

NÁZEV STAVBY:

II/244 MĚŠICE I/9 - BYŠICE I/16

ISPROFIN:

XXXXX

OBJEDNATEL:

ZASTOUPENÝ:

Středočeský kraj

STŘEDOČESKÝ KRAJ LIBOR LESÁK

ZBOROVSKÁ 81/11
150 21 PRAHA 5RADNÍ PRO OBLAST INVESTIC, MAJETKU A
VEŘEJNÝCH ZAKÁZEK

ZHOTOVITEL:

SPOLEČNOST AFSAG-PRISMOTT

HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU:

ING. JAKUB VYHNÁLEK

VEDOUcí SPOLEČNOSTI:



AFRY

AFRY CZ s.r.o.

MAGISTRŮ 1275/13
140 00 PRAHA 4
ČESKÁ REPUBLIKA

ÚČASTNÍK SPOLEČNOSTI:



SAGASTA s.r.o.

NOVODVORSKÁ 1010/14
142 00 PRAHA 4
ČESKÁ REPUBLIKA

ÚČASTNÍK SPOLEČNOSTI:

Projekční kancelář PRIS
spol. s.r.o.
OSOVÁ 717/20
625 00 BRNO
ČESKÁ REPUBLIKA

ÚČASTNÍK SPOLEČNOSTI:

Mott MacDonald CZ,
spol. s.r.o.
NÁRODNÍ č.p. 984/15
110 00 PRAHA 1
ČESKÁ REPUBLIKA

SOUŘADNICOVÝ S-JTSK, VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

OBJEDNATEL:

Středočeský kraj

STŘEDOČESKÝ KRAJ

ZBOROVSKÁ 81/11
150 21 PRAHA 5

ZHOTOVITEL:



AFRY

AFRY CZ s.r.o.

MAGISTRŮ 1275/13
140 00 PRAHA 4
tel.: +420 277 005 500
www.afry.cz

HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU:

Ing. JAKUB VYHNÁLEK

ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:

Ing. PETR ČECH

PROJEKTANT:

Ing. PETR ČECH

KONTROLA:

Ing. VÁCLAV BARTŮŇEK

NÁZEV PROJEKTU:

II/244 MĚŠICE I/9 - BYŠICE I/16 - 1. ETAPA

ČÁST:

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

STAVEBNÍ OBJEKT:

-

PŘÍLOHA:

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

KRAJ:

STŘEDOČESKÝ KRAJ

DATUM:

12/2022

STUPEŇ:

PDPS

MĚŘÍTKO:

Č. ZAKÁZKY:

2021/0139

ČÁST:

B

PŘÍLOHA Č.:

ČÍSLO PARE:

Zhotovitel:
Společnost AFSAG - PRISMOTT

Datum:
12/2022

Zastoupený:
Ing. Petr Košan, jednatel

Číslo zakázky:
2021/0139

Hlavní inženýr projektu:
Ing. Jakub Vyhnálek

Kontrola:
Ing. Václav Bartůněk

Objednatel:
Středočeský kraj

Zastoupený:
Libor Lesák, radní pro oblast investic, majetku a veřejných zakázek

PDPS NA AKCI:

II/244 MĚŠICE I/9 – BYŠICE I/16

- | | |
|--------------------|----------|
| - km 0,045 - 0,911 | 1. ETAPA |
| - km 1,327 - 1,507 | 1. ETAPA |
| - km 1,507 - 1,629 | 1. ETAPA |
| - km 2,097 - 3,261 | 1. ETAPA |
| - km 3,261 - 4,848 | 1. ETAPA |
| - km 4,870 - 6,370 | 1. ETAPA |

OBSAH

1	POPIS ÚZEMÍ STAVBY	7
1.1	CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU, ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ A NEZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ, SOULAD NAVRHOVANÉ STAVBY S CHARAKTEREM ÚZEMÍ, DOSAVADNÍ VYUŽITÍ A ZASTAVĚNOST ÚZEMÍ.....	7
1.2	ÚDAJE O SOULADU STAVBY S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ, S CÍLI A ÚKOLY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ, VČETNĚ INFORMACE O VYDANÉ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACI	7
1.3	GEOLOGICKÁ, GEOMORFOLOGICKÁ A HYDROGEOLOGICKÁ CHARAKTERISTIKA, VČETNĚ ZDROJŮ NEROSTŮ A PODZEMNÍCH VOD	8
1.4	VÝČET A ZÁVĚRY PROVEDENÝCH PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ	9
1.4.1	Geotechnický průzkum.....	9
1.4.2	Diagnostický průzkum	9
1.4.3	Dendrologický průzkum	9
1.4.4	Dopravní průzkum	10
1.4.5	Průzkum inženýrských sítí	12
1.5	OCHRANA ÚZEMÍ PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ	13
1.6	POLOHA VZHEDEM K ZÁPLAVOVÉMU ÚZEMÍ, PODDOLOVANÉMU ÚZEMÍ APOD.	16
1.7	VLIV STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY, OCHRANA OKOLÍ, VLIV STAVBY NA ODTOKOVÉ POMĚRY V ÚZEMÍ	16
1.8	POŽADAVKY NA ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN	17
1.9	POŽADAVKY NA MAXIMÁLNÍ DOČASNÉ A TRVALÉ ZÁBORY ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU NEBO POZEMKŮ URČENÝCH K PLNĚNÍ FUNKCE LESA	18
1.10	ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY – ZEJMÉNA MOŽNOST NAPOJENÍ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU, MOŽNOST BEZBARIÉROVÉHO PŘÍSTUPU K NAVRHOVANÉ STAVBĚ.....	18
1.11	VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY STAVBY, PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ, SOUVISEJÍCÍ INVESTICE... ..	18
1.12	SEZNAM POZEMKŮ PODLE KATASTRU NEMOVITOSTÍ, NA KTERÝCH SE STAVBA UMÍSŤUJE	18
1.13	SEZNAM POZEMKŮ PODLE KATASTRU NEMOVITOSTÍ, NA KTERÝCH VZNIKNE OCHRANNÉ NEBO BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO	18
1.14	POŽADAVKY NA MONITORINGY A SLEDOVÁNÍ PŘETVOŘENÍ	19
2	CELKOVÝ POPIS STAVBY	19
2.1	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍHO UŽÍVÁNÍ	19
2.1.1	Nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejich současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí; údaje o dotčené komunikaci	19
2.1.2	Účel užívání stavby	19
2.1.3	Trvalá nebo dočasná stavba.....	19
2.1.4	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	20
2.1.5	Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	20
2.1.6	Ochrana stavby podle jiných právních předpisů.....	20
2.1.7	Základní technické parametry stavby – návrhová rychlost, šířkové uspořádání, intenzita dopravy, technologie a zařízení apod.	20

2.1.8	Navrhované parametry stavby – zastavěná plocha, obestavěný prostor, užitná plocha a předpokládané kapacity provozu a výroby, počet funkčních jednotek a jejich velikosti apod.	20
2.1.9	Základní předpoklady výstavby – etapizace výstavby, časové údaje o zahájení, realizaci, dokončení stavby a předání stavby do užívání	21
2.1.10	Základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby	22
2.2	CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ	22
2.3	CELKOVÉ STAVEBNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....	22
2.3.1	Popis celkové koncepce stavebně technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech	22
2.3.2	Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem	23
2.3.3	Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě	27
2.4	BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY.....	27
2.4.1	Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace	27
2.5	BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY	27
2.6	ZÁKLADNÍ TECHNICKÝ POPIS STAVEBNÍCH OBJEKTŮ	28
2.6.1	Popis stávajícího stavu.....	28
2.6.2	Popis navrženého řešení.....	28
2.7	ZÁKLADNÍ POPIS TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH OBJEKTŮ	41
2.8	ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ	41
2.9	ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA.....	42
2.10	HYGIENICKÉ ŘEŠENÍ STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ	42
2.11	ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ.....	43
2.11.1	Ochrana před pronikáním radonu z podloží.....	43
2.11.2	Ochrana před bludnými proudy	43
2.11.3	Ochrana před technickou seizmicitou.....	43
2.11.4	Ochrana před hlukem	43
2.11.5	Protipovodňová opatření	43
3	PŘI POJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU.....	44
3.1	NAPOJOVACÍ MÍSTA TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY.....	44
3.2	PŘIPOJOVACÍ ROZMĚRY, VÝKONOVÉ KAPACITY A DÉLKY	44
4	DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ A ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE.....	44
4.1	POPIS DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ VČETNĚ BEZBARIÉROVÝCH OPATŘENÍ PRO PŘÍSTUPNOST A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE.....	44
4.2	NAPOJENÍ ÚZEMÍ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU.....	44
4.3	DOPRAVA V KLIDU.....	44
4.4	PĚŠÍ A CYKLISTICKÉ STEZKY.....	44
5	ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV.....	44
6	POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	45
6.1	VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ – OVZDUŠÍ, HLUK, VODA, ODPADY A PŮDA	45
6.2	VLIV NA PŘÍRODU A KRAJINU – OCHRANA DŘEVIN, OCHRANA PAMÁTNÝCH STROMŮ, OCHRANA ROSTLIN A ŽIVOČICHŮ, ZACHOVÁNÍ EKOLOGICKÝCH FUNKCÍ A VAZEB V KRAJINĚ APOD.	

6.3	VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000	46
6.4	ZPŮSOB ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZÁVAZNÉHO STANOVISKA POSOUZENÍ VLIVU ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, JE-LI PODKLADEM	46
6.5	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.....	46
6.6	NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO, ROZSAH OMEZENÍ A PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ.....	47
7	OCHRANA OBYVATELSTVA.....	47
8	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	47
8.1	NAPOJENÍ STAVENIŠTĚ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	47
8.2	PŘÍSTUP NA STAVBU PO DOBU VÝSTAVBY, POPŘÍPADĚ PŘÍSTUPOVÉ TRASY.....	47
8.3	OCHRANA OKOLÍ STAVENIŠTĚ A POŽADAVKY NA SOUVISEJÍCÍ ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN.....	47
8.4	MAXIMÁLNÍ DOČASNÉ A TRVALÉ ZÁBORY PRO STAVENIŠTĚ	48
8.5	POŽADAVKY NA BEZBARIÉROVÉ OBCHOZÍ TRASY	49
8.6	BILANCE ZEMNÍCH PRACÍ, POŽADAVKY NA PŘÍSUN NEBO DEPONIE ZEMIN	49
9	CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	50

1 POPIŠ ÚZEMÍ STAVBY

1.1 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU, ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ A NEZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ, SOULAD NAVRHOVANÉ STAVBY S CHARAKTEREM ÚZEMÍ, DOSAVADNÍ VYUŽITÍ A ZASTAVĚNOST ÚZEMÍ

Projektová dokumentace řeší rekonstrukci silnice II/244 v celém jejím úseku.

Silnice II/244 je komunikačním propojením silnic I/9 a I/16 ve Středočeském kraji.

Z širšího pohledu je územím stavby Středolabská tabule severně od hl. m. Prahy.

Jedná se o rovinaté, nezalesněné území. Mimo zastavěné části obcí (Měšice, Mratín, Kostelec nad Labem, Všetaty, Čechelice, Byšice) se jedná o území s výhradně zemědělským funkčním využitím (pole a v malé míře louky).

Dominantním, přírodním prvkem v okolí navrhované stavby je řeka Labe, kterou silnice II/244 překonává cca v polovině své délky prostřednictvím mostu ev. č. 244-008.

Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci stávajících silnic, tak se ve velké většině pozemky stavby shodují s pozemky stávající silnice. Výjimkou jsou úseky, kde z důvodu nedostatečné šířky silnice dochází v rámci rekonstrukce k jejímu rozšíření. Z toho důvodu dojde k lokálním zásahům do sousedních pozemků.

Dosavadní využití území a jeho zastavěnost se rekonstrukcí silnice nezmění.

1.2 ÚDAJE O SOULADU STAVBY S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ, S CÍLI A ÚKOLY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ, VČETNĚ INFORMACE O VYDANÉ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACI

Projektová dokumentace řeší rekonstrukci stávající silnice při zachování její trasy. Vlivem rekonstrukce tedy nedojde ke změně směrového řešení silnice. Dojde pouze k úpravám výškového řešení a šířkového uspořádání trasy – tzn. ke změnám bez zásadního dopadu na územně plánovací dokumentaci.

Lze konstatovat, že navrhovaná stavba je v souladu s územními plány všech obcí jejichž katastrem trasa silnice II/244 prochází.

Stavba je v souladu se zásadami územního rozvoje středočeského kraje po 2. aktualizaci. Úzká souvislost je především s koridory dopravy nadmístního významu označených jako D062 a D177.

V případě koridoru D062 se jedná o koridor pro aglomerační okruh Prahy – silnice II/101 část obchvat Kostelce nad Labem.

V případě koridoru D177 se jedná pro koridor pro novou trasu silnice II/244 v úseku Mratín – Přezletice.

Navrhovaná rekonstrukce silnice II/244 neznemožňuje budoucí realizaci těchto záměrů ani nezpůsobí komplikace při jejich případné realizaci.

Z uvedeného vyplývá, že navrhovaná rekonstrukce silnice je v souladu s platnou územně plánovací dokumentací.

1.3 GEOLOGICKÁ, GEOMORFOLOGICKÁ A HYDROGEOLOGICKÁ CHARAKTERISTIKA, VČETNĚ ZDROJŮ NEROSTŮ A PODZEMNÍCH VOD

Geologické poměry

Lokalita se nachází v oblasti, která z regionálně geologického hlediska spadá do geologické jednotky české křídové pánve, svrchní křída Českého masívu. Rozhodujícím geotypem vyskytujícím se na dotčené lokalitě je horizont fluvialních holocenních sedimentů střední terasy Labe tvořený převážně písky, štěrky a hrubozrnnými štěrky s valouny o celkové mocnosti 10 – 11 m.

Podloží kvartérních sedimentů je budováno mocnou polohou svrchnokřídových subhorizontálně uložených jílovců/slínovců jizerského souvrství.

Litologicky jde o jílovité prachovce s organickou hmotou a proplástky jemnozrnných pískovců, nebo o středně zrnité až hrubozrnné, většinou špatně vytříděné, deskovitě odlučné, křemenné pískovce s fusity, muskovitem, závalky prachovců a málo mocnými proplástky uhelné hmoty.

Geomorfologická charakteristika

Na základě „Geomorfologického členění ČSR“, Studia geographica 23, GÚ ČSAV, 1972, náleží zájmové území:

Systém: Hercynský
Provincie: Česká vysočina
Subprovincie: Česká tabule
Oblast: Středočeská tabule
Celek: Středolabská tabule
Podcelek: Mělnická kotlina
Okres: Staroboleslavská kotlina

Hydrogeologické poměry

Dle hydrogeologického regionálního členění patří zájmové území do rajónu 1172 – Kvartér Labe po Vltavu

Podzemní voda se na lokalitě vyznačuje volnou hladinou v hloubce asi 7 m pod stávající úrovní terénu. Během vrtných prací byly v této úrovni zastíženy zeminy zavlhlé. Současný stav podzemní vody neumožnil odběr podzemní vody pro laboratorní rozbor, neboť nedošlo k zaplavení vrtu. Na základě rešerše archivních podkladů je nutno agresivitu podzemní vody hodnotit stupněm XA2.

Zájmová oblast se dle dostupných informací nachází v bezprostřední blízkosti ochranného pásma vodního zdroje ve smyslu vyhlášky č. 137/1999 Sb. ve znění pozdějších předpisů, ale přímo do něj nezasahuje. Není součástí chráněné oblasti přirozené akumulace vod CHOPAV.

Stavba se dle map ministerstva životního prostředí nenachází na záplavovém území.

Z hlediska vsakování srážkových vod má dle ČSN 75 9010 zájmové území jednoduché přírodní poměry.

Vodní režim podloží lze uvažovat difúzní - příznivý.

1.4 VÝČET A ZÁVĚRY PROVEDENÝCH PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

1.4.1 Geotechnický průzkum

Vzhledem k charakteru stavby (rekonstrukce stávající silnice), nebyl prováděn samostatný IGP průzkum. Informace potřebné pro návrh konstrukce vozovek jsou v dostatečné míře obsaženy v diagnostickém průzkumu vozovek, v rámci kterého, byl provedeny i geotechnické sondy a proveden rozbor zastížených zemín.

1.4.2 Diagnostický průzkum

V rámci diagnostického průzkumu vozovky byla provedena vizuální prohlídka s fotodigitálním záznamem, kategorizace zjištěných poruch, odebrány jádrové vývrty a provedeny geotechnické sondy. Bylo provedeno bodové měření únosnosti a laboratorní rozbor. Nasbíraná data byla vyhodnocena a byly vydána doporučení pro provedení oprav vozovek, tak aby byla po provedených opravách životnost vozovky dle zadání správce silnice.

Komunikace je směrově nerozdělená silnice II. třídy. Z konstrukčního hlediska se jedná o netuhou vozovku se souvrstvím z asfaltových směsí. Komunikace je vedena extravilány i intravilány.

Vzhledem k velkému rozsahu rekonstrukce (úsek délky cca 20 km) byla diagnostika provedena po úsecích odpovídajících jednotlivým stavebním objektům.

1.4.3 Dendrologický průzkum

Dendrologický průzkum je zpracován pro celou délku silnice II/244 od Měšic až po Byšice, a to ve vazbě na charakter prováděné rekonstrukce, kdy se některé úseky silnice II/244, resp. stavební objekty, nacházejí ve stupni projektové přípravy DÚR, jiné PDPS či DÚSP.

V souvislosti se záměrem bylo zmapováno celkem 9 546 m² zapojených porostů dřevin a 232 stromů

Na základě upřesnění plánovaných stavebních prací bude stanoven rozsah kácení dřevin.

Návrh kácení dřevin je součástí objektové řady SO 000. U kácených dřevin je třeba žádat o povolení ke kácení dle §8 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a vyhlášky č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, ve znění pozdějších předpisů. Dle zmíněné vyhlášky je nutno žádat o povolení pro tyto dřeviny:

- dřeviny o obvodu kmene nad 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí,
- zapojené porosty dřevin, pokud celková plocha kácených zapojených porostů dřevin přesahuje 40 m²,
- dřeviny, které jsou součástí významného krajinného prvku,
- dřeviny, které jsou součástí stromořadí,
- dřeviny, které jsou součástí náhradních výsadeb.

Naopak povolení ke kácení není potřeba pro tyto dřeviny:

- pro porosty energetických dřevin nebo vánočních stromků zpravidla jednoho druhu, pěstovaných pro dosažení rychlé a vysoké produkce stromků nebo dřevní hmoty a s produkčním cyklem mezi sklizněmi do 10 let,
- pro ovocné dřeviny rostoucí na pozemcích v zastavěném území evidovaných v katastru nemovitostí jako druh pozemku zahrada nebo zastavěná plocha a nádvoří,
- stromy o obvodu kmene méně jak 80 cm a porosty dřevin menší jak 40 m².

1.4.4 Dopravní průzkum

Jako podklad pro zpracování dokumentace slouží údaje z celostátního sčítání dopravy v roce 2016, které eviduje ŘSD ČR (dostupné on-line z: <http://scitani2016.rsd.cz>). Údaje jsou využity zejména pro návrh skladby vozovkové konstrukce. Konkrétní údaje zjištěné při sčítání jsou uvedeny níže. Silnice II/244 je rozdělena do celkem 6 sčítacích úseků:


1. úsek od napojení na I/9 po křižovatku III/2442 v Měšicích

Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 1-2128)										... význam zkratk							
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV		
RPDI - všechny dny		voz/den	686	177	11	60	7	150	4	1	10	8	1 114	5 470	42	6 626	
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV		
RPDI - pracovní den (Po-Pá)		voz/den	849	219	14	74	9	191	5	1	12	10	1 384	5 780	39	7 203	
RPDI - volné dny (mimo svátky)		voz/den	278	72	3	24	2	47	2	0	4	3	435	4 695	49	5 179	
Hodinová intenzita dopravy													TV	SV			
Padesátirázová intenzita dopravy		voz/h												136	808		
Špičková hodinová intenzita dopravy		voz/h												124	735		
Těžká nákladní vozidla - TNV															TNV		
Hodnota TNV		voz/den														673	
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty												OA	NA	NS	Celkem		
Roční průměr intenzit, den (06-18)		voz/den	Tabulky s intenzitami dopravy pro hlukové a emisní výpočty vznikly přepočtem z RPDI pomocí TP 219 platných v době prezentace výsledků CSD 2016.										4 367	805	134	5 306	
Roční průměr intenzit, večer (18-22)		voz/den											750	52	16	818	
Roční průměr intenzit, noc (22-06)		voz/den	Pro aktuální výpočty je nutné použít platné TP 219.										396	89	19	504	
Emise											OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem	
Roční špičková hodinová intenzita dopravy		voz/h										788	98	36	24	1	947
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy													alfa	beta	gamma	PS	
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy		-												0.82	0.77	1.06	55.45
Intenzita cyklistické dopravy																C	
Cyklistická doprava		cyklo/den															48

2. úsek od křižovatky s III/2442 v Měšicích po křižovatku III/2444 v Mratíně

Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 1-2126)															... význam zkratk				
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV				
RPDI - všechny dny		voz/den	587	131	11	70	3	55	28	0	13	0	898	5 297	15	6 210			
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV				
RPDI - pracovní den (Po-Pá)		voz/den	727	162	14	87	4	70	32	0	16	0	1 112	5 749	14	6 875			
RPDI - volné dny (mimo svátky)		voz/den	238	53	3	28	1	17	17	0	5	0	362	4 167	18	4 547			
Hodinová intenzita dopravy												TV	SV						
Padesátirázová intenzita dopravy		voz/h											110	758					
Špičková hodinová intenzita dopravy		voz/h											100	689					
Těžká nákladní vozidla - TNV																TNV			
Hodnota TNV		voz/den															428		
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty												OA	NA	NS	Celkem				
Roční průměr intenzit, den (06-18)		voz/den	Tabulky s intenzitami dopravy pro hlukové a emisní výpočty vznikly přepočtem z RPDI pomocí TP 219 platných v době prezentace výsledků CSD 2016. Pro aktuální výpočty je nutné použít platné TP 219.										4 221	708	55	4 984			
Roční průměr intenzit, večer (18-22)		voz/den											722	46	6	774			
Roční průměr intenzit, noc (22-06)		voz/den											369	76	7	452			
Emise												OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem		
Roční špičková hodinová intenzita dopravy		voz/h											760	84	31	10	4	889	
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gamma	PS				
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy		-											0.72	0.71	1.01	50:50			
Intenzita cyklistické dopravy																C			
Cyklistická doprava		cyklo/den															29		

3. úsek od křižovatky s III/2444 v Mratíně po křižovatku s III/2448

Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 1-2138)															... význam zkratk					
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV					
RPDI - všechny dny		voz/den	420	107	3	35	14	63	61	0	3	3	709	4 344	61	5 114				
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV					
RPDI - pracovní den (Po-Pá)		voz/den	520	132	4	43	18	80	71	0	4	4	876	4 715	57	5 648				
RPDI - volné dny (mimo svátky)		voz/den	170	43	1	14	4	20	37	0	1	1	291	3 418	71	3 780				
Hodinová intenzita dopravy													TV	SV						
Padesátirázová intenzita dopravy		voz/h												86	624					
Špičková hodinová intenzita dopravy		voz/h												79	568					
Těžká nákladní vozidla - TNV															TNV					
Hodnota TNV		voz/den														413				
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty													OA	NA	NS	Celkem				
Roční průměr intenzit, den (06-18)		voz/den	Tabulky s intenzitami dopravy pro hlukové a emisní výpočty vznikly přepočtem z RPDI pomocí TP 219 platných v době prezentace výsledků CSD 2016. Pro aktuální výpočty je nutné použít platné TP 219.											3 503	537	64	4 104			
Roční průměr intenzit, večer (18-22)		voz/den												599	35	8	642			
Roční průměr intenzit, noc (22-06)		voz/den												303	57	9	369			
Emise												OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem			
Roční špičková hodinová intenzita dopravy		voz/h											630	60	21	11	9	731		
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy													alfa	beta	gamma	PS				
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy		-												0.96	0.00	0.00	62 38			
Intenzita cyklistické dopravy															C					
Cyklistická doprava		cyklo/den														11				

4. úsek od křižovatky s III/2448 po křižovatku s II/101 v Kostelci nad Labem

Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 1-2129)															... význam zkratk				
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV				
RPDI - všechny dny		voz/den	420	107	3	35	14	63	61	0	3	3	709	4 344	61	5 114			
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV				
RPDI - pracovní den (Po-Pá)		voz/den	520	132	4	43	18	80	71	0	4	4	876	4 715	57	5 648			
RPDI - volné dny (mimo svátky)		voz/den	170	43	1	14	4	20	37	0	1	1	291	3 418	71	3 780			
Hodinová intenzita dopravy													TV	SV					
Padesátirázová intenzita dopravy		voz/h												86	624				
Špičková hodinová intenzita dopravy		voz/h												79	568				
Těžká nákladní vozidla - TNV																TNV			
Hodnota TNV		voz/den															413		
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty													OA	NA	NS	Celkem			
Roční průměr intenzit, den (06-18)		voz/den	Tabulky s intenzitami dopravy pro hlukové a emisní výpočty vznikly přepočtem z RPDI pomocí TP 219 platných v době prezentace výsledků CSD 2016.											3 503	537	64	4 104		
Roční průměr intenzit, večer (18-22)		voz/den	Pro aktuální výpočty je nutné použít platné TP 219.											599	35	8	642		
Roční průměr intenzit, noc (22-06)		voz/den												303	57	9	369		
Emise													OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem	
Roční špičková hodinová intenzita dopravy		voz/h												630	60	21	11	9	731
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy													alfa	beta	gamma	PS			
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy		-												0.96	0.00	0.00	62:38		
Intenzita cyklistické dopravy																C			
Cyklistická doprava		cyklo/den															111		

5. úsek od křižovatky s II/101 v Kostelci nad Labem po křižovatku s II/331

Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 1-2136)																... význam zkratk				X
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV					
RPDI - všechny dny	voz/den	477	140	1	98	21	116	33	9	5	6	906	5 477	87	6 470					
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV					
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	590	173	1	121	27	148	38	11	6	7	1 122	5 787	81	6 990					
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	193	57	0	40	7	36	20	4	2	2	361	4 701	102	5 164					
Hodinová intenzita dopravy													TV	SV						
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h												111	789						
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h												101	718						
Těžká nákladní vozidla - TNV																TNV				
Hodnota TNV	voz/den															624				
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty													OA	NA	NS	Celkem				
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den	Tabulky s intenzitami dopravy pro hlukové a emisní výpočty vznikly přepočtem z RPDI pomocí TP 219 platných v době prezentace výsledků CSD 2016. Pro aktuální výpočty je nutné použít platné TP 219.											4 423	656	110	5 189				
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den												757	42	13	812				
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den												384	70	15	469				
Emise													OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem		
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h												796	68	36	20	6	926		
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy													alfa	beta	gamma	PS				
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-												0.92	0.00	0.00	59.41				
Intenzita cyklistické dopravy																				
Cyklistická doprava	cyklo/den															359				

6. úsek od křižovatky s II/331 do koce úseku po napojení na I/16 v Byšicích.

Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 1-2130)										... význam zkratk							X	
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV			
RPDI - všechny dny	voz/den	134	54	1	24	3	43	42	0	0	14	315	1 922	40	2 277			
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV			
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	166	67	1	30	4	55	49	0	0	17	389	2 031	37	2 457			
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	54	22	0	10	1	13	25	0	0	6	131	1 650	47	1 828			
Hodinová intenzita dopravy													TV	SV				
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h												42	278				
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h												40	264				
Těžká nákladní vozidla - TNV																TNV		
Hodnota TNV	voz/den															235		
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty													OA	NA	NS	Celkem		
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den	Tabulky s intenzitami dopravy pro hlukové a emisní výpočty vznikly přepočtem z RPDI pomocí TP 219 platných v době prezentace výsledků CSD 2016. Pro aktuální výpočty je nutné použít platné TP 219.											1 560	229	38	1 827		
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den												267	15	4	286		
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den												135	24	5	164		
Emise													OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h												281	19	13	7	6	326
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy													alfa	beta	gamma	PS		
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-												1.08	1.05	1.03	51.49		
Intenzita cyklistické dopravy																C		
Cyklistická doprava	cyklo/den															175		

S tabulek, je zřejmá intenzita těžkých nákladních vozidel v jednotlivých úsecích. Tato hodnota je určující pro návrh konstrukce vozovky.

1.4.5 Průzkum inženýrských sítí

Byl proveden průzkum podzemního a nadzemního zařízení inženýrských sítí, jehož výsledkem jsou zákresy v situaci.

Stavbou budou respektována ochranná pásma inženýrských sítí. Při stavebních pracích budou respektovány všechny podmínky pro práci v ochranném pásmu a podmínky pro křížení tras tak, jak je stanoví jednotliví správci zařízení. Zhotovitel stavby se musí s těmito podmínkami seznámit.

Pro zajištění stávajících ochranných pásem budou před realizací stavby vytýčeny všechny podzemní sítě. Před započítím zemních prací musí být odpovědným pracovníkem zajištěno na terénu vyznačení tras podzemních vedení inženýrských sítí a jiných překážek. S druhem inženýrských sítí, jejich trasami a hloubkou musí být seznámeni pracovníci, kteří budou zemní práce provádět. Toto platí i pro trasy inženýrských sítí v blízkosti stavenišť, které by mohly být stavební činností narušeny.

Případné zemní práce v ochranných pásmech podzemních vedení budou prováděny pouze ručně.

1.5 OCHRANA ÚZEMÍ PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

V okolí silnice II/244 se nacházejí evropsky významné lokality, významné krajinné prvky a biokoridory.

Významné krajinné prvky

Registrované významné krajinné prvky

V prostoru stavby a v jejím okolí se nachází registrovaný VKP (dle písm. b) odst. 1) §3 zákona č. 114/1992 Sb.)

Přímo dotčen (i když pouze okrajově) bude VKP *Strž nad obcí „Na neckách“* (K.Ú. Čechelice). Tento VKP je situován v prostor mezi obcemi Čechelice a Byšice a na své západní hranici (hranice je tvořena právě silnicí II/244) bude dotčen rozšířením silnice v rámci SO 111 a s tím související úpravou přilehlého zářezového svahu.

Další registrované VKP se nacházejí v blízkosti stavby. Jedná se o VKP *„Louka pod vodárnou“* (K.Ú. Čechelice) a VKP *„U Všetatské silnice“* (K.Ú. Čechelice). Tyto VKP budou stavbou nedotčeny.

V blízkosti stavby se dále nachází VKP „ze zákona“. VKP ze zákona jsou: lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy.

Územní systém ekologické stability (ÚSES)

Rekonstrukcí předmětných částí silnice II/244 nedojde k zásahu do ÚSES.

Památné stromy

V prostoru stavby, ani v její blízkosti se nenachází žádné památné stromy.

Ochranné pásmo nemovité kulturní památky

Stavbou nebude dotčeno ochranné pásmo nemovité kulturní památky.

Území s archeologickými nálezy

Silnice II/244 prochází územím s archeologickými nálezy II. kategorie.

Územím s archeologickými nálezy II. kategorie je území, kde se pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů pohybuje v rozmezí 51 – 100%. Sem patří všechny sídelní útvary (obce s první písemnou zmínkou již ve středověku, území v těsné blízkosti ÚAN I. atd.

Dle ustanovení § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen památkový zákon), je stavebník, pokud staví na území s archeologickými nálezy, povinen oznámit svůj stavební záměr již v době jeho příprav Archeologickému ústavu Akademie věd ČR a umožnit jemu, nebo jiné organizaci oprávněné dle § 21 památkového zákona, provést archeologický výzkum. Klíčový je pojem "území s archeologickými nálezy", přičemž se vlastní oblast vymezuje negativně. Tedy pouze tam, kde spolehlivě víme, že žádné nálezy nejsou a být nemohou, hovoříme o území archeologicky sterilním. Z uvedeného vyplývá, že území s archeologickými nálezy je prakticky celá Česká republika, proto by měl být u každého zásahu pod úroveň terénu přítomen archeolog. Před realizací stavby, popř. v jejím průběhu, bude proveden záchranný archeologický výzkum, zhotovitel stavby včas informuje příslušný ústav o plánovaném zahájení stavebních prací. Stavebník v součinnosti se zhotovitelem stavby s dostatečným předstihem ohlásí a projedná stavební záměr s Archeologickým ústavem AV ČR v Praze a umožní záchranný archeologický výzkum. Upozorňujeme na oznamovací povinnost v případě náhodného archeologického nálezu (§ 23 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb.).

Jakost vody

Při realizaci záměru nebude ohrožena jakost povrchových nebo podzemních vod závadnými látkami podle ust. § 39 zákona č. 254/2001 Sb. (vodní zákon). Použité stavební mechanismy budou zajištěny

tak, aby nedošlo ke znečištění území ropnými látkami. Odvodnění staveniště bude zajištěno tak, aby nedocházelo k podmaččení okolních pozemků a k znečištění povrchových a podzemních vod v dané lokalitě.

Níže je uveden obecný výčet vybraných ochranných pásem (ne všechna z uvedených ochranných pásem se vyskytují na řešené stavbě):

Ochranná pásma sítí technické infrastruktury

Nejčteněji dotčenými ochrannými pásmy budou ochranná pásma technické infrastruktury. Zhotovitelem stavby budou splněny podmínky jednotlivých správců inženýrských sítí.

Stavbou budou dotčena následujících ochranná pásma

Ochranné pásmo vodovodních řadů a kanalizačních stok dle § 23, Zákona č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích) je stanoveno odstavcem 3 takto: Ochranná pásma jsou vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu:

- a) u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně, 1,5 m,
- b) u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad průměr 500 mm, 2,5 m,
- c) 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 podle písmene a) nebo b) od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.

Ochranné pásmo podzemního komunikačního sdělovacího vedení (sítě elektronických komunikací – SEK) je v souladu s ustanovením § 102 zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů stanoveno rozsahem 1,0 m po stranách krajního vedení SEK.

Ochranné pásmo podzemních vedení elektrizační soustavy do 110 kV včetně a vedení řídicí, měřicí a zabezpečovací techniky je stanoveno v § 46, odst. (5), zák. č. 458/2000 Sb. a činí 1 metr po obou stranách krajního kabelu kabelové trasy, nad 110 kV činí 3 metry po obou stranách krajního kabelu.

Ochranné pásmo nadzemního vedení podle § 46, odst. (3), zák. č. 458/2000 Sb., je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, které činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany:

- a) u napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně
 - i) pro vodiče bez izolace 7 m (resp. 10 m u zařízení postaveného do 31. 12. 1994),
 - ii) pro vodiče s izolací základní 2 m,
 - iii) pro závěsná kabelová vedení 1 m;
- b) u napětí nad 35 kV do 110 kV včetně: 12 m (resp. 15 m u zařízení postaveného do 31. 12. 1994).
- c) u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně: 15 m

Poznámka: Další ochranná pásma viz daný zákon. Nadzemní vedení nízkého napětí (do 1 kV) není chráněno ochranným pásmem. Při činnostech prováděných v jeho blízkosti (práce v blízkosti) je nutné dodržet vzdálenosti dané ČSN EN 50110-1 ed. 3.

Plynárenské zařízení je dle ust. § 2925 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, provozováno jako zařízení zvláště nebezpečné a z tohoto důvodu je chráněno ochranným pásmem dle zákona č. 458/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Ochranným pásmem se rozumí souvislý prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení, který činí:

- a) U plynovodů a plynovodních přípojek o tlakové úrovni do 4 bar včetně, umístěných v zastavěném území obce 1 m na obě strany a umístěných mimo zastavěné území obce 2 m na obě strany.

- b) U plynovodů a plynovodních přípojek nad 4 bar do 40 bar včetně 2 m na obě strany.
- c) U plynovodů nad 40 bar 4 m na obě strany.
- d) U technologických objektů 4 m na každou stranu od objektu. Další ochranná pásma viz daný zákon.

Úsek silnice II/244, jehož oprava je administrativně řešena v rámci stavebního řízení (bez předcházejícího územního řízení) je v km:

0,788 15 (projektové staničení) křižován VTL (nad 40 barů) plynovodem DN 1000

0,798 99 (projektové staničení) křižován VTL (nad 40 barů) plynovodem DN 900

0,811 34 (projektové staničení) křižován VTL (nad 40 barů) plynovodem DN 900

0,823 26 (projektové staničení) křižován metalickým kabelem protikorozi ochrany plynovodů.

Tyto plynovody a kabel jsou ve správě Net4Gas, s.r.o.

V místě křížení silnice s výše uvedenými plynovody nedojde ke změně šířkového uspořádání silnice (půdorysně zůstává zpevněná koruna silnice beze změn). K drobnému rozšíření silnice (rozšíření o max. 0,5 m) dojde v rozsahu bezpečnostních pásem plynovodů. V místě křížení s plynovody dochází k celkové rekonstrukci stávajícího vozovkového konstrukčního souvrství do hloubky max. 570 mm od stávající nivelety silnice (Kompletní výměna silničních konstrukčních vrstev). V rámci těchto prací dojde i k drobným úpravám nivelety silnice (výhradně však k jejímu případnému navýšení v řádech centimetrů) a k úpravám příčných sklonů silnice (opět řešeno navýšením stávajících výšek). Další úpravy silnice nebudou v daném místě prováděny.

V průběhu stavebních prací budou vhodně ochráněny povrchové znaky plynovodů nacházejících se v blízkosti stavby (čičačky, propojovací objekty). Ochrana bude provedena například osazením kanalizační skruže kolem těchto objektů.

Při stavebních pracích je nutné dodržet "Pokyny pro práce a činnosti třetích stran v ochranných a bezpečnostních pásmech zařízení ve správě NET4GAS, s.r.o.", viz <https://www.net4gas.cz/cz/o-spolecnosti/prododavatele/obchodni-technicke-podminky>

Teplovody – dle § 87 ze zákona č. 458/2000 Sb.: Ochranné pásmo je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách zařízení na výrobu či rozvod tepelné energie ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo k tomuto zařízení a vodorovnou rovinou, vedenou pod zařízením pro výrobu nebo rozvod tepelné energie ve svislé vzdálenosti, měřené kolmo k tomuto zařízení a činí 2,5 m.

Dráha

Ochranné pásmo drah je vymezeno zákonem č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, § 8. Vztahuje se na dráhy celostátní a regionální, vlečky, speciální a lanové dráhy. Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Ostatní ochranná pásma viz zákon č. 266/1994 Sb.

Pozemní komunikace

Silniční ochranné pásmo mimo souvisle zastavěné území obcí stanovuje § 30 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích jako území ohraničené svislými plochami do výšky 50 m vedenými po obou stranách komunikace ve vzdálenosti

- 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice anebo od osy větve její křižovatky s jinou pozemní komunikací

- 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu silnic I. třídy nebo místní kom. I. třídy
- 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy

Dále tento zákon v § 33 uvádí: V silničním ochranném pásmu na vnitřní straně oblouku silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy o poloměru 500 m a menším a v rozhledových trojúhelnících prostorů úrovnových křižovatek těchto pozemních komunikací se nesmí zřizovat a provozovat jakékoliv objekty, vysazovat stromy nebo vysoké keře a pěstovat takové kultury, které by svým vzrůstem a s přihlédnutím k úrovni terénu rušily rozhled potřebný pro bezpečnost silničního provozu; to neplatí pro lesní porosty s keřovým parkem zajišťující stabilitu okraje lesa.

Ochranné pásmo lesa

V zájmovém území stavby se nenachází ochranné pásmo pozemku plnění funkce lesa. Ochranné pásmo lesa je 50 metrů. (Zákon č. 289/1995 Sb., lesní zákon – § 14 odst. 2.)

Ochranné pásmo vodních zdrojů

Ochranné pásmo vodních zdrojů řeší zákon č. 254/2001 Sb., § 30. V § 55 tohoto zákona jsou dále uvedena vodní díla.

Geodetické body bodového pole

Stavbou budou dotčeny geodetické body bodového pole. Konkrétně se jedná o body CFG-61, CFG-66.1, CFG 70.1, CFG-71, 8.1, CFG-71.1 a CFG-71.2

Tyto body jsou chráněny zákonem č. 200/1994 Sb., zákon o zeměměřičství a o změně a doplnění některých zákonů souvisejících s jeho zavedením. Dle § 9 odst. 5) vlastník, nebo oprávněný uživatel nemovitosti je povinen oznámit správci značky poškození, ohrožení a zničení značky do 30 dnů ode dne zjištění této skutečnosti. Dle § 17a odst. 1) písm. b) fyzická, právnická nebo podnikající osoba se dopustí přestupku tím, že zničí, poškodí nebo neoprávněně přemístí značku nebo neoznámí změnu a zjištěnou závadu v geodetických údajích.

Zhotovitel stavebních prací nejpozději 30 dnů před zahájením stavby, oznámí potřebu přeložení značky bodu místně příslušnému správci značky:

Pro body ZVBP

- zeměměřičský úřad, Pod sídlištěm 1800/9, 18211 Praha 8; e-mail: zu.praha@cuzk.cz, ID: 6yvadsa

Pro body ZhB a PPBP

- katastrální úřad pro Středočeský kraj, Pod sídlištěm 1800/9, 18212 Praha 8; e-mail: ku.prostredokraj@cuzk.cz, ID: hi4adnw

formou žádosti o její přemístění. Ten následně rozhodne o dalším postupu, respektive zařídí přeložení značky na náklady stavebníka.

1.6 POLOHA VZHLEDEM K ZÁPLAVOVÉMU ÚZEMÍ, PODDOLOVANÉMU ÚZEMÍ APOD.

Zájmové území stavby se nenachází v poddolované území.
Řešené stavební objekty se nenachází v záplavovém území.

1.7 VLIV STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY, OCHRANA OKOLÍ, VLIV STAVBY NA ODTOKOVÉ POMĚRY V ÚZEMÍ

Stavba je navržena tak, aby byl její dopad na okolí minimalizován. Není předpoklad, že by provádění stavby mělo vliv na okolní stavby a pozemky.

Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci stávající silnice, bez změny její trasy, nedojde k navýšení zpevněných ploch. Odtokové poměry v území se tedy realizací stavby nezmění. Dešťová voda je ze zpevněných ploch odváděna podélným a příčným sklonem. Atmosférické srážky tím pádem budou odtékat obdobným způsobem, jako ve stávajícím stavu.

1.8 POŽADAVKY NA ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN

Stavba vyvolává požadavek na odstranění stávajících konstrukčních vrstev vozovky silnice II/244. Rozsah demolice pro jednotlivé SO je stanoven diagnostickým průzkumem vozovky a následně přenesen do části „D“ dokumentace.

Stavba vyžaduje kácení mimolesní zeleně. Hlavním důvodem kácení je přímý střet stávajících stromů s navrhovanou stavbou.

Podrobnosti ke kácení jsou uvedeny v samostatné části dokumentace – viz část související dokumentace, příloha č. 4 Dendrologický průzkum a kácení zeleně. Stromy určené ke kácení nejsou památnými stromy. Mimolesní zeleň určená ke kácení je vyznačena a popsána v koordinačních situacích. Kácení bude realizováno v době vegetačního klidu.

Dřeviny v blízkosti stavby, které nebudou pokáceny, ale u nichž hrozí možnost poškození při provádění prací (výkopové práce v kořenovém prostoru stromů), musí být po dobu stavby účinně chráněny ve smyslu ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

Ochranu dřevin podle výše uvedené normy lze zajistit např. následovně:

- Ochrana kmenů: kmeny vzrostlých stromů v bezprostřední blízkosti stavby a v manipulačním prostoru stavební mechanizace zajistit ochranným bedněním – chránit jednotlivé kmeny vypořádávaným bedněním z fošen, vysokým nejméně 2 m, přičemž instalace bednění nesmí poškozovat kmen ani korunu.
- Ochrana koruny: v místech stavby nebo pohybu mechanizace vyvázat překážející větve vzhůru, případně použít podpěry nebo jiné zábrany.
- Ochrana kořenového prostoru: kořenový prostor chránit při přejíždění v jeho blízkosti. Zvláštní pozornost klást na ochranu kořenových náběhů. Při změnách úrovně terénu v kořenovém prostoru provést zvláštní technická opatření. Ponechaný kořenový prostor musí zůstat dostatečně velký. Veškeré výkopové práce v oblasti kořenové zóny provádět ručně, v případě poranění zajistit odborné ošetření poraněných kořenů (řezná místa zahladit, ošetřit a následně ochránit před vysycháním a promrzáním). V kořenových zónách nepřipustit skládky zemin, stavebních materiálů a hmot, odstávky těžkých strojů. K případným zásypům kořenů používat propustné materiály, hutnění konstrukčních vrstev provádět šetrně ke kořenům.

Orgán ochrany přírody může uložit povinnost přiměřené náhradní výsadby jako kompenzaci za případnou ekologickou újmu vzniklou pokácením dřevin, náhradní výsadba a její následná péče bude provedena na určeném místě (tak, aby stromy netvořily pevnou překážku při provozu na pozemních komunikacích) a v množství dle vydaného stanoviska příslušného úřadu.

Dle zákona č. 114/1992 Sb., § 9, odst. 1, může být uložena následná péče o dřeviny po nezbytně nutnou dobu, nejvýše však na dobu 5 let. Konkrétní místa výsadby budou zhotoviteli stavby upřesněna před realizací náhradní výsadby. Dle zákona č. 114/1992 Sb., § 9, odst. 2, může orgán ochrany přírody uložit náhradní výsadbu na pozemcích, které nejsou ve vlastnictví žadatele o kácení, jen s předchozím souhlasem jejich vlastníka. Obce vedou přehled pozemků vhodných pro náhradní výsadbu ve svém územním obvodu po předběžném projednání s jejich vlastníkem (dle § 76, odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb.).

Bude zvolena náhradní výsadba dřevin vhodných do vybraného prostředí. Dřeviny budou vysazovány s balem nebo v kontejneru, bude zajištěno pohnojení a zálivka. Následná údržba dřevin bude probíhat dle vzájemné dohody s investorem stavby. Pokud by orgán ochrany přírody neuložil provedení náhradní výsadby, bylo by postupováno dle zákona č. 114/1992 Sb., § 9, odst. 3.

1.9 POŽADAVKY NA MAXIMÁLNÍ DOČASNÉ A TRVALÉ ZÁBORY ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU NEBO POZEMKŮ URČENÝCH K PLNĚNÍ FUNKCE LESA

V rámci předmětných úseků rekonstrukce silnice II/244 nedojde k zásahům do lesních pozemků.

Stejně tak nedojde k záborům zemědělského půdního fondu.

1.10 ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY – ZEJMÉNA MOŽNOST NAPOJENÍ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU, MOŽNOST BEZBARIÉROVÉHO PŘÍSTUPU K NAVRHOVANÉ STAVBĚ

Vzhledem k tomu, že jde o dopravní stavbu (rekonstrukce stávající silnice II třídy), je její propojení se stávající sítí veřejných komunikací nezbytnou podmínkou funkčnosti stavby. Napojení řešených úseků na stávající nerekonstruované úseky zůstává bez koncepčních změn.

Z technické infrastruktury je stavba napojena pouze na stávající dešťovou kanalizaci v intravilánech obce (Mratín). Napojení je realizováno nově navrženými uličními vpustmi, umístěnými převážně v místech stávajících vpustí. Vzhledem k tomu, že rekonstrukcí silnice nedochází k významnému navýšení zpevněných ploch odvodněných vpustmi, nedochází ani k potřebě navýšení kapacity stávající kanalizace.

Napojení stavby na ostatní technickou infrastrukturu není vzhledem k jejímu charakteru vyžadováno.

1.11 VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY STAVBY, PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ, SOUVISEJÍCÍ INVESTICE

Stavbu lze provádět samostatně bez dalších podmiňujících investic.

SO 104 lze provádět po dokončení SO 180.1.

1.12 SEZNAM POZEMKŮ PODLE KATASTRU NEMOVITOSTÍ, NA KTERÝCH SE STAVBA UMÍSTÍ

Stavba se nachází v katastrálních územích

Libeznice [682667]

Měšice u Prahy [693448]

Mratín [700118]

Vzhledem k rozsahu stavby a velkému množství dotčených pozemků je seznam těchto pozemků dokladován v samostatné příloze – viz související dokumentace, příloha – Záborový elaborát.

1.13 SEZNAM POZEMKŮ PODLE KATASTRU NEMOVITOSTÍ, NA KTERÝCH VZNIKNE OCHRANNÉ NEBO BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO

Jelikož se jedná čistě o rekonstrukci silnice II. třídy při níž nedochází k posunu osy silnice, nevzniká stavbou žádné nové ochranné pásmo komunikace. U silnic II. a III. tříd a místní komunikace II. třídy se dle § 30 zákona č. 13/1997 Sb. ochranné pásmo zřizuje do vzdálenosti 15 m od osy vozovky

nebo od osy přilehlého jízdního pásu. Nové ochranné pásmo vzniká u překládaných vedení inženýrských sítí – NN a sdělovací vedení. Přeložky těchto vedení jsou řešeny samostatnou dokumentací zpracovávanou samotnými správci na základě předem uzavřené smlouvy o přeložce.

1.14 POŽADAVKY NA MONITORINGY A SLEDOVÁNÍ PŘETVOŘENÍ

Podle výsledků předběžného inženýrsko-geologického průzkumu není zájmové území náchylné k sesuvným jevům a projevy svahových pohybů nebyly zaznamenány. Území není náchylné ke vzniku krasových jevů a nepatří k oblastem s alespoň malou seizmicitou podle ČSN EN 1998-1. Pro vlastní komunikaci tedy není monitoring vyžadován.

2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

2.1 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍHO UŽÍVÁNÍ

2.1.1 Nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejich současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí; údaje o dotčené komunikaci

Předmětem dokumentace je návrh rekonstrukce silnice II/244. Záměrem projektu je rekonstrukce celého úseku silnice II/244. Náplní předkládané dokumentace jsou však pouze ty úseky silnice, jejichž rekonstrukce vyžaduje tento druh řízení (stavební řízení). Ostatní úseky silnice budou řešeny příslušnými řízeními (územní řízení, společné povolení, stavební povolení, ohlášení údržbových prací).

Předkládaná dokumentace tedy řeší následující úseky silnice (definované provozním staničením):

- | | |
|---------------------------|------------|
| - km 0,045 - 0,911 | - 1. ETAPA |
| - km 1,327 - 1,507 | - 1. ETAPA |
| - km 1,507 - 1,629 | - 1. ETAPA |
| - km 2,097 - 3,261 | - 1. ETAPA |
| - km 3,261 - 4,848 Mratín | - 1. ETAPA |
| - km 4,870 - 6,370 | - 1. ETAPA |

Z hlediska zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích se jedná o veřejně přístupnou pozemní komunikaci.

Silnice II/244 se ve stávajícím stavu cca přibližuje kategorii S7,5/90, nicméně stávající šířkové uspořádání je proměnné – šířka zpevněné části vozovky v extravilánových úsecích se pohybuje v rozmezí 5,5 až 7,0 m, kategorii tedy nelze zodpovědně určit. Kategorie je tedy spíše orientační.

V intravilánu se počítá s kategorií MO2 7,5/50.

2.1.2 Účel užívání stavby

Stavba je pozemní komunikací, jedná se o dopravní infrastrukturu, která zajišťuje dopravní funkci.

Konkrétním účelem rekonstrukce II/244 je zkvalitnění dopravy v oblasti aglomeračního okruhu hl. m. Prahy. Silnice II/244 propojuje silnice I/9 a I/16 s aglomeračním okruhem (silnice II/101).

2.1.3 Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o trvalou stavbu s návrhovou dobou životnosti 25 let.

2.1.4 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

Návrh stavby vyhovuje požadavkům vyhl. č. 398/2009 Sb. Výjimky z technických požadavků nejsou vyžadovány. Rovněž výjimky z platných předpisů a norem nejsou vyžadovány.

2.1.5 Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Pro tuto kapitolu platí informace uvedené v kapitole 1.4, viz výše.

2.1.6 Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Pro tuto kapitolu platí informace uvedené v kapitole 1.7, viz výše.

2.1.7 Základní technické parametry stavby – návrhová rychlost, šířkové uspořádání, intenzita dopravy, technologie a zařízení apod.

Silnice II/244

Jedná se o rekonstrukci silnice v celkové délce 19,53 km.

Předpokládané kategorie:

Extravilán: S 7,5/90

Intravilán: MO 7,5/50

Tato dokumentace řeší úseky

- km 0,045 - 0,911 – 1. ETAPA
- km 1,327 - 1,507 – 1. ETAPA
- km 1,507 - 1,629 – 1. ETAPA
- km 2,097 - 3,261 – 1. ETAPA
- km 3,261 – 4,848 Mratín – 1. ETAPA
- km 4,870 - 6,370 – 1. ETAPA

Předpokládaná doba realizace stavby je 8 měsíců.

2.1.8 Navrhované parametry stavby – zastavěná plocha, obestavěný prostor, užitná plocha a předpokládané kapacity provozu a výroby, počet funkčních jednotek a jejich velikosti apod.

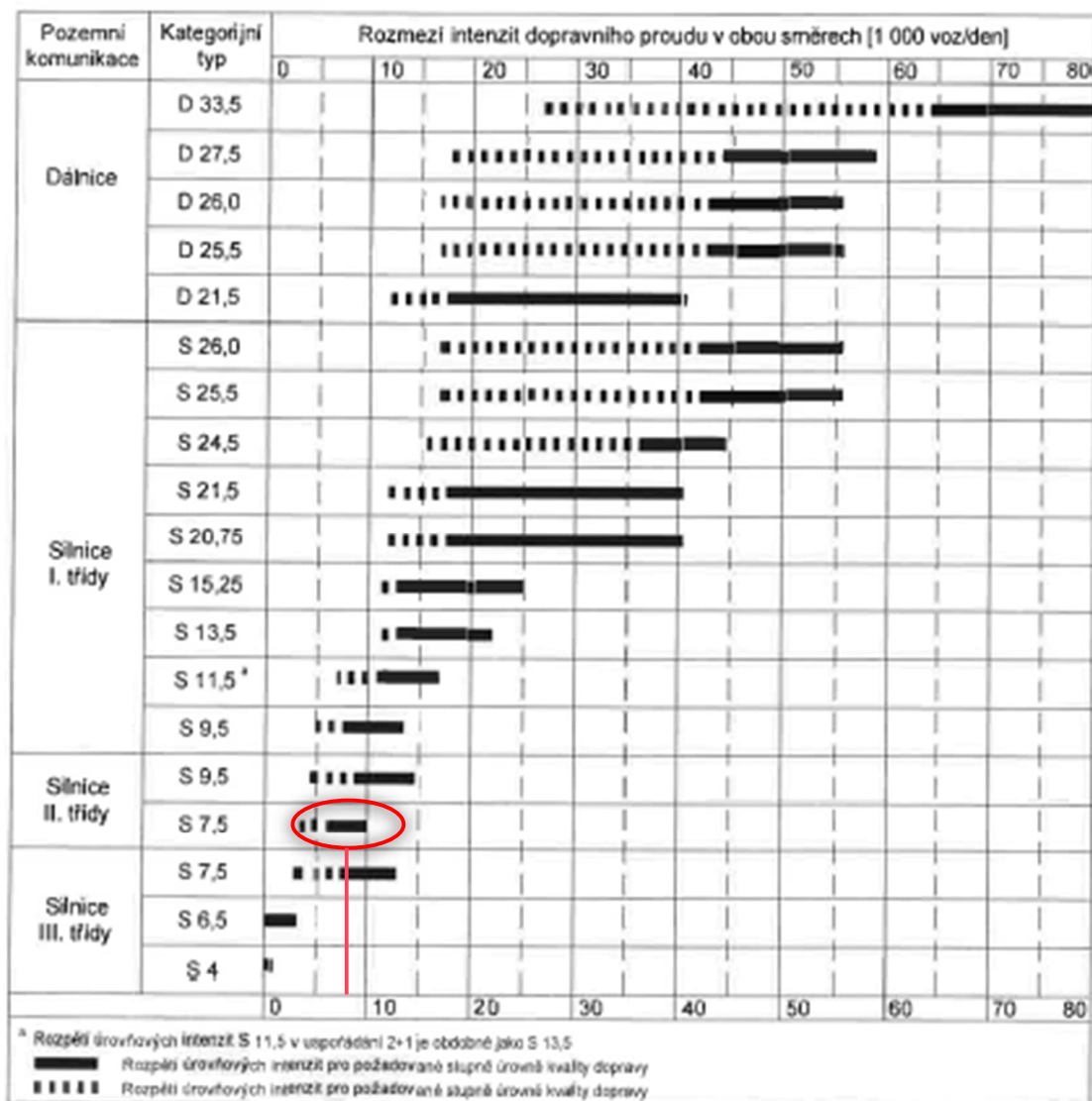
Vzhledem k tomu, že se jedná o dopravní stavbu, tak kapacitou rozumíme maximální možnou intenzitu dopravy, kterou je komunikace schopna přenést při zachování její průjezdnosti, tzv. úrovně kvality dopravy.

Kapacitní posouzení je provedeno podle metodiky TP 188 – posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací. Návrhová kategorie silnice II/244 byla posuzována orientačně.

Orientační posouzení návrhové kategorie silnice

Silnice II/244 je navržen v kategorii S 7,5. Tabulkou 5 ČSN 73 6101 je dáno rozpětí úrovněvých intenzit.

Tabulka 5 – Rozpětí úrovnňových intenzit ke stanovení kategorijního typu silnic a dálnic



Tabulka 1 - rozpětí úrovněových intenzit pro kategorii komunikace

Denní intenzita vozidel na silnici II/244 v mezikřižovatkovém úseku se pohybuje v rozmezí do 5,5 tis. voz/den, což odpovídá kategorii S 7,5. Návrhová kategorie silnice je vyhovující i pro výhledové intenzity.

2.1.9 Základní předpoklady výstavby – etapizace výstavby, časové údaje o zahájení, realizaci, dokončení stavby a předání stavby do užívání

Stavba bude realizována po etapách tak, aby byla optimalizována stavební výroba a minimalizovaný rozsah a délka uzavírek na stávajících komunikacích. Stavba bude realizována v šesti základních etapách, které budou dále děleny na podetapy. Základním kritériem pro dělení stavby do etap je minimalizace délky úplné uzavírky silnice. Dalším kritériem pro dělení stavby do etap je logický sousled zemních prací a minimalizace přesunu hmot. Dále je nutné rozdělení stavby do dílčích etap v intravilánech obcí Měšice a Mratín a to dle požadavků těchto obcí: V úseku SO 102.1 v intravilánu obce Měšice musí být respektovány požadavky obce Měšice na zajištění dopravní obsluhy ulice Zahradní. V úseku SO 104 v intravilánu obce Mratín musí být respektovány požadavky obce Mratín na dílčí etapizaci zajišťující možnost obsluhy důležitých objektů pro provoz obce. Požadavky obce Mratín jsou uvedeny v zápise z jednání konaného dne 2.3.2023, který je přiložen k PDPS u SO 180.

Zahájení stavby bude nejdříve po získání stavebního povolení a vysoutěžení veřejné zakázky na zhotovitele stavby. Konkrétní termín bude zvolen dle požadavku investora.

V předstihu bude nutné zajistit pokácení vytípaných stromů. Stavba bude probíhat dle harmonogramu prací vybraného zhotovitele stavby, který musí předložit harmonogram prací ke schválení před zahájením stavby.

Stavba bude předána do užívání jako po částech odpovídajících jednotlivým stavebním objektům (úsekům) na základě dohody mezi zhotovitelem stavby, investorem a příslušným úřadem – nepředpokládá se tedy uvádění stavby do provozu po částech.

2.1.10 Základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby

Nepředpokládá se zavedení předčasného užívání stavby ani zkušebního provozu. Případné předčasné užívání bude řešeno na základě dohody investora, zhotovitele stavby a příslušného úřadu. Cílem případného předčasného užívání je zajistit dopravní obsluhu území, minimalizovat dopravní omezení.

2.2 CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci stávajících silnic, urbanistické a architektonické řešení se nemění. Urbanistická a architektonická koncepce stavby vychází především s technických potřeb jednotlivých stavebních objektů.

2.3 CELKOVÉ STAVEBNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

2.3.1 Popis celkové koncepce stavebně technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech

Stavba je rozčleněna do skupin objektů podle jejich funkce.

SO řady 000 – Objekty přípravy staveniště

Do této skupiny objektů spadají veškeré demoliční práce (komunikací, pozemních objektů, součástí pozemní komunikace), skrývky ornice a kácení dřevin kolidujících s výstavbou.

SO řady 100 – Objekty pozemních komunikací

Návrh směrových, výškových a šířkových prvků komunikací je proveden tak, aby splňoval požadavky příslušných ČSN (především ČSN 73 6101, 73 6102 a 73 6110). Návrh vychází z prognóz intenzit automobilové dopravy a místních podmínek.

Silnice II/244 je rekonstruována – v místech, kde je to s ohledem na místní podmínky možné - na kategorii S7,5/90 (MO2 -/7,5/50). Zpevněná část vozovky bude sestávat z jízdních pruhů šířky 3,0 m, zpevněné krajnice šířky 0,25 m a nezpevněné krajnice šířky 0,75 m (v místě osazení svodidla šířky 1,50 m). Celková zpevněná šířka vozovky bude 6,5 m.

Konstrukce vozovek jednotlivých komunikací vychází z očekávané třídy dopravního zatížení (vliv intenzity a skladby dopravního proudu) a návrhové úrovně porušení (vývoj porušování vozovky, vyjádřený plochou konstrukčních poruch na konci návrhového období). Kryty všech vozovek jsou navrženy jako asfaltové.

Vozovka silnice II/244 je v úsecích, které jsou rekonstruovány formou rekonstrukce celého vozovkového souvrství je navržena pro třídu dopravního zatížení IV a návrhovou úroveň porušení D1.

SO 180 – Objízdné trasy

Objízdné trasy jsou navrženy s ohledem na předpokládanou etapizaci výstavby.

V úseku SO 102.1 v intravilánu obce Měšice musí být respektovány požadavky obce Měšice na zajištění dopravní obsluhy ulice Zahradní.

V úseku SO 104 v intravilánu obce Mratín musí být respektovány požadavky obce Mratín na dílčí etapizaci zajišťující možnost obsluhy důležitých objektů pro provoz obce. Požadavky obce Mratín jsou uvedeny v zápise z jednání konaného dne 2.3.2023, který je přiložen k PDPS u SO 180.

Před zahájením rekonstrukce SO 105 musí být provedena oprava silnice III/2449 u Polerad v délce úseku 1,315 km. Tato oprava je obsahem SO 180.1 Oprava objízdné trasy III/2449 Polerady.

SO řady 200 – Mosty, lávky a opěrné zdi

Do této skupiny objektů spadá most přes ev. č. 244-008 (most přes Boreckou tůň) a most přes Poleradský potok v Kostelci nad Labem. Nejsou předmětem této PDPS.

SO řady 300 – Vodohospodářské objekty

Kanalizace v obci Mratín je řešena samostatnou částí dokumentace.

SO řady 400 – Elektro a sdělovací objekty

V této skupině objektů jsou řešeny vyvolané přeložky VN, NN a sdělovacích vedení. Objekty této řady jsou do dokumentace zařazeny pouze pro informaci – přeložky těchto vedení budou řešeny přímo jejich správci na základě „smlouvy o přeložce“. Nejsou předmětem této PDPS.

SO řady 800 – Objekty úpravy území

Do této skupiny objektů spadá kácení dřevin, technická rekultivace území po dokončení stavby, vegetační úpravy a náhradní výsadba.

2.3.2 Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyprodukovaným materiálem

Ochrana ovzduší není v rámci návrhu komunikace blíže řešena. Vlivem provozu na silnici nedojde k navýšení emisní zátěže okolí nad stávající úroveň.

Při stavebních činnostech budou zhotovitelem využity dostupné prostředky ke snížení emisí prachu ze staveniště – zaplachtování sypkého materiálu při přepravě či skladování, popř. kropení prašného materiálu, používání techniky v dobrém stavu, která splňuje příslušné emisní limity pro mobilní zdroje a neznečišťování v nadměrné míře okolí, omývání vozidel opouštějících stavbu, skrápění ploch staveniště apod. Nebudou spalovány jakékoli odpady včetně bioodpadu.

Při realizaci bude respektována vyhláška (130/2019), kterou se stanoví kritéria, při jejichž splnění je znovuzískaná asfaltová směs vedlejším produktem nebo přestává být odpadem, a kritéria při jejichž splnění asfaltová směs vyrobená z odpadní znovuzískané asfaltové směsi přestává být odpadem.

Nakládání s odpady bude řešeno mimo jiné v souladu s TP 105 a TP 116. Při realizaci stavby bude řešeno nakládání s odpady s původcem odpadu v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech. Po dobu výstavby bude původcem odpadu ve smyslu zákona zhotovitel stavby, po jejím uvedení do provozu to bude správce příslušné pozemní komunikace. V průběhu realizace stavby vzniknou odpady, se kterými je povinností původce odpadu nakládat dle platné legislativy na úseku odpadového hospodářství. Dle této legislativy je potřeba postupovat při nakládání s odpady, tzn. je nutné zajistit vyřešení způsobu jejich shromažďování, dopravy, využívání, případného odstraňování.

Původce odpadu je povinen odpady zařazovat podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 93/2016 Sb.) a odpady, které nemůže sám využít, musí trvale nabízet k využití právnické nebo fyzické osobě, která má k nakládání s odpady příslušná povolení. Nelze-li odpady využít, potom musí zajistit zneškodnění odpadů. Zákon přitom zdůrazňuje povinnost zajistit přednostně využití odpadů

(recyklace, kompostování apod.) před jejich odstraněním (uložení na skládku, spalení) – viz § 9a zákona č. 185/2001 Sb., kde je uveden požadavek na dodržování hierarchie způsobů nakládání s odpady. V rámci odpadového hospodářství musí být dodržována následující hierarchie způsobu nakládání s odpady:

- 1) předcházení vzniku odpadů
- 2) příprava k opětovnému použití
- 3) recyklace odpadů
- 4) jiné využití, například energetické využití
- 5) odstranění odpadů

Dále je původce odpadu povinen odpad třídit a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností. Zhotovitel stavby bude respektovat vyhlášku č. 94/2016 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů. Před předáním odpadů budou odpady shromažďovány utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií a budou zabezpečeny proti znehodnocení, odcizení nebo úniku.

Během výstavby i po uvedení do provozu je povinen původce odpadu vést evidenci o množství odpadu a způsobu nakládání s ním dle § 39 zákona č. 185/2001 Sb. Způsob vedení evidence je stanoven vyhláškou MŽP č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady ve znění pozdějších předpisů. Pro nakládání s nebezpečnými odpady je nutný souhlas příslušného obecního úřadu (zákon č. 185/2001 Sb. o odpadech, §16, odst. 3), který musí být vydán před zahájením stavebních prací. Původce odpadu je zodpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě. Při nakládání s odpady budou v maximální možné míře zohledněny požadavky nařízení vlády č. 352/2014 Sb., o plánu odpadového hospodářství České republiky pro období 2015-2024.

Zhotovitel stavby povede o odpadech evidenci, kde bude uvedeno skutečné množství vzniklých odpadů a doložen způsob jejich využití či likvidace. Tato evidence bude sloužit pro kontrolní činnost příslušného odboru životního prostředí a jako jeden z dokladů ke kolaudaci.

Po předání stavby do provozu je hospodaření s odpady věcí provozovatele.

Po dokončení stavby budou dotčené pozemky z hlediska odpadového hospodářství uvedeny do původního stavu, tj. nebudou zde skladovány/umístěny žádné odpady.

Druhy odpadů a jejich likvidace – pro tuto stavbu jsou předpokládány následující uvedené druhy odpadů: Tabulka: Předpokládané druhy odpadů dle vyhl. o Katalogu odpadů				
Kód	Název	Kategorie	Způsob likvidace	Původ odpadu
13	Odpady olejů a odpady kapalných paliv	N	Zneškodnění oprávněnou osobou	Ze stavebních strojů (množství nelze předem určit, jde o věc zhotovitele stavby)
15 01	Obaly			
15 01 02	Plastové obaly	O	Bude recyklováno – předání oprávněné osobě ke sběru nebo výkupu odpadů	Obaly zabudovaných materiálů
15 01 06	Směsné obaly	O	Energetické využití / nevhodný materiál bude odvezen na řízenou skládku	Obaly zabudovaných materiálů, např. obal cementu pro beton základu značek (množství odpadu nelze předem určit)
17	Stavební a demoliční odpady			
17 01	Beton, cihly, tašky a keramika			
17 01 01	Beton	O	Odvoz do recyklačního střediska	Z demolice
17 03	Asfaltové směsi, dehet a výrobky z dehtu			
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet	N	Odvoz na skládku nebezpečného odpadu	Z demolice (případný výskyt dehtu možno prokázat až při realizaci)
17 03 02	Asfaltové směsi bez dehtu	O	Odvoz do recyklačního střediska, bude recyklováno / nevyužitelný materiál bude odvezeno na řízenou skládku	Z odkopu a frézování asfaltové vozovky
17 04	Kovy, slitiny kovů			
17 04 05	Železo a ocel	O	Bude recyklováno – předání oprávněné osobě ke sběru nebo výkupu odpadů	Z demolice (svodidla, SDZ)
17 05	Zemina (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst), kamení			
17 05 04	Zemina a kamení bez nebezpečných látek	O	Odvoz do recyklačního střediska, možné využití vhodného materiálu ke zpětnému zásypu, nevyužitý (nevhodný) materiál bude odvezen na skládku	Z demolice, výkopek, z míst sanací
20	Komunální odpady			
20 02	Odpady ze zahrad a parků (včetně hřbitovního odpadu)			
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O	Jiné využití odpadů, např. energetické využití nebo kompostování – odvoz do kompostárny	Odpad z kácení a údržby zeleně
20 02 02	Zemina a kameny	O	Bude odvezeno na řízenou skládku	Odpad z údržby krajnice, pročištění příkopů
20 03 01	Směsný komunální odpad	O	Skládkování, bude odvezeno na řízenou skládku	Odpad z provozu zařízení staveníště (množství nelze předem určit, jde o věc zhotovitele stavby)

Kategorie odpadu O – ostatní odpad

N – nebezpečný odpad

Druhy odpadů a jejich množství, jejichž vznik se předpokládá v souvislosti s demoličními pracemi a výstavbou, jsou druhově zařazeny na základě zkušeností z obdobných staveb. Nelze však vyloučit, že v průběhu výstavby budou některé druhy odpadů na základě jejich zjištěných složek zařazeny jinak.

Nakládání s odpady: kategorie „O“ – ostatní odpady

Ostatní odpady budou utříděně shromažďovány dle druhu a kategorie na místech jim určených a zajištěných tak, aby byly chráněny před povětrnostními a jinými vlivy včetně odcizení. Veškeré odpady budou předávány oprávněným osobám k využití nebo odstranění a doklady o oprávněnosti těchto osob budou archivovány po dobu danou předpisy.

Nakládání s odpady kategorie „O“ se na místě stavby bude řídit zejména následujícími principy:

- odpady kovů budou shromažďovány v prostoru zařízení staveniště a předávány oprávněným osobám, provádějícím sběr a výkup těchto druhů odpadů,
- odpady plastů a papíru budou separovaně shromažďovány a budou předávány oprávněným osobám, provádějícím sběr a výkup těchto druhů odpadů,
- případné opotřeбенé pneumatiky budou předány ke zpětnému odběru oprávněným osobám,
- směsné odpady, které nelze využít jiným způsobem (recyklace, spalení) budou zneškodněny skládkováním opět prostřednictvím k tomu oprávněné osoby,
- odpadní dřevní hmota z kácených dřevin bude předána oprávněným osobám (kompostárny), popř. bude spalena,
- odpad ze septiků, žump a chemických toalet bude zneškodňován prostřednictvím k tomu oprávněné osoby na čistírně odpadních vod.

Beton z demolice objektů

Vybouraný beton, včetně železobetonu, je doporučeno přednostně zpracovat v zařízeních na recyklaci stavebních odpadů. Vzniklý recyklát lze následně využít mj. na povrchu terénu např. k vyrovnaní terénních nerovností nebo k jiným úpravám terénu, budou-li dodrženy podmínky stanovené vyhláškou č. 294/2005 Sb., zejm. budou-li z něj odstraněny případné nebezpečné složky a nebudou-li překročeny nejvyšší přípustné koncentrace škodlivin (např. PCB, PAU, těžké kovy) v sušině a limity pro vodný výluh dle přílohy č. 10 vyhlášky.

Stavební a demoliční suť

Stavební suť je doporučeno přednostně recyklovat v zařízeních na recyklaci stavebních odpadů v nejbližším recyklačním středisku stavebních odpadů. Vzniklý recyklát lze následně využít mj. na povrchu terénu např. k vyrovnaní terénních nerovností nebo k jiným úpravám terénu, budou-li dodrženy podmínky stanovené vyhláškou č. 294/2005 Sb., zejm. budou-li z něj odstraněny případné nebezpečné složky a nebudou-li překročeny nejvyšší přípustné koncentrace škodlivin (např. PCB, PAU, těžké kovy) v sušině a limity pro vodný výluh dle přílohy č. 10 vyhlášky.

Asfaltový kryt

Vybouraný kryt z asfaltové směsi (asfaltový beton) je doporučeno přednostně recyklovat v zařízeních na recyklaci stavebních odpadů, popřípadě vybourané kry krytu nabídnout nejbližší obalovně asfaltových směsí na předcení a následné využití.

Výkopová zemina a kamení

Se zeminou vzniklou při terénních úpravách bude zacházeno v souladu se zákonem číslo 185/2001 Sb., o odpadech a v souladu s vyhláškou č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění.

Přebytečná zemina bude převezena do recyklačního střediska nebo využita na povrchu terénu k terénním úpravám. Přebytky zcela nevhodné zeminy mohou být uloženy na skládku.

Nakládání s odpady: kategorie „N“ – nebezpečné odpady

Nebezpečný odpad je určen zákonem o odpadech (§ 4, písmena a). Hodnocení nebezpečných vlastností odpadů se provádí v souladu s § 7 až § 8 zákona o odpadech.

Při nakládání s nebezpečnými odpady je třeba respektovat vyhlášky MŽP a MZ č. 94/2016 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů. Původce odpadů je odpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

Během výstavby může potencionálně dojít k úniku (rozlití) ropných látek, které mohou být likvidovány biodegradací na skládce. Pravidelnými kontrolami stavu stavebních strojů a nákladních automobilů bude minimalizován vznik tohoto odpadu.

Vznik jiných nebezpečných odpadů (např. azbest, asfalt s dehtem) se v průběhu výstavby neočekává.

V případě vzniku nebezpečných odpadů, budou tyto umístěny do zabezpečených nádob, či obalů odpovídajících povaze nebezpečné látky tak, aby bylo zamezeno úniku látek do okolního prostředí, a aby byla minimalizována všechna potencionální rizika. Tyto odpady budou předávány oprávněným osobám a doklady o jejich způsobilosti budou skladovány dle předpisů. Manipulace s odpady bude zaznamenávána v průběžné evidenci a pro nebezpečné odpady bude vypracováván ohlašovací list pro přepravu.

Zařízení na využívání/odstraňování odpadů

Aktuální informace o provozu zařízení k nakládání s odpady jsou uvedeny v Registru zařízení ISOH: <https://isoh.mzp.cz/RegistrZarizeni/Main/Vyhledat>

Užíváním stavby při běžném provozu může docházet ke vzniku odpadů při těchto činnostech: úklid vozovky, sekání trávy na zatravněných plochách, údržba dřevin, údržba sjízdnosti silnice, čištění stok a dešťových vpustí, drobné opravy vozovky, odstraňování znečištění komunikace po havarovaných vozidlech a další odpady vzniklé provozem po silnici.

2.3.3 Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Stavba vzhledem k svému charakteru nemá požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení.

2.4 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY

2.4.1 Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace

Vzhledem k charakteru tohoto investičního záměru (silniční stavba ve správě KSÚS střeďočeského kraje) není předmětem rekonstrukce žádná pěší trasa. Výjimkou jsou pouze nezbytné zásahy do chodníků nutné s ohledem na výstavbu silnice v intravilánové části Mratína. Tyto chodníky budou po dokončení výstavby uvedeny do původního stavu.

Úseky komunikací sloužící i pro pěší jsou navrženy s ohledem na požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, realizace stavby bude splňovat podmínky této vyhlášky.

2.5 BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY

Stavba svým charakterem (liniová stavba) nevyžaduje zvláštní opatření pro zajištění bezpečnosti při jejím užívání. Uživatelé, účastníci silničního provozu, se při užívání této stavby musí řídit obecně platnými právními předpisy ČR, týkající se provozu motorových i nemotorových vozidel na pozemních komunikacích.

Zhotovitel stavby musí dbát montážních a technologických pokynů příslušných výrobců stavebních prvků a konstrukcí použitých v rámci řešené stavby.

2.6 ZÁKLADNÍ TECHNICKÝ POPIS STAVEBNÍCH OBJEKTŮ

2.6.1 Popis stávajícího stavu

Z celkové délky 19,53 km silnice II/244 jsou předkládanou dokumentací řešeny následující úseky:

- | | |
|---------------------------|------------|
| - km 0,045 - 0,911 | - 1. ETAPA |
| - km 1,327 - 1,507 | - 1. ETAPA |
| - km 1,507 - 1,629 | - 1. ETAPA |
| - km 2,097 - 3,261 | - 1. ETAPA |
| - km 3,261 - 4,848 Mratín | - 1. ETAPA |
| - km 4,870 - 6,370 | - 1. ETAPA |

Silnice II/244 se ve stávajícím stavu cca přibližuje kategorii S7,5/90, nicméně stávající šířkové uspořádání je proměnné – šířka zpevněné části vozovky v extravilánových úsecích se pohybuje v rozmezí 5,5 až 7,0 m, kategorii tedy nelze zodpovědně určit. Kategorie je tedy spíše orientační.

Silnice II/244 je ve špatném stavebně technickém stavu. Ten se v jednotlivých úsecích liší a je zdokumentován diagnostickým průzkumem.

2.6.2 Popis navrženého řešení

Níže je uveden výčet navrhovaných stavebních objektů s jejich označením a základními charakteristikami.

SO 001 Příprava staveniště

Stavební objekty přípravy staveniště řeší vybourání stávajících konstrukcí vozovek v rozsahu, který je specifikován diagnostikou.

Dále budou v rámci 001, 002 a 004 demolovány drobné objekty:

- obruby vozovek
- uliční vpusti
- propustky, které budou nahrazeny novými, případně jejich součásti (římasy)

Záměrem bude dotčena mimolesní zeleň, nacházející se podél plánované komunikace. Výčet zmapovaných dřevin s nezbytným návrhem kácení je uveden v související dokumentaci, příloze č. 4 „dendrologický průzkum a kácení“, kde jsou současně v situacích vyznačeny stromy určené ke kácení. Kácení podléhá samostatnému povolovacímu procesu. Z toho důvodu není řešeno samostatně výhradně pro objekty podléhající územnímu řízení, ale pro celou stavbu – rekonstrukci silnice II/244.

Stromy určené k odstranění kolidující s navrhovanou výstavbou. Některé stromy určené ke kácení představují rovněž bezpečnostní riziko pro provoz na pozemní komunikaci, jsou zejména v takové blízkosti u silnice, že mohou tvořit pevnou překážku při dopravní nehodě, popř. je jejich zdravotní stav nevyhovující. V zákoně č. 13/1997 Sb. je v § 29, odst. 5 uvedeno, že tvoří-li pevnou překážku strom, postupuje se podle ustanovení § 15, v tom je mimo jiné uvedeno, že silniční vegetace na silničních pomocných pozemcích a na jiných vhodných pozemcích tvořících součást dálnice, silnice nebo místní komunikace nesmí ohrožovat bezpečnost užití pozemní komunikace nebo neúměrně ztěžovat použití těchto pozemků k účelu údržby těchto komunikací nebo neúměrně ztěžovat obhospodařování sousedních pozemků.

Stromy určené ke kácení nejsou památnými stromy. Kácení bude realizováno v době vegetačního klidu. Ostatní dřeviny a stavby budou v průběhu kácení chráněny před poškozením.

Kácení stromů a odstraňování pařezů bude provedeno v souladu s čl. 2.3.2 z TKP 2. Kácení stromů se provede ručními nebo motorovými pilami nebo stroji k tomu určenými za dodržení podmínek pro zajištění bezpečnosti práce při těžbě dřeva. Stromy menších průměrů je možno odstranit

mechanizací, pomocí níž se kmeny vytáhnou i s pařezy. Samotné pařezy se odstraní dozerem nebo mechanizmy se spodovou lžící. Samostatné a velké pařezy lze likvidovat speciálními mechanizmy – frézami, které přímo štěpkují dřevní hmotu v místě bývalého stromu – tato metoda bude zvolena pouze se souhlasem TDI a za předpokladu, že pařez by bylo možno jinak odstranit pouze pomocí

Součástí přípravy území je i geodetická činnost v průběhu provádění stavebních prací (geodet zhotovitele stavby), včetně vytyčení stavby a skutečného zjištění průběhu inženýrských sítí. Součástí je vybudování potřebné vytyčovací sítě. Před zahájením stavby budou vytyčeny hranice pozemků tak, aby bylo zřejmé, že nebudou trvale dotčeny sousední neprojednané pozemky. Stavba nesmí být realizována na pozemcích bez předchozího souhlasu vlastníka daného pozemku.

Požadavky na rozsah a průběh geodetického zaměření budou upřesněny zhotoviteli stavby zástupcem investora nejpozději před zahájením prací.

Geodetické zaměření skutečného stavu může rovněž sloužit pro zajištění geometrického plánu, který by sloužil jako podklad pro vklad do katastrální mapy pro evidenci změn na katastrálním úřadě.

Zhotovitel stavby je povinen nechat si vytyčit stávající inženýrské sítě v prostoru stavby a řídit se pokyny správců těchto sítí tak, aby nedošlo ke škodám na majetku či zdraví. Inženýrské sítě budou vytyčeny bezprostředně před zahájením realizace, budou označeny dle platných předpisů, v průběhu prací bude vyznačení sítí udržováno ve viditelném stavu. Povinnost vytyčení tras technické infrastruktury (inženýrských sítí) vychází z § 153 stavebního zákona č. 183/2006 Sb.

V rámci zpracování projektové dokumentace byla získána vyjádření o existenci sítí od jejich správců. Zdrojová data (vyjádření správců sítí) jsou součástí samostatné dokladové části. Zhotovitel stavby musí před zahájením stavby zajistit aktuální vyjádření o existenci sítí, zejména pokud vyjádření získaná v rámci předprojektových prací pozbyla před zahájením stavby platnost.

V prostoru stavby se nachází body:

CFG-61, CFG-66.1, CFG 70.1, CFG-71, 8.1, CFG-71.1 a CFG-71.2

Tyto body jsou chráněny zákonem č. 200/1994 Sb., zákon o zeměměřičství a o změně a doplnění některých zákonů souvisejících s jeho zavedením. Dle § 9 odst. 5) vlastník, nebo oprávněný uživatel nemovitosti je povinen oznámit správci značky poškození, ohrožení a zničení značky do 30 dnů ode dne zjištění této skutečnosti. Dle § 17a odst. 1) písm. b) fyzická, právnická nebo podnikající osoba se dopustí přestupku tím, že zničí, poškodí nebo neoprávněně přemístí značku nebo neoznámí změnu a zjištěnou závadu v geodetických údajích.

Zhotovitel stavebních prací nejpozději 30 dnů před zahájením stavby, oznámí potřebu přeložení značky bodu místně příslušnému správci značky:

Pro body ZVBP

- zeměměřičský úřad, Pod sídlištěm 1800/9, 18211 Praha 8; e-mail: zu.praha@cuzk.cz, ID: 6yvadsa

Pro body ZhB a PPBP

- katastrální úřad pro Středočeský kraj, Pod sídlištěm 1800/9, 18212 Praha 8; e-mail: ku.prostredokraj@cuzk.cz, ID: hi4adnw

formou žádosti o její přemístění. Ten následně rozhodne o dalším postupu, respektive zařídí přeložení značky na náklady stavebníka.

SO 101 km 0,045 - 0,911

Předmětem stavebního objektu 101 je rekonstrukce části silnice II/244 v rozsahu od okružní křižovatky a silnice I/9 až do obce Měšice a v délce 0,808 km. Provozní staničení tohoto úseku je km 0,045 – 0,85332. Šířkově je silnice vedena ve stávajících hranách s rozšířením nepevněných krajnic. Rekonstrukce je provedena dle diagnostického průzkumu. Dle požadavku investora byla provedena diagnostika vozovky a návrh opravy silnice II/244 Měšice – Byšice, kterou provedla firma

Silniční inženýrská společnost, s.r.o. Požadovaný návrh rekonstrukce vozovky vychází z výsledků diagnostiky vozovky.

Celá část trasy využívá současné vedení silnice II/244, dochází zde jen k nepatrným směrovým úpravám. Výškově niveleta sleduje stávající stav. Celková tl. konstrukce se zvětší dle diagnostiky o 80 mm.

Správcem objektu bude správce současné silnice II/244 a tím je KSÚS.

Směrové vedení

Směrové řešení vychází ze stávajícího stavu s poloměry oblouků v rozmezí hodnot mezi 225 – 2000 m. Všechny oblouky jsou navrženy jako prosté bez přechodnic.

Výškové vedení

Výškové řešení silnice vychází ze stávajícího průběhu nivelety se snahou o jeho maximální dodržení v rámci oprav (viz přílohy Podélný profil). Dle místních podmínek může v rámci realizace stavby dojít k lokální změně. Niveleta je navýšena dle Diagnostiky vozovky o 80 mm. Minimální podélný sklon trasy je 0,34%. Maximální podélný sklon je 2,23%. Nejmenší údolnicový zakružovací oblouk je $R_u = 5000$ m, nejmenší vrcholový zakružovací oblouk je $R_v = 5500$ m.

Šířkové uspořádání

Šířkové uspořádání vychází ze stávajícího stavu, kdy zpevněná část vozovky je zachována ve stávající šířce. Dále byla doplněna nezpevněná krajnice šířky 0,75 m. Příčný sklon je upraven na střechovitý 2,5 %. Pouze v km 0,559 – 0,604 je příčný sklon 4%. Na začátku a na konci úseku je vozovka napojena na stávající stav.

Konstrukce vozovky

Konstrukce byla navržena v souladu s provedeným diagnostickým průzkumem vozovky.

S ohledem na stávající a predikované dopravní zatížení a závěry DIAGNOSTIKY VOZOVKY byla navržena konstrukce vozovky dle TP 170. V okolí křižovatky v km 0,585 63 bude niveleta snížena na stávající výšku vozovky a v km 0,550 – 0,633 66 bude navržena plná konstrukce vozovky.

Z navrženého způsobu opravy vyplývají následující typy konstrukce vozovky. Viz příloha Vzorový příčný řez.

1. Konstrukce vozovky dle TP 170– bez lokálních oprav			
– Asfaltový beton pro ohrubné vrstvy	ACO 11+PMB 45/80-55	50 mm	
– Spojovací postřik asfaltovou emulzí	PS-CP	0,35 kg/m ²	
– Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 22S 50/70	100 mm	
– Infiltrační postřik asfaltovou emulzí	PS-C	0,4 kg/m ²	
– Celkem		min. 150 mm	
2. Konstrukce vozovky dle TP 170– poškozená místa			
– Asfaltový beton pro ohrubné vrstvy	ACO 11+PMB 45/80-55	50 mm	
– Spojovací postřik asfaltovou emulzí	PS-CP	0,35 kg/m ²	
– Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 22S 50/70	100 mm	
– Infiltrační postřik asfaltovou emulzí	PS-C	0,4 kg/m ²	
– Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16S 50/70	40 mm	
– Infiltrační postřik asfaltovou emulzí	PS-C	0,4 kg/m ²	
– Celkem		min. 190 mm	

3. Konstrukce vozovky dle TP 170– neúnosná místa

– Asfaltový beton pro ohrusné vrstvy	ACO 11+PMB 45/80-55	50 mm
– Spojovací postřík asfaltovou emulzí	PS-CP	0,35 kg/m ²
– Asfaltový beton pro ložné vrstvy modifikovaný	ACL 16+PMB 25/55-60	60 mm
– Spojovací postřík asfaltovou emulzí	PS-CP	0,35 kg/m ²
– Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 22S 50/70	90 mm
– Infiltrační postřík asfaltovou emulzí	PI-C	0,4 kg/m ²
– Štěrkodrt' FR. 0/32 – Doplnění podkladní vrstvy na potřebnou niveletu a ztuhnutí min na 100 Mpa		min. 100 mm
– Celkem		min. 300 mm

4. Konstrukce vozovky dle TP 170: D1-N-2-III-PIII (v km 0,550 – 0,633 66)

– Asfaltový beton pro ohrusné vrstvy	ACO 11+PMB 45/80-55	50 mm
– Spojovací postřík asfaltovou emulzí	PS-CP	0,35 kg/m ²
– Asfaltový beton pro ložné vrstvy modifikovaný	ACL 16+PMB 25/55-60	60 mm
– Spojovací postřík asfaltovou emulzí	PS-CP	0,35 kg/m ²
– Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 22S 50/70	90 mm
– Infiltrační postřík asfaltovou emulzí	PI-C	0,4 kg/m ²
– Štěrkodrt' fr. 0/32 – Edef,2=Min. 110 Mpa	ŠDa	min.200 mm
– Štěrkodrt' fr. 0/32 – Edef,2=Min. 70 Mpa	ŠDa	min.150 mm
– Zemní pláň ztuhněná na Edef,2 = 45 Mpa		
– Celkem		min.550 mm

Zemní těleso

Svahy zemního tělesa jsou navrženy ve sklonu 1:1.5 – 1:2, max 1:1 dle ČSN 73 6133. Těleso bude ohumusováno v tloušťce 150 mm a oseto.

Odvodnění

Odvodnění komunikace bude zachováno stávající. Srážkové a povrchové vody budou pomocí podélného a příčného sklonu svedeny do stávajícího terénu. Stávající příkopy budou pročištěny a reprofilovány.

SO 102.1 km 1,327 - 1,507

Předmětem stavebního objektu 102.1 je rekonstrukce části silnice II/244 v intravilánu obce Měšice v rozsahu od pracovní spáry předcházejících oprav po navazující stavební objekt SO 102.2. Délka úseku je 180 m. Návrh řešení je proveden na základě diagnostiky vozovky a geodetického zaměření stávajícího stavu. Šířkově je silnice vedena ve stávajících hranách s rozšířením neztuhlých krajnic.

Vzhledem k charakteru oprav stavba respektuje stávající směrové i výškové řešení, dochází pouze ke zvětšení tl. vozovky dle diagnostiky o 30 mm.

Směrové vedení

Směrové vedení je shodné se stávajícím stavem s poloměry oblouků od 600 m do 2000 m. Oblouky jsou navrženy jako prosté bez přechodnic.

Výškové vedení

Niveleta trasy kopíruje stávající stav. Dle diagnostiky vozovky a návrhu opravy dojde ke zvýšení nivelety v ose komunikace o 30 mm.

Šířkové uspořádání

Šířka komunikace respektuje stávající stav. Zpevněná část vozovky je zachována ve stávající šířce a doplněna o nezpevněnou krajnici šířky 0,5 m.

Konstrukce vozovky

Návrh oprav vychází z provedeného diagnostického průzkumu vozovky.

Pro návrh opravy je podle sčítání dopravy z roku 2016 (673 TNV/24hod) uvažována třída dopravního zatížení III.

Očištění povrchu a odborná prohlídka stavu povrchu za účelem výběru míst k lokálním opravám.

Z navrženého způsobu opravy vyplývají následující typy konstrukce vozovky. Viz příloha Vzorový příčný řez.

1. Konstrukce vozovky – bez lokálních oprav

– Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11 + PMB 45/80-55	40 mm
– Spojovací postřík asfaltovou emulzí	PS-CP	0,35 kg/m ²
– Asfaltový beton pro ložné vrstvy modifikovaný	ACL 16+PMB 25/55-60	60 mm
– Spojovací postřík asfaltovou emulzí	PS-CP	0,35 kg/m ²
– Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16 S 50/70	50 mm
– Infiltrační postřík asfaltovou emulzí	PS-C	0,4 kg/m ²
– Celkem		min. 150 mm

2. Konstrukce vozovky – poškozená místa

– Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11 + PMB 45/80-55	40 mm
– Spojovací postřík asfaltovou emulzí	PS-CP	0,35 kg/m ²
– Asfaltový beton pro ložné vrstvy modifikovaný	ACL 16+PMB 25/55-60	60 mm
– Spojovací postřík asfaltovou emulzí	PS-CP	0,35 kg/m ²
– Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16 S 50/70	50 mm
– Infiltrační postřík asfaltovou emulzí	PS-C	0,4 kg/m ²
– Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16 S 50/70	40 mm
– Infiltrační postřík asfaltovou emulzí	PS-C	0,4 kg/m ²
– Celkem		min. 190 mm

3. Konstrukce vozovky – neúnosná místa

– Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11 + PMB 45/80-55	40 mm
– Spojovací postřík asfaltovou emulzí	PS-CP	0,35 kg/m ²
– Asfaltový beton pro ložné vrstvy modifikovaný	ACL 16+PMB 25/55-60	60 mm
– Spojovací postřík asfaltovou emulzí	PS-CP	0,35 kg/m ²
– Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16 S 50/70	100 mm
– Štěrkodrt – $E_{def} = 100$ MPa	ŠDa 0/32	min. 200 mm
– Štěrkodrt – $E_{def} = 70$ MPa	ŠDa 0/32	min. 150 mm
– Celkem		min. 550 mm

Zemní těleso

S ohledem na charakter stavby není navrhováno nové zemní těleso.

Pro zajištění odvodnění vozovky bude stržena nezpevněná krajnice ve sklonu 8 %. Po realizaci nové nezpevněné krajnice bude dosypána zemina podél nezpevněné krajnice tak, aby došlo k plynulému napojení na navazující stávající svah zemního tělesa. Těleso bude ohumusováno v tloušťce 150 mm a oseto.

Odvodnění

Odvodnění komunikace bude zachováno stávající. Srážkové vody budou pomocí podélného a příčného sklonu svedeny do stávajícího terénu. Stávající příkopy budou pročištěny a reprofilovány.

O 102.2 km 1,507 – 1,629

Předmětem stavebního objektu 102.2 jsou údržbové práce na části silnice II/244 v intravilánu obce Měšice v rozsahu od předcházejícího stavebního objektu SO 102.1 po pracovní spáru předcházejících oprav. Délka úseku je 122 m. Návrh řešení je proveden na základě diagnostiky vozovky a geodetického zaměření stávajícího stavu. Šířkově je silnice vedena ve stávajících hranách s rozšířením nezpevněných krajnic. Vzhledem k charakteru oprav stavba respektuje stávající směrové i výškové řešení.

Směrové vedení

Směrové vedení je shodné se stávajícím stavem s poloměry oblouků od 250 m do 800 m. Oblouky jsou navrženy jako prosté bez přechodnic.

Výškové vedení

Niveleta trasy kopíruje stávající stav. Dle diagnostiky vozovky a návrhu opravy dojde k zachování výšky nivelety.

Šířkové uspořádání

Šířka komunikace respektuje stávající stav. Zpevněná část vozovky je zachována ve stávající šířce a doplněna o nezpevněnou krajnici šířky 0,5 m.

Konstrukce vozovky

Pro návrh opravy vozovky byla provedena diagnostika vozovky s návrhem opravy silnice. Oprava vozovky vychází z výsledku výpočtů zesílení vozovky, provedených jádrových vývrtů a vrtaných sond, uvedených s popisem a staničením v samotné zprávě diagnostiky. S ohledem na stávající a predikované dopravní zatížení a závěry diagnostického průzkumu byla navržena konstrukce vozovky SO 102.2 dle TP 170 s návrhovou úrovní porušení D1, třídou dopravního zatížení III.

Konstrukce vozovky

Návrh oprav vychází z provedeného diagnostického průzkumu vozovky. Pro návrh opravy je podle sčítání dopravy z roku 2016 (673 TNV/24hod) uvažována třída dopravního zatížení III.

Očištění povrchu a odborná prohlídka stavu povrchu za účelem výběru míst k lokálním opravám.

4. Konstrukce vozovky – bez lokálních oprav

– Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11 + PMB 45/80-55	40 mm	
– Spojovací postřik asfaltovou emulzí	PS-CP		0,35 kg/m ²
– Asfaltový beton pro ložné vrstvy modifikovaný	ACL 16+PMB 25/55-60	50 mm	
– Spojovací postřik asfaltovou emulzí	PS-CP		0,35 kg/m ²
– Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16 S 50/70	50 mm	
– Infiltrační postřik asfaltovou emulzí	PS-C		0,4 kg/m ²
– Celkem		min.	140 mm

5. Konstrukce vozovky – poškozená místa

– Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11 + PMB 45/80-55	40 mm	
– Spojovací postřik asfaltovou emulzí	PS-CP		0,35 kg/m ²
– Asfaltový beton pro ložné vrstvy modifikovaný	ACL 16+PMB 25/55-60	50 mm	
– Spojovací postřik asfaltovou emulzí	PS-CP		0,35 kg/m ²
– Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16 S 50/70	50 mm	
– Infiltrační postřik asfaltovou emulzí	PS-C		0,4 kg/m ²
– Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16 S 50/70	40 mm	
– Infiltrační postřik asfaltovou emulzí	PS-C		0,4 kg/m ²
– Celkem		min.	180 mm

6. Konstrukce vozovky – neúnosná místa

- Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11 + PMB 45/80-55	40 mm	
- Spojovací postřik asfaltovou emulzí	PS-CP		0,35 kg/m ²
- Asfaltový beton pro ložné vrstvy modifikovaný	ACL 16+PMB 25/55-60	50 mm	
- Spojovací postřik asfaltovou emulzí	PS-CP		0,35 kg/m ²
- Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16 S 50/70	100 mm	
- Štěrkodrt – Edef = 100 MPa	ŠDa 0/32	min.	200 mm
- Štěrkodrt – Edef = 70 MPa	ŠDa 0/32	min.	150 mm
- Celkem		min.	540 mm

Zemní těleso

S ohledem na charakter stavby není navrhováno nové zemní těleso.

Pro zajištění odvodnění vozovky bude stržena nezpevněná krajnice ve sklonu 8 %. Po realizaci nové nezpevněné krajnice bude dosypána zemina podél nezpevněné krajnice tak, aby došlo k plynulému napojení na navazující stávající svah zemního tělesa. Těleso bude ohumusováno v tloušťce 150 mm a oseto.

Odvodnění

Odvodnění komunikace bude zachováno stávající. Srážkové vody budou pomocí podélného a příčného sklonu svedeny do stávajícího terénu. Stávající příkopy budou pročištěny a reprofilovány.

SO 103 km 2,097 - 3,261

Předmětem stavebního objektu 103 je rekonstrukce části silnice II/244 v rozsahu od obce Měšice až do obce Mratín v délce 1,163 km. Šířkově je silnice vedena ve stávajících hranách s rozšířením nezpevněných krajnic. Rekonstrukce je provedena dle diagnostického průzkumu. Dle požadavku investora byla provedena diagnostika vozovky a návrh opravy silnice II/244 Měšice – Byšice, kterou provedla firma Silniční inženýrská společnost, s.r.o. Požadovaný návrh rekonstrukce vozovky vychází z výsledků diagnostiky vozovky.

Celá část trasy využívá současné vedení silnice II/244, dochází zde jen k nepatrným směrovým úpravám. Výškově niveleta sleduje stávající stav. Celková tl. konstrukce se zvětší dle diagnostiky o 50 mm

Správcem objektu bude správce současné silnice II/244 a tím je KSÚS.

Směrové vedení

Směrové řešení vychází ze stávajícího stavu s poloměry oblouků v rozmezí mezi 675 – 10000m. Všechny oblouky jsou navrženy jako prosté bez přechodnic.

Výškové vedení

Výškové řešení silnice vychází ze stávajícího průběhu nivelety se snahou o jeho maximální dodržení v rámci oprav (viz přílohy Podélný profil). Dle místních podmínek může v rámci realizace stavby dojít k lokální změně. Niveleta je navýšena dle Diagnostiky vozovky a návrh opravy silnice č. II/244 Viz 3.2 Diagnostický průzkum o 50 mm. Minimální podélný sklon trasy je 0,03%. Maximální podélný sklon je 1,72%. Nejmenší vrcholový zakružovací oblouk je $R_v = 2100$ m.

Šířkové uspořádání

Šířkové uspořádání vychází ze stávajícího stavu, kdy zpevněná část vozovky je zachována ve stávající šířce. Dále byla doplněna nezpevněná krajnice šířky 0,75 m. Příčný sklon se pohybuje mezi 2,00% a 3,00% a kopíruje stávající stav vozovky. Na začátku je vozovka napojena na stávající stav. Na konci úseku je napojena na SO 104.

Konstrukce vozovky

Byla navržena konstrukce v souladu s provedeným diagnostickým průzkumem vozovky.

S ohledem na stávající a predikované dopravní zatížení a závěry DIAGNOSTIKY VOZOVKY byla navržena konstrukce vozovky dle TP 170 s návrhovou úrovní porušení D1, třídou dopravního zatížení III a typem podloží III.

Očištění povrchu a odborná prohlídka stavu povrchu za účelem výběru míst k lokálním opravám.

Konstrukce vozovky

1. Konstrukce vozovky dle TP 170 - bez lokálních oprav		
– Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+PMB 45/80-55	40 mm
– Spojovací postřík asfaltovou emulzí	PS-CP	0,35 kg/m ²
– Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACL 16 + PMB 25/55-60	60 mm
– Infiltrační postřík asfaltovou emulzí	PS-CP	0,35 kg/m ²
– Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16S 50/70	50 mm
– Infiltrační postřík asfaltovou emulzí	PS-C	0,4 kg/m ²
– Celkem		min. 150 mm
2. Konstrukce vozovky dle TP 170: D1-N-2-III-PIII, lokální opravy – s hloubkovou sanací		
– Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+PMB 45/80-55	50 mm
– Spojovací postřík asfaltovou emulzí	PS-CP	0,35 kg/m ²
– Asfaltový beton pro ložné vrstvy modifikovaný	ACL 16+PMB 25/55-60	60 mm
– Spojovací postřík asfaltovou emulzí	PS-CP	0,35 kg/m ²
– Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 22S 50/70	90 mm
– Infiltrační postřík asfaltovou emulzí	PI-C	0,4 kg/m ²
– Štěrkodrt' fr. 0/32 – Edef,2=Min. 110 Mpa	ŠDa	min. 200 mm
– Štěrkodrt' fr. 0/32 – Edef,2=Min. 70 Mpa	ŠDa	min. 150 mm
– Zemní pláň zhutněná na Edef,2 = 45 Mpa		
– Celkem		min. 550 mm
3. Konstrukce vozovky dle TP 170 - lokální opravy - neúnosná místa		
– Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+PMB 45/80-55	50 mm
– Spojovací postřík asfaltovou emulzí	PS-CP	0,35 kg/m ²
– Asfaltový beton pro ložné vrstvy modifikovaný	ACL 16+PMB 25/55-60	60 mm
– Spojovací postřík asfaltovou emulzí	PS-CP	0,35 kg/m ²
– Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 22S 50/70	90 mm
– Infiltrační postřík asfaltovou emulzí	PI-C	0,4 kg/m ²
– Štěrkodrt' FR. 0/32 – Doplnění podkladní vrstvy na potřebnou niveletu a zhutnění min na 100 Mpa		
– Celkem		min. 200 mm

Zemní těleso

Svahy zemního tělesa jsou navrženy ve sklonu 1:1,5 – 1:2, max 1:1 dle ČSN 73 6133. Těleso bude ohumusováno v tloušťce 150 mm a oseto.

Odvodnění

Odvodnění komunikace bude zachováno stávající. Srážkové a povrchové vody budou pomocí podélného a příčného sklonu svedeny do stávajícího terénu. Stávající příkopy budou pročištěny a reprofilovány.

SO 104 km 3,261 – 4,848 Mratín

Předmětem stavebního objektu 104 je rekonstrukce části silnice II/244 v rozsahu od začátku obec Mratín až do konce obce Mratín a v délce 1,601 km. Šířkově je silnice vedena ve stávajících hranách s lokálním rozšířením v obloucích a rozšířením nezpevněných krajnic nebo doplněním obrubníků. Rekonstrukce je provedena dle diagnostického průzkumu. Dle požadavku investora byla provedena diagnostika vozovky a návrh opravy silnice II/244 Měšice – Byšice, kterou provedla firma Silniční inženýrská společnost, s.r.o. Požadovaný návrh rekonstrukce vozovky vychází z výsledků diagnostiky vozovky.

Celá část trasy využívá současné vedení silnice II/244, dochází zde jen k nepatrným směrovým úpravám a výškově je niveleta držena dle stávajícího stavu s menšími úpravami pro navázání přilehlých chodníků.

Správcem objektu bude správce současné silnice II/244 a tím je KSÚS.

Směrové vedení

Směrové řešení vychází ze stávajícího stavu s poloměry oblouků v rozmezí mezi 120 – 500 m. Příčný sklon je upraven.

Výškové vedení

Výškové řešení silnice vychází ze stávajícího průběhu nivelety se snahou o jeho maximální dodržení v rámci oprav (viz přílohy Podélný profil). Dle místních podmínek může v rámci realizace stavby dojít k lokální změně. Minimální podélný sklon trasy je 0,13%. Maximální podélný sklon je 3,45%. Nejmenší údolnicový zakružovací oblouk je $R_u = 1000$ m, nejmenší vrcholový zakružovací oblouk je $R_v = 1000$ m.

Šířkové uspořádání

Šířkové uspořádání vychází ze stávajícího stavu, kdy zpevněná část vozovky je sjednocena v délce celého řešeného úseku na 6,50 m (viz příloha Vzorový příčný řez). Dále byla doplněna nezpevněná krajnice šířky 0,75 m nebo obrubník s napojením na přilehlý terén. Základní příčný sklon je střechovitý 2,5%.

Konstrukce vozovky

Byla navržena konstrukce v souladu s provedeným diagnostickým průzkumem vozovky.

S ohledem na stávající a predikované dopravní zatížení a závěry diagnostiky vozovky byla navržena konstrukce vozovky dle TP 170 s návrhovou úrovní porušení D1, třídou dopravního zatížení III a typem podloží III.

Konstrukce vozovky

1. Konstrukce vozovky dle TP 170: D1-N-1-III-PIII, Km 3,278 – 4,478

– Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm
– Spojovací postřik asfaltovou emulzí	PS-CP	0,35 kg/m ²
– Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16+	60 mm
– Spojovací postřik asfaltovou emulzí	PS-CP	0,35 kg/m ²
– Asfaltová podkladní vrstva	ACP 16S	50 mm
– Infiltrační postřik asfaltovou emulzí	PS-C	0,4 kg/m ²
– Horní podkladní vrstva – mech. zpev. Kamen.	MZK 0/32	170 mm
– Spodní podkladní vrstva - štěrkodrt	ŠD _A 0/45	250 mm
– Celkem		570 mm

2. Konstrukce vozovky dle TP 170: D1-N-1-III-PIII, Km 4,478 – 4,878

– Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm
– Spojovací postřik asfaltovou emulzí	PS-CP	0,35 kg/m ²
– Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16+	60 mm
– <u>Spořovací postřik asfaltovou emulzí</u>	<u>PS-CP</u>	<u>0,35 kg/m²</u>
– Celkem		100 mm
– Odfrézování asfaltových vrstev v celkové tloušťce cca 100 mm		
– Očištění povrchu a odborná prohlídka stavu povrchu za účelem výběru míst k případným lokálním opravám		
– Oprava případných poškozených míst podkladní vrstvy směsí ACP 16S 50/70 min. 40 mm ČSN 73 6121		
– Oprava zbylých trhlin a spár dle TP 115, v případě širokých nebo rozvětvených trhlin s použitím geokompozitu s min. pevností 100 kN/m dle TP 147 a předpisu výrobce		

3. Konstrukce chodníku dle TP 170: D2-D-1-PII

Dlažba	60 mm
Ložní vrstva	30 mm
<u>Štěrkodrt</u>	<u>min. 150 mm</u>
Celkem	min. 240 mm

Zemní těleso

Svahy zemního tělesa jsou navrženy ve sklonu 1:1,5 – 1:2,5, max 1:1 dle ČSN 73 6133. Těleso bude ohumusováno v tloušťce 150 mm a oseto.

Odvodnění

Odvodnění komunikace bude zachováno stávající. Srážkové vody budou pomocí podélného a příčného sklonu svedeny do stávajícího terénu a do vpustí stávající kanalizace. Stávající příkopy budou pročištěny a reprofilovány. Některé vpusti budou nahrazeny novými a umístěny na hranu nové vozovky.

SO 105.1 km 4,870 - 6,370

Předmětem stavebního objektu 105.1 je rekonstrukce části silnice II/244 v extravilánu mezi obcemi Mratín a Kostelec nad Labem. V rámci rekonstrukce bude zachováno směrové a výškové vedení s ohledem na splnění šířkových parametrů pro kategorii S7,5/90 se základním příčným sklonem 2,5 %.

Celková délka rekonstruovaného úseku činí 1 500,00 m. Provozní staničení tohoto úseku je km 4,870 – 6,370.

V rámci SO 105.1 dojde k vybourání stávajících konstrukcí vozovek v rozsahu, který je specifikován diagnostikou vozovek (70 mm frézování asfaltových vrstev a 200 mm recyklace za studena mimo prostor stavby).

Správcem objektu bude správce současné silnice II/244 a tím je KSÚS.

Směrové vedení

Směrové řešení vychází ze stávajícího stavu s poloměry oblouků v rozmezí mezi 35–20 000 m. Příčný sklon v oblouku VB2 s poloměrem 50 m je navrhnutý jako dostřední sklon 6,0 %. Klopení pokračuje přímo do oblouku VB3 s poloměrem 80 m s dostředním sklonem 2,0 %. V oblouku VB4 s poloměrem 100 m je klopení dostředním sklonem 4,0 %. Oblouk VB5 s poloměrem 20 000 m je dostatečně velký pro použití střechovitěho sklonu. Oblouk VB6 s poloměrem 35 m je řešen dostředním sklonem 7,0 %.

Výškové vedení

Výškové řešení vychází ze stávajícího stavu. Maximální podélní sklon je 2,45 % v úseku od km 0,160 33 – 0,201 26. Minimální sklon je 0,02 % v úseku od km 1,326 92 – 1,415 55.

Šířkové uspořádání

a komunikace vychází z návrhové kategorie S7,5/90, sestává z jízdního pruhu šířky 3,00 m, zpevněné krajnice šířky 0,25 m (včetně vodícího proužku stejné šířky) a nezpevněné krajnice šířky 0,50 m.

Dále byla doplněna nezpevněná krajnice šířky 0,75 m v úseku 0,145 00 – 0,485 00.

Konstrukce vozovky

Pro návrh opravy vozovky byla provedena diagnostika vozovky s návrhem opravy silnice. Rekonstrukce vozovky vychází z výsledku výpočtů zesílení vozovky, provedených jádrových vývrtů a vrtaných sond, uvedených s popisem a staničením v samotné zprávě diagnostiky. S ohledem na stávající a predikované dopravní zatížení a závěry DIAGNOSTIKY VOZOVKY byla navržena konstrukce vozovky SO 105.1 dle TP 170 s návrhovou úrovní porušení D1, třídou dopravního zatížení III.

Z navrženého způsobu opravy vyplývají následující typy konstrukce vozovky. Viz příloha Vzorový příčný řez.

– Obrusná vrstva	ACO 11+ PMP 45/80-55	40 mm	ČSN 73 6121
– Spojovací postřik	PS-CP	0,35 kg/m ²	ČSN 73 6129
– Ložní vrstva	ACL 16+ PMB 25/55-60	60 mm	ČSN 73 6121
– Spojovací postřik	PS-CP	0,35 kg/m ²	ČSN 73 6129
– Asfaltová podkl. vrstva	ACP 16 S 50/70	50 mm	ČSN 73 6121
– Celkově na místě recyklovaná podkladní vrstva ze směsi RS 0/45 CA; 200 mm			TP 208 (1)
Celkem		min. 350 mm	
– Odfrézování asfaltových vrstev v celkové tloušťce cca 70 mm			

Pozn. (1) Zhotovitel si zajistí průkazní zkoušky recyklované směsi podle TP208

Dojde ke zvýšení nivelety vozovky o cca 80 mm.

Zemní těleso

Svahy zemního tělesa jsou navrženy ve sklonu 1:1,5–1:2 dle ČSN 73 6133. Těleso bude ohumusováno v tloušťce 150 mm a oseto.

Odvodnění

Odvodnění komunikace je řešeno oboustrannými příkopy. Jsou vyhotoveny buď jako nezpevněné, trojúhelníkové nebo jako zpevněné z kamenných kostek do betonu.

Z hlediska odvodnění byl problémový úsek identifikován v úseku mezi km 0,222 08 a km 0,771 03. V tomhle úseku není možno vody z povrchového odtoku zasakovat jelikož v oblasti není vhodné geologické podloží. Vody budou tedy soustředěny v nejnižším místě v km 0,356 37, kde budou z levé strany vozovky převedeny přes horskou vpusť a propustek v km 0,350 00 na opačnou stranu silnice. Vzhledem k trvalému záboru budou vody z propustku vyvedeny na terén a přirozeně zasakovány. V místě vyústění bude svah ochráněn proti erozi opevněním z lomového kamene.

SO 124 Mratín (chodník)

Předmětem stavebního objektu 124 je chodník v obci Mratín. Délka chodníku je 42,21 m. Šířkově je řešen od hrany vozovky po budovu stávající sokolovny č.p. 19, parc. Č. st. 14. Od vozovky je oddělen silničním obrubníkem s nášlapem 12 cm. Řešení směrově kopíruje stávající stav. Podélně klesá, 19,65 m ve sklonu 2,86 %, 22,56 m 1,51 %.

SO 180 – DIO

Objízdné trasy jsou navrženy s ohledem na předpokládanou etapizaci výstavby.

V úseku SO 102.1 v intravilánu obce Měšice musí být respektovány požadavky obce Měšice na zajištění dopravní obsluhy ulice Zahradní.

V úseku SO 104 v intravilánu obce Mratín musí být respektovány požadavky obce Mratín na dílčí etapizaci zajišťující možnost obsluhy důležitých objektů pro provoz obce. Požadavky obce Mratín jsou uvedeny v zápise z jednání konaného dne 2.3.2023, který je přiložen k PDPS u SO 180.

SO 180.1 Oprava objízdné trasy III/2449 Polerady

Před zahájením rekonstrukce SO 105 musí být provedena oprava silnice III/2449 u Polerad v délce úseku 1,315 km. Tato oprava je obsahem SO 180.1 Oprava objízdné trasy III/2449 Polerady.

Předmětem stavebního objektu SO 180.1 je rekonstrukce části silnice III/2449 v extravilánu v rozsahu od křížení s komunikací III/2445 po obec Polerady. Délka úseku je 1,315 km. Návrh řešení je proveden na základě diagnostiky. Šířkově je silnice vedena ve stávajících hranách s rozšířením nepevněných krajnic.

Směrové vedení

Směrové vedení je shodné se stávajícím stavem s poloměrem oblouků 100 až 2000 m. Oblouky jsou navrženy jako prosté bez přechodnic.

Výškové vedení

Niveleta trasy kopíruje stávající stav. Dle diagnostiky vozovky a návrhu opravy dojde k zachování výšky nivelety.

Šířkové uspořádání

Šířka komunikace respektuje stávající stav. Zpevněná část vozovky je zachována ve stávající šířce a doplněna o nepevněnou krajnici šířky 0,5 m.

Konstrukce vozovky

Jedná se o opravu obrusných vozovkových vrstev. V úsecích s nevyhovujícími podkladními vrstvami bude provedena sanace kompletního vozovkového souvrství. Návrh sanací vychází z provedeného diagnostického průzkumu vozovky. Provedení celkové rekonstrukce konstrukčního souvrství včetně sanace je navrženo v následující skladbě:

Pro návrh opravy je uvazovaný odhad intenzity dopravy TDZ IV (100–500 TNV/24 hod.).

Konstrukce vozovky – D1-N-2, PIII

– Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+ 50/70	40 mm
– Spojovací postřik asfaltovou emulzí	PS-CP	0,30 kg/m ²
– Asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16+ 50/70	60 mm
– Spojovací postřik asfaltovou emulzí	PS-CP	0,30 kg/m ²
– Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+ 50/70	50 mm
– Infiltrační postřik asfaltovou emulzí	PI-C	0,60 kg/m ²
– Štěrkostrť $E_{def2} = 100 \text{ MPa}$	ŠDA	150 mm
– Štěrkostrť $E_{def2} = 70 \text{ MPa}$	ŠDA	150 mm
– Celkem		min. 450 mm

Dojde k odstranění stávající konstrukční souvrství na průměrnou hloubku 450 mm. Posouzení zemní plně a materiálu budoucí AZ dle ČSN 736133, TP 170 s předpokladem provedení sanace na min. 50-100 % (v případě nevyhovujících parametrů zbytkových konstrukčních vrstev, respektive zemin podloží dle požadavku ČSN 736133 a TP 170 je nutné provedení sanace, a to pojivem nebo výměnou za vhodný materiál) – min. parametr podloží PIII – $E_{def2} = 45 \text{ MPa}$.

Zemní těleso

S ohledem na charakter stavby není navrhováno nové zemní těleso.

Pro zajištění odvodnění vozovky bude stržena nebezpečná krajnice ve sklonu 8 %. Po realizaci nové nebezpečné krajnice bude dosypána zemina podél nebezpečné krajnice tak, aby došlo k plynulému napojení na navazující stávající svah zemního tělesa. Těleso bude ohumusováno v tloušťce 150 mm a oseto.

SO 191.1 Dopravní značení km 0,000 – 4,848

SO 191.2 Dopravní značení Mratín

SO 192.1.6 Dopravní značení km 7,754 – 8,996

SO 192.2 Dopravní značení Kostelec nad Labem

Svislé dopravní značení

V rámci stavby budou odstraněny značky A22+E13 (vč. sloupku) a A7a. Ostatní SDZ bude vyměněno.

Vodorovné dopravní značení

VDZ bude provedeno ze strukturálního plastu s předznačením barvou. Je navrženo následující VDZ: V1a tl. 0,125 m, V2b 3/1,5/0,125, V2b 1,5/1,5/0,125, V4 tl. 0,125 m, V4 0,5/0,5/0,25, V7a.

Předmětem těchto stavebních objektů je vodorovné a svislé dopravní značení.

Vodorovné dopravní značení bude obnoveno v plném rozsahu.

Svislé dopravní značení bude doplněno, případně poškozené značky budou vyměněny.

SO 300 Vodohospodářské objekty

301.1 Stoka „A“ 1. část viz samostatná STZ

302 Stoka „B“ viz samostatná STZ

303 Stoka „C“ viz samostatná STZ

304 Stoka „D“ viz samostatná STZ

310 Stoka „A“ viz samostatná STZ

SO 800 Vegetační úpravy

SO 801.3 Vegetační úpravy km 2,097 – 3,261

Vegetační úprava SO 103 – objekt pozemní komunikace km 2,097 - 3,261.

Vegetační úpravy jsou navrženy formou doplnění stávajícího stromořadí, které se nachází mezi silnicí II/244 a cyklostezkou. Jsou zde navrženy 3 jeřáby ve sponu 15 m (pozemek p.č. 443).

Navržený počet dřevin:

- jeřáb obecný (*Sorbus aucuparia Fastigiata*) – 3 ks.
- SO 802.4 Vegetační úpravy km 4,870 – 8,996

SO 802.4 Vegetační úpravy km 3,261 – 4,848

Vegetační úprava SO 104 – Mratín.

Vegetační úpravy nejsou navrženy jako doprovodná zeleň okolo silnice II/244, ale jedná se o výsadbu na pozemcích ve vlastnictví obce Mratín v zastavěném území. Konkrétně jde o lokalitu u fotbalového

hřiště (pozemky p.č. 45/1 a 45/3) – 4 ks javorů ve sponu alespoň 15 m nebo v nahodilém sponu. Další dva javory jsou navrženy na zahradě mateřské školy (pozemek p.č. 49/1) a dva javory u bludiště (pozemek p.č. 45/4). I zde je spon navržen na 15 m, může však být upraven na základě konkrétních podmínek.

Polohu navržených dřevin lze při realizaci stavby dále upřesnit podle požadavků vlastníka pozemků (obce Mratín).

Navržený počet dřevin:

- javor babyka (*Acer campestre*) – 4 ks
- javor mléč (*Acer platanoides*) – 4 ks

SO 802.51 Vegetační úpravy km 4,870 – 6,370

Vegetační úprava SO 105.1 – objekt pozemní komunikace km 4,870 - 6,370.

II/244 Měšice I/9 – Byšice I/16 Strana 13 (24)

Vegetační úpravy jsou navrženy formou doplnění stávajícího stromořadí, a to v úseku západně od Kostelce nad Labem (pozemek p.č. 1470/1). Je zde navrženo 7 javorů ve sponu 15 m nebo se jedná o doplnění chybějících dřevin ve stromořadí. Zbývající část stromořadí je součástí navazujícího SO 802.52.

Navržený počet dřevin:

- javor babyka (*Acer campestre*) – 4 ks
- javor mléč (*Acer platanoides*) – 3 ks

2.7 ZÁKLADNÍ POPIS TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH OBJEKTŮ

Vzhledem k charakteru stavby - nepoužito.

2.8 ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ

Stavba nemá negativní vliv na požární ochranu.

Stavba nevyvolává svými konstrukčními prvky nároky na požární bezpečnost. Výstavba jednotlivých stavebních objektů a ani jejich následné užívání nevytváří žádné speciální nároky na zajištění protipožární ochrany.

Řešená komunikace je napojena na síť veřejných komunikací, které jsou zřízeny tak, aby rovněž umožňovaly příjezd požárních vozidel HZS ve smyslu čl. 12.2 ČSN 73 0802 a čl. 3.4 ČSN 73 0833. Za přístupovou komunikaci ve smyslu ČSN 73 0802 se považuje nejméně jednopruhová komunikace se šířkou vozovky nejméně 3,0 m.

Předmětem stavby není ohrazený pozemek, takže není potřeba zohledňovat požadavek čl. 12.3 z normy ČSN 73 0802, kde je uvedeno, že vjezdy určené pro příjezd požárních vozidel na ohrazené pozemky, na nichž jsou stavební objekty, mají mít ve světých rozměrech nejméně šířku 3,50 m a výšku 4,10 m.

Vybavení stavby vyhrazenými požární bezpečnostními zařízeními není vzhledem k charakteru stavby navrhováno.

V případě uzavírky komunikací nebo jejich části bude tato skutečnost písemně oznámena min. 15 dní předem příslušnému Hasičskému záchrannému sboru.

Stavba komunikací splňuje technické požadavky na stavby dle vyhlášky č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby, vyhovuje vyhlášce č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění vyhlášky č. 268/2011 Sb. Při realizaci budou respektovány podmínky uvedené ve vyhlášce č. 246/2001 Sb. o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci), ve znění vyhlášky č. 221/2014 Sb.

2.9 ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA

Realizace stavby nemá vliv na úsporu energie a ochranu tepla. Opatření pro úspory energie a ochranu tepla nejsou v rámci projektu stavby navrženy. V rámci realizace stavby je věcí zhotovitele stavby, aby zajistil úsporu energie při realizaci, vhodnou organizací práce bude docíleno snížení energetické náročnosti stavby.

2.10 HYGIENICKÉ ŘEŠENÍ STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ

Vibrace

Realizované zpevněné plochy nebudou po dokončení stavby zdrojem vibrací, které by měly mít výrazně nepříznivý vliv na okolí.

Maximální přípustné hodnoty vibrací stanoví příslušná vyhláška o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, která rovněž stanoví povinnosti stavebních organizací.

Hluk a emise

Vlastní stavbou nedojde ke zvýšení dopravních intenzit a tudíž ani nebude docházet k zvýšení stávající hlukové zátěže ani k nárůstu vibrací z provozu posuzovaného záměru do okolního prostředí.

Zvýšení prašnosti bude v okolí pouze po dobu výstavby. Po výstavbě nedojde v okolní obytné zástavbě k významným změnám v zatížení prašností.

Změna v imisní situaci po uvedení stavby do provozu nenastane. V zájmovém území nedojde k významným změnám v imisním zatížení.

Prašnost

Po dobu realizace stavby budou zdrojem znečišťování prováděné zemní práce. Jde zejména o prašnost krátkodobého lokálního charakteru. V průběhu stavebních prací je zhotovitel povinen provádět opatření ke snížení prašnosti:

- odstranění zdrojů prachu a usazeného prachu před zahájením bourání
- vlhčení materiálu před zahájením bouracích prací
- zkrápění staveniště v suchých a větrných dnech (kropení, stříkání vodou nebo vodní mlhou) nebo instalace mobilních plotů proti prašnosti
- při skladování a při přepravě sypkého materiálu mimo obvod staveniště zajištění jeho zakrytí, aby bylo zabráněno jeho rozfoukání
- čištění komunikací dotčených staveništní dopravou

Pracovní prostředí

Pracovní prostředí bude vyhovovat českým legislativním požadavkům.

2.11 ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

Veškeré betonové výrobky budou provedeny dle ČSN EN 206 v aktuálním znění zvláště s ohledem na jejich odolnost vůči stupni vlivu prostředí. Při zimní údržbě je předpoklad používání chemického posypu, silnice může být solena, konstrukční betony, které se mohou dostat do styku s takto znečištěnou povrchovou vodou, budou mít stupeň vlivu prostředí XF4. Ocelové konstrukce (dopravní značky) budou opatřeny protikorozií ochranou v souladu s TKP 19b a ČSN EN ISO 12944-1 až 7.

2.11.1 Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Opatření proti radonu není u liniové stavby navrženo.

2.11.2 Ochrana před bludnými proudy

U mostních objektů SO 206 a 207 bude v rámci těchto objektů navržena ochrana před bludnými proudy, jejichž výskyt je v dané lokalitě možný.

Hlavními zásadami ochrany proti účinkům bludných proudů jsou:

- na úrovni primárních ochran: Stanovení kvality betonů: Navržený beton bude odpovídat ČSN EN 206 a ČSN EN 1992-1-1. Pro ŽB konstrukce ve styku se zeminou se stanovuje krytí betonem ve výši 50 mm, max. průsak 30 mm dle ČSN EN 12390-8. Volbu kvality betonu navrhuje statik rovněž s přihlédnutím k TP 124 (cement, vodní součinitel, atd.). Pro vymezení krytí výztuže monolitických konstrukcí v přímém styku s okolním prostředím budou použity pouze betonové distančníky (kostky, vlnovky, kolečka).
- na úrovni sekundárních ochran: aplikace systému vodotěsných izolací.
- na úrovni konstrukčních opatření: Z hlediska ochrany před účinky bludných proudů se v případě návrhu stupně ochranných opatření č. 3 nestanovuje požadavek na provaření výztuže pomocnými bodovými svary dle TP 124 s výjimkou provaření v portálových sekcích. Systém provaření výztuže bude navržen pouze v omezeném rozsahu pro účely vytvoření kvalitní uzemňovací soustavy s využitím železobetonové konstrukce spodní stavby

2.11.3 Ochrana před technickou seizmicitou

V okolí stavby se nepředpokládá provoz strojů ani zařízení, které by mohly vyvolat technickou seizmicitu. Ochrana stavby proti technické seizmicitě tedy není vyžadována.

2.11.4 Ochrana před hlukem

Předpokládá se, že rekonstrukcí silnice (opravou povrchů) dojde ke snížení hlukové zátěže na okolí, proto není nutné navrhovat mimořádná protihluková opatření.

2.11.5 Protipovodňová opatření

Prostor pod mostem ev.č. 244-008 (most přes Boreckou tůň), který je součástí rekonstrukce se nachází v aktivní zóně 100 leté vody (řeky Labe).

Okolí inundačního propustku SO 117 pak v záplavovém území 100 leté vody.

Silnice II/244 je v úseku mezi mostem a inundačním propustkem vedena v násypu. Z tohoto důvodu byl i inundační propustek zbudován – aby komunikace nevytvářela v případě povodní překážku pro odtok vody. V rámci rekonstrukce nedojde v tomto úseku ke změně nivelety silnice. Rekonstrukcí inundačního propustku tedy dochází k obnově protipovodňového opatření.

3 PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

3.1 NAPOJOVACÍ MÍSTA TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Stavba nebude připojena na technickou infrastrukturu.

3.2 PŘIPOJOVACÍ ROZMĚRY, VÝKONOVÉ KAPACITY A DÉLKY

Stavba nebude připojena na technickou infrastrukturu.

4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ A ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

4.1 POPIŠ DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ VČETNĚ BEZBARIÉROVÝCH OPATŘENÍ PRO PŘÍSTUPNOST A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE

Vzhledem k tomu, že se jedná o dopravní stavbu je dopravní řešení podrobně popsáno v předcházejících kapitolách.

4.2 NAPOJENÍ ÚZEMÍ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU

Vzhledem k charakteru stavby nepoužito.

4.3 DOPRAVA V KLIDU

Vzhledem k charakteru stavby není statická doprava předmětem dopravního řešení. Parkování v obci Všetaty zůstává beze změny – stávajícím způsobem.

4.4 PĚŠÍ A CYKLISTICKÉ STEZKY

Projekt přímo neřeší pěší a cyklistické stezky.

5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

Zemní tělesa nových, přeložených silnic (většinou násypy) budou na stávající terén napojena svahováním ve sklonu 1:2,5. Na površích zemních těles bude rozprostřena ornice v mocnosti 10 cm. Následně dojde k jejich zatravnění hydroosevem. Zatravnění bude provedeno vhodnou travní směsí, viz např. TP 99 – Vysazování a ošetřování silniční vegetace.

6 POPIŠ VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

6.1 Vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda

Nepředpokládá se, že by stavba měla významný negativní vliv na ovzduší, hluk, vodu, odpady a půdu. Problematika týkající se těchto bodů je popsána v kapitole 2.10 a 2.11, viz výše.

Pro možnost ohrožení kvality podzemních vod je rozhodující množství a kvalita zasakovaných vod. Z hlediska množství a kvality se jedná o malý potenciální zdroj znečištění, jehož vliv nebude pravděpodobně odlišitelný od ostatních antropogenních vlivů na lokalitě. Hodnoty BSK₅, ChSKCr, NL (nerozpuštěné látky) a NEL (ropné látky) se v podzemní vodě na lokalitě pravděpodobně zaznamenatelně nezvýší. Při navržené likvidaci vody s odtokem do okolní zeleně s možností zasakování dle stávajícího stavu se nepředpokládá, že by byly nějak ohroženy případné hlouběji zaklesnuté zdroje podzemní vody. Nepředpokládá se ohrožení podzemních a povrchových vod, kontaminace půdy, ani narušení stávajícího geologického prostředí.

Ochranu povrchových a podpovrchových vod před jejich znehodnocením látkami, které nejsou odpadními vodami, je nutno při realizaci eliminovat organizací práce a použitou mechanizací, která bude ve vyhovujícím technickém stavu. V rámci řešené stavby není řešena likvidace splaškových vod, neboť stavba komunikací tyto vody neprodukuje.

Popis s nakládáním s odpady viz výše kap. 2.3.2. Likvidace odpadů bude řešena dle legislativy platné v době realizace stavby. Předpokládané množství odpadů bude uvedeno v soupisu prací.

6.2 Vliv na přírodu a krajinu – ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině APOD.

Realizace bude respektovat zásady ochrany dřevin, které se případně vyskytují v zájmovém území navrženého záměru (tj. zejména § 7, 8 zákona č. 114/1992 Sb.) a nejsou určeny k odstranění. Dřeviny v blízkosti stavby, u nichž hrozí možnost poškození, musí být po dobu stavby účinně chráněny ve smyslu ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a ploch při stavebních pracích.

Ochrana kmenů: Kmeny vzrostlých stromů v bezprostřední blízkosti stavby a v manipulačním prostoru stavební mechanizace zajistit ochranným bedněním – chránit jednotlivé kmeny vypolštářovaným bedněním z fošen vysokým nejmeně 2 m, přičemž instalace bednění nesmí poškozovat kmen ani korunu.

Ochrana koruny: V místech stavby nebo pohybu mechanizace vyvázat překážející větve vzhůru, případně použít podpěry nebo jiné zábrany.

Ochrana kořenového prostoru: Kořenový prostor chránit při přejíždění v jeho blízkosti. Zvláštní pozornost klást na ochranu kořenových náběhů. Veškeré výkopové práce v oblasti kořenové zóny provádět ručně, v případě poranění zajistit odborné ošetření poraněných kořenů (řezná místa zahladit, ošetřit a následně ochránit před vysycháním a promrzáním – např. obalit jutou a vlhčit). V kořenových zónách nepřipustit skládky zemin, stavebních materiálů a hmot, odstávky těžkých strojů. K případným zásypům kořenů používat propustné materiály, hutnění konstrukčních vrstev provádět šetrně ke kořenům.

V průběhu stavby je nutné kompenzovat stres stromů opakovanou důkladnou zálivkou, po skončení stavebních prací je potřeba požadovat odbornou kontrolu aktuálního stavu stromů za účelem stanovení rozsahu případných nových poškození a potřeby a rozsahu nápravných opatření (kompenzační řez v koruně, instalace vazby, ošetření kmenů aj.).

V průběhu stavby budou dodrženy zásady obecné ochrany živočichů (§ 5, odst. 3, zákona č. 114/1992 Sb.) na staveništi mimo jiné tím, že v průběhu výkopových prací bude výkop upraven tak, aby drobní živočichové, kteří do něj spadnou, jej mohli sami opustit (ponecháním šikmé stěny na konci výkopu). Před zahrnutím výkopu bude provedena kontrola a v případě zjištění těchto živočichů, budou tito živočichové vyneseni mimo staveniště.

Ochrana památných stromů

V přímé kolizi se stavbou ani v jejím blízkém okolí se nenachází žádný památný strom.

6.3 Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba mostu přes Boreckou tůň – most ev. č. 244-008 (SO 207) přímo zasahuje do evropsky významné lokality „Polabí u Kostelce“ s biotopem s názvem *Makrofytní vegetace přirozeně eutrofních a mezotrofních stojatých vod - ostatní porosty*.

Inundačním propustkem SO 117 prochází naturový biotop s názvem *Tvrdé luhy nížinných řek, člověkem silně ovlivněné porosty*.

Objekt mostu i propustku je nezbytné nahradit novými konstrukcemi s ohledem na jejich velmi špatný stavebně technický stav. Obě konstrukce jsou navrženy tak, aby byly realizovatelné co možná nejšetrněji s ohledem na význam lokality v které se nachází a vliv stvby na soustavu chráněných území NATURA 2000 byl omezen na nezbytně nutnou míru.

Cca v km 15.5 na rozhraní K.ú. Všetaty a Čechelice křížuje silnice II/244 nenaturový, přírodní biotop. V místě křížení tohoto biotopu se silnicí II/244 bude docházet v rámci SO 110 pouze k úpravám konstrukčních vrstev vozovky bez vlivu na tento biotop.

6.4 Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem

Stavba nenaplnuje dikci ustanovení § 4 odst. 1 písm. d) či e) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších. Stavba nemá významný negativní vliv na životní prostředí, a proto nepodléhá posouzení vlivů záměru na životní prostředí dle uvedeného zákona předpisů – jedná se o rekonstrukci stávajících silnic.

6.5 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

Dle přílohy č. 1 k zákonu č. 76/2002 Sb. stavba dopravní infrastruktury nespadá do režimu uvedeného zákona.

6.6 NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO, ROZSAH OMEZENÍ A PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

Stávající ochranná a bezpečnostní pásma jsou popsána v kap. 1.7. Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci stávající silnice II. třídy beze směny směrového vedení, nevznikají žádná nová ochranná pásma.

7 OCHRANA OBYVATELSTVA

Vzhledem k charakteru stavby nejsou kladeny žádné požadavky na plnění úkolů ochrany obyvatelstva.

8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

8.1 NAPOJENÍ STAVENIŠTĚ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

Vzhledem k tomu, že stavenišťem je stávající silnice, bude napojení na stávající dopravní infrastrukturu, zajištěno přímo po dotčené silnici II/244, respektive po silnicích, na které je silnice II/244 napojena, respektive ji křižují. Jedná se především o silnice I/9 a I/16 a křižující silnice II/101, II/331 a větší množství silnic III. třídy.

Napojení na technickou infrastrukturu pro potřeby stavby je věcí vybraného zhotovitele stavby a jeho dohody se správcí této infrastruktury. zhotovitel musí zohlednit vlastní potřeby pro úspěšnou realizaci stavby. Vzhledem k charakteru prací a lokalitě řešeného území je předpoklad, že potřebné zdroje budou řešeny mobilními prvky (cisterny, dieselgenerátory, mobilní WC).

8.2 PŘÍSTUP NA STAVBU PO DOBU VÝSTAVBY, POPŘÍPADĚ PŘÍSTUPOVÉ TRASY

Základní přístup na staveniště je od jihozápadu po silnici I/9 (k SO 206, 207) a od severu po silnici I/16 (K SO 207, 117, 118, 109, 110, 111). Sekundární přístup je pak v půlce trasy po silnici II/101 (SO 206 a 207) a po silnici II/331 (SO 117, 118).

Přístup k jednotlivým úsekům stavby se bude řídit dopravními opatřeními, která budou navržena se zohledněním aktuální dopravní situace v ovlivněné oblasti.

8.3 OCHRANA OKOLÍ STAVENIŠTĚ A POŽADAVKY NA SOUVISEJÍCÍ ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN

Zhotovitel stavby je povinen při provádění díla dbát na bezpečnost jak na staveništi, tak i v jeho okolí. Bude dbát především na minimalizaci hluku i prašnosti a bezpečnosti jak na styku stavby s okolím, tak i na příjezdových komunikacích.

Staveniště musí být vymezeno a vhodným způsobem označeno (ČSN ISO 3864-1) v noci a za snížené viditelnosti červeným světlem. Pěší komunikace ve staveništi musí být bezpečně zajištěny. Veškeré výkopy musí být zajištěny proti pádu osob do výkopu. Výkopy hlubší než 0,5 m, kde je předpoklad pohybu pěších, musí být zajištěny přechody přes výkopy s oboustranným jednotyčovým zábradlím, u výkopů hlubších než 1,5 m dvoutyčovým se zárazkou.

Stavba bude při výstavbě zabezpečena proti pádu vozidel do staveniště v místě značných výškových rozdílů mezi stávajícím povrchem a výkopy. Staveniště bude označeno proti vstupu nepovolaných osob výstražnými tabulkami „VSTUP DO STAVENIŠTĚ ZAKÁZÁN“ a „NEBEZPEČÍ ÚRAZU“.

Dopravní prostředky musí být zabezpečeny proti úniku ropných látek (parkování pouze na plochách zabezpečených proti úniku ropných látek do horninového prostředí – plochy vybavené čistícím zařízením odpadních vod).

V prostoru stavby budou vykáceny dřeviny, které tvoří překážku pro realizaci stavby. Kácení dřevin je řešeno v samostatném stavebním objektu.

Jako samozřejmé připomínáme dodržování nočního klidu mezi 22:00 a 06:00 při realizaci stavby.

Hlukovou zátěž na okolní prostředí bude způsobovat po dobu stavby stavební činnost. Zhotovitel stavby je povinen provádět taková opatření na ochranu proti škodlivému působení hluku během výstavby, aby byly dodrženy hygienické limity pro denní i noční dobu dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Následující předpisy a nařízení stanoví, že organizace a občané jsou povinni činit potřebná opatření ke snížení hluku a dbát o to, aby pracovníci i ostatní občané byli jen v nejmenší možné míře vystaveni hluku, zejména musí dbát, aby nebyly překračovány nejvyšší přípustné hladiny hluku stanovené těmito předpisy:

- Zákon č. 258/2000 Sb. Zákon o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů
- Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci
- Zhotovitel je povinen vyžadovat od výrobců stavebních strojů údaje o výši hluku, který stroje vydávají, a provádět opatření na ochranu proti škodlivému hluku. Zhotovitel je povinen vybavit pracovníky pracující se stroji ochrannými pomůckami a přerušovat jejich práci v hlučném prostředí ze zdravotních důvodů nezbytnými přestávkami.
- Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. podrobně řeší problematiku hygienických limitů hluku, konkrétně §12:
- Chráněný venkovní prostor stavby se hodnotí podle §12 příslušného odstavce a přílohy č. 3 – část A
 - odst. (3) hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A, s výjimkou hluku z leteckého provozu a vysokoenergetického impulsního hluku, se stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku A $L_{Aeq,T}$ se rovná 50 dB a korekcí přihlížející ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době podle části A přílohy č. 3 k tomuto nařízení
- chráněný venkovní prostor stavby ze stavební činnosti se hodnotí podle §12, odst. (6) a přílohy č. 3 – část B
 - odst. (6) hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A pro hluk ze stavební činnosti $L_{Aeq,S}$ se stanoví tak, že se k hygienickému limitu ekvivalentní hladiny akustického tlaku A $L_{Aeq,T}$ stanovenému podle odstavce 3 přičte další korekce podle části B přílohy č. 3 k tomuto nařízení

8.4 MAXIMÁLNÍ DOČASNÉ A TRVALÉ ZÁBORY PRO STAVENIŠTĚ

Jako staveniště budou využity pozemky, na kterých bude stavba realizována. Jako prostor pro zařízení staveniště a deponie se předpokládají plochy přiléhající ke stavbě. Dotčené pozemky jsou přehledně uvedeny v záborovém elaborátu.

Velikost ploch a rozsah zařízení staveniště bude konkretizován až vybraným zhotovitelem stavby na základě jím zvolených technologických postupů výstavby a na základě jeho dohod s majiteli dotčených pozemků.

Plochy zařízení staveniště neznemožní hlavní funkční využití dané plochy.

8.5 POŽADAVKY NA BEZBARIÉROVÉ OBCHOZÍ TRASY

Stavba bude realizována v souladu s požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Při stavebních pracích budou dodrženy bezpečnostní opatření pro chodce u výkopů a v prostoru staveniště podle vyhlášky č. 398/2009 Sb., příloha č. 2, bod 4.

Výstavba objektů předkládaných v této dokumentaci pro územní řízení bude probíhat společně a v koordinaci s ostatními objekty stavby nevyžadujícími územní povolení. Obchozí trasy proto nejsou navrženy pro jednotlivé objekty, ale budou navrženy pro celou stavbu v rámci navazujících projektových stupňů.

Obchozí trasy včetně těch bezbariérových jsou navrženy pro výstavbu mostu SO 206 v Kostelci nad Labem. Obchozí trasa povede přes parkoviště u obchodního domu „LV“ a dále ulicí „Na Sídlišti“. Obchozí trasa je cca o 100 m delší než trasa běžná po ulici „T. G. Masaryka“.

8.6 BILANCE ZEMNÍCH PRACÍ, POŽADAVKY NA PŘÍSUN NEBO DEPONIE ZEMIN

Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci stávající silnice bez jejích výrazných výškových úprav, není uvažován velký objem zemních prací. Největší objemy budou představovat materiály z demolice stávajících silnic. Tento materiál bude přetříděn. Přetříděné sypanina vhodné do násypů budou využity pro zemní tělesa rozšíření silnic.

Na začátku stavby bude provedena skrývka ornice a podorničních vrstev dle provedeného pedologického průzkumu v místech dotčených výstavbou. Skryté humózní vrstvy budou dočasně deponovány v místě stavby, popř. na jiném vhodném místě. Po ukončení stavby bude ornice použita pro ohumusování na pozemku stavby. Skrytá ornice bude po dobu stavby uložena na okraji pozemku tak, aby nedošlo k jejímu znehodnocení. Bude zajištěna před znehodnocením, ztrátami a bude řádně ošetřována tak, jak ukládá ustanovení § 10 odst. 2 vyhlášky MŽP č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany ZPF. O všech činnostech souvisejících se skrývkou, odběrem a využitím kulturních vrstev půdy bude veden ve smyslu ustanovení § 10 odst. 2 vyhl. č. 13/1994 Sb. přehledný deník, který bude u zhotovitele stavby k dispozici pro kontrolní orgány ochrany ZPF. Přiměřeně bude postupováno i v případě skrývky zeminy na povrchu záborů pozemků, které v katastru nemovitostí nejsou vedeny jako zemědělský půdní fond.

Po skrývce budou provedeny odkopy navazující stávající zeminy. Odkopané zeminy podloží bude nutné uložit na mezideponii. Nevyužitelnou zeminu bude nutné odvézt na vhodnou skládku. Případná úprava stávající zeminy pro její zpětné použití bude provedena na základě údajů dle inženýrsko-geologického průzkumu. Chybějící materiál bude nakoupen a dovezen.

9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Koncepce odvodnění zpevněných ploch zůstává beze změny oproti stávajícímu stavu. Srážková voda je z povrchu komunikace svedena pomocí podélného a příčných sklonů do souběžných silničních příkopů, které budou v rámci rekonstrukce silnice pročištěny a reprofilovány.

Jelikož v celé lokalitě není možno vody vsakovat do podloží (velmi nepříznivé podmínky po vsak), soustřeďovat (vzhledem na nepříznivou konfiguraci terénu) nebo dovést do stávající kanalizace nebo přirozeného toku je nutno režim příkopů zachovat stávající - příkopy vyvést na přilehlý terén a vody nechat zasakovat přirozeně.

Celkově tedy nedojde k výrazné změně situace v oblasti s ohledem na odtokové poměry.

V Praze 12/2022

Ing. Petr Čech