

SG - RD KSÚS - SFDI



Souřadnicový systém JTSK

Koordinátor PDPS: PUDIS a.s.

Výškový systém Bpv

Zhotovitel části PD:



projektová, průzkumná a konzultační společnost

PUDIS a.s., Podbabská 1014/20, 160 00 Praha 6
tel.: +420 267 004 111, www.pudis.cz, info@pudis.cz

Vypracoval: Ing. Michal Turek	Hlavní inženýr projektu: Ing. Michal Turek	Investor: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje Zborovská 81/11 Praha 5 150 21
	Výrobní ředitel: Ing. Jan Vlček	
Odpovědný projektant: Ing. Michal Turek	Ředitel společnosti: Ing. Martin Höfler	
Číslo zakázky: D20-030	Datum: 04/2022	
Akce: II/240 a II/101, přeložka silnic v úseku D7 -D8, II. etapa – Obchvat Kralup nad Vltavou – PD – představební příprava		Měřítko:
		Formát: 27x A4
Příloha: SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA	Stupeň: PDPS	
	Číslo přílohy: B.	
		Souprava:

**II/240 A II/101, PŘELOŽKA SILNIC V ÚSEKU
D7 – D8, II. ETAPA – OBCHVAT KRALUP
NAD VLTAVOU – PD – PŘEDSTAVEBNÍ
PŘÍPRAVA**

PDPS

B. Souhrnná technická zpráva



OBSAH:

1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY	5
a) Charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území.....	5
b) Údaje o souladu s územním rozhodnutím, veřejnoprávní smlouvou o umístění stavby, územním souhlasem.....	5
c) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci.....	5
d) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod.....	5
e) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geotechnický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, geotechnický průzkum materiálových nalezišť (zemníků), stavebně historický průzkum apod., souhrnný přehled zjištěných skutečností s vyhodnocením jejich vlivu na řešení stavby, doporučení pro geotechnický a geodetický monitoring.....	7
f) Ochrana území podle jiných právních předpisů – památková rezervace, památková zóna, zvláště chráněné území, poddolované území, ochranná pásma vodních zdrojů, ochranná pásma vodních děl a prvků životního prostředí – soustava chráněných území Natura 2000, záplavové území, stávající ochranná a bezpečnostní pásma apod.	8
g) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.	8
h) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území	8
i) Požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin.....	8
j) Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa.....	8
k) Územně technické podmínky - zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě	8
l) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice.....	9
m) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje	9
n) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo	9
o) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření.....	9
p) Možnost napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu.....	9
2. CELKOVÝ POPIS STAVBY	9
2.1. Celková koncepce řešení stavby	9
a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby	9
b) Účel užívání stavby.....	10
c) Trvalá nebo dočasná stavba	10
d) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem	10
e) Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů vč. vypořádání podmínek a požadavků vyplývajících ze stavebního povolení, příp. dalších povolení a ze závazných stanovisek orgánu životního prostředí	10
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	10
g) U změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu; závěry stavebně technického průzkumu, případně stavebně historického a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí.....	11
h) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů - kulturní památka apod.....	11
i) Základní bilance stavby - potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.	11
j) Základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby (zahájení stavby, dokončení stavby, uvádění do provozu), členění na etapy, předpokládaná doba realizace.....	11

k)	Základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby - údaje o postupném předávání částí stavby do užívání, které budou samostatně uváděny do zkušebního provozu, zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby,	12
l)	Orientační náklady stavby	12
2.2.	Celkové urbanistické a architektonické řešení.....	12
a)	Urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení	12
b)	Architektonické řešení - kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení	12
2.3.	Celkové technické řešení	12
a)	Popis celkové koncepce 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 nepřípustné přetvoření,	12
b)	jejich zdůvodnění, celková bilance všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody, podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima	13
c)	Celková spotřeba vody.....	13
d)	Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem, požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě	13
2.4.	Bezbariérové užívání stavby.....	13
2.5.	Bezpečnost při užívání stavby	13
2.6.	Základní charakteristika objektů	13
2.6.1.	Objekty přípravy staveniště	13
2.6.2.	Objekty pozemních komunikací a jejich součástí	13
2.6.3.	Mostní objekty a zdi	16
2.6.4.	Vodohospodářské objekty	16
2.6.5.	Elektro a sdělovací objekty	17
2.6.6.	Objekty trubních vedení.....	18
2.6.7.	Objekty drah	19
2.6.8.	Objekty úpravy území.....	21
2.7.	Základní charakteristika technických a technologických zařízení.....	21
2.8.	Zásady požární bezpečnostního řešení	21
a)	Výpočet a posouzení odstupových vzdáleností a vymezení požárně nebezpečných prostorů	21
b)	Zajištění potřebného množství požární vody, popřípadě jiného hasiva	22
c)	Předpokládané vybavení stavby vyhrazenými požárně bezpečnostními zařízeními včetně stanovení požadavků pro provedení stavby.....	22
d)	Zhodnocení přístupových komunikací a nástupních ploch pro požární techniku včetně možnosti provedení zásahu jednotek požární ochrany	22
2.9.	Úspora energie a tepelná ochrana.....	22
2.10.	Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí.....	22
2.11.	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí.....	22
3.	PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU.....	23
a)	Napojovací místa technické infrastruktury, přeložky	23
b)	Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky.....	23
4.	DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ.....	23
a)	Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace.....	23
b)	Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu	23
c)	Doprava v klidu.....	24
d)	Pěší a cyklistické stezky.....	24

5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	24
a) <i>Terénní úpravy</i>	<i>24</i>
b) <i>Použité vegetační prvky</i>	<i>24</i>
c) <i>Biotechnická, protierozní opatření</i>	<i>24</i>
6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	24
a) <i>Vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda</i>	<i>24</i>
b) <i>Vliv na přírodu a krajinu (ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů apod.), zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině</i>	<i>25</i>
c) <i>Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000</i>	<i>25</i>
d) <i>Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí</i>	<i>25</i>
e) <i>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</i>	<i>25</i>
f) <i>Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů</i>	<i>25</i>
7. OCHRANA OBYVATELSTVA	25
8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	25
9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	25

1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY

a) Charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území

Stavba se nachází východně a jihovýchodně od města Kralupy, převážně v nezastavěném území se zemědělsky využívanými pozemky. Do zastavěného území zasahuje pouze úpravou stávající křižovatky silnice III/00811 a místní obslužné komunikace u žst. Chvatěruby.

Stavba se rozkládá na těchto katastrálních územích: Debrno (628310), Dolany u Prahy (628328), Chvatěruby (655368), Kralupy nad Vltavou (672218), Minice u Kralup nad Vltavou (672751), Tursko (774759).

b) Údaje o souladu s územním rozhodnutím, veřejnoprávní smlouvou o umístění stavby, územním souhlasem

Stavba je v souladu s územním rozhodnutím č.j. MUKV 20548/2011 VYST, vydal Městský úřad v Kralupech nad Vltavou, odbor stavební úřad. Rozhodnutí nabylo právní moci 12.1.2012.

c) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci

ZÚR Středočeského kraje

Zastupitelstvo Středočeského kraje rozhodlo o vydání ZÚR SK dne 19. 12. 2011 usnesením č. 4-20/2011/ZK. ZÚR SK byly vydány formou opatření obecné povahy dne 7. 2. 2012 a nabyly účinnosti dne 22. února 2012. V ZUR je pro záměr vymezen koridor D058.

Kralupy nad Vltavou

Ve změně č. 3 ÚP z 04/2020 jsou pro záměr vymezeny plochy Z56 a Z57.

Dolany

Ve změně č. 2 ÚP z 01/2015 je vymezen koridor D058 pro výstavbu silnice II/101.

d) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

Níže uvedený popis je platný pro zájmové území celé stavby a nezohledňuje etapizaci záměru dle požadavku investora.

GEOLOGICKÉ A GEOMORFOLOGICKÉ POMĚRY

Podle geomorfologického členění dle Czudka et al. (1973) prochází převážná část trasy Pražskou plošinou (Kladenská tabule), konec trasy zasahuje do Středolabské tabule (Českokobrodská tabule). Až do km cca 4,100 je povrch terénu plochý, mírně zvlněný a generelně upadá směrem k Vltavě, V tomto úseku se nadmořská výška povrchu terénu pohybuje v rozmezí 282–220 m n.m., přičemž s rostoucím staničením trasy nadmořská výška plynule klesá. Pouze v km 2,000 - 2,400 prudce upadá do erozní rýhy k Turskému potoku až na kótu cca 217 m n.m. a v úseku km cca 4,200 - 4,800 trasa přechází údolí Vltavy s nadmořskou výškou v rozmezí cca 175–170 m n.m.

Geologické poměry jsou v rámci dotčeného území relativně jednoduché, avšak z hlediska výstavby náročné. Z regionálně geologického hlediska patří zájmová oblast do tepelsko-barrandienské oblasti.

Předkvartérní podklad je budován horninami blovičského komplexu svrchního proterozoika (dříve označované jako kralupsko-zbraslavská skupina). Horniny v zájmové oblasti spadají do zbíroh-šáreckého pásu, který je v zájmové oblasti většinou zastoupen slabě metamorfovanými břidlicemi a drobami, ve kterých se místy vyskytují pruhy proterozoických vulkanitů (tzv. spility,

ojediněle i ryolitových porfyrů) a sedimentárních siliců. Břidlice jsou při povrchu silně až zcela zvětralé na zeminy jílovitého charakteru, spility jsou naopak pevnější a odolnější proti zvětrávání. Zóna intenzivního zvětrání a rozvolnění hornin se v zájmovém území mění v závislosti na poměru zastoupení jednotlivých horninových typů a současně na morfologii terénu. Zatímco na plošinách nad údolím Vltavy převažují při povrchu zcela až silně zvětralé břidlice s polohami pevných drob, v údolí Vltavy byly zcela až silně zvětralé horniny před počátkem sedimentace kvartérních uloženin z větší části denudovány a v bezprostředním podloží kvartérních sedimentů se většinou vyskytují mírně zvětralé až navětralé horniny.

Nejrozšířenější kvartérní uloženiny jsou eolické sedimenty zastoupené převážně sprašemi, v menší míře sprašovými hlínami, s příměsí charakteristických vápnitých konkrecí (cicváry). Jedná se o jemnozrnný jílovitoprachovitý materiál, který byl transportovaný a na příhodných místech ukládaný větrem. Jsou vyvinuté jako převážně světle hnědé, rezavě hnědé a hnědožluté prachovité (siltové) zeminy - jíly se střední a nízkou plasticitou (třída F6 Cl, CL), místy s proměnlivou a podružnou příměsí jemnozrnného písku - jíly písčité (třída F4 CS), ojediněle byly zařazeny i do hlín s vysokou plasticitou (F7 MH) a do hlín písčitých (F3 MS). Konzistence eolických zemín je většinou pevná, místy tuhá; při povrchu ve vyschlém stavu až tvrdá. Tyto zeminy mají obecně velmi nepříznivé vlastnosti a v kontaktu s vodou velmi snadno rozbrzdají. Mocnost eolických sedimentů se v trase přeložky pohybuje v rozmezí od 1 do 10 m a budou převažovat v úseku od km 0,0 do km cca 4,0.

Deluviální sedimenty se v zájmovém území vyskytují minimálně, a to především na levobřežním svahu údolí Vltavy, v okolí km cca 4,1, a na svazích terénní deprese okolo Turského potoka v km cca 2,100 - 2,300. Litologicky se jedná o hlinité a jílovité zeminy s proměnlivou příměsí kamenů a úlomků hornin. Souvrství dosahuje mocnosti max. cca 1 m.

Fluviální sedimenty jsou zastoupeny jednak pleistocénními a jednak holocénními uloženinami v bezprostředním okolí toku Vltavy a v údolí Turského potoka.

Pleistocénní sedimenty jsou litologicky poměrně pestré, střídají se v nich šterkovité, písčité a jílovité polohy, přičemž písčité a šterkovité zeminy jednoznačně převažují. Jílovité zeminy jsou zastoupeny v ojedinělých číčkách a nesouvislých polohách do mocnosti cca 4,5 m. Mocnost pleistocénních uloženin se pohybuje v rozmezí 1 až >18 m a jejich výskyt lze očekávat v úseku km cca 3,5 - 4,2 (vyšší terasa) a zejména v bazálním souvrství údolní terasy Vltavy.

Holocénní sedimenty v údolí Vltavy jsou zastoupeny převážně jílovitými, písčitojílovitými a jílovitopísčitými zeminami, často s organickou příměsí. Jejich mocnost se pohybuje v rozmezí cca 1 - 4 m. Dále se budou holocénní náplavy vyskytovat v km cca 2,150 - 2,250 v údolní nivě Turského potoka..

PŮDNÍ HORIZONT – RECENT – pokrývá část lokality dosud nezastižené dřívější výstavbou. Je tvořen humózní hlínou, místy jemně písčitou, převážně tuhou konzistencí s mocností od 0,40 do 0,60 m. Podle ČSN 73 1001 je klasifikujeme tř. O.

NAVÁŽKY – RECENT – tvoří komunikační systém – asfaltový koberec, beton se šterkopísčitým podkladem a v jejich okolí písčité hlíny se šterky, kameny a valouny různé velikosti, převážně jako zbytky těchto staveb. Jejich strukturní charakter se značně mění v horizontálním i vertikálním směru. Podle ČSN je klasifikujeme ve tř. Y.

HYDROGEOLOGICKÉ POMĚRY

Zájmové území je součástí hydrogeologického rajonu č. 6250 Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy (1181,54 km²), které charakterizují proterozoické slabě metamorfované břidlice s převažujícím podílem drob, ve kterých se místy vyskytují pruhy proterozoických vulkanitů. Základní odtok z rajonu se během roku pohybuje od 0,16-0,61 l/s km². Území je odvodňováno k místním erozním bázím, tj. do údolí Vltavy a Turského potoka.

V zájmovém území lze vymezit dva typy hydrogeologického prostředí. Prvním typem je mělký puklinový kolektor v proterozoických horninách, který zasahuje po hranu údolí Vltavy. Druhým typem je průlinový kolektor v kvartérní výplni údolí Vltavy, kterým trasa prochází do konce úseku.

Horniny předkvartérního podkladu zastoupené v zájmovém území proterozoickými slabě metamorfovanými břidlicemi s převažujícím podílem drob, ve kterých se místy vyskytují pruhy

proterozoických vulkanitů, patří mezi nejméně propustné prostředí s puklinovou propustností. Převážná část puklin souvrství břidlic, drob a vulkanitů je sekundárně utěsněna jílovitým materiálem. Ojedinelý výskyt oběhu podzemní vody se vyskytuje pouze na mladších poruchových zónách napájených z vydatnějších hydrogeologických útvarů, což v okolí projektované silnice není splněno s výjimkou údolí Turského potoka. Hladina podzemní vody v proterozoických horninách je v zájmovém území hluboce zaklesnuta. Převážně silně až zcela zvětralé břidlice se obecně vyznačují slabou průlinovou propustností řádu $n.10^{-6}$ m/s. vody kolísá, zejména v závislosti na ročním období a klimatické situaci v rozmezí od 5,00 do 6,50 m. V eolických sedimentech hladina podzemní vody nebyla zjištěna.

Kvartérní pokryv – Pleistocenní eolicko-deluviální uloženiny jsou zastoupeny především sprašovými hlínami s četnými vápnitými zátekami a nepravidelným výskytem vápnitých konkrécií a dále hlinitými a jílovitými zeminami s proměnlivou příměsí kamenů a úlomků hornin s výskytem výhradně na levobřežním svahu údolí Vltavy (v okolí km cca 4,1). Souvrství dosahuje mocnosti cca 1 - 2 m. Mocnost eolických sedimentů se v trase přeložky pohybuje v rozmezí od 1 do 10 m a převažují v úseku od km 0,0 do km cca 3,9. Mocnost minimálně se vyskytujících deluviálních sedimentů dosahuje max. 1 m a vyskytují se převážně na levobřežním svahu Vltavy, v okolí km cca 4,1.

Tyto sedimenty tvoří v trase silnice téměř souvislý pokryv (výjimkou jsou mladší nivní náplavy v údolích vodotečí). Zvodnění sprašových hlín, které se obecně vyskytují nejvýše nad příslušnou erozní bází, je vyvinuto pouze výjimečně. Jedná se o lokální mělký, tzv. freatický zvodněný horizont, podmíněný existencí nepropustného jílovitého podloží, zachycující a dále transportující infiltrující srážkové vody. Koeficient filtrace tohoto prostředí se většinou uvažuje v rozmezí 3 až 5.10^{-7} m/s. Případné svislé rozpukání, které je pro spraše příznačné, však lokálně umožňuje intenzivnější vsak srážkových vod do horninového prostředí.

Mělké podzemní vody jsou vázány na průlinový kolektor nesoudržných zemin spodního patra údolních niv. Jedná se především o středně ulehle písků a písčité štěrky. Mocnosti tohoto kolektoru se v generelu pohybují od 1 do 10 m. Průměrná hodnota koeficientu filtrace se pohybuje mezi 10^{-4} až 10^{-5} m/s, tzn. že se jedná o prostředí mírně až dosti slabě propustné. K doplňování zásob podzemní vody dochází jednak přirozeným odvodňováním výše položených zvodní (drenážní účinek erozní báze), jednak díky hydraulické spojitosti komunikací s povrchovou vodou vodotečí.

e) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geotechnický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, geotechnický průzkum materiálůvých nalezišť (zemníků), stavebně historický průzkum apod., souhrnný přehled zjištěných skutečností s vyhodnocením jejich vlivu na řešení stavby, doporučení pro geotechnický a geodetický monitoring

Vyšetření inženýrských sítí – aktualizace

Bylo osloveno celkem 44 správců, u 19 správců se jejich zařízení nachází v zájmové oblasti, 22 správců nemá v prostoru stavby svá vyjádření, 3 správci svá vyjádření nedodali.

Stanovení skladby konstrukčních vrstev rušených vozovek a zatřídění asfaltových směsí v nich se nacházejících

Provedené rozborů byly podkladem pro sestavení soupisu prací a určení dalšího použití odstraňovaných asf. vrstev.

f) Ochrana území podle jiných právních předpisů – památková rezervace, památková zóna, zvláště chráněné území, poddolované území, ochranná pásma vodních zdrojů, ochranná pásma vodních děl a prvků životního prostředí – soustava chráněných území Natura 2000, záplavové území, stávající ochranná a bezpečnostní pásma apod.

V bezprostřední blízkosti dotčených pozemků není evidováno žádné důlní dílo a nenachází se zde žádné chráněné ložiskové území (CHLÚ) mající stanovený dobývací prostor, ve kterém v současné době probíhá těžba vyhrazeného či nevyhrazeného nerostu.

S ohledem na chráněné oblasti projektovaná trasa přeložky silnic II/240 a II/101 nezasahuje do chráněných území, ochranných pásem vodních zdrojů ani do CHOPAV. V úseku cca km 1,800 až 3,050 prochází trasa přeložky silnice přírodním parkem okolí Okoře a Budče.

Stavba se částečně nachází v záplavovém území Q100 Vltavy, a to v prostoru železničních vleček žel. stanice Kralupy nad Vltavou (ul. Ke Kocandě).

g) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Viz předcházející kapitola.

h) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

V rámci záměru dojde v prostoru křižovek k z pohledu srážkových vod pouze malým změnám odtokových poměrů (v řádu jednotek l/s). Srážkové vody budou stejně jako dnes odváděny do zatravněných příkopů a následně do stávajících příkopů podél stávajících komunikací.

i) Požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin

Asanace ve smyslu souboru opatření sloužících k ozdravení životního prostředí, ať už v přírodě nebo ve městě, kde má za cíl zlepšení hygienických podmínek není uvažována.

V rámci demolice dojde zbourání stávajícího objektu vrátnice u vlečky nákl. nádraží a dále k rušení stávajících vozovek, jež pozbydou po dokončení nových úseků komunikací svojí funkci. Obdobně bude odstraněna i konstrukce rušených vleček. Odstraněny budou rovněž drobné objekty typu oplocení apod.

Kácení vzrostlé zeleně bylo povoleno rozhodnutím o povolení ke kácení, vydané obcemi Tursko, Dolany nad Vltavou. Na vydání rozhodnutí o povolení ke kácení od obce Chvatěruby a měst Kralupy nad Vltavou se čeká.

Kácení dřevin je řešeno v rámci SO 001 na základě provedeného dendrologického průzkumu, kácení bude provedeno v období vegetačního klidu dřevin, tj. 1.11.-31.3.

j) Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

Trvalé a dočasné zábory pozemků ZPF a PUPFL jsou uvedeny v záborovém elaborátu, který byl zpracován v rámci DSP. Záborový elaborát je k dispozici u investora.

k) Územně technické podmínky - zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Viz kapitoly 3 a 4.

I) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Související investice:

- a) **Přeložka silnic v úseku D7 – D8, I. etapa** – investor KSUS Středočeského kraje. Předpokládá se zprovoznění obou staveb najednou. Záměr napojuje II. etapu na dálnici D7, probíhá zpracování DUR (zpracovatel: Mott MacDonald CZ) – **současné zprovoznění je podmínka** (pro fázi přípravy – bod č.3) **Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.**
- b) **Přeložka silnic v úseku D7 – D8, III. etapa** – investor KSUS Středočeského kraje. Předpokládá se zprovoznění obou staveb najednou. Záměr napojuje II. etapu na dálnici D8, probíhá zpracování DUR (zpracovatel: Mott MacDonald CZ) – **současné zprovoznění je podmínka** (pro fázi přípravy – bod č.3) **Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.**
- c) **Rekonstrukce VTL plynovodu** – investor GasNet s.r.o., stavba navazuje na přeložku VTL, jež je součástí tohoto záměru (SO 501), oba záměry jsou zkoordinovány

m) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje

Seznam pozemků dotčených stavbou je uveden v záborovém elaborátu, který byl zpracován v rámci DSP, a jehož aktualizaci zajišťuje investor. Geodetický podklad vymezující obvod staveniště a záborový elaborát budou předány zhotoviteli při předání staveniště.

V situacích PDPS vykreslené zábory z DSP jsou shodné s průběhem záborů v aktualizaci záborového elaborátu.

n) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Ochranné pásmo silnic je vyznačeno v koordinační situaci.

Ochranná pásma inženýrských sítí jsou dána platnou legislativou (především Zákonem č. 458/2000 Sb. Energetický zákon) a dále stanovisky správců jednotlivých zařízení a jejich přeložek.

o) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Charakter stavby (zejména výška násypů) nevyžaduje žádná zvláštní opatření monitoringu, sledování přetvoření, sedání násypů apod. Stavba bude provedena běžnými stavebními postupy.

p) Možnost napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Viz kapitoly 3 a 4.

2. CELKOVÝ POPIS STAVBY

2.1. Celková koncepce řešení stavby

a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby

V rámci představební přípravy (I. fáze celého záměru) budou realizovány 2 nové mostní objekty a větší množství přeložek stávajících komunikací, čímž dojde k založení částí nových mimoúrovňových křižovatek. Součástí stavby jsou také přeložky inženýrských sítí.

b) Účel užívání stavby

Jedná se o dopravní stavbu, po jejímž celkovém dokončení dojde ke zlepšení dopravní obslužnosti a zvýšení kvality a bezpečnosti provozu v oblasti.

c) Trvalá nebo dočasná stavba

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 nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem

Během přípravy projektu nebylo požádáno o žádné výjimky ani odchylná řešení od stávajících předpisů/technických norem.

e) Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů vč. vypořádání podmínek a požadavků vyplývajících ze stavebního povolení, příp. dalších povolení a ze závazných stanovisek orgánu životního prostředí

V současné době je na stavbu vydáno pouze jedno pravomocné stavební povolení, a to od Drážního úřadu, podmínky pro fázi přípravy jsou splněny. U vodoprávního stavebního povolení a stavebního povolení vydávaného speciálním silničním úřadem řízení teprve probíhá.

Plnění podmínek Závazného stanoviska EIA viz kap. 6d).

V návrhu trvalého a přechodného DZ (SO 171 a 172) a v objektech trvalých a provizorních komunikací byly zohledněny podmínky OD a PČR.

Návrh přeložek inženýrských sítí odpovídá podmínkám stanovisek vydaných jejich správci, v rámci PDPS bylo technické řešení jednotlivých přeložek se správci znovu konzultováno.

Rozhodnutí o povolení ke kácení a případně náhradní výsadba v něm stanovená byly zapracovány do objektu přípravy území (SO 001), resp. vegetačních úprav (SO 801).

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

Celková délka přeložek silnic II. třídy:	490 m
Celková délka přeložek silnic III. třídy:	1 690 m
Celková délka přeložek ostatních komunikací:	770 m
Návrhová kategorie komunikací:	je navržena individuálně s ohledem na charakter překládané komunikace; konkrétně viz TZ příslušných SO
Počet MÚK:	2 (jedná se o zárodky MUK, jež budou dokončeny v další fázi záměru)
Počet okružních křižovatek	3
Počet mostů:	2

g) U změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu; závěry stavebně technického průzkumu, případně stavebně historického a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí

Pro potřeby zpracování této dokumentace byly provedeny pouze rozbor skladby konstrukčních vrstev rušených vozovek a zařídění asfaltových směsí v nich se nacházejících, viz kap. 1e).

h) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů - kulturní památka apod.

Jedná se o novou liniovou stavbu. Silniční ochranné pásmo pro nově budované nebo rekonstruované silnice vzniklo na základě rozhodnutí o umístění stavby – toto platí také pro přeložky inženýrských sítí. Ochranné pásmo silnic je vyznačeno v koordinační situaci.

i) Základní bilance stavby - potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.

Jedná se o dopravní stavbu a vyvolané přeložky stávajících inženýrských sítí, stavba je bez nároku na dodávky energií, tepla, vody apod.

V rámci záměru dojde v prostoru křižovatek k z pohledu srážkových vod pouze malým změnám odtokových poměrů (v řádu jednotek l/s). Srážkové vody budou stejně jako dnes odváděny do zatravněných příkopů a následně do stávajících příkopů podél stávajících komunikací.

j) Základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby (zahájení stavby, dokončení stavby, uvádění do provozu), členění na etapy, předpokládaná doba realizace

V současné době je na stavbu vydáno pouze jedno pravomocné stavební povolení, a to od Drážního úřadu. U vodoprávního stavebního povolení a stavebního povolení vydávaného speciálním silničním úřadem řízení teprve probíhá.

Nové trvalé objekty stavby budou realizovány během jedné stavební sezóny, pokud budou stavební práce zahájeny na jaře.

Předpoklad zahájení stavby na nových trvalých objektech: 03/2023

Předpoklad dokončení nových trvalých objektů stavby: 11/2023

Součástí stavby jsou také rekultivace nefunkčních ploch (komunikací), a to jak na zeleň na ostatní ploše, tak na pozemky ZPF (orná půda nebo trvalý travní porost). Rekultivace pozemků na ZPF jsou dle odsouhlaseného plánu rekultivací navrženy s tříletým cyklem, tyto činnosti tedy budou probíhat ještě po dokončení hlavních stavebních prací na objektech komunikací, mostů a přeložkách IS.

Stavba nebude členěna na etapy. Je doporučováno postupné uvádění do provozu jak přeložek inženýrských sítí, tak ucelených částí dopravního řešení (zárodky MUK včetně navazujících komunikací a mostů, komunikace v prostoru nákladového nádraží, okružní křižovatka v KÚ).

- k) Základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby - údaje o postupném předávání částí stavby do užívání, které budou samostatně uváděny do zkušebního provozu, zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby,**

Viz kap. 2 j).

l) Orientační náklady stavby

Stavební náklady jsou vyčísleny v samostatné části H., příloze Kontrolní rozpočet.

2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) Urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení

Na záměr bylo vydáno územní rozhodnutí viz kap. 1 b), záměr je také v souladu s územními plány, viz kapitola 1 c).

b) Architektonické řešení - kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení

Vzhledem k tomu, že se jedná o dopravní stavbu v extravilánu (mimo zastavěné území), nemající architektonický vliv na městský prostor, nejsou v tomto stupni z architektonického hlediska řešeny mostní ani jiné objekty.

Základní technické řešení mostních objektů je patrné z výkresů a TZ jednotlivých SO.

2.3. Celkové technické řešení

a) Popis celkové koncepce 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 nepřípustné přetvoření,

SO 000 – demolován bude pouze objekt vrátnice, dále bude v nezbytně nutném rozsahu provedena skrývka ornice a kácení

SO 100 – jedná se přeložky stávajících silnic II. a III. tříd, místních a účelových komunikací

SO 200 – oba mostní objekty jsou navrženy v místě zárodků MUK nad budoucí trasou přeložky silnice II/240

SO 300 – objekty přeložek vodovodů v prostoru upravovaných pozemních komunikací a objekt silniční kanalizace, která zajišťuje odvod dešťové vody z SO 102 a 141

SO 400 – přeložky elektro objektů jsou navrženy pouze v nutném rozsahu v místě křížení s přeložkami pozemních komunikací, resp. úprav kolejiště v prostoru vlečky

SO 500 – z důvodu přeložky silnic a úpravy kolejiště v prostoru vlečky jsou navrženy přeložky VTL plynovodů a horkovodu

SO 600 – s ohledem na celkovou změnu dopravního režimu v prostoru vlečky dochází k úpravám tras silových a sdělovacích kabelů, veřejného osvětlení, dešťové kanalizace a zabezpečovacího zařízení ve správě SŽ; součástí této řady objektů jsou i objekty úpravy kolejiště

SO 800 – objekty rekultivací dočasných záborů a nefunkčních ploch a vegetační úpravy (výsadby křovin a dřevin)

b) jejich zdůvodnění, celková bilance všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody, podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima

Jedná se o dopravní stavbu a vyvolané přeložky stávajících inženýrských sítí, stavba je bez nároku na dodávky energií, tepla, vody apod.

c) Celková spotřeba vody

Jedná se o dopravní stavbu a vyvolané přeložky stávajících inženýrských sítí, stavba je bez nároku na dodávky vody.

d) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem, požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Jedná se o dopravní stavbu, která neprodukuje žádné odpady ve smyslu klasického výrobního procesu. Odpady vznikající z běžného provozu na pozemních komunikacích jsou popsány v kap 6a).

Nejsou žádné požadavky na kapacity veřejné komunikační sítě.

2.4. Bezbariérové užívání stavby

Jedná se o dopravní stavbu s rekonstrukcí komunikací v extravilánu, nejsou navrhovány nové pěší a cyklistické stezky. Proto nejsou navrhovány ani žádné bezbariérové úpravy.

2.5. Bezpečnost při užívání stavby

Bezpečnost při užívání stavby (přeložek komunikací a mostních objektů) je zajištěna návrhem záchytného systému systém (svodidla, zábradelní svodidla) a vodícího systému (VDZ, směrové sloupky, nástavce směrových sloupků na svodidlech) dle platných ČSN.

Dále je na komunikacích navrženo trvalé svislé dopravní značení jak pro zajištění bezpečnosti silničního provozu, tak pro navedení řidičů k jednotlivým cílům (orientační SDZ).

2.6. Základní charakteristika objektů

2.6.1. Objekty přípravy staveniště

SO 001 Příprava území

V rámci přípravy území bude v prostoru staveniště provedena skryvky humózních vrstev zeminy, dojde k odstranění volně rostoucí zeleně (kácení stromů a odstranění křovin), součástí SO je také demolice objektu vrátnice a výhybkového stanoviště v trase budoucího SO 102.

2.6.2. Objekty pozemních komunikací a jejich součástí

SO 102 Levobřežní přivaděč

Objekt levobřežního přivaděče (SO 102) bude po dokončení hlavní trasy sloužit k přímému napojení města Kralupy nad Vltavou na hlavní trasu SO 101. V současné etapě bude realizována jeho část po křižovatku s příjezdovou komunikací SO 141 a stavební připravenost na dokončení přivaděče v plném rozsahu v druhé etapě výstavby.

SO 111 MUK Debrno (km 1,760)

V současné době na tomto území tvoří kostru dopravního systému komunikace II/240, na kterou je úrovně napojena komunikace III/24016. Nově navrhovaná mimoúrovňová křižovatka je v kategorii S9,5/40 a je rozdělena do větví A, B, C a D, nicméně z důvodu etapizace stavby je navržena pouze část větve AB. S objektem musí být realizován i mostní objekt SO 221 a

sousední objekty SO 121, SO 123.

SO 121 Přeložka silnice II/240 (km 1,780)

Objekt řeší přeložku krátkého úseku stávající silnice II/240. Stávající komunikace II/240 zajišťuje spojení mezi Turskem a Kralupy nad Vltavou. V ZÚ navazuje přeložka na okružní křižovatku SO 121 a v KÚ navazuje na stávající vozovku silnice II/240. Součástí objektu je návrh jednopruhové okružní křižovatky o vnějším průměru $D=38,0$ m se čtyřmi paprsky. Na OK jsou napojeny větve MÚK Debrno v km 1,760. Součástí objektu je dále trubní propustek DN 600 z ŽB trub délky 14,2m pod západním paprskem OK.

SO 122 Přeložka silnice III/24015 (km 1,790)

Náplní objektu je přeložka krátkého úseku stávající silnice II/240. Stávající komunikace II/240 zajišťuje spojení mezi Turskem a Kralupy nad Vltavou. V budoucnu bude silnice III/24015 umožňovat napojení obce Holubice na obchvat Kralupy.

SO 123 Přeložka silnice III/24016 (km 1,800)

Objekt řeší přeložku stávající silnice III/24016. Stávající komunikace III/24016 zajišťuje napojení obce Debrno na silnici II/240. Komunikace bude dotčena stavbou SO 101, proto dojde k její přeložce.

SO 124 Přeložka silnice III/24017 (km 3,074)

Stávající komunikace III/24017 propojuje město Kralupy nad Vltavou s obcemi Debrno a Tursko. SO 124 zajistí přemostění budoucí přeložky silnic II/240 a II/101 v úseku D7-D8 (SO 101), pomocí dvou okružních křižovatek v místech křížení komunikace III/24017 a budoucí MÚK SO 112 a napojení křižovatek na stávající III/24017. Větev A propojuje okružní křižovatku A se stávající komunikací III/24017 v západní části, větev B překonává budoucí trasu SO 101 (přemostění SO 222) a větev C propojuje okružní křižovatku C se stávající komunikací III/24017 ve východní části od budoucí trasy SO 101. Všechny větve tohoto stavebního objektu jsou navrženy v návrhové kategorii S 7,5/90, v rámci stavby SO 124 dojde ke kompletní výměně konstrukčních vrstev vozovky a realizaci nového zemního tělesa.

SO 125 Přeložka silnice III/240xx (km 3,060)

V současné době zajišťuje tato stávající komunikace spojení k vysílači a do Minic. Jedná se o nebezpečnou cestu. Přeložka silnice bude následkem vybudování SO 124 (resp. budoucích SO 112 MUK, SO 101). Bude se jednat o účelovou komunikaci, která je navržena jako polní cesta P5/30.

SO 126 Přeložka silnice III/24018 (km 3,100)

V současné době zajišťuje tato stávající komunikace spojení do Dolan. Přeložka silnice bude následkem vybudování SO 124 (resp. budoucích SO 112 MUK, SO 101). Komunikace je navržena v návrhové kategorii S 7,5/50.

SO 127 Přeložka silnice II/24018 v KÚ

Stávající komunikace III/00811 propojuje město Kralupy nad Vltavou s obcemi Chvatěruby, Kozomín a Úžice. V rámci SO 127 je navržena okružní křižovatka umožňující budoucí připojení větve SO 113 (úrovňové připojení na budoucí hlavní trasu SO 101). Ostatní paprsky okružní křižovatky odpovídají větvím stávající úrovňové křižovatky silnic III/00811 a III/2429. SO 127 větev 1 vede na západ směrem na Kralupy nad Vltavou, větev 2 vede na východ směrem na Úžice. Všechny větve SO 127 jsou navrženy v návrhové kategorii S 7,5/50 v rámci tohoto SO dojde ke kompletní výměně konstrukčních vrstev vozovky a realizaci nového zemního tělesa.

SO 128 Přeložka silnice III/2429 v KÚ

Stávající komunikace III/2429 propojuje město Kralupy nad Vltavou od silnice III/00811 s obcí Chvatěruby. V návrhu komunikace propojuje nově navrženou okružní křižovatku SO 127 (v místě stávající úrovňové křižovatky silnic III/00811 a III/2429) se stávající komunikací III/2429. Trasa SO 128 je navržena v návrhové kategorii S 7,5/50.

SO 132 Provizorní napojení sil. II/240 (km 1,600)

Náplní tohoto objektu je zřízení i následné odstranění provizorní přeložky silnice II/240 (km 1,600) v úseku, který bude v rámci výstavby SO 121 a SO 122 směrově i výškově upraven. Provizorní přeložka je navržena na návrhovou rychlost 30 km/hod v kategorii S 7,5. Se zrušením provizorního napojení a následnou rekultivací se počítá po dokončení SO 121, SO 122 a MÚK SO 111.

SO 133 Provizorní napojení sil. III/24016 Debrno

Náplní tohoto stavebního objektu je zřízení i následné odstranění provizorní přeložky silnice III/24016 (Debrno) v úseku, který bude přerušen v rámci stavby SO 111, SO 121, SO 122 a SO 221. Provizorní přeložka je navržena na návrhovou rychlost 30 km/hod v kategorii S 7,5. Se zrušením provizorního napojení a následnou rekultivací se počítá po dokončení SO 121, SO 122, SO 221 a MÚK SO 111.

SO 134 Provizorní napojení sil. III/24018 Dolany

Náplní tohoto objektu je zřízení i následné odstranění provizorní přeložky silnice III/24018 Dolany v úseku SO 126. Provizorní přeložka je navržena na návrhovou rychlost 30 km/hod v kategorii S 7,5. Se zrušením provizorního napojení a následnou rekultivací se počítá po dokončení všech trvalých objektů stavby v lokalitě

SO 135 Provizorní rozšíření sil. III/24017 Debrno

Tento stavební objekt řeší zřízení (a následné odstranění) provizorního rozšíření stávající komunikace III/24017 po dobu výstavby SO 124 a SO 222. Provizorní přeložka je navržena v kategorii S 7,5 s návrhovou rychlostí 30 km/h. Se zrušením provizorního rozšíření a následnou rekultivací se počítá po dokončení okružní křižovatky SO 124 a nadjezdu SO 222.

SO 141 Příjezdová komunikace

Objekt SO 141 vznikl jako nový objekt po úpravě směrového řešení SO 102, zejména po eliminaci úrovňového křížení s manipulační kolejí ČD. Komunikace zajišťuje dopravní obsluhu skladiště a zázemí ČD, která probíhá nyní přes úrovňový železniční přejezd. Délka úseku je 0,178 km. Jedná se o jednopruhouvou obousměrnou účelovou komunikaci v kategorii P 4,5/30.

SO 171 Dopravní značení hlavní trasy a MUK

Součástí objektu je nové definitivní pevné svislé a vodorovné dopravní značení. Objekt zahrnuje trvalé DZ částí „levobřežního přivaděče“, MÚK, OK a jejich větví napojených na stávající silniční síť.

Svisle dopravní značení bude v souladu s TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích. Vodorovné dopravní značení bude v souladu s TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích a TP 70.

Návrh dopravního značení vychází z návrhu DSP, který byl projednán a kladně odsouhlasen odborem dopravy a PČR. Vzhledem k etapizaci stavby byl návrh DZ upraven v nezbytném nutném rozsahu a před realizací značení je nutné návrh předložit místně příslušnému odboru PČR a odboru dopravy pro zajištění stanovení místní úpravy provozu.

SO 172 Dopravně-inženýrská opatření během stavby

Předmětem zpracování této části projektové dokumentace je návrh dopravních opatření a přechodné úpravy dopravního značení nutné pro realizaci stavby MÚK Dolany a Debrno včetně jejich větví, „levobřežního“ přivaděče a okružní křižovatky na konci úseku (SO127).

Návrh přechodného dopravního značení vychází z TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích. Návrh dopravních opatření není pro zhotovitele závazný, zhotovitel může dopravní opatření měnit a optimalizovat v závislosti na zvoleném postupu výstavby a časovém harmonogramu. Postup výstavby a dopravní opatření je zhotovitel povinen projednat s investorem a příslušným správním orgánem. Před realizací zhotovitel zpracuje návrhy konkrétních dopravních opatření a zajistí vyjádření a rozhodnutí orgánů státní správy.

SO 181 Úpravy komunikací užívaných stavbou

Objekt řeší úpravu stávajících komunikací, které budou dotčeny pohybem vozidel stavby. Budou dotčeny úseky těchto komunikací: silnice III/24016 do Debrna, silnice III/24017 do Kralup

nad Vltavou, silnice III/24018 do Dolan a místní komunikace v obci Debrno.

2.6.3. Mostní objekty a zdi

SO 221 Nadjezd silnice II/240 (km 1,780)

Předmětem objektu SO 221 je výstavba nového mostního nadjezdu (přemostění budoucí II/101) pro převedení přeložky silnice II/240 (původně III/24016) přes hlavní trasu v rámci obchvatu Kralup nad Vltavou.

Světlá šířka komunikace na budovaném mostě činí 9,00 m mezi svodidly, na pravé straně je chodník pro pěší v šíři 1,50 m. Konstrukce mostu je navržena jako integrovaná přímá rámová konstrukce bez ložisek a mostních závěrů o jednom poli s rozpětím 20,145 m. Nosná konstrukce je tvořena železobetonovou deskou tloušťky 1,0 m, která se na krajích opěr rozšiřuje na hodnotu 1,2 m. V příčném směru je deska široká 11,50 m s krajními konzolami šířky 1,95 m. Tloušťka konzoly na konci vyložení je 250 mm.

Založení mostu je plošné (v souladu s IG průzkumem) na skalních horninách v prostředí mírně zvětralých břidlic typu R4. Opěry jsou železobetonové tl. 1,0 m a jsou vetknuty jak do základového pasu, tak do nosné konstrukce. Do opěr jsou vetknuta rovnoběžná zavěšená křídla tl. 650 mm.

SO 222 Nadjezd silnice II/24017 (km 3,074)

Předmětem objektu SO 222 je výstavba nového mostního nadjezdu (přemostění budoucí II/101) pro převedení přeložky silnice III/24017 přes hlavní trasu v rámci obchvatu Kralup nad Vltavou.

Světlá šířka převáděné komunikace na budovaném mostě činí 7,5 m mezi svodidly. Konstrukce mostu je navržena jako integrovaná přímá rámová konstrukce bez ložisek a mostních závěrů o jednom poli s rozpětím 20,17 m. Nosná konstrukce je tvořena železobetonovou deskou tloušťky 1,0 m, která se na krajích opěr rozšiřuje na hodnotu 1,2 m. V příčném směru je deska široká 8,50 m s krajními konzolami šířky 1,95 m. Tloušťka konzoly na konci vyložení je 250 mm.

Založení mostu je hlubinné (v souladu s IG průzkumem), plovoucí piloty délky 15 m. Opěry jsou železobetonové tl. 1,0 m a jsou vetknuty jak do základového pasu, tak do nosné konstrukce. Do opěr jsou vetknuta rovnoběžná zavěšená křídla tl. 650 mm.

2.6.4. Vodohospodářské objekty

SO 342 Přeložka vodovodu DN 500 (km 3,422)

Tento objekt řeší přeložku ocelového vodovodu DN 500 v km 3,422 přeložky silnice II/240 (SO 101) v extravilánu města Kralup nad Vltavou. Správcem vodovodu jsou Středočeské vodárny a.s., Provoz Vodovod – středisko Kralupy n. Vltavou.

Přeložka tohoto vodovodu povede kolmo na osu nové komunikace. Přeložka je na základě požadavku správce provedena tak, aby nedošlo ke změně tlaku – bez výškových lomů, ve vodovodu. Potrubí je navrženo z ocelového trub DN 500 s těžkou protikorozní ochranou délky 71,91 m.

Pod komunikací je potrubí uloženo v ocelové chráničce DN 800, na konci chrániček mimo komunikaci jsou navrženy armaturní kontrolní šachty AŠ1 a AŠ2 s uzavíracími a ostatními příslušnými armaturami.

Chránička DN 800 je s vnější i vnitřní povrchovou ochrannou žárovým zinkováním. Délka chráničky je 21,3 m.

Potrubí je aktivně katodicky chráněno - katodová ochrana se bude realizovat i na překládaném úseku.

SO 343 Přeložka vodovodu DN 300 (pod SO 127)

Přeložku plastového vodovodu PE D315 je řešena v úseku okružní křižovatky SO 127 Přeložka silnice III/00811 v KÚ, která je navrhovaná v Kralupech nad Vltavou v ulici U Dýhárný.

Vodovod je ve správě Středočeské vodárny a.s., Provoz Vodovod – středisko Kralupy n. Vltavou.

Přeložka vodovodu je navržena z plastového potrubí PE D315 a na potrubí bude upevněn signalizační vodič. Přeložka tohoto vodovodu povede ze stávající šachty v krajnici silnice III/00811 tak, aby kolmo překřížovala novou komunikaci okružní křižovatky.

Potrubí je navrženo z tlakových trub PE 100 SDR 11 (PN 16) průměru D315 délky 55,83 m.

Pod komunikací je potrubí uloženo v ocelové chráničce DN 500 s vnější dvojnásobní asfaltovou izolací délky 18,30 m.

Před ukončením přeložky napojením na stávající vodovod je na potrubí navržen podzemí uzávěr s teleskopickou zemní soupravou.

SO 344 Přeložka vodovodu DN 100 - levobřežní přivaděč

Tento objekt řeší přeložku stávajícího vodovodu DN 100 jehož trasa koliduje s navrženým tělesem silnice SO Levobřežní přivaděč a s nově navrhovaným kolejištěm železniční vlečky SO 651 a SO 652. Vodovod je ve správě Správa železnic s.o., Oblastní ředitelství Praha (SPS), Partyzánská 24, 170 00 Praha 7.

Místem stavby je ulice Libušina podél areálu správy železnic na levém břehu řeky Vltava v Kralupech nad Vltavou.

Přeložka vodovodu je navržena z plastového tlakového potrubí PE 100 SDR 11 průměru D110 délky 252,68 m. Na potrubí bude upevněn signalizační vodič.

V místě křížení s kolejištěm železniční vlečky jsou na potrubí navrženy zdvojené ocelové chráničky DN 200/300 – mezikruží je vyplněno betonem. Délka chrániček je 2 x 7 m.

Ve výškových lomech jsou navrženy podzemní hydranty pro odvětrání nebo odkalení potrubí.

SO 357 Odvodnění SO 102 – SO 357.1

Objekt kanalizace SO 357 byl v rámci představební přípravy rozdělen na dva podobjektu:

SO 357.1 – Větev A (odvodnění komunikace levobřežní komunikace – SO 102)

SO 357.2 – Větev B,C (odvodnění výhledové realizace silnice SO 102 a mostu SO 203)

V této etapě se bude realizovat část kanalizace SO 357.1, tj. větev A. Kanalizace začíná výústním objektem do řeky Vltava a končí ve vtokové jímce v příkopu silnice SO 102.

V lomových bodech jsou navrženy typové kanalizační šachty DN 1000. Šachta Š1 u paty břehu je navržena jako spádová a na přítoku je osazena koncová klapka PEHD pro ochranu kanalizace proti velkým vodám. V šachtách Š2 a Š3 jsou navrženy odbočky pro větve B a C průměru DN 300, které se budou řešit později v rámci druhého podobjektu 357.2. Potrubí pro tyto větve se za šachtami zaslepí.

Celková délka dešťové kanalizace DN 300 je 95,05 m.

2.6.5. Elektro a sdělovací objekty

SO 442 Přeložka silnoprůdu 22 kV, SŽDC

Přeložka napájecích kabelů 22kV, SŽDC, mezi trafostanicemi ČD č. TS1 a TS3

V rámci této stavby obchvatu Kralup bude také vybudována nová vlečka k budově skladů SŽDC. Stávající trasa kabelů 2x (22- ANKTOYPV 3x120mm²) (kabely značeny A1 a A2 v podkladech správce) je vedena podél budovy hasičského záchranného sboru (pozemek č. 1514) v prostoru mezi stávající komunikací a stávající kolejí vlečky. Za budovou haly SŽDC přechází trasa pod kolejí vlečky a dále pokračuje v prostoru za budovou skladů směrem k trafostanici ČD označené TS1 (pozemek č. 1128).

Nové kabely 6x (22- AXEKVCE 1x150mm²) budou naspojovány v prostoru za budovou hasičského záchranného sboru (pozemek č. 1514) v km 0,85 nové komunikace, dále bude trasa vedena podél nové komunikace až do kilometru 0,65 nové komunikace, v tomto místě budou kabely převedeny na druhou stranu komunikace. Dále budou kabely vedeny podél nové

komunikace a v km 0,5 budou kabely vedeny v prostoru za budovou skladu a naspojkovány na stávající kabely.

SO 462 Přeložka dálk. opt. DOK GTS Novera (km 1,55 a 1,95)

SO 462.1 Přeložka dálkového optického kabelu GTS Novera (T-Mobile) km 1,55 a 1,95

V západním souběhu se silnicí II/240 mezi Minicemi a Turskem jsou uloženy stávající optotrubky HDPE 40 s optickým kabelem 48 vláken. Tyto optotrubky kolidují s navrženou dočasnou i definitivní přeložkou silnice II/240 a budou stranově přeloženy (posunuty bez přerušení provozu na kabelech) mimo prostor budoucích komunikací. Stranový posun optotrubek je do vzdálenosti max. 40 m západním směrem.

Celková délka stranové přeložky kabelů je 585 m. Od jižního konce přeložky k severnímu konci je délka původní i nové trasy optotrubek 585 m.

Přeložka SO 462.1 bude prováděna současně s objekty SO 462.2 a SO 467.

SO 462.2 Přeložka dálkového optického kabelu GTS Novera (NET4GAS) km 1,55 a 1,95

V západním souběhu se silnicí II/240 mezi Minicemi a Turskem jsou uloženy stávající optotrubky HDPE 40 s optickým kabelem 48 vláken. Tyto optotrubky kolidují s navrženou dočasnou i definitivní přeložkou silnice II/240 a budou stranově přeloženy (posunuty bez přerušení provozu na kabelech) mimo prostor budoucích komunikací. Stranový posun optotrubek je do vzdálenosti max. 40 m západním směrem.

Celková délka stranové přeložky kabelů je 585 m. Od jižního konce přeložky k severnímu konci je délka původní i nové trasy optotrubek 585 m.

Přeložka SO 462.2 bude prováděna současně s objekty SO 462.1 a SO 467.

SO 467 Přeložka dálk. kabelu Sloane Park (km 1,55 a 1,95)

V západním souběhu se silnicí II/240 mezi Minicemi a Turskem jsou uloženy stávající optotrubky HDPE 40 s optickými kabely 72 a 48 vláken. Tyto optotrubky kolidují s navrženou dočasnou i definitivní přeložkou silnice II/240 a budou stranově přeloženy (posunuty bez přerušení provozu na kabelech) mimo prostor budoucích komunikací. Stranový posun optotrubek je do vzdálenosti max. 40 m západním směrem. Přibližně uprostřed překládané trasy se nachází kabelová komora s optickou spojkou, která bude rovněž přesunuta (současně s optotrubkami) do nové polohy západně od budoucí okružní křižovatky.

Celková délka stranové přeložky kabelů je 585 m. Od jižního konce přeložky ke kabelové komoře je délka původní i nové trasy optotrubek 248 m, od kabelové komory k severnímu konci přeložky je délka původní i nové trasy optotrubek 337 m.

Přeložka SO 467 bude prováděna současně s objekty SO 462.1 a SO 462.2.

2.6.6. Objekty trubních vedení

SO 501 Přeložka VTL plynovodu DN 80 (km 1,482)

Objekt řeší přeložku VTL plynovodu DN 100 v km 1,482. Niveleta budoucí komunikace je zde cca 5,2 m pod úrovní stávajícího terénu. Přeložka DN 100 délky 95,68 m je navržena v nové trase kolmo na osu komunikace a pod projektovanou komunikací bude uložena v ocelové chráničce DN 200 délky 17,3 m. V trase potrubí se nachází tři směrové lomy a čtyři výškové. Krytí plynovodu bude ve volném terénu min. 0,8 m, pod projektovanou komunikací II/101 (resp. pod silničními příkopy) bude min. 1,2 m vzhledem k navrženému terénu; vzhledem ke stávajícímu terénu dosahuje hloubka uložení až 7,2 m. V úseku křížení komunikace je krytí vztaženo k vrchu chráničky OC DN 200.

SO 502 Přeložka VTL plynovodu DN 150 (km 3,107)

Stávající plynovod je v současné době situován pod budoucí silniční most a okružní křižovatku, který je součástí nájezdu na plánovanou přeložku II/101. Z tohoto důvodu je nezbytné provést jeho přeložku, která bude vedena podél plánované komunikace SO 126 a následně bude podcházet plánovanou komunikací SO 101.

V místě navrženého přechodu nové komunikace SO 101 je niveleta budoucí vozovky cca 5

m pod úrovní stávajícího terénu. Potrubí DN 200 bude uloženo do ocelové chráničky DN 400 bez izolace v délce 24,0 m. Krytí plynovodu bude pod vlastní komunikací cca 2,4 m, pod silničními příkopy pak min. 1,2 m, vždy vzhledem k navrženému terénu.

SO 511 Přeložka horkovodu a TUV

Stavba představuje přeložku čtyřtrubního rozvodu teplovodu (2x ÚT, TV, CÍRK). Je navržena nová trasa tepelného vedení. Dle stávajícího stavu bude nové potrubí uloženo v topném kanálu. Stávající teplovod bude v překládaném úseku zrušen – odpojen. Bude přeloženo 117 m trasy páteřního teplovodu. Ve stávajícím rušeném úseku se nenachází funkční odbočky přípojek a armaturní šachty, tedy nejsou řešeny ani v navržené trase. Nová trasa páteřního teplovodu naváže na stávající neupravované úseky tepelného rozvodu.

2.6.7. Objekty drah

SO 601 Přeložka sděl. kabelu ČD TELEMATIKA (km 4,038)

Předmětem projektu je přeložka dálkového sdělovacího kabelu ŽDK 1 Praha – Kralupy nad Vltavou. Vlastníkem kabelu je SŽDC TÚDC, správce ČD Telematika a.s.

Přeložka je navržena mezi ATÚ Kralupy nad Vltavou Na Horkách 741 a stávající spojkou 20/4 v žkm 435,0. Původní délka kabelu je cca 2772m, nová délka kabelu je cca 2502m.

Typ kabelu je DCKQYPY 9 XV 1,2 + 33DM 0,9.

SO 651 Železniční svršek

Cílem nového směrového řešení kolejiště v nákladovém prostoru je zřízení nových kolejí tak, aby bylo možné vjet na kolej č.417 u stávající nákladové rampy. Tyto úpravy jsou vynuceny s ohledem na nové směrové vedení komunikace levobřežního přivaděče (SO 102). Návrh nového kolejiště je prostorově velice omezen s ohledem na respektování nově zřizovaných stavebních objektů a i stávajících staveb. Návrh sklonových poměrů vychází z požadavku na uspořádání nového kolejiště vlečky.

Železniční svršek v koleji bude z kolejnic tvaru 49 E1 na betonových pražcích s bezpodkladnicovým pružným upevněním, rozdělení pražců „d“. Nově je vložena výhybka č. 403.

SO 652 Železniční spodek

Zemní práce v rámci objektu 652 spočívají v realizaci požadovaného tvaru zemního tělesa a odvodňovací zařízení. V celém úseku je navržena ukloněná zemní pláň v jednotném sklonu, souhlasně s ní je navržena ukloněná pláň tělesa železničního spodku. Rozsah a způsob odvodnění koleje vychází z konfigurace navrženého směrového řešení kolejiště ve vztahu k přilehlému terénu.

SO 653 Úrovňový přejezd km 0,373 – demolice

Jedná se o železniční přejezd úrovňového křížení dvoukolejné trati s účelovou komunikací v km 0,373. Přejezd je situován v úrovni terénu a je směrově v přímé. Přejezd tvoří betonové přejezdové panely (vnější a vnitřní, které jsou doplněné dřevěným žlábkem)

Přejezd se v rámci stavby zruší bez náhrady. Betonové panely budou sneseny - tyto panely lze případně využít v rámci potřeb správce trati. Kolejový rošt bude demontován v rámci SO 651. Demontáž výstražníků je součástí příslušného PS 1.

SO 654 Úprava stáv. kanalizace pod kolejištěm

V současné době je kanalizace vedena ve zpevněných plochách u objektu vrátnice, skladiště ojetých pneumatik a směrem k dílnám. Není známa její přesná trasa, dimenze ani hloubka uložení. V souvislosti s ostatními stavebními objekty je navrženo přeložení úseků této kanalizace tak, aby respektovaly nové vedení komunikací. V popisu sítí je stávající kanalizace označena jako dešťová. Nové potrubí je navrženo jako plastové PP SN12. Revizní šachty budou betonové s litinovými poklopy. Do kanalizace budou napojeny a přepojeny nové i stávající uliční vpusti a trativody odvodnění komunikací.

Rušené úseky kanalizace dimenze budou zafoukány popílko-cementovou suspenzí. Šachty budou ubourány do hl. 1m a zasypány.

Během průzkumných prací v předkládaném stupni dokumentace se šachty dotčených úseku kanalizace nepodařilo otevřít a kanalizaci výškově zaměřit. Vzhledem k neúplným pokladům o stávající kanalizaci poskytnutých správcem je návrh proveden pouze na předpokládaný průběh. Po zahájení prací, musí být dotčené šachty otevřeny (odbourání prstence poklopu) a kanalizace zaměřena. Poté bude upraveno výškové vedení a přesná skladba šachet.

SO 655 Ochrana sděl. kabelu ČD Telematika

Předmětem projektu je přeložení místního sdělovacího kabelu v majetku SŽDC TÚDC Praha a zabezpečovacího kabelu pod SO102 a SO141 při výstavbě. U prvního kabelu je správce ČD-Telematika a.s. (20XN0,8) a u druhého kabelu je správce OŘ Praha SSZT Praha (30P1,0).

Přeložka sdělovacích kabelů bude provedena tak, aby kabely byly uloženy mimo novou komunikaci a železniční vlečku.

Stávající trasa sdělovacích kabelů SŽDC (typ TCEKEY 20x4x0,8 a TCEKEZE 30x2x1,0) je vedena za stávající železniční vlečkou nedaleko budovy hasičského záchranného sboru. Trasa dále pokračuje podél stávající železniční vlečky za budovou depa směrem k budově skladů.

Nové sdělovací kabely ČD Telematika (typ TCEPKPFLEZE 20x4x0,8 a TCEPKPFLEZE 30x2x1,0) budou naspojkovány v prostoru za budovou hasičského záchranného sboru (pozemek č. 1514) v km 0,73 nové komunikace, dále bude trasa vedena podél nové komunikace až do kilometru 0,65 nové komunikace, v tomto místě budou kabely převedeny na druhou stranu komunikace. Dále budou kabely vedeny podél nové komunikace a v km 0,55 nové komunikace budou kabely naspojkovány na stávající kabely.

SO 656 Přeložka silnoproud NN ČD

Předmětem projektu je zabezpečení elektrického kabelu SŽDC pod SO141 při výstavbě.

Na pozemku č.1128 je umístěna trafostanice TS1. Z této trafostanice jsou napájeny objekty ČD. Jedná se o objekt Hasičské stanice na pozemku. č.1514 a objekt skladů na pozemku č. 1127. Při stavbě dojde ke kolizi těchto kabelů s novou výstavbou a tudíž musí být přeloženy. V místech kde dochází ke kolizi budou stávající kabely přerušeny a nahrazeny kabely novými které budou uloženy v nové trase. Poté budou znovu naspojkovány na stávající kabely. Jedná se o kabely B1a, B1b, B2a a B2b. Všechny čtyři kabely jsou typu CYKY 3x185+95mm².

SO 657 Přel. silnoproud NN ČD

Předmětem projektu je přeložka silnoproud kabelu NN ČD

Dotčený kabel nebude v novém stavu potřebný a bude proto odpojen od napájení a zaslepen. Další úpravy nebude nutné provádět. Jedná se o dva kabely NN. Důvodem je demolice vlečky i vrátnice:

Kabel B15 – AYKY 4Bx50mm² pro napájení zásuvkových stojanů podél vlečky.

Kabel B16 – AYKY 4Bx16mm² pro napájení vrátnice.

SO 658 Přel. silnoproud 6 kV ČD

Předmětem projektu je přeložka silnoproudého kabelu VN 6kV pod SO 102.

V úseku sjezdu v km 0,477 až 0,8 km dochází ke kolizi VN kabelů a budoucí komunikací. V celé této délce musí být kabel 6-AYKCY 3x25mm² přeložen.

Na pozemku č.: 467/85 bude kabel přerušen a naspojován na kabel nový, který bude uložen v nové trase. Tato trasa bude společná s kabelem 22kV SO 442. V místech, kde kabel 6-AYKCY prochází ať pod kolejištěm nebo komunikací bude kabel uložen v hloubce minimálně 1m. Na 0,850 km bude nový kabel 6-AYKCY 3x25mm² naspojován na kabel stávající. V celé své délce bude kabel uložen v plastových, nebo betonových korytech!

SO 659 Přel. silnoproud NN ČD

Předmětem projektu je přeložka silnoproudého kabelu NN ČD.

Dotčený kabel nebude v novém stavu potřebný a bude proto odpojen a zaslepen. Další úpravy nebude nutné provádět. Jedná se o kabel NN, který je již dlouhodobě nevyužívaný.

Jedná se o kabel B8 – AYKY 3x240+120mm² nevyužívaný kabel.

SO 660 Přel. silnoproud NN ČD

Předmětem projektu je přeložka silnoproudého kabelu NN ČD.

Dotčený kabel nebude v novém stavu potřebný a bude proto odpojen od napájení a zaslepen. Další úpravy nebude nutné provádět. Jedná se o NN kabel B9 – AYKY 3x240+120mm² nevyužívaný kabel (zapsaný i jako vadný).

SO 661 Osvětlení vlečky vč. demontáže stáv.

Bude instalováno nové osvětlení železniční vlečky. Stávající osvětlení bude demontováno včetně napájecího kabelu B4 – AYKY 4Bx16mm² – osvětlení vlečky.

Nové osvětlení bude instalováno podél nové koleje železniční vlečky, která zasahuje za budovu hasičského záchranného sboru, dále pokračuje za budovou depa směrem k budově skladů.

V rámci nového osvětlení budou podél koleje instalovány sklápěcí stožáry výška 12m, se svítidly 150 W, rozteče osvětlovacích stožárů budou cca 40 m (bude zachována koncepce stávajícího osvětlení). Bude provedena pokládka nové kabeláže (CYKY-J 4x10 mm²) pro napájení osvětlení. Nová kabeláž bude napojena na stávající kabelovou trasu v prostoru za budovou skladu.

PS1 Úpravy zabezpečovacího zařízení v oblasti rušeného přejezdu

V rámci stavby bude redukováno kolejiště ŽST Kralupy nad Vltavou – nákladový obvod. Budou rušeny koleje 416, 417b, 419. Nový tvar kolejiště vyvolá požadavek na zrušení přejezdu v km 0,373. Po úpravách v oblasti nákladového obvodu zanikne křížení dráhy s pozemní komunikací. V předmětné oblasti dojde ke zrušení přejezdového zabezpečovacího zařízení a zařízení sloužících pro ovládání přejezdového zabezpečovacího zařízení.

Staniční zabezpečovací zařízení ŽST Kralupy nad Vltavou nebude touto stavbou měněno. Mezi rušeným zabezpečovacím zařízením a staničním zabezpečovacím zařízením není žádná vazba.

2.6.8. Objekty úpravy území

SO 801 Vegetační úpravy silnic II. a III. třídy

Náplní tohoto objektu jsou vegetační úpravy po dokončení stavebních prací na předmětné stavbě obchvatu Kralup nad Vltavou, I. fáze. Objekt definuje nutnou výsadbu dřevin, její technologický postup výsadby a následnou údržbu. Součástí objektu je podobjekt SO 801.1, který definuje náhradní výsadbu dotčených katastrálních území.

SO 811 Rekultivace ploch dočasného záboru

Objekt řeší rekultivaci ploch dočasných záborů ZPF, PUPFL (SO 411) a ostatních ploch. Jedná se o dočasné zábory do 1 roku trvání stavby, proto bude provedena pouze technická část rekultivace.

SO 812 Rekultivace nefunkčních ploch

Rozsah rekultivovaných ploch je stanoven na základě technického řešení stavby. Jedná se o opuštěné úseky rušených komunikací a plochy v místě původních vlečkových kolejí u přivaděče do Kralup. Na opuštěných úsecích bude provedena technická rekultivace, v případě změny kultury na ornou půdu technická i biologická rekultivace.

2.7. Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Nejsou navrhována žádná technická ani technologická zařízení.

2.8. Zásady požárně bezpečnostního řešení

a) Výpočet a posouzení odstupových vzdáleností a vymezení požárně nebezpečných prostorů

Jedná se o liniovou stavbu bez tunelů – netýká se.

b) Zajištění potřebného množství požární vody, popřípadě jiného hasiva.

Jedná se o liniovou stavbu bez tunelů – netýká se.

c) Předpokládané vybavení stavby vyhrazenými požárně bezpečnostními zařízeními včetně stanovení požadavků pro provedení stavby.

Jedná se o liniovou stavbu bez tunelů – netýká se.

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

Šířka nových jízdních pruhů bude minimálně 3,00 m.

Konstrukční vrstvy komunikace jsou dostatečně únosné pro pohyb vozidel požární ochrany.

V rámci stavby nejsou navrženy žádné nové nástupní plochy. Samotný charakter stavby (liniová stavba bez tunelů) nevyžaduje zřízení nástupních ploch.

Rekonstrukcí komunikace nebudou měněny nástupní plochy požární techniky ani odběrná místa požární vody. Řešení evakuace osob a zvířat není s ohledem na charakter stavby řešeno.

Stavba splňuje požadavky ČSN 73 0802.

2.9. Úspora energie a tepelná ochrana

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

2.10. Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí

Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí a zásady řešení parametrů stavby (větrání, vytápění, osvětlení, zásobování vodou, odpadů apod.) nejsou s ohledem na charakter stavby řešeny.

2.11. Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

Převažující radonový index dle zastižených charakteristických zemin je nízký-1. S ohledem na charakter stavby není třeba přijímat žádná opatření proti působení radonu.

b) ochrana před bludnými proudy

Speciální ochrana před bludnými proudy je navržena u obou mostů (SO 221 a 222) a u přeložky vodovodu SO 342.

c) ochrana před technickou seizmicitou

V zájmovém území nejsou evidovány projevy nestability svahů a ani se nejedná o území náchylné k sesuvům dle databáze sesuvů ČGS.

Ve smyslu ČSN EN 1998-1 (73 0036) o „Navrhování konstrukcí odolných proti zemětřesení, část 1“ nedosahuje zájmové území ani malé úrovně seizmicity, tj. referenční zrychlení základové půdy je menší než 0,02 g a není tedy nutné posuzovat stavební konstrukce z tohoto hlediska.

d) ochrana před hlukem

Jedná se o dopravní stavbu, opatření proti ochraně před hlukem nejsou vyžadována ani navrhována.

e) protipovodňová opatření

Samostatná protipovodňová opatření nejsou navrhována.

f) ochrana před sesuvy půdy

Viz bod c.

g) ochrana před vlivy poddolování

V bezprostřední blízkosti dotčených pozemků není evidováno žádné důlní dílo a nenachází se zde žádné chráněné ložiskové území (CHLÚ) mající stanovený dobývací prostor, ve kterém v současné době probíhá těžba vyhrazeného či nevyhrazeného nerostu.

h) ostatní negativní vlivy

Žádné další negativní vlivy na stavbu nejsou uvažovány.

3. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

a) Napojovací místa technické infrastruktury, přeložky

Viz kap. 3b).

b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Inženýrské sítě

V rámci stavby dojde ke kolizi se stáv. vedením podzemních a nadzemních inženýrských sítí (dále jen IS). IS budou upraveny nebo přeloženy. Objekty jsou řešeny samostatně v objektové skladbě řady 300 (vodohospodářské objekty), 400 (elektro a sdělovací objekty), 500 (objekty trubních vedení) a 600 (objekty drážní).

4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

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

V této fázi záměru budou realizovány části dvou mimoúrovňových křižovatek (MUK Debrno a MUK Dolany) na stávajících silnicích II. a III. tříd a úrovněová okružní křižovatka na konci stavby (nahrazující stávající stykovou křižovatku silnice III/0081 s místní komunikací od Chvatěrub). Bude také rekonstruována stáv. účelová komunikace v prostoru nákladového nádraží žst. Kralupy nad Vltavou, jež bude po dokončení II. fáze sloužit jako obslužná komunikace s napojením na hlavní trasu obchvatu Kralup. Všechny tyto komunikace se nacházejí buď v extravilánu, nebo za hranicí obytné zástavby, kde se nepředpokládá pohyb chodců. Nejsou tedy navrhována žádná bezbariérová opatření. Všechny komunikace jsou navrženy jedno obousměrné dvoupruhové, přičemž po dokončení I. fáze umožní zachování provozu ve stávajícím rozsahu, po dokončení II. fáze pak umožní ze všech směrů příjezd na hlavní trasu obchvatu.

b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Zárodek MUK Debrno bude napojen na stáv. silnice II/240 a III/24016.

Zárodek MUK Dolany bude napojen na stáv. silnice III/24017 a III/24018.

Nová okružní křižovatka na konci stavby bude napojena na stáv. silnici III/00811.

Rekonstruovaná místní účelová komunikace v prostoru nádraží bude napojena na ul. Ke Kocandě.

c) Doprava v klidu

V rámci stavby nedojde k dotčení stávajících parkovacích ploch, nové parkovací plochy nejsou navrhovány.

d) Pěší a cyklistické stezky

V rámci I. fáze záměru nedojde k dotčení stávajících pěších a cyklistických stezek, nové nejsou navrhovány.

5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

a) Terénní úpravy

Terénní úpravy budou provedeny pouze v rámci objektů rekultivací, kde dojde k vyrovnání jednotlivých ploch do úrovně okolního terénu (součást technické rekultivace).

b) Použité vegetační prvky

Vegetační prvky jsou pospány přímo v SO 801, součástí objektu je také provedení náhradní výsadby dle jednotlivých Rozhodnutí o povolení kácení. V rámci stavby bude vysazen trávník, keře a stromy.

c) Biotechnická, protierozní opatření

Pro zabránění eroze budou svahy ohumusovány a zatravněny. Žádná další opatření nejsou navržena.

6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

a) Vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda

Byl posouzeno v rámci procesu EIA, na záměr bylo vydáno souhlasné závazné stanovisko č.j. 068014/2017/KUSK.

Ovzduší, hluk - s ohledem na to, že realizace křižovatek a úprava komunikací v prostoru nákladového nádraží nepřinese změny v intenzitách, nedojde ke změně v akustické situaci a kvalitě ovzduší v dané oblasti.

Dešťové vody – po dokončení I. fáze nepředpokládáme ovlivnění kvality ani kvantity povrchových a podzemních vod, a to z důvodu, že dešťové vody z komunikací budou nadále zaústěny do stávajících příkopů a stejných recipientů. Navýšení odtoku ze zpevněných ploch bude v minimálním množství viz kap. 9. S ohledem na niveletu nových komunikací nepředpokládáme ovlivnění úrovně hladiny podzemních vod.

Odpady – nepředpokládá se změna druhu vznikajících odpadů (z provozu očekáváme nadále zejména smetky, štěrk ze zimní údržby, pozůstatky z kácení), resp. významné navýšení jejich množství.

Půda – zábor zemědělské půdy byl povolen souhlasem s odnětím ze ZPF vydaném MŽP pod č.j. 56423/ENV/08 a změnou souhlasu s č. j. MZP/2019/610/3100, podmínky jsou zapracovány v dokumentaci. Zábor pozemků PUPFL je povolen souhlasným závazným stanoviskem vydaným KUSK, OŽP č.j. 93393/2008/KUSK OŽP/SM/3 a je v této etapě představován přeložkou VN SO 411, zajišťuje spol. ČEZ Distribuce; podmínky jsou splněny.

Není nutné nad rámec platných právních předpisů, resp. nad rámec podmínek vydaných správních rozhodnutí přijímat žádná další opatření.

b) Vliv na přírodu a krajinu (ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů apod.), zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině

Vliv záměru na přírodu a krajinu byl posouzen v procesu EIA. Nedochozí k významnému ovlivnění ve složkách ŽP, viz kap. 1i) a 6a).

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba nezasahuje do území Natura 2000 ani je neovlivňuje.

d) Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí

Dne 15.5.2006 bylo vydáno *Souhlasné závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*, které zároveň stanovilo podmínky pro fázi příprav, fázi výstavby a provozu.

Vypořádání podmínek je součástí Souhrnné technické zprávy v DSP.

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

Výše uvedená stavba nespadá do režimu IPPC.

f) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Ochranná pásma komunikací a ochranná a bezpečnostní pásma jednotlivých inženýrských sítí jsou vyhlášena za zákona automaticky s rozhodnutím o umístění stavby.

7. OCHRANA OBYVATELSTVA

Stavba nevyžaduje speciální opatření z hlediska civilní ochrany.

Stavba žádným způsobem neřeší ochranu obyvatelstva, což vyplývá z jejího charakteru.

8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

S ohledem na větší rozsah řešeno v rámci samostatné přílohy dokumentace – H. Zásady organizace výstavby.

9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

V rámci výstavby II.etapy bude realizováno odvodnění, které vychází z odsouhlaseného projektu DSP této stavby a úpravy koncepce dle výsledků Vodohospodářské studie (PUDIS a.s. 10.2021).

Systém odvodnění komunikace je navržen podélným a příčným sklonem komunikace do dešťové kanalizace. V místě, kde dešťová voda opouští komunikaci je navržena dešťová usazovací nádrže s odlučovačem ropných látek (DUN a ORL). Přecházející vody jsou jednak přes retenční nádrž (RN) odvedené Turského potoka, nebo v druhém případě přímo bez retence do toku Vltava.

V rámci vodohospodářské studie byla provedena koordinace vodohospodářských objektů II.etapy a I.etapy výstavby. Bylo rozhodnuto, že bude zrušen areál DUN (SO 364 DUN č. 5 v km 10,40) a RN (SO 374 Retenční nádrž č. 5 v km 10,40, který byl před koncem I.etapy v a jeho funkci plně převzou objekty II.etapy komunikace - SO 353 DUN km 2,00 (12,112 km) a SO

354 Retenční nádrž km 2,20 (12,312 km) – staničení v závorkách jsou staničení navazující na staničení I.etapy.

Z tohoto celkového řešení odvodnění II.etapy je ale součástí této akce – představební přípravy jen část SO 357 Odvodnění SO 102, a to pouze v rozsahu pro potřeby odvodnění části komunikace, které bude vybudována také v této představební přípravě. Jedná se o krátký úsek kanalizace, která bude odvádět vody ze silničního příkopu do Vltavy v délce cca 95 m.

Odvodnění křižovatek, které jsou součástí této představební přípravy bude realizováno odváděním vody do silničních zatravněných příkopů, které budou zaústěny do stávajících příkopů podél stávajících komunikací. V rámci této akce dojde v prostoru křižovatek k z pohledu srážkových vod pouze k malým změnám odtokových poměrů (v řádu jednotek l/s).