o 1 poli. Rozpětí pole je 6,5 m (v ose silnice I/2). Nová nosná konstrukce je navržena pro modely zatížení skupiny 1 dle ČSN EN 1991-2 zm. Z3 vč. zatěžovacího schématu LM3 900/150. Celková délka nosné konstrukce je 7,00 m při celkové délce mostu 20 m. Výška stojek 3,15 m (OP1 i OP2), šířka 17,8 m. Povrch horní příčle je v podélném směru mostu střechovitý z důvodu odvedení vody za opěry, výška příčle je proměnná 0,419-0,5 m. Rovnoběžná křídla jsou navržena vetknutá do nosné konstrukce a vzhledem ke své délce mají vlastní základ založený taktéž na pilotách. Křídla respektují výškové vedení silnice, resp. stezky. Založení mostu je navrženo hlubinné na velkopřůměrových pilotách Ø0,9 m, délky cca 8,0 m. Piloty budou provedeny pod ochranou ocelové výpažnice.

Římsy jsou navrženy monolitické železobetonové. Levá římsa má šířku 800 mm a je na ni umístěno ocelové zábradlí výšky 1,3 m. Střední římsa mezi stezkou a vozovkou je navržena šířky 1,7 m a od strany stezky je na ni umístěna protihluková stěna výšky 4,0 m. Od strany komunikace je na střední římsě umístěno ocelové svodidlo se stupněm zadržení H2. Pravá římsa je navržena šířky 800 mm a je na ni umístěno ocelové zábradelní svodidlo se stupněm zadržení H2.

Vozovka na mostě není součástí mostu z důvodu výšky nadnásypu. Přes most přechází stejná skladba vozovky jako je před a za mostem.

Podél křídel a za konci říms bude provedené odláždění, na levé straně podél křídla u OP1 je umístěno služební schodiště. Příkop pod mostem bude zpevněn kamennou dlažbou do betonového lože.

#### 2.6.2.9 SO 206 Most na I/2 - migrační objekt v km 2,000

##### Základní údaje o novém mostu

|                             |   |
|-----------------------------|---|
| Druh převáděné komunikace   | Silnice I/2   |
| Kategorie komunikace        | S11,5/80  |
| Druh přemostované překážky  | Lokální biokoridor  |
| Staničení křížení na I/2    | km 2,723 835  |
| Staničení křížení na stezce | -   |
| Úhel křížení                | 90° (100g)  |
| Požadovaná podjezdná výška  | 2,5 m   |
| Volná výška pod mostem      | 2,58 m  |
| Charakteristika mostu:      | Trvalý mostní objekt, monolitická železobetonová polorámová konstrukce. Založení mostu hlubinné na velkopřůměrových pilotách. |
| Délka přemostění:           | 6,000 m   |
| Délka mostu:                | 9,0 m   |
| Délka nosné konstrukce:     | 7,0 m   |
| Rozpětí jednotlivých polí:  | 6,5 m   |

|  |  |
|--|--|
| Šikmost mostu:                               | $\alpha = 90,000^\circ$  |
| Volná šířka mostu:                           | 11,5 m   |
| Šířka průch. prostoru veřej. -<br>chodníku.: |  |
| Šířka mostu:                                 | 11,5 m (mezi svodidly resp. zábradlím)<br>13,1 m (celková šířka mostu vč. krajních říms) |
| Výška mostu nad terénem:                     | 3,12 m   |
| Stavební výška:                              | Proměnný průřez 0,45-0,668 m   |
| Plocha nosné konstrukce mostu:               | 12,6x7 = 88,2 m <sup>2</sup>   |
| Zatížení mostu:                              | dle ČSN EN 1991-2 ed. 2 v platném znění 12/2018  |

Mostní objekt SO 205 je součástí stavby I/2 Pardubice – jihovýchodní obchvat. Účelem mostu je převedení silnice I/2. Most je navržen se šířkovým uspořádáním odpovídajícím kategorii S11,5/80.

Most je navržen jako přesypaná polorámová železobetonová konstrukce o 1 poli. Rozpětí pole je 6,5 m (v ose silnice I/2). Nová nosná konstrukce je navržena pro modely zatížení skupiny 1 dle ČSN EN 1991-2 zm. Z3 vč. zatěžovacího schématu LM3 900/150. Celková délka nosné konstrukce je 7,00 m při celkové délce mostu 9 m. Horní příčel mostu je navržena proměnné výšky 0,668 m ve vetknutí do stojiny až 0,45 m ve středu příčle. Horní povrch příčle je navržen ve sklonu vozovky, 0,6% stoupá v podélném směru mostu a v příčném směru je jednostranný sklon 4%. Rovnoběžná křídla jsou navržena konzolovitá délky 1 m, vetknutá do stojin mostu. Výška stojin je 2,9 m (OP1 i OP2), šířka 12,6 m. Založení mostu je navrženo hlubinné, každá stojina mostu je založena na jedné řadě velkopřůměrových pilot  $\varnothing 0,9$  m, délky cca 8,0 m. Piloty budou provedeny pod ochranou ocelové výpažnice.

Šikmá křídla mostu jsou zhotovena z gabionových košů. Těleso za křídly je vyztuženo armovanou zeminou. Na křídlech je umístěno kompozitní zábradlí.

Římsy jsou navrženy monolitické železobetonové jednotné šířky 800 mm. Na každé římsce je umístěno ocelové zábradelní svodidlo se stupněm zadržení H2.

Vozovka na mostě je navržena třívrstvá v celkové tl. 135 mm vč. izolace.

Podél křídel a za konci říms bude provedené odláždění, na pravé straně u OP1 kolmo k vozovce je umístěno služební schodiště. Na levé straně u opěry OP1 je umístěn skluz pro svedení vody z vozovky k patě silničního násypu.

### B.2.6.3 Vodohospodářské objekty vč. odvodnění PK

#### 2.6.3.1 SO 301 Odvodnění silnice I/2, km 1,015 – 1,530

- vlastníkem bude Česká republika, správcem ŘSD ČR

V rámci tohoto objektu bude provedena výstavba gravitační kanalizace pro odvodnění plánované silnice I/2, km 1,015 – 1,53 v celkové délce 597,0 m. Na potrubí je navržena retenční nádrž pro pěti letý déšť. Z plastového potrubí DN 250 mm SN 12 je navrženo 67,0 m, z plastového potrubí DN 600 mm SN 12 je navrženo 395,5 m a z plastového potrubí DN 1400 mm SN 12 (retenční nádrž 205,0 m<sup>3</sup>) je navrženo 134,5 m. Potrubí bude spojováno na hrdla.

Silnice I/2 bude v uvedeném úseku odvodněna pomocí uličních vpustí. Voda z předcházejícího úseku je přes lapač splavenin svedena do silniční kanalizace DN 600 umístěné v pravé krajnici silnice I/2 až do km 1,512, kde je umístěna lomová šachta. Následně je voda svedena přes šachtu s vírovým ventilem do odlučovače lehkých kapalin a následně s výtokem do řeky Chrudimky. V rámci stavebního objektu SO 101 jsou podél zpevněné krajnice umístěny podélné odvodňovací žlábkové z monolitického betonu, ve kterých jsou osazeny silniční vpustí. Odpady od vpustí DN 200 jsou napojeny do šachet silniční kanalizace nebo pomocí tvarovek přímo do potrubí kanalizace.

Dále bude provedeno podchycení příkopu okružní křižovatky přes lapač splavenin se zaústěním do šachty Š2. Délka této dešťové kanalizace je 30,0 m z plastového potrubí SN12 DN 250 mm.