

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Obsah:

1. Identifikační údaje.....	2
2. Základní údaje o stavbě.....	2
3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů	4
Základní legislativní předpisy:	5
4. Členění stavby (jednotlivých částí stavby)	6
5. Podmínky realizace stavby	6
6. Přehled budoucích vlastníků a správců	9
7. Předávání částí stavby do užívání	10
8. Souhrnný technický popis stavby	10
8.1. Souhrnný technický popis	10
8.2. Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí	11
8.2.1. Příprava staveniště	11
8.2.2. Pozemní komunikace	12
8.2.3. Mostní objekty a zdi	16
8.2.4. Odvodnění pozemní komunikace	17
8.2.5. Tunely, podzemní stavby a galerie	17
8.2.6. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony	17
SO 210 Protihluková stěna v km 1,160 – 1,300 vlevo	17
8.2.7. Vybavení pozemní komunikace	18
8.2.8. Objekty ostatních skupin objektů	19
9. Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření.....	22
10. Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území, kulturní památky, památkové rezervace, památkové zóny	28
Silniční ochranná pásma	28
Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok	29
Ochranná a bezpečnostní pásma plynárenských zařízení	29
Ochranná pásma zařízení elektrizační soustavy	30
Ochranná pásma telekomunikačních vedení	31
11. Zásah stavby do území.....	32
12. Nároky stavby na zdroje a její potřeby	33
13. Vliv stavby a provozu na pozemní komunikaci na zdraví a životní prostředí	33
14. Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti	35
15. Další požadavky	35

1. Identifikační údaje

a) Označení stavby

- název stavby: „SOKP 512 „D1 – Jesenice – Vestec“, Psáry – přeložka sil. II/105 v návaznosti na úpravy pro „SOKP stavba 512, Psáry, Dolní Jirčany“
- místo stavby

kraj:	Středočeský
okres:	Praha - západ
obec:	Psáry
katastrální území:	Dolní Jirčany
druh stavby:	novostavba
- předmět projektové dokumentace
Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

b) Objednatel stavby

obchodní firma:	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace
IČ:	00066001
adresa sídla:	Zborovská 81/11, 150 00 Praha 5

c) Zhotovitel projektové dokumentace

- Zhotovitel projektové dokumentace

obchodní firma:	PRAGOPROJEKT, a. s.
IČ:	452 72 387
adresa sídla:	K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4

2. Základní údaje o stavbě

a) stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění

Jedná se o přeložku silnice II/105 (SO 101). Začátek přeložky je situován cca 230 m před začátkem obce Dolní Jirčany na jejím severním okraji. Osa přeložky navazuje na stopu stávající silnice II/105. Trasa přeložky je vedena cca 260 m ve stávající stopě silnice II/105 a následně pokračuje přímým úsekem k navržené okružní křižovatce. Okružní křižovatka napojuje dva úseky hlavní trasy přeložky II/105, účelovou komunikaci do areálu firmy Tondach a komunikaci obsluhující přílehlou zástavbu severní části obce. Od okružní křižovatky ve směru do centra obce Dolní Jirčany pokračuje druhý úsek hlavní trasy přeložky cca 180 m a je ukončen napojením na ulici Pražská.

V rámci stavby je prováděna úprava napojení účelové komunikace do areálu firmy Tondach (SO 102) a připojení sídliště (SO 103.1) v severní části obce Dolní Jirčany.

Stavba přeložky komunikace dále vynutí stavbu rámového mostu, přeložení bezejmenného potoka, přeložení dotčených nadzemních a podzemních inženýrských sítí, realizaci veřejného osvětlení, vegetační úpravy a rekultivace ploch.

Nová komunikace umožní zkvalitnit dopravní propojení na silniční okruh kolem Prahy, odstraněním stávající S linie, složené z protisměrných oblouků malých poloměrů (33 a 67 m), dojde ke zvýšení bezpečnosti provozu.

Celkové řešení stavby je patrné z příl. **A.2 Koordinační situace.**

b) předpokládaný průběh stavby

Předpokládaný termín zahájení stavby: 05/2017

Předpokládaný termín dokončení stavby: 11/2017

Přístup na staveniště bude zajištěn po silnici II/105 ze směru od OK – křižovatka II/105 a II/603. Pohyb vozidel v rámci stavby bude v trase přeložky. Komunikace k Tondachu bude přejížděna vozidly stavby v trase SO 101. Vjezd na ZS bude ze silnice II/105 v místě křižovatkové větve vedoucí k severní zástavbě obce (SO 103).

Vjezdy a výjezdy ze stavby musí být řádně označeny dopravním značením. U výjezdů ze staveniště musí být zřízena oklepová plocha pro čištění staveništní dopravy. Vozidla musí na veřejné komunikace vyjíždět řádně očištěna. Veškerá stavební doprava musí být organizována tak, aby co nejméně negativně ovlivňovala okolí a provoz na stávajících komunikacích.

Postup výstavby je navržený, dle možnosti převádění stávající dopravy, do 4 etap. V době realizace 3. a 4. etapy bude tranzitní doprava odkloněna za Jesenici na silnici II/603 a za Hlubočinkou odbočení na Sulice a Radlák zpět na II/105. Místní doprava bude vedena po provizorní jednopruhové komunikaci navržené v prostoru cyklostezky (SO 104).

Zhotovitel zachová po celou dobu stavby přístup ke všem pozemkům a objektům v dotčené oblasti, přístup k uličním hydrantům a ovládacím armaturám IS a příjezd pohotovostních vozidel (provizorní lávky, vhodná etapizace činností apod.). V maximálním možném rozsahu umožní dále dopravní obsluhu objektů v dotčené oblasti.

V prostoru stavby se nepředpokládá pohyb pěších ani osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Podrobně je průběh stavby popsán v příl. **A.5 Zásady organizace výstavby.**

c) vazby na regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace a na územní rozhodnutí nebo územní souhlas včetně plnění jeho podmínek (je-li vydán)

Územní rozhodnutí bylo vydáno Obecním úřadem Jesenice, stavebním úřadem, dne 8.10.2009 pod č.j.: SÚ/UR054-1391/9Vok-3, spis. zn.: SÚ/UR054-1391/9/Vok a nabylo právní moci 14.11.2009, doplněné opravným usnesením SÚ/UR054 - 1391/9/Vok-4 s nabytím právní moci dne 10.2.2012.

Platnost územního rozhodnutí byla prodloužena rozhodnutím ze dne 6.1. 2012 pod č.j.: OÚJ/00257/2012, spis. zn.: OŽPV/UR062-14574/2011/Pou. s nabytím právní moci dne 10.2.2012. Platnost byla prodloužena do 10.2.2014.

Dále byla platnost územního rozhodnutí prodloužena o 2 roky ode dne nabytí právní moci rozhodnutím, které bylo vydáno Obecním úřadem Jesenice, odborem životního prostředí a výstavby dne 20.6.2014 pod č.j.: OÚJ/05145/2014/Je, spis. zn.: OŽPV/UR001-000294/2014/Je a nabylo právní moci dne 26.7.2014.

Územní plán sídelního útvaru Psáry byl schválen v r. 1998, změna č. 1 byla schválena v r. 2002, změna č. 2 byla schválena v r. 2002, změna č. 3 byla schválena v r. 2004, změna č. 4 byla vydána v r. 2009, změna č.5 byla vydána v r. 2012.

Stavba je v souladu s výše uvedenými dokumenty.

Při realizaci areálu školy a plánované přeložky komunikace II/105 bude dodržena plánovací smlouva uzavřená mezi obcí Psáry a Krajskou správou a údržbou silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace.

Stavba přeložky II/105 je prohlášena jako veřejně prospěšná stavba v souladu s územně plánovací dokumentací obce Psáry a v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb. Stavební zákon, v platném znění.

d) stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití

Stavba přeložky sil. II/105 se nachází v nezastavěném území. V místě napojení na stávající komunikaci se nachází okrajová zástavba obce Dolní Jirčany.

V délce cca 150 m je trasa vedena ve stávající trase sil. II/105. V dalším průběhu je vedena po pozemcích zemědělsky obdělávaných.

Z terénního hlediska je území ploché, v místě záměru je nadmořská výška mezi 340 – 362 m.n.m.

Zemní práce velkého rozsahu se nepředpokládají. Pouze terénní úpravy podél komunikace.

e) vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí

Negativní vlivy záboru zemědělské půdy jsou odůvodněny pozitivními vlivy oddálení dopravy od zástavby, kde dojde a to především v nově zastavované oblasti, ke zlepšení životního prostředí obyvatel, dalším negativním vlivem je kácení stromů podél silnice, které však budou nahrazeny novou výsadbou.

Navrhovaná protihluková zeď sníží hlukovou zátěž v části Dolní Jirčany - nová zástavba.

f) celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

Jedná se o přeložku silnice II/105. Stávající komunikace vykazuje z hlediska směrového vedení nepřehledné úseky, kde dochází k vážným dopravním nehodám. Uvedením SOKP do provozu došlo k nárůstu dopravy, čímž se situace značně zhoršila. Realizací přeložky silnice dojde k odstranění dopravních závad a tím ke zlepšení bezpečnosti a plynulosti dopravy.

3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů

Výčet podkladů a průzkumů použitých pro vypracování projektové dokumentace:

a) dokumentace záměru k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo k oznámení záměru pro získání územního souhlasu nebo rozhodnutí o změně stavby, dokumentace pro vydání stavebního povolení

Dokumentace pro vydání územní rozhodnutí, PRAGOPROJEKT, a.s., 04/2008

Dokumentace pro vydání stavebního povolení, PRAGOPROJEKT, a.s., 01/2016

b) regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace

Územní plán sídelního útvaru Psáry.

c) mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady

- mapové podklady;
- výškopisné a polohopisné zaměření;
- zákresy poloh stávajících inženýrských sítí dle vyjádření správců;
- mapa katastru nemovitostí

d) dopravní průzkum (studie, dopravní údaje)

Intenzity dopravy z celostátního sčítání ŘSD ČR z roku 2010:

	druh vozidel	2010	2017	2037
1 – 1130	osobní	3 876	4 419	6 085
II/105	nákladní	511	516	537
	Celkem	4 387	4 935	6 622

e) geotechnický a hydrogeologický průzkum, základní korozní průzkum

- Doplnění geotechnického průzkumu, PRAGOPROJEKT, a.s., 01/2016 (příl. G.2.7)

f) diagnostický průzkum konstrukcí

Nebyl proveden.

g) hydrometeorologické a hydrologické údaje, plavební podmínky, inundace, kvalita vody v recipientech

- Hydrologický posudek, PRAGOPROJEKT, a.s., 12/2016 (viz příloha A.6 Celkové vodohospodářské řešení)
- Posouzení možnosti ovlivnění stávajících studní, PRAGOPROJEKT, a.s., (příl. G.2.10)

h) klimatologické údaje (převládající směr větru, výskyt mlh a přízemních mrazů, extrémní teploty vzduchu, index mrazu, smogové oblasti)

Převládající směr větru je západní – odtud také přicházejí téměř všechny dešťové a sněhové srážky.

Nedochází zde k velkým teplotním výkyvům, ani k náhlým změnám počasí. Průměrná teplota je 8 – 9°C.

Index mrazu [Im] je 424°C dle ČSN 73 6114 (tab. Příloha B)

Díky absenci těžkého průmyslu je zde vzduch čistý.

i) stavebně historický průzkum u stavby, která je kulturní památkou, je v památkové rezervaci nebo je v památkové zóně neobsazeno**Základní legislativní předpisy:**

- zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění
- vyhláška č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, v platném znění
- Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací, v platném znění

4. Členění stavby (jednotlivých částí stavby)

a) způsob číslování a značení

Číslování objektů je provedeno po objektových řadách, podle druhu objekt, a je převzato z DSP.

b) určení jednotlivých částí stavby

Projektová dokumentace není dále členěna.

c) členění stavby na části stavby, na stavební objekty a provozní soubory

<i>Řada</i>	<i>Název</i>
SO 001	Příprava staveniště
SO 101	Hlavní trasa
SO 102	Komunikace k Tondachu
SO 103.1	Komunikace k sídlišti
SO 104	Pěší a cyklistická stezka
SO 105	DIO
SO 106	Oprava objízdných tras
SO 201	Rámový most v km 1,067
SO 210	Protihluková stěna v km 1,140 - 1,320 vlevo
SO 301	Přeložka potoka v km 1,067
SO 302	Podchycení drenáží
SO 501	Přeložka VTL plynovodu DN 80
SO 801	Vegetační úpravy
SO 810	Rekultivace komunikace k Tondachu
SO 811	Rekultivace silnice II/105
SO 820	Rekultivace dočasného záboru

5. Podmínky realizace stavby

a) věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

▪ Nová škola pro Psáry a Dolní Jirčany - investor Obec Psáry

Stavebníkem této stavby je Obec Psáry.

V současné době se zpracovává dokumentace pro vydání stavebního povolení, do konce prosince 2016 je předpoklad podání žádosti o vydání stavebního povolení. Projekt Stavby „Nová škola pro Psáry a Dolní Jirčany“ navrhuje dopravní napojení Stavby školy na budoucí stav Stavby „Přeložka sil. II/105“, resp. komunikaci II/105 v ulici Pražská na přeložené trase.

Projekt Stavby školy současně navrhuje umístit do řešeného území Stavby přeložky vybrané inženýrské sítě, pěší komunikace a upravuje řešení travnatých ploch a stromořadí podél vozovky Stavby přeložky II/105.

S ohledem na skutečnost, že Stavba školy klade takové požadavky na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, že ji nelze realizovat bez vybudování příslušných nových staveb a zařízení nebo úpravy stávajících staveb a zařízení, **Obec Psáry a Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje**, příspěvková organizace a **Středočeský kraj** pro odstranění všech pochybností **uzavřely Smlouvu** ve smyslu § 86 odst. 2 písm. d) zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů, **o koordinaci postupu při územním a stavebním řízení a při následné realizaci stavebních prací mezi žadatelem**

o územní rozhodnutí a příslušným vlastníkem veřejné dopravní infrastruktury tak, aby svým obsahem v míře, která je účelná, odpovídala plánovací smlouvě ve smyslu ustanovení § 86 odst. 2 písm. d) stavebního zákona, a přílohou č. 13 vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti (dále jen „Vyhláška“).

Projekt Stavby školy navrhuje dopravní napojení Stavby školy na budoucí stav Stavby přeložky II/105, resp. komunikaci II/105 Pražská v přeložené trase.

Projekt Stavby školy současně navrhuje umístit do řešeného území Stavby přeložky II/105 vybrané inženýrské sítě, pěší komunikace a upravuje řešení travnatých ploch a stromořadí podél vozovky Stavby přeložky II/105.

Stavba školy obsahuje zejména tyto zásahy do platné dokumentace DÚR Stavby přeložky II/105:

- a) umístění sjezdu z přeložky II/105 (SO 101 Hlavní trasa) na obslužnou komunikaci Stavby školy, přičemž sjezd je součástí SO 104 Pěší a cyklistická stezka;
- b) umístění vjezdu a výjezdu z obslužné komunikace Stavby školy na přeložku II/105 (SO 101 Hlavní trasa), přičemž příjezd ke škole od obce a výjezd od školy je součástí SO 104 Pěší a cyklistická stezka;
- c) umístění prodlouženého vodovodního řadu navazujícího na stávající obecní vodovodní řad a přípojky vodovodu Stavby školy;
- d) umístění přečerpávacího výtlačného potrubí splaškové kanalizace Stavby školy;
- e) umístění středotlaké plynové přípojky Stavby školy;
- f) umístění sdělovacího a telekomunikačního kabelu Stavby školy;
- g) ruší částečně navržené stromořadí Stavby přeložky II/105 (SO 801 Vegetační úpravy) a nahrazuje jej pěší komunikací a doplňuje novým stromořadím.

Do projektové dokumentace jsou zapracovány související stavební objekty nutné pro bezkolizní realizaci Stavby školy:

- Vodovodní řad navazující na stávající obecní vodovodní řad a přípojky vodovodu Stavby školy – stavební objekt Stavby školy IO 04;
- Přečerpávací výtlačné potrubí splaškové kanalizace Stavby školy – stavební objekt Stavby školy IO 05;
- Středotlakou plynovou přípojku Stavby školy – stavební objekt Stavby školy IO 03;
- Sdělovací a telekomunikační kabely pro Stavbu školy – stavební objekt Stavby školy IO 07.

Tyto stavební objekty však nejsou součástí stavby přeložky sil. II/105.

Předpokládaný termín realizace Stavby školy je od 06/2017 do 09/2018.

▪ **Chodník pro obec Psáry** (dle DÚR, DSP SO 103.2)

Stavebníkem této stavby je Obec Psáry.

▪ **Přeložka vedení VN 22kV v km 1.210 (dle DÚR resp. rozhodnutí o umístění stavby SO 401)**

Je uzavřena smlouva o smlouvě budoucí o realizaci přeložky distribučního zařízení určeného k dodávce elektrické energie mezi provozovatelem (ČEZ Distribuce, a.s.) a žadatelem (Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje).

▪ **Přeložka vedení VN 22kV v km 0,850 - 1,160 (dle DÚR resp. rozhodnutí o umístění stavby SO 402)**

Je uzavřena smlouva o smlouvě budoucí o realizaci přeložky distribučního zařízení určeného k dodávce elektrické energie mezi provozovatelem (ČEZ Distribuce, a.s.) a žadatelem (Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje).

▪ **Přeložka sítě TO₂ (dle DÚR resp. rozhodnutí o umístění stavby SO 451)**

Je uzavřena smlouva o realizaci překládky sítě elektronických komunikací č. VPI/PH/2016/31 mezi vlastníkem sítě elektronických komunikací (Česká telekomunikační infrastruktura a.s.) a stavebníkem žádajícím o překládku sítě elektronických komunikací (Středočeský kraj).

b) uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Postup výstavby (etapizace) jednotlivých stavebních objektů vychází z podmínky zachování veřejného provozu na dotčených komunikacích s vyznačením objízdných tras.

Předpokládaný termín realizace Stavby přeložky II/105 je od 05/2017 – 11/2017.

c) zajištění přístupu na stavbu

Přístup na staveniště bude zajištěn po silnici II/105 ze směru od OK – křižovatka II/105 a II/603. Pohyb vozidel v rámci stavby bude v trase přeložky. Komunikace k Tondachu bude přejížděna vozidly stavby v trase SO 101. Vjezd na ZS bude ze silnice II/105 v místě křižovatkové větve vedoucí k severní zástavbě obce (**SO 103.1**).

Vjezdy a výjezd ze stavby musí být řádně označeny dopravním značením. U výjezdů ze staveniště musí být zřízena oklepová plocha pro čištění staveništní dopravy. Vozidla musí na veřejné komunikace vyjíždět řádně očištěna. Veškerá stavební doprava musí být organizována tak, aby co nejméně negativně ovlivňovala okolí a provoz na stávajících komunikacích.

d) dopravní omezení, objížděky a výluky dopravy

V době realizace 3. a 4. etapy bude tranzitní doprava odkloněna za Jesenicí na silnici II/603 a za Hlubočinkou odbočení na Sulice a Radlík zpět na II/105. Místní doprava bude vedena po provizorní jednopruhové komunikaci navržené v prostoru cyklostezky (SO 104).

Zhotovitel zachová po celou dobu stavby přístup ke všem pozemkům a objektům v dotčené oblasti, přístup k uličním hydrantům a ovládacím armaturám IS a příjezd pohotovostních vozidel (provizorní lávky, vhodná etapizace činností apod.). V maximálním možném rozsahu umožní dále dopravní obsluhu objektů v dotčené oblasti.

6. Přehled budoucích vlastníků a správců

- a) seznam známých nebo předpokládaných právnických a fyzických osob, které převezmou jednotlivé stavební objekty a provozní soubory po jejich ukončení do vlastnictví a osob, které je budou spravovat

	SEZNAM OBJEKTŮ	PŘEDPOKLÁDANÝ BUDOUCÍ SPRÁVCE
Řada 000	Objekty přípravy staveniště	
SO 001	Příprava území	Neurčeno
Řada 100	Objekty pozemních komunikací	
SO 101	Hlavní trasa	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje
SO 102	Komunikace k TONDACHU	Tondach Česká republika s.r.o.
SO 103.1	Komunikace k sídlišti	Obec Psáry
SO 104	Pěší a cyklistická stezka	Obec Psáry
SO 105	DIO	Zhotovitel stavby
SO 106	Oprava objízdných tras	Neurčeno
Řada 200	Mosty, PHS	
SO 201	Rámový most v km 21,067	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje
SO 210	Protihluková stěna v = 2m, v km 1,140 – 1,320 vlevo	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje
Řada 300	Vodohospodářské objekty	
SO 301	Přeložka potoka v km 1,067	Státní pozemkový úřad
SO 302	Podchycení drenáží	Státní pozemkový úřad
Řada 400	Elektro a sdělovací objekty	
SO 421	Veřejné osvětlení	Obec Psáry
Řada 500	Objekty trubních vedení	
SO 501	Přeložka VTL plynovodu DN 80	Pražská plynárenská Distribuce, a. s.
Řada 800	Objekty úpravy území	
SO 801	Vegetační úpravy	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje
SO 810	Rekultivace komunikace k Tondachu	Tondach Česká republika s.r.o.
SO 811	Rekultivace sil. II/105	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje
SO 820	Rekultivace dočasného záboru	Vlastníci pozemků

7. Předávání částí stavby do užívání

a) možnosti postupného předávání části stavby do užívání

Postup výstavby je navržený, dle možnosti převádění stávající dopravy, do 4 etap.

b) zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby

Stavbu bude nutno z důvodu zachování provozu zprovozňovat postupně po částech. Přeložky inženýrských sítí budou předávány do užívání dle potřeby.

8. Souhrnný technický popis stavby

8.1. Souhrnný technický popis

a) celkový projektovaný rozsah

Hlavní trasa přeložky silnice II/105 (SO 101) je v úseku mezi koncem úpravy této komunikace provedené v rámci stavby SOKP stavba 512 a obcí Dolní Jirčany v délce 669,9 m. V rámci stavby se provádí úprava napojení účelové komunikace do areálu firmy TONDACH ČR s.r.o. (SO 102) v délce 122,8 m a připojení sídliště v severní části obce Dolní Jirčany (SO 103.1) v délce 80,5 m.

Stavba přeložky komunikace dále vynutí stavbu rámového mostu, výstavbu protihlukové stěny, přeložku potoka, přeložení dotčených nadzemních a podzemních inženýrských sítí, realizaci veřejného osvětlení, vegetační úpravy a rekultivace ploch.

b) kapacitní údaje

Intenzity dopravy z celostátního sčítání ŘSD ČR z roku 2010:

	druh vozidel	2010	2017	2037
1 – 1130	osobní automobily	3876	4419	6085
II/105	nákladní automobily	511	516	537
	Motocykly	75	85	88
	Celkem	4462	5020	6700

c) základní technické parametry

– druh stavby:	novostavba
– třída komunikace	II. třída
– kategorie hlavní trasy:	S 7,5/80, resp. MS 11,5/50
– délka hlavní trasy:	669,9 m
– počet křižovek na hlavní trase:	1 (Okružní křižovatka)
– počet mostů:	1 (rámový most na hlavní trase)
– délka PHS:	180 m

d) základní dopravní, dispoziční, stavební a technologické řešení stavby

neobsazeno

e) začlenění stavby do území (zejména vztah trasy a krajiny)

Podél komunikace je navržena výsadba nových stromů a keřů. Rekultivované plochy původních komunikací budou rovněž osety travní zelení nebo upraveny dle okolních zemědělských půd. (viz SO 810, SO 811)

- f) **vliv existující dopravní a technické infrastruktury na stavebně technické řešení stavby a architektonické řešení exponovaných objektů (portály tunelů, velké mosty)**

neobsazeno

- g) **řešení širších vztahů**

neobsazeno

- h) **technické důsledky požadavků právních a technických předpisů**

neobsazeno

8.2. Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí

8.2.1. Příprava staveniště

SO 001 Příprava území

Stavební objekt 001 řeší přípravné práce, tj. především kácení vzrostlých stromů a smýcení keřů a souvislých mimolesních porostů (včetně zpracování vykáčené dřevní hmoty a odstranění pařezů) na celém území dotčeném stavbou. Součástí stavebního objektu bude dále všeobecné vyklizení staveniště, skrývka kulturních vrstev půdy z trvalých záborů stavby na zemědělských pozemcích a sejmutí drnové vrstvy z ploch dočasného záboru na části ostatních nezpevněných ploch. Po provedení prací v rámci SO 001 musí být zájmové území stavby upraveno tak, aby zde mohla začít vlastní stavební činnost.

Kácení

charakteristika	m ²	ks
souvislý porost	50	-
stromy s průměrem kmene do 10 cm	-	3
stromy s průměrem kmene 11-30 cm	-	37
stromy s průměrem kmene 31-50 cm	-	32
stromy s průměrem kmene 51-90 cm	-	2

Skrývka orničních vrstev

Vzhledem k předpokládané době trvání stavby (6 měsíců) budou dočasné zábory pro stavbu pouze krátkodobé (do 1 roku), proto na dočasných záborech nebudou humusové vrstvy snímány (kromě plochy pro připravovaný chodník – SO 103.2 – investice obce). Na zemědělských pozemcích, které jsou určeny k trvalému záboru, bude provedena skrývka humózního horizontu (ornice a podorničí), podle pedologického průzkumu se snímá ornice v tloušťce 0,3 m a podorničí v tloušťce 0,0 - 0,1 m. Na části ploch vedených jako ZPF, ale sloužících k jiným účelům (silnice, chodník, příkopy), bude sejmuta drnová vrstva, popř. skrývka vůbec neproběhne, na dvou plochách je navržena skrývka horní drnové vrstvy a spodní orniční vrstvy (vyznačeno v situaci).

Celkem bude v rámci SO 001 sejmuto 4 786 m³ ornice a 892 m³ podorničí.

Všeobecné vyklizení ploch trvalého a dočasného záboru

Součástí SO 001 je i vyčištění a úprava ploch staveniště před zahájením vlastních stavebních prací. Jedná se o odstranění zbytků zemědělské výroby na zemědělských pozemcích a organických zbytků a malých staveb jako boudy, krmelce a ohrady u ostatních ploch. Zbytky budou odvezeny na předem určenou skládku.

Velikost trvalého záboru na zemědělských pozemcích:	15 891 m ²
Velikost trvalého záboru na ostatních plochách:	1 828 m ²
Velikost dočasného záboru na zemědělských pozemcích:	14 455 m ²
Velikost dočasného záboru na ostatních plochách:	7 760 m ²
Celková plocha všeobecného vyklizení:	39 934 m ²

8.2.2. Pozemní komunikace

SO 101 Hlavní trasa

V rámci objektu se řeší přeložka sil. II/105 v úseku mezi Jesenicí a Dolními Jirčany. Stávající komunikace je nevyhovující ve směrovém vedení před obcí Dolní Jirčany, kde dochází k častým dopravním nehodám. Komunikace je též nevyhovující z hlediska šířkového uspořádání. V místě přechodu přes bezejmennou vodoteč je kapacitně a stavebně nevyhovující trubní propust. V souvislosti s výstavbou SOKP stavba 512 se realizuje část přeložky sil. II/105 mezi sil. II/603 až před křížení s vodotečí. V rámci tohoto objektu se realizuje zbytek komunikace II/105 až do obce Dolní Jirčany.

Dopravní značení řešené v rámci tohoto objektu přímo souvisí s přeložkou sil. II/105 a zahrnuje svislé (dále jen „SDZ“) a vodorovné dopravní značení (dále jen „VDZ“) na hlavní trase, dále na komunikaci k Tondachu, k sídlišti a na pěší a cyklistické stezce.

Směrové řešení

Přeložka sil. II/105 obsažená v SO 101 Hlavní trasa navazuje v začátku úpravy na stávající silnici II/105. Staničení trasy navazuje na staničení již realizovaného úseku II/105 od pražského okruhu km 0,910, pokračuje kružnicovým obloukem $R=2000$ m a nadále v přímé do km 1,343, kde je napojena na okružní křižovatku o poloměru $R=18,5$ m. Z okružní křižovatky se odpojuje v km 1,380 a levotočivým obloukem o $R=200$ m se, v konci úpravy km 1,580, napojuje na stávající komunikaci v úrovni začínající zástavby obce Dolní Jirčany.

Celková délka hlavní trasy od km 0,910 až 1,580 činí 669,91 m.

Výškové řešení

V začátku úpravy, tj. v km 0,910, trasa mírně klesá 1,02% na dl. 69,92 m a odtud až k okružní křižovatce stoupá 2,03% a 3,19%. Lomy nivelety jsou zaobleny zakružovacími oblouky o $R=4500$ m a $R=10000$ m. Za okružní křižovatkou niveleta na krátký úsek zachovává příčný sklon jízdního pruhu okružní křižovatky tj. -2,55% a odtud pak znovu stoupá 3,57% a +1,90% až do konce úpravy. Lomy nivelety jsou zaobleny zakružovacími oblouky o $R=300$ m a $R=3000$ m.

Niveleta okružní křižovatky je navržena ve sklonech -1,97%, +5,00% a -2,35% se zakružovacími oblouky o $R=350$ m a $R=350$ m.

Příčné uspořádání

Šířkové uspořádání vozovky je dáno kategorií hlavní trasy S 7,5/60:

jízdní pruhy	2x 3,00 m
vodící proužek	2x 0,25 m
bezpečnostní odstup ...	2x 0,50 m

celkem **7,50 m**

Šířkové uspořádání okružní křižovatky :	jízdní pruh	7,00 m
	prstenec	2,00 m

Základní příčný sklon vozovky hlavní trasy je střežovitý 2,5%, sklon pláně je 3%. V oblouku je příčný sklon jednostranný 4%. Klopení vozovky je kolem osy.

SO 102 Komunikace k TONDACHU

Předmětem objektu je změna napojení stávající komunikace k areálu firmy Tondach na silnici II/105. Plánovanou přeložkou sil. II/105 bude přerušen úsek komunikace k Tondachu v napojení na sil. II/105. Náhradou je navrženo napojení na okružní křižovatku včetně přeložení krátkého úseku komunikace.

Směrové řešení

Přeložka komunikace k Tondachu začíná v okružní křižovatce přímou, následuje pravostranný kružnicový oblouk o $R=150,0$ m, který směřuje osu přeložky na osu stávající komunikace.

Vjezdová větev do okružní křižovatky je tvořena dvěma kružnicovými oblouky s mezipřímou. První oblouk o $R=150,0$ m odklání větev od osy komunikace a druhý oblouk o $R=15,0$ m tvoří napojení na okružní pás křižovatky. Výjezdová větev z okružní křižovatky je tvořena rovněž dvěma kružnicovými oblouky, první oblouk o $R=25,0$ m se odpojuje z okružního jízdního pásu křižovatky, následuje krátký přímý úsek a oblouk o $R=150,0$ m, který napojuje větev do jízdního pruhu komunikace k Tondachu. Poloměry oblouků větví jsou vztaženy k hraně zpevnění vozovky.

Celková délka přeložky komunikace k Tondachu je **122,78** m.

Výškové řešení

Výškové řešení vychází v začátku úpravy z příčného sklonu okružní křižovatky. Osa klesá ve směru staničení v hodnotě 2,52 %. Dále je niveleta skloněna na hodnotu klesání 6,41%, která je shodná s podélným sklonem stávající komunikace v KÚ. Lom nivelety je zaoblen vypuklým zakružovacím obloukem o $R_v=1000$ m, která je shodná s podélným sklonem stávající komunikace v KÚ.

Příčné uspořádání

Trasa komunikace je navržena v návrhové kategorii S 7,5/50 se šířkou jízdního pruhu 3,0 m.

Základní šířkové uspořádání pro S 7,5/50:

2 x 3,00 m jízdní pruh

2 x 0,25 vodicí proužek

2 x 0,50 m nezpevněná krajnice

celkem 2 x 3,75 m = 7,50 m

SO 103.1 Komunikace k sídlišti

Objekt SO 103.1 řeší krátké připojení severní části nového sídliště Dolní Jirčany. V začátku úpravy je komunikace připojená na okružní křižovatku SO 101 a v konci úpravy je připojena na stávající sil. II/105, která bude převedena svým charakterem do místních komunikací.

Směrové řešení

Komunikace tohoto objektu se odpojuje z okružní křižovatky SO 101 a levotočivým obloukem o $R=35$ m se napojuje na stávající komunikaci II/105.

Celková délka přeložky komunikace SO 103.1 je 80 m + krátký přechodový úsek na stávající šířku.

V km 0,055531 je zleva navrženo krátké připojení rovněž na stávající II/105, jejíž úseky zůstanou zachovány jako místní komunikace. Délka připojení zleva cca 16 m.

V souběhu s komunikací SO 103.1 je po její pravé straně navržen objekt **SO 103.2 – Chodník pro obec Psáry – související investice.**

Výškové řešení

Výškové řešení vychází v začátku úpravy ze sklonu okružní křižovatky $-2,79\%$ a dále pokračuje sklonem $-4,93\%$ a $-3,12\%$, který je shodný při napojení se stávajícím. Lomy sklonů jsou zaobleny dvěma zakružovacími oblouky o $R = 1000$ m.

Příčné uspořádání

Šířkové uspořádání je následující:

jízdní pruhy - 4,00 m v celé délce úpravy
(na konci úpravy – přechodový úsek na stávající stav)
zpevněné krajnice – $2 \times 0,5$ m.

Příčný sklon vychází z nivelety okružní křižovatky tj. jednostranný $2,85\%$ naklopený směrem do pravé strany. Dále se do km 0,042480 příčný sklon zvětší na $3,5\%$ a pokračuje až do km 0,056510. Odtud se na délku 24 m, do KÚ, mění z jednostranného na střechovitý $2,5\%$.

Klopení vozovky je kolem osy.

SO 104 Pěší a cyklistická stezka

Objekt řeší smíšenou stezku, která je navržena po pravé straně přeložky sil. II/105 v pokračování z přeložky této komunikace řešené v rámci stavby SOKP stavba 512. V místě křížení s komunikací k Tondachu (SO 102) je navrženo místo pro přecházení.

Na základě plánovací smlouvy uzavřené mezi Obcí Psáry, Krajskou správou a údržbou silnic Středočeského kraje, příspěvkovou organizací a Středočeským kraje jsou součástí objektu sjezdy napojující stavbu „Nová škola pro Psáry a Dolní Jirčany“. Tyto sjezdy jsou navrženy v km 1,430 a km 1,500 hlavní trasy vpravo. Sjezd v km 1,430 je koncipovaný jako vjezd do areálu a sjezd v km 1,500 jako vjezd i výjezd z areálu školy. Sjezdy bude smíšené stezka přerušena, a proto budou opatřeny příslušným dopravním značením a stavebními úpravami zabezpečujícími užívání stavby.

Směrové řešení

Směrové řešení stezky je dáno směrovým řešením hlavní trasy – přeložky silnice II/105 (SO 101).

V začátku úpravy trasa stezky navazuje na již zrealizovanou část. Od km 1,020 se trasa stezky začíná přimykát k tělesu hlavní trasy a od km 1,040 již kopíruje směrové vedení hlavní trasy ve vzdálenosti od osy 5,25m až do km 1,330. Od jízdního pruhu hlavní trasy je stezka oddělena rigolem a nezpevněnou krajnicí. Vzdálenost hran zpevnění je 2,0 m. Od km 1,330 je stezka vedena souběžně s okružní křižovatkou rovněž oddělena rigolem a zelenými plochami. Kříží přeložku komunikace k Tondachu (SO 102) a za místem křížení se opět připojí k hlavní trase ve vzdálenosti 2,0 m od hrany jejího zpevnění a je oddělena rigolem a nezpevněnou krajnicí až do km 1,460, kde již není mezi komunikací a stezkou umístěn rigol, ale pouze zelený pás. Tato stavební úprava platí do km 1,540, kde se náběhem stezka přimyká ke komunikaci a v tomto těsném souběhu pokračuje až do konce úpravy před obcí Dolní Jirčany. Od km 1,540 je stezka oddělena od komunikace vyvýšeným silničním betonovým obrubníkem o 0,15 m nad povrch vozovky.

Celková délka stezky je **672 m**.

Výškové řešení

Výškově je trasa stezky v začátku úpravy navázána na již zrealizovaný úsek cyklostezky. Niveleta ve sklonu $-0,6\%$ až do km 0,980 a zvedá se do km 1,020, kde se připojí k hlavní trase a odtud již kopíruje niveletu hlavní trasy a okružní křižovatky až do konce úpravy.

Příčné uspořádání

Šířka vozovky stezky je 3,0 m a je olemována betonovými chodníkovými obrubníky 100x250. Příčný sklon vozovky stezky je 2 %. V úseku km 0,900 – 1,020 je příčný sklon vyspádován směrem k společnému příkopu s hlavní trasou a dále v souběhu s hlavní trasou je vyspádován do přilehlého rigolu.

SO 105 Dopravně inženýrské opatření

Postup výstavby je navržený, dle možnosti převádění stávající dopravy, do čtyř etap (viz přílohy).

1. etapa

- výstavba jižní části přeložky silnice II/105 spolu s okružní křižovatkou a novým napojením cihelny – výstavba mimo stávající komunikace
- zachován stávající provoz, pouze s dílčími omezeními – na sil. II/105 šířkové omezení na okraji komunikace se zachováním dvoupruhového provozu
- na komunikaci k cihelně (ul. Cihlářská) provoz sveden do jednoho pruhu s předností dopravním značením

2. etapa

- výstavba jižní části přeložky sil. II/105 – výstavba převážně mimo stávající komunikace
- v závěru této etapy bude zřízena provizorní komunikace pro převedení provozu v následujících etapách
- na sil. II/105 zachován stávající provoz s omezením při napojení poloviny přeložky – provoz sveden do jednoho pruhu s řízením světelnou signalizací
- doprava k cihelně převedena na novou přeložku – při napojení poloviny přeložky bude provoz sveden do jednoho pruhu s předností dopravním značením

3. etapa

- výstavba severní části přeložky silnice II/105, výstavba poloviny jižního napojení přeložky sil. II/105, úprava napojení komunikace od nové okružní křižovatky na původní trasu II/105
- provoz veden po jižní části přeložky sil. II/105, a po provizorní komunikaci – provoz sveden do jednoho pruhu s řízením světelnou signalizací
- tranzitní doprava bude vedena po objízdné trase po sil. II/603 a III/00315
- napojení ul. Na Lukách U Sv. Jána na sil. II/105 bude v této etapě přerušeno, ulice budou označeny jako slepé, ul. U Sv. Jána bude dočasně zobousměrněna

4. etapa

- pokračující výstavba severní části přeložky silnice II/105
- provoz veden po jižní části přeložky sil. II/105, a po provizorní komunikaci – provoz sveden do jednoho pruhu s řízením světelnou signalizací
- tranzitní doprava bude vedena po objízdné trase po sil. II/603 a III/00315

Provizorní komunikace

Provizorní komunikace bude zřízena vrámci 2. etapy výstavby, bude umístěna na zemním tělese budoucí stezky pro pěší a cyklisty viz příloha 2.7 Vzorový řez provizorní komunikace. Délka komunikace je 328,35 m v šířce 3,0 m, která odpovídá šířce a směrovému řešení stezky viz příloha 2.6 Situace provizorní komunikace. Provoz po provizorní komunikaci bude obousměrný s řízeným provozem pomocí SSZ. Napojení provizorní komunikace na stáv. sil. II/105 bude v ZÚ hlavní trasy přeložky, návrat na II/105 bude v místě již zrealizované části hlavní trasy přeložky viz příloha 2.6 Situace provizorní komunikace.

Po skončení výstavby samotné přeložky sil. II/105 bude konstrukce provizorní komunikace odstraněna na povrch pláň stezky. Pláň bude přehutněna a bude zhotovena stezka v navržené tloušťce vozovky a s odpovídajícím průběhem nivelety.

Konstrukce provizorní komunikace je následující:

Betonový panel pro provizorní vozovky (ČSN 73 6131)	CD	215 mm
Štěrkové lože (ČSN EN 13424+A1)	L	50 mm
Štěrkodrt' (ČSN 73 6126 – 1, ČSN EN 13285)	ŠDB 0/32 GE min.250 mm	

Celkem

min.465 mm

SO 106 Oprava objízdnych komunikací

V době realizace bude tranzitní doprava odkloněna za Jesenicí na silnici 603 a za Hlubočinkou odbočení na Sulice a Radlín zpět na II/105.

V případě, že na tranzitní objízdné trase budou potřeba opravit výtluky, bude rozsah oprav nutno zjistit před zahájením stavby místním šetřením a po skončení výstavby bude provedeno závěrečné místní šetření pro vyspravení vzniklých výtluk zvýšeným provozem.

8.2.3. Mostní objekty a zdi

SO 201 Rámový most v km 21,067

Mostní objekt na silnici II/105 mezi obcemi Jesenice a Dolní Jirčany převádí v km 1,067 komunikaci II/105 a souběžnou cyklostezku přes bezejmennou místní vodoteč, která je pravostranným přítokem Zahofanského potoka.

Nosnou konstrukci mostu tvoří přímo pojižděný uzavřený rám světlé šířky 4,0 m a výšky 2,875÷3,00 m ze železobetonu C 30/37-XF3. Konstrukce je rozdělena na dva dilatační celky, jeden délky 9,00 m pod komunikací a druhý délky 4,38 m pod cyklostezkou. Dilatační spára mezi oběma dilatačními celky je tloušťky 20 mm, je doplněna těsněním s pryže (watterstop) a dále je vyplněna pružnou vložkou z extrudovaného polystyrenu s vytmelením spáry trvale pružným silikonovým tmelem s vysokou trvanlivostí a odolností proti UV záření. Celková délka rámu je 13,40 m.

Na konstrukci mostu navazují vyvěšená rovnoběžná křídla délky 4,6 m a tloušťky 450 mm. Celková délka mostu vč. křídel je 13,90 m. Všechny zasypané svislé plochy rámové nosné konstrukce budou opatřeny nátěrem Alp + 2xAln proti zemní vlhkosti. Na svislé stěny rámu až k úrovni rubové drenáže bude též přetažena izolace z mostovky z natavovaných AIP.

Založení – Na základě zjištěné geologie a podle velikosti a rozsahu mostního objektu je navrženo založení plošné na základové desce a hutněném polštáři ze štěrkodrti o mocnosti 0,50 m. Po provedení výkopových zemních prací dojde k úpravě podloží zhotovením hutněného polštáře ze štěrkodrti frakce 0-32 mm. Na takto upravenou základovou spáru se položí vyrovnávací vrstva podkladního betonu C 12/15-X0 tl. 150 mm.

Spodní stavba – je tvořena základovou deskou z betonu C 30/37-XF3, XA1 tloušťky 400 mm půdorysného rozměru 13,40×5,30 m. Do základové desky jsou pak vetknuty stěny rámové nosné konstrukce mostu.

Koryto potoka uvnitř rámu bude upraveno do lichoběžníkového tvaru se sklony svahů 1:2 a s pochozími postranními lavičkami šířky 0,75 m. Koryto bude zpevněno položením dlažby z lomového kamene tl. 250 mm do podkladu z betonu s vyplněním spár. Rozsah úpravy koryta v rámci mostního objektu je na délku rámu s přesahem 0,50 m přes čelo mostu na vtoku i výtoku. Zde budou umístěny příčné betonové prahy šířky 400 mm a výšky 600 mm z betonu C 25/30n-XF3. Na tyto příčné betonové prahy vně mostu již navazuje úprava koryta potoka v rámci objektu SO 301.

Výstavba objektu je navržena ve dvou etapách z důvodů umožnění zachování provozu po dané komunikaci během výstavby. Před samotnou výstavbou je nutné zajistit a provést přeložky veškerých inženýrských sítí vedených v současném stavu v prostoru stavby mostu.

Pak následuje první etapa výstavby – část pod cyklostezkou. Stávající těleso komunikace bude zapaženo a na komunikaci bude zachován provoz. Po dokončení mostu pod cyklostezkou bude na hotovou část převeden provoz. Protože bude omezen jen na jeden jízdní pruh, bude muset být provoz řízen světelnou signalizací. Těleso u provizorní trasy přes most pod cyklostezkou bude zapaženo. Pažení se předpokládá jako kotvené do nových křídel mostu pod cyklostezkou pomocí táhel. Pak bude následovat druhá etapa výstavby – část mostu pod komunikací.

Jelikož se jedná o běžnou a standardní konstrukci mostu, výstavba bude probíhat běžným způsobem stejným pro obě etapy. Po provedení zemních prací a zlepšení základové půdy hutněním polštářem ze štěrkodrti se provede podkladní beton a následně základová deska rámové konstrukce. Pak bude následovat betonáž rámových stojek, křídel a horní desky uzavřeného rámu.

8.2.4. Odvodnění pozemní komunikace

SO 301 Přeložka potoka v km 1,067

V rámci stavebního objektu SO 301 je navržena přeložka HOZ 1 (hlavní odvodňovací zařízení), přítok Záhořanského potoka, v nutném minimálním rozsahu v místě křížení s navrhovanou přeložkou silnice II/105 – SO 101 Hlavní trasa s ohledem na polohu navrženého mostního objektu SO 201 v místě vlastního křížení vodoteče. V místě nad vtokem do mostu SO 201 navržena směrová úprava v délce 47,78 m, pod výtokem z mostu navržena krátká úprava pro napojení na současně koryto v délce 16,97m. Na obou koncích úpravy v místě napojení na současně koryto navrženo pročištění současně vodoteče. V rámci stavebního objektu SO 101 Hlavní trasa je řešena přeložka HOZ 2. HOZ 2 bude napojen na levostranný silniční příkop, tento bude upraven ve shodě s úpravou SO 301. Přeložka HOZ 2 je napojena na přeložku HOZ 1 v rámci SO 301 v místě nátoku do mostního objektu SO 201.

SO 302 Podchycení drenáží

V úseku km 0,910 – 1,350 staničení přeložky silnice II/105, SO 101 - Hlavní trasa jsou pozemky odvodněny systematickou drenáží. Vlivem navrhované stavby dojde k porušení funkce trubní drenáže a to zejména návrhem vlastního silničního tělesa a souběžné cyklostezky. Podél navrhovaného tělesa přeložky silnice se navrhují hlavní svodné drény DN 100, které budou vyústěny do přeložky potoka SO 301 v prostoru mostu SO 201. Navrhovaný zachytý drén „a“, celková délka 142 m, drén „b“, celková délka 297 m, drén „c“, celková délka 98 m.

8.2.5. Tunely, podzemní stavby a galerie

Neobsazeno

8.2.6. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony

SO 210 Protihluková stěna v km 1,160 – 1,300 vlevo

PHS SO 210 probíhá po levé straně silnice II/105 a snižuje hladinu hluku od provozu na komunikaci. Protihluková stěna výšky 2,0 m začíná v km 1,160 a končí v km 1,300. Její celková délka činí 140 m.

Založení PHS je s ohledem na jednoduchost provádění navrženo hlubinné. Pod každým sloupkem bude železobetonová vrtaná pilota Ø 0,50 m dl. cca 2,60 m. Piloty jsou navrženy z betonu C 25/30-XA1 (dřík) resp. C 30/37-XA1 (hlava). Nosná výztuž, montážní kruhy a spirála

jsou z oceli B 500B dle ČSN 42 0139. Hlavy pilot budou v neúnosných povrchových vrstvách betonovány do bednění z ocelového plechu na délku cca 1,0 m. Piloty budou betonovány nadvakrát, hlava výšky 0,50 m bude betonována minimálně druhý den po betonáži spodní části piloty, po osazení a vyrovnaní sloupku PHS. Povrch hlav pilot bude vyhlazen a vyspádován pro odtok vody.

Sloupky PHS jsou navrženy z ocelových profilů HEA 160, délky 3,25 m, které budou kotveny do hlav pilot na hloubku 0,50 m. Osová vzdálenost sloupků je 4,0 m.

Soklové panely jsou navrženy železobetonové, skladebné délky 4,0 m, výšky 0,80 m, tloušťky 0,12 m, z betonu C 30/37-XF4. Lícni plocha (ke komunikaci) bude hladká (pro usnadnění údržby), rubová plocha bude upravena svislou striáží (pro lepší uchycení popínavé vegetace). Panely budou ve sloupcích zajištěny proti vypadnutí.

Pohltivé dřevěné panely jsou navrženy skladebné délky 4,0 m, celkové výšky 1,8 m. Panely budou ve sloupcích utěsněny prvky, které budou součástí panelů a budou zajištěny proti vypadnutí přibitím k rubové straně panelu. Vodorovné spáry mezi všemi panely budou utěsněny profilem 20/4 mm z mikroporézní pryže. Pohltivé panely musí splňovat předpoklady statického výpočtu PHS. Technické parametry použitých materiálů musí vyhovovat TKP kap. 25 a TP 104. Panely musí mít pohltivost 4÷7 dB, neprůzvučnost 15÷24 dB (třída A2/B2 podle ČSN EN 1793-1,2) a životnost min. 35 roků. Na rubové straně pohltivých dřevěných panelů budou osazeny podpůrné ocelové konstrukce (sítě) pro snadné uchycení popínavé vegetace.

8.2.7. Vybavení pozemní komunikace

a) záchytná bezpečnostní zařízení

Bezpečnost provozu na přeložce je zajištěna technickým řešením, které je v souladu s ČSN a TKP.

Osazení ocelových svodidel JSNH4/N2 (stupeň zadržení N2) je následující: v = 0,75 m

vpravo: km 1,040 až 1,100	60 m
vlevo : km 1,037 – 1,328	291 m
svodidla celkem 351 m	

Na nezpevněné krajnici budou osazeny směrové sloupky. Vzájemná vzdálenost mezi jednotlivými sloupky je dle ČSN 73 6101. Výška směrových sloupků je 1,00 m, sloupky a nástavce na svodidlech budou z PVC a budou osazeny dle příslušných TP a ČSN.

b) dopravní značky, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku

Konkrétní provedení svislého i vodorovného dopravního značení je zřejmé z přílohy **7. Dopravní značení.**

Projekt dopravního značení předpokládá kompletní obnovu SDZ v celém rozsahu přeložky sil. II/105. Před zahájením stavby bude provedeno místní šetření, vizuální kontrola stavu svislých dopravních značek a určen konkrétní rozsah výměny SDZ. Značky starší než pět let a značky poškozené budou nahrazeny novými s umístěním dle nového stavu situace. Zachovalé svislé značky, pokud nedojde k jejich poškození během demontáže a skladování, budou opětovně použity. Odstraněné značky budou předány správci pro jejich případné další využití.

c) veřejné osvětlení

Stávající silnice je zčásti osvětlena (2 stožáry), toto osvětlení se sice nachází v ponechávané části, ale vzhledem ke snížení významu ulice (nyní slepá ulice – přístup k nezastavěným pozemkům) bude zrušeno.

Nově zřizovaný kruhový objezd (na hranici intravilánu) bude osvětlen. Osvětlení bude protaženo až ke stávajícímu veřejnému osvětlení v ulicích Pražská a nepojmenované ulici v prodloužení ulice U Sv. Jána. Napájení ze zapínacího bodu v nepojmenované ulici v prodloužení ulice U Sv. Jána. Na křižovatce Pražská – Nad cihelnou bude zřízeno záložní napojení (v normální situaci nepřipojené) na stávající rozvody veřejného osvětlení. Toto napojení bude vystrojeno svodiči atmosférického přepětí a pojistkovou skříní.

Protože zavedení dalšího typů zdrojů světla (50W vysokotlaký sodík) u stožárů 1, 2 by zkomplikovalo údržbu veřejného osvětlení, je i tento prostor osvětlen ve třídě ME5.

Připraveno budoucí zapojení zařízení ve středu kruhového objezdu, kabel a zemnicí drát prozatím ukončen v pilíři plastovém připojovacím.

Připraveno budoucí napájení dalších zařízení trvalým napájením – k tomuto účelu bude použita čtvrtá (trvale napájená) fázová žíla napájecího kabelu. Bude použit běžný pětižilový kabel pro rozvody N+PE+3, světle modrou žílu bude mít na koncích přeznačenu na červenou. Odjištění kabelu v zapínacím místě jističem 4Bx16A, všechny čtyři fázové žíly tímto jističem spínány současně.

d) ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikace a umožnění jejich migrace přes komunikace

neobsazeno

e) clony a sítě proti oslnění

neobsazeno

8.2.8. Objekty ostatních skupin objektů

SO 421 Veřejné osvětlení v km 1,250 – 1,550

Stávající silnice je zčásti osvětlena (2 stožáry), toto osvětlení se sice nachází v ponechávané části, ale vzhledem ke snížení významu ulice (nyní slepá ulice – přístup k nezastavěným pozemkům) bude zrušeno.

Nově zřizovaný kruhový objezd (na hranici intravilánu) bude osvětlen. Osvětlení bude protaženo až ke stávajícímu veřejnému osvětlení v ulicích Pražská a nepojmenované ulici v prodloužení ulice U Sv. Jána. Napájení ze zapínacího bodu v nepojmenované ulici v prodloužení ulice U Sv. Jána. Na křižovatce Pražská – Nad cihelnou bude zřízeno záložní napojení (v normální situaci nepřipojené) na stávající rozvody veřejného osvětlení. Toto napojení bude vystrojeno svodiči atmosférického přepětí a pojistkovou skříní.

Protože zavedení dalšího typů zdrojů světla (50W vysokotlaký sodík) u stožárů 1, 2 by zkomplikovalo údržbu veřejného osvětlení, je i tento prostor osvětlen ve třídě ME5.

Připraveno budoucí zapojení zařízení ve středu kruhového objezdu, kabel a zemnicí drát prozatím ukončen v pilíři plastovém připojovacím.

Připraveno budoucí napájení dalších zařízení trvalým napájením – k tomuto účelu bude použita čtvrtá (trvale napájená) fázová žíla napájecího kabelu. Bude použit běžný pětižilový kabel pro rozvody N+PE+3, světle modrou žílu bude mít na koncích přeznačenu na červenou. Odjištění kabelu v zapínacím místě jističem 4Bx16A, všechny čtyři fázové žíly tímto jističem spínány současně.

SO 501 Přeložka vysokotlakého plynovodu DN 80

Předmětem stavebního objektu je přeložka stávajícího distribučního VTL plynovodu (plynovodu kategorie B1) DN 80 č. 402 za plynovod DN 100, který slouží pro zásobování zemním plynem celé oblasti lokalit katastrálních území Dolních Jirčan a Psár, a to

prostřednictvím vysokotlaké regulační stanice Psáry, jež je napojena na konci trasy předmětného plynovodu.

Tok plynu v plynovodu je veden jednosměrně. Propojení přeložky bude provedeno bezodstávkovou technologií.

Účelem přeložky plynovodu je změna trasy mimo prostor výstavby křižovatky kruhového objezdu v blízkosti stávající křižovatky ul. Cihlářská a Pražská.

Potrubí přeloženého VTL plynovodu je na stávající potrubí napojeno v prostoru kraje odstraněné stávající chráničky na hrdlo třicestné tvarovky TDW pomocí „V“ svaru (poblíž prostoru stávající komunikace Cihlářská). Dále vede zemědělskou plochou k místu křížení se stávajícím provozovaným plynovodem DN 80 ve staničení 15,5 metrů.

Plynovod pokračuje k přechodu budoucí nájezdové komunikace pro kruhovou okružní křižovatku ve staničení 25 metrů. Zde je plynovod uložen do ocelové chráničky DN 200. Chránička je neizolovaná a staticky zajištěna podbetonováním v blocích na jejich krajích a uprostřed (v prostoru nad chráničkou DN 200 se v současné době nachází nadzemní vedení 22kV viz čl. 4 - zemní práce). Od staničení 45 metrů potrubí opět vede volnou plochou k lomovému bodu. Poslední část je vedena opět volnou plochou a plynovod se napojuje ve staničení 135 metrů na hrdlo třicestné tvarovky TDW pomocí „V“ svaru.

Počátkem montážních prací je částečné, případně celé odstranění stávající chráničky (podle situace po odkopání plynovodu) na stávajícím provozovaném plynovodu DN 80. PPD neposkytl parametry této chráničky (přesnou délku a rozměr). Minimální rozsah odstranění chráničky bude od místa napojení směrem k vysokotlaké regulační stanici.

Plynovod bude odkopán ručně a chránička bude opatrně demontována. Demontáž bude provedena rozříznutím chráničky tak, aby nedošlo k mechanickému porušení provozovaného potrubí DN 80. Tedy, je nutné ověřit, že je vždy zachován dostatečný prostor mezi chráničkou a provozovaným potrubím.

Překládaný plynovod bude postaven v souladu s ČSN EN 1594 a TPG 704 04. Materiál trubek bude dodán podle ČSN EN ISO 3183, s PE izolací a vláknito-cementovou ochranou.

Bude provedena 100% radiografická nebo ultrazvuková kontrola svarů, před uvedením do provozu budou provedeny tlakové operace, včetně stresstestu.

SO 801 Vegetační úpravy

Tento objekt řeší finální úpravu nezpevněných ploch po rozprostření humusového materiálu. Rozprostření humusu na všech nezpevněných plochách je součástí hlavního silničního objektu. V rámci SO 801 bude poté založen travní porost a následně vysázena vzrostlá zeleň na vhodně zvolených lokalitách v těsné blízkosti nově navržené přeložky a křižovatky v rozsahu trvalého záboru.

SO 810 Rekultivace komunikace k Tondachu

Stavební objekt řeší rekultivaci dvou úseků stávající komunikace Cihlářská spojující areál cihelny Tondach se stávající silnicí II/105 na obou stranách plánované přeložky II/105. Jedná se o asfaltovou komunikaci s chodníkem přibližně na úrovni okolního terénu, bez příkopů a bez doprovodné zeleně. Komunikace bude zrekvatována v úseku mezi místem napojení nové větve křižovatky na stávající komunikaci a tělesem nové přeložky silnice II/105 v délce cca 75 m (na západní straně přeložky) a v úseku mezi tělesem přeložky a místem napojení na stávající silnici II/105 v délce 33 m (na východní straně přeložky) – viz příloha situace SO810. Součástí SO 810 je i rekultivace malé části chodníku se zámkovou dlažbou, vedoucího podél stávající sil. II/105.

Celková plocha rekultivace je 1 178 m², z toho plocha zpevnění je 868 m².

Cílem rekultivace je odstranění zpevněných částí stávající komunikace a chodníku, urovnání terénu a následné navezení a rozprostření humusového materiálu. Na jedné části plánované rekultivace (západně od přeložky) bude pomocí tříleté biologické rekultivace vytvořena zemědělská orná půda, na druhé části (východně od přeložky) bude založen travní porost.

SO 811 Rekultivace sil. II/105

Stavební objekt 811 řeší rekultivaci čtyř krátkých úseků stávající silnice II/105 v místech napojení nové přeložky na stáv. silnici. Převážná část stávající silnice zůstane zachována a bude využívána jako přístupová komunikace k jednotlivým pozemkům, pouze v těsné blízkosti napojení přeložky bude zpevnění odstraněno a plocha rekultivována na nezpevněný zatravněný povrch. Jedná se o zpevněnou komunikaci v mírném zářezu, z obou stran lemovanou silničním příkopem a alejí javoru jasanolistého, šířka zpevněné části vozovky je cca 5,5-6 m. Součástí SO 811 je rovněž rekultivace části chodníku se zámkovou dlažbou (š. 1,5 m), který vede podél stávající silnice II/105 v úseku mezi přístupovou komunikací k Tondachu a koncem stavby.

Kácení aleje není součástí objektu 811, proběhne v rámci SO 001 „Příprava staveniště“.

Rekultivace v rámci SO 811 proběhne v následujících úsecích:

úsek 1 – stávající sil. II/105 (včetně příkopu na západní straně silnice) v místě odpojení přeložky II/105 ze stávající silnice, cca km 1,2 – 1,250 přeložky;

úsek 2 – stávající sil. II/105 v místě navrženého zúžení stávající silnice (připojení okružní křižovatky na stáv. silnici) cca v km 1,315 – 1,330;

úsek 3 – stávající sil. II/105 v místě napojení přeložky II/105 na stávající silnici, cca km 1,550 – 1,570 přeložky;

úsek 4 – chodník podél stávající silnice II/105 (včetně části souběžného příkopu) v úseku mezi přístupovou komunikací k Tondachu a koncem stavby, cca km 1,480 – 1,550 přeložky;

V rámci SO 811 proběhne odstranění zpevněných částí a podkladových vrstev stávající komunikace a chodníku, navezení a uložení chybějícího zásypového materiálu, urovnání terénu, navezení a rozprostření ornice a následné zatravnění. Plochy získané rekultivací budou ponechány pouze s travním porostem.

SO 820 Rekultivace dočasného záboru

Stavební objekt 820 řeší technickou rekultivaci ploch dočasných záborů v rozsahu stavby „SOKP 512 „D1 – Jesenice – Vestec“, Psáry – přeložka sil. II/105“. Vzhledem k předpokládané době trvání stavby (6 měsíců) budou dočasné zábory pro stavbu pouze krátkodobé (do 1 roku), proto na dočasných záborech není uvažována biologická rekultivace. SO 820 neřeší rekultivaci ploch dočasného záboru pro přeložky sítí, úprava těchto ploch je součástí příslušných objektů přeložek sítí.

Předmětem technické rekultivace, která proběhne po dokončení vlastní stavby, je vyčištění a urovnání terénu na všech plochách dočasného záboru a založení travního porostu na části nezpevněných ostatních ploch (plocha po sejmuté drnové vrstvě).

9. Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření

a) Záborový elaborát

Trvalým zábořem jsou dotčeny pozemky ZPF a proto byly na podkladě výměr trvalých záborů a hranic BPEJ vypočteny odvody za odnětí ze ZPF v souladu se zákonem č. 334/92 Sb. O ochraně zemědělského půdního fondu v platném znění. Zákres hranic BPEJ je součástí digitální katastrální mapy.

Část pozemků ZPF dotčených stavbou je ovlivněna faktory životního prostředí, které budou negativně ovlivněny odnětím půdy ze ZPF. Jedná se o územní systém ekologické stability (ÚSES).

Stavba bude realizována do 1 roku, tudíž nedochází k dočasnému vynětí.

Trvalý zábor na pozemku p.č. 497/22 (LV 802) je pouze pro trvalé vynětí ze ZPF! Vlastnické vztahy se nemění.

b) Průzkum inženýrských sítí

V červnu 2015 byl vyšetřen průběh stávajících inženýrských sítí v zájmovém území projektu „SOKP 512 „D1 – Jesenice – Vestec“ Psáry přeložka silnice II/105 stupeň DSP, ve středočeském kraji, okrese Praha-západ, k.ú. Dolní Jirčany. Zjištění bylo provedeno podél silnice II/105 vedoucí od SOKP 512 s počátkem cca 300m před hranicí obce Dolní Jirčany a koncem cca 500m v obci. Celková délka činila cca 800m a šířka cca 400m.

Pro k.ú. Dolní Jirčany byl vytvořen výpis z registru RSTI. Seznam byl sestaven dle RSTI.

Jednotlivé subjekty byly vyzvány dopisem nebo elektronicky, aby se vyjádřily k možné existenci svých sítí. Trasy jednotlivých sítí byly vynášeny do zaměřené situace případně do katastrální mapy. Každá síť je odlišena typem a číslem subjektu, dle seznamu, který dále obsahuje datum vyjádření a skutečnost zda se síť v zájmovém území vyskytuje či nikoliv. Podklady byly většinou poskytnuty v digitální podobě.

Z 18 dotazovaných subjektů bylo 5 vyjádření pozitivních a 1 subjekt na žádost nereagoval. Zákres ploch meliorací byl převzat z předchozího stupně dokumentace.

c) Soupis mimolesní zeleně

Všeobecně lze říci, že četnost výskytu, kvalita a množství vzrostlé zeleně v místě předpokládaného záboru stavby odpovídá obdobným lokalitám s křížením vodního toku a komunikací nižší třídy v zemědělsky obhospodařované krajině. Zeleň zde tvoří doprovodný porost stávající komunikace a břehový doprovodný porost vodního toku.

Většina dřevin určených ke kácení (kromě položek č. 48 a 49) je součástí aleje podél stávající silnice II/105, dřeviny č. 48 a 49 nejsou součástí aleje, ale mají obvod kmene větší než 80 cm. Proto pro všechny dřeviny určené ke kácení je nutno žádat podle vyhlášky č. 189/2013 Sb. (v platném znění) o povolení ke kácení (stromy s obvodem kmene nad 80 cm – měřeno ve výšce 130 cm nad zemí, souvislé zapojené porosty o výměře nad 40 m² a stromy tvořící část stromořadí).

Ke kácení je třeba přistupovat s maximální ohleduplností a kácet jen ty dřeviny, které brání stavbě nebo se nacházejí v místech rekultivací a bránily by budoucímu využití rekultivovaného pozemku.

Pokud budou některé dřeviny určené k zachování ohroženy stavebními pracemi, bude třeba je ochránit podle ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích: „Stromy na staveništi se musí chránit proti mechanickému poškození (např. pohmoždění kůry kmene, větví a kořenů, poškození koruny) vozidly, stavebními stroji a speciálními stavebními postupy“, zejména podle

článků 4.6 Ochrana stromů, porostů před mechanickým poškozením, 4.8 Ochrana kořenové zóny při navážce a 4.10 Ochrana kořenového porostu při výkopech rýh nebo stavebních jam.

Bezprostředně po výstavbě je nutné provést novou výsadbu, která bude odpovídat podmínkám na dané lokalitě (viz **SO 801 Vegetační úpravy**).

d) Podrobný pedologický průzkum

Půda řešeného území je charakterizována třemi kódy BPEJ (viz. tab. 1 - 3).

Dle metodického pokynu Ministerstva životního prostředí OOLP/1067/96 k odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu, se na zájmovém území nachází půdy spadající do dvou různých tříd ochrany.

Plánovaná trasa přeložky silnice II/105 mezi obcemi Dolní Jirčany a Jesenice vede z převažující části přes půdy patřící do I. třídy ochrany.

Zákonem č. 334/1992 České národní rady ze dne 12. května 1992 o ochraně zemědělského půdního fondu je nařízeno při stavební činnosti skrývat odděleně svrchní kulturní vrstvu půdy, popřípadě i hlouběji uložené zúrodnění schopné zeminy na celé dotčené ploše a postarat se o jejich hospodárné využití nebo řádné uskladnění pro účely rekultivace, anebo zajistit na vlastní náklad jejich odvoz a rozprostření na plochy určené orgánem ochrany zemědělského půdního fondu, pokud v odůvodněných případech tento orgán neudělí výjimku z povinnosti provést skrývku uvedených zemin.

Z tohoto důvodu je nutné na pozemcích, které jsou evidovány jako zemědělská půda, provést skrývku humózních horizontů odpovídající výškám zjištěným při pedologickém průzkumu. Mocnost skrývky se pohybuje v rozmezí 0 - 40 cm.

Zeminu navrhovanou na skrývku představuje ornice i humózní zemina z drnového horizontu. Veškerou zeminu navrhovanou na skrývku je zapotřebí skrýt a uložit odděleně od ostatních deponií. Skrytou zeminu lze doporučit jako kvalitní finální vrstvu pro biologickou rekultivaci nezastavěných ploch na řešeném území a v blízkém okolí. Zeminu, která se nachází pod svrchním humózním horizontem, není nutné skrývat. Tato zemina je z hlediska úrodnosti nižší kvality.

V úsecích, kde se trasa plánované silniční přeložky napojuje na stávající silnici II/105, v místech křížení s místní komunikací a lokální vodotečí, skrývka není navrhována. Tato území mají příliš malý plošný rozsah pro grafické zpracování. Přesto je nutné je při skrývání humózních horizontů zohlednit.

Hloubka skrývky humusových horizontů je také uvedena v mapovém podkladu v přílohouvé části. Jsou zde zakresleny jednotlivé skrývkové oblasti s odlišnou mocností navrhované skrývky a třídou těžitelnosti. Jednotlivé skrývkové oblasti jsou odděleny silnou čarou a označeny takto - první číslice označuje mocnost orničního horizontu (ornice), druhá číslice pak označuje celkovou mocnost humózních vrstev vhodných ke skrývce a třetí číslo pak třídu těžitelnosti podle ČSN 73 3050 (např. 30/45/2 - mocnost orničního horizontu 30 cm, celková mocnost humusových horizontů vhodných ke skrývce 45 cm, třída těžitelnosti 2).

V celém úseku plánované výstavby přeložky silnice odpovídá zemina určená na skrývku 2. třídě těžitelnosti dle ČSN 73 3050. Podle TKP 4 (Technické kvalitativní podmínky staveb pro pozemní komunikaci, kapitola 4 Zemní práce) odpovídá I. třídě těžitelnosti.

e) Hluková studie

Předkládaná hluková studie posuzuje akustické poměry v chráněném venkovním prostoru a v chráněném venkovním prostoru staveb v blízkosti záměru SOKP 512 „D1 – Jesenice – Vestec“ Psáry – přeložka sil. II/105.

Přeložka sil. II/105 v daném úseku znamená nejen napřímení komunikace (což přinese zvýšení bezpečnosti provozu), ale také oddálení komunikace od stávající chráněné zástavby.

Pro ochranu nejbližších obytných objektů v ul. Na Lukách a U Sv. Jána je navržena po levé straně komunikace protihluková stěna. Po zohlednění jejího clonícího vlivu již lze u všech těchto objektů očekávat splnění hygienických limitů hluku.

Nadlimitní hluková zátěž byla vypočtena pouze ve výpočtových bodech č. 7 a 8, které se však nacházejí až na samé hranici stavby, resp. za ní a v jejich blízkosti je trasa komunikace II/105 vedena ve stávající stopě. Vzhledem k jejich poloze přímo u komunikace je nelze ochránit protihlukovou stěnou. Pro tuto nejbližší starou chráněnou zástavbu představuje realizace přeložky sil. II/105 mírné zlepšení hlukových poměrů (čp. 92), resp. zachování stávajícího stavu hlučnosti (čp. 40).

Pro ověření předpokladů hlukové studie doporučujeme provést před i po uvedení stavby do provozu u nejbližších obytných objektů 24-hodinové akustické měření s doprovodným sčítáním dopravy.

Pozn.: Předkládaná hluková studie je odhadem budoucí akustické situace v hodnoceném území. Kromě uváděné nejistoty výpočtového modelu je třeba uvažovat i nejistoty vstupních dat, což v tomto případě znamená především nejistoty růstu dopravních zátěží na posuzované komunikaci.

f) Doplňující geotechnický průzkum

Inženýrskogeologické poměry v trase přeložky silnice II/105 v návaznosti na úpravu pro SOKP stavba 512

Pokryvné útvary:

celková mocnost pokryvu je cca 2,0 - 3,0 m

mocnost humózního horizontu je cca 0,2 – 0,4 m

pokryv je tvořen sprašovou hlínou charakteru písčitého jílu, nebo jílem se střední plasticitou, lokálně jílem s vysokou plasticitou, tuhé až pevné konzistence

Předkvartérní podklad:

je tvořen břidlicemi. Zcela zvětralé mají charakter jílu se střední plasticitou. Hluběji se nacházejí silně zvětralé až mírně zvětralé břidlice.

Podzemní voda:

ustálenou hladinou podzemní vody lze předpokládat v hloubce cca 2,5 m (VU-O, JV2, JV3), v sondě JV1 byla zastižena v hloubce 5,6 m a v archivní sondě HJ2 byla zastižena až v hloubce 17,5 m. Kolísání hladin podzemní vody poukazuje na nesouvislý horizont podzemní vody, který je zastižen pouze v rozpukaných proterozoických horninách a je závislý na charakteru a výplně diskontinuit.

Technická doporučení pro násyp a aktivní zónu komunikace:

- po skrytí humózní vrstvy bude podloží násypů (v úsecích nízkých násypů bude již součástí aktivní zóny komunikace) tvořeno sprašovou hlínou charakteru písčitého jílu až jílu se střední plasticitou, lze předpokládat i polohy jílu s vysokou plasticitou
- jsou namrzavé až nebezpečně namrzavé a poskytují málo vhodné až nevhodné podloží, při napojení vodou nestabilní
- je nutná ochrana těchto zemín před povrchovou a srážkovou vodou
- uvedené zeminy, které bez úpravy nemůžou tvořit podloží násypů, je nutné upravit. Jako úpravu doporučujeme v celém úseku zlepšení vápnem (2 až 3%)

- upozorňujeme, že dle ČSN 72 1006, tabulky 4 je požadovaná nejmenší míra zhutnění zemin v podloží násypu D = 92 % PS

Technická doporučení pro zářez (hloubka cca 1,5 m):

- mocnost humózního horizontu je cca 0,2 – 0,4 m
- aktivní zóna komunikace v zářezovém úseku bude tvořena jíly se střední plasticitou s polohami sprašové hlíny charakteru písčitého jílu s drobnými cicváry, tuhé až pevné konzistence
- uvedené zeminy jsou málo vhodné až nevhodné podloží
- jsou namrzavé až nebezpečně namrzavé
- při napojení vodou nestabilní – zamezit kontaktu s vodou
- nutná ochrana vůči klimatickým vlivům
- odtěžené horniny (sprašové hlíny) nelze skladovat na mezideponiích, neboť dojde k jejich znehodnocení, zejména zvýšením jejich vlhkosti. Bez úpravy jsou málo vhodným materiálem do násypů
- tyto zeminy, které budou součástí aktivní zóny, je nutné upravit - zlepšením vápnem, nebo jinými hydraulickými pojivy v celé její mocnosti (0,5 m)

Rámový most, km 1.067

Pokryvné útvary:

- celková mocnost pokryvu je větší než 8,0 m
- mocnost humózního horizontu je cca 0,2 m
- pokryv je tvořen písčitou hlínou tuhé konzistence; jílem se střední až vysokou plasticitou, tuhé konzistence; v hloubce 4,5 – 5,7 m měkké až tuhé konzistence

Předkvartérní podklad:

- nebyl průzkumnou sondou (JV1) zastižen, na základě archivního vrtu JV 10/66 je tvořen zcela zvětralými břidlicemi proterozoika, hlouběji silně až mírně zvětralými. Mají charakter písčitého jílu nebo jílu se střední plasticitou, pravděpodobně pevné až tvrdé konzistence.

Podzemní voda:

- hladina podzemní vody byla zjištěna v hloubce 5,6 m.

Doporučený způsob založení:

- mostní objekt doporučujeme založit plošně, avšak základová půda je relativně málo únosná a je stlačitelná – únosnost zemin lze zvýšit použitím šterkopískového polštáře
- základovou spáru plošných základů bude nutné ochránit vůči klimatickým vlivům.

Norma ČSN 73 6133 nedovoluje jílovitý materiál použít do aktivní zóny bez zlepšení nebo zpevnění. Při vysoké přirozené vlhkosti a plasticitě zemin doporučujeme tyto materiály z aktivní zóny odstranit a nahradit lomovým kamenivem, nebo pro dosažení normou a TP předepsaných modulů přetvárnosti bude nutné provést zlepšení jejich vlastností přidáním vápna nebo hydraulických pojiv.

Podle normy ČSN 73 6133 nesmí být tyto zeminy ponechány bez úpravy v podloží násypu. Pro násyp vysoký do 5 m považujeme mechanické zlepšení podložní vrstvy zavibrováním kamenitého materiálu za dostačující, nebo je nutné provést úpravu tohoto podloží

(vápnum, nebo jiné hydraulické pojivá). Těžené deluvialní a eluvialní zeminy budou nevhodné až málo vhodné do násypů. Zeminy však nelze dlouhodobě skladovat na mezidepóniích, neboť dojde k jejich znehodnocení zejména zvýšením jejich vlhkostí. Zeminy jemnozrnné, s jílovou příměsí, lze za použití zvláštních technologických postupů použít do vrstevnatých násypů jako poddajnou vrstvu.

Předkvartérní podloží je budováno zvětralinami proterozoika – elúvium, silně až mírně zvětralé břidlice. Hladinu podzemní vody lze předpokládat v hloubce cca 2,5 m pod úroveň terénu. Zvodnění je průlinové a puklinové, závislé na množství srážek a obsahu jílovité složky.

Mostní objekt doporučujeme založit plošně na štěrkovopísčitém polštáři.

Uvedené výsledky průzkumu platí pro danou trasu a případné nejasnosti je nutné konzultovat s odpovědným řešitelem průzkumu.

g) Projekt nakládání s odpady

Povinnosti původce odpadu

Nakládání s odpady bude řešeno původcem odpadu v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech (ve znění pozdějších předpisů). Původcem odpadu ve smyslu zákona bude po dobu výstavby dodavatel stavby, po uvedení komunikace do provozu pak správce komunikace. Při hospodaření s odpady budou respektována ustanovení uvedeného zákona, vyhláška č. 381/2001 Sb. – Katalog odpadů, vyhláška č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady, vyhláška č. 294/2005 Sb. o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu... a ostatní prováděcí předpisy, vždy ve znění pozdějších předpisů. Původce musí s odpady nakládat tak, aby v důsledku této činnosti nedošlo k porušení povinností vyplývajících z dalších zvláštních předpisů. Nakládání s odpady musí být rovněž v souladu s obecně závaznou vyhláškou obce Psáry č. 3/2015, o stanovení systému shromažďování, sběru, přepravy, třídění, využívání a odstraňování komunálních odpadů vznikajících na území obce Psáry.

Původce odpadu (§ 4 odst. 1 písm. x) zákona o odpadech) je povinen odpady zařazovat podle Katalogu odpadů a odpady, které nemůže sám využít, trvale nabízet k využití jiné právnické nebo fyzické osobě. Nelze-li odpady využít, potom zajistit jejich odstranění (převzetím odpadů do vlastnictví osobě oprávněné k jejich převzetí podle § 12 odst. 3 a 4 zákona). Zákon přitom zdůrazňuje povinnost dodržet hierarchii způsobů nakládání s odpady, tj. zajistit přednostně využití odpadů (recyklace, kompostování apod.) před jejich odstraněním (uložení na skládku, spalení). Uložení na skládku mohou být odstraňovány pouze ty odpady, u nichž jiný způsob opětovného použití či recyklace není dostupný. Dále je původce odpadu povinen odpad třídít, shromažďovat odděleně podle jednotlivých druhů a kategorií a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností. Během výstavby i po uvedení do provozu je povinen vést evidenci o množství odpadu a způsobu nakládání s ním. Způsob vedení evidence je stanoven vyhláškou č. 383/2001 Sb.

Pro nakládání s nebezpečnými odpady je podle zákona o odpadech, § 16, odst. 3 nutný souhlas územně příslušného správního úřadu. Náležitosti žádosti o tento souhlas stanovuje rovněž vyhláška č. 383/2001 Sb. Souhlas není nutný pro shromažďování a přepravu nebezpečných odpadů. Při nakládání s nebezpečnými odpady je třeba respektovat vyhl. č. 376/2001 Sb. o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů. Odpady vzniklé ze stavby budou předány k využití nebo odstranění pouze oprávněné osobě (podle § 12 odst. 3 a 4 zákona č. 185/2001 Sb. – právnická osoba nebo fyzická osoba oprávněná k podnikání, která je provozovatelem zařízení k využití nebo odstranění nebo ke sběru nebo k výkupu určeného druhu odpadu), přičemž každý je povinen zjistit, zda osoba, které předává odpady, je k jejich převzetí oprávněná. Původce odpadu je zodpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě. Doklady o nezávadném odstranění všech odpadů vzniklých při výstavbě budou předloženy ke kolaudačnímu řízení.

Odpady budou buď přímo nakládány a odváženy, nebo budou krátkodobě skladovány v prostoru stavby. Zhotovitel stavby zajistí, aby ze stavebního odpadu byly vytříděny nebezpečné složky odpadu a rovněž využitelné složky odpadu (ty lze pouze materiálově využívat). Přepravní prostředky při přepravě stavebního odpadu musí být zcela uzavřeny nebo musí mít ložnou plochu zakrytou plachtou, bránící úniku tohoto odpadu. Pokud dojde v průběhu přepravy k úniku stavebního odpadu, je přepravce povinen neprodleně znečištění odstranit.

Po dokončení stavby bude docházet k trvalému vzniku odpadů z provozu. Nakládání s těmito odpady bude řešeno současně s odpady z příslušného střediska údržby správce komunikace.

Odpady z výstavby

Hlavním odpadem ze stavby budou odstraňované živичné vrstvy vozovek (recyklace na místě nebo v obalovně pro opětovné využití do živичných směsí). Nepoškozené obrubníky, směrové sloupky a dopravní značky budou uloženy na skládce příslušné SÚS pro další použití. Poškozené obrubníky stejně jako vybourané betonové propustky a bet. stožár budou recyklovány na kamenivo (tj. rozdrčeny a drť roztříděna podle zrnitosti) a poté mohou být využity např. na zásypy, rekultivace, do podkladních vrstev komunikací apod., popř. budou vcelku uloženy na skládku. Poškozené směrové sloupky mohou být recyklovány (plast), stejně tak dopravní značky (kovový šrot).

Při přeložkách sítí budou vznikat následující odpady: překládané celoplastové kabely (zpracovat v příslušné firmě jako kovový šrot a plast), vodiče AlFe (směsné kovy – recyklace jako kovový šrot), demontované příhradové stožáry a plynovodní potrubí (recyklace – kovový šrot). Během stavby budou odstraněny ocelové stožáry veřejného osvětlení, které budou předány správci k dalšímu využití nebo k recyklaci stejně jako demontovaná svítidla.

Podle bilance zemin bude na stavbě nedostatek násypového materiálu, proto se předpokládá, že veškerá výkopová zemina bude využita do násypů či na rekultivace, stejně lze využít i odstraněné podkladní vrstvy z rekultivovaných částí vozovek. (Upozornění KÚ Stč. kraje – ze Závěru zjišťovacího řízení o posuzování vlivů na ŽP: Nekontaminovaná zemina splňující požadavky vyhl. č. 294/2005 Sb., která bude předávána mezi podnikajícími subjekty, je stále v režimu zákona o odpadech a musí být předávána pouze osobě oprávněné podle § 14 zákona.) Po dokončení stavby bude terén na dotčených pozemcích urovnán, nebudou zde žádné deponie výkopové zeminy ani jiného odpadu.

Při kácení dřevin vznikne odpad z rostlinných pletiv. Pokácené stromy lze nabídnout k prodeji právníkům a fyzickým osobám, dřevní hmotu z vykácené zeleně se doporučuje štěpkovat na stavbě a využít k mulčování a kompostování, pařezy budou frézovány nebo vykopány a uloženy na skládku. Odpad z chemických WC může být kompostován.

Ze stavebního odpadu budou vytříděny složky nebezpečného odpadu, který bude předán k odstranění oprávněné osobě dle § 12 odst. 3 zákona o odpadech.

Většina odpadů vznikajících při výstavbě patří do kategorie „ostatní odpad“, nebezpečné odpady mohou vznikat při úkapech pohonných hmot a olejů ze stavebních strojů (tomu lze zabránit udržováním stavebních strojů a zařízení v dobrém technickém stavu – zodpovídá zhotovitel stavby), při likvidaci následků havárií či při překládání starých kabelů. Materiál z demolice vozovky může obsahovat dehet nebo může být kontaminován jinými nebezpečnými látkami, a proto je třeba před zahájením stavby provést laboratorní rozbor akreditovanou laboratoří, aby byl vyloučen nadlimitní obsah nebezpečných složek. V případě, že by rozbor tento nadlimitní obsah potvrdil, byly by příslušné živичné nebo podkladní vrstvy uloženy na skládku typu S-NO. Při ukládání odpadů na skládku je třeba dodržet požadavky vyhlášky č. 294/2005 Sb. o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu...

Všechny nebezpečné odpady je třeba v souladu s vyhláškou č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady skladovat v uzavřených nepropustných označených

nádobách a likvidovat osobou oprávněnou k nakládání s nebezpečnými odpady. Ropné látky mohou být likvidovány biodegradací, znečištěné čisticí tkaniny, odpadní oleje apod. mohou být spáleny (pouze v zařízení k tomu určeném). Kabely s napouštěnou papírovou izolací budou uloženy na skládku typu S-NO. Demontovaná svítidla veřejného osvětlení (V.O.) včetně zdrojů budou předána správci V.O. k dalšímu využití.

Odpady z provozu

Odpady z provozu a údržby nové komunikace budou soustřeďovány v příslušném středisku správy a údržby silnic (SÚS). Provozovatel SÚS jakožto původce odpadu je povinen zajistit likvidaci těchto odpadů.

Během provozu na nové komunikaci může docházet ke vzniku odpadů při těchto činnostech: úklid vozovky, sekání trávy na zatravněných plochách, údržba dřevin, údržba sjízdnosti silnice, čištění příkopů, drobné opravy vozovky, odstraňování znečištění z komunikace, havarovaných vozidel a dalších odpadů vzniklých provozem vozidel po silnici.

h) Posouzení možnosti ovlivnění stávajících studní

Hydrogeologický průzkum prokázal, že hladiny podzemních vod jsou v dostatečné hloubce a nebudou stavbou dotčeny. Doporučuje však před započítím zemních prací provést záměr v evidovaných studnách a odebrat vzorky podzemních vod a provést analytické práce v rozsahu ÚCHR, TOC.

Závěry z vypracovaných podkladů byly zapracovány do projektové dokumentace.

10. Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území, kulturní památky, památkové rezervace, památkové zóny

a) Rozsah dotčení

Silniční ochranná pásma

Silniční ochranná pásma jsou určena zákonem č. **13/1997 Sb.**, o pozemních komunikacích v § 30.

K ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich mimo souvisle zastavěné území obcí slouží silniční ochranná pásma. Silniční ochranné pásmo pro nově budovanou nebo rekonstruovanou dálnici, silnici a místní komunikaci I. nebo II. třídy vzniká na základě rozhodnutí o umístění stavby.

Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými **do výšky 50 m** a ve vzdálenosti:

- 100 m** od osy přilehlého jízdního pásu dálnice anebo od osy větve její křižovatky s jinou pozemní komunikací; pokud by takto určené pásmo nezahrnovalo celou plochu odpočívky, tvoří hranici pásma hranice silničního pozemku,
- 50 m** od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu silnice I. třídy nebo místní komunikace I. třídy,
- 15 m** od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

Souvisle zastavěným územím obce (dále jen "území") je pro účely určení silničního ochranného pásma podle tohoto zákona území, které splňuje tyto podmínky:

- na území je postaveno pět a více budov odlišných vlastníků, kterým bylo přiděleno popisné nebo evidenční číslo a které jsou evidovány v katastru nemovitostí,
- mezi jednotlivými budovami, jejichž půdorys se pro tyto účely zvětší po celém obvodu o 5 m, nebude spojnice delší než 75 m. Spojnice tvoří rohy zvětšeného půdorysu jednotlivých budov

(u oblouků se použijí tečny). Spojnice mezi zvětšenými půdorysy budov, spolu se stranami upravených půdorysů budov, tvoří území.

Ochranné pásmo může být zřízeno s ohledem na stanovené podmínky pouze po jedné straně dálnice, silnice nebo místní komunikace I. a II. třídy.

Hranice silničního ochranného pásma osy přilehlého jízdního pásu dálnice anebo od osy větve její křižovatky s jinou pozemní komunikací (definovaná v § 30 odst. 2 písm. a)) je pro případ povolování zřizování a provozování reklamních zařízení, které by byly viditelné uživateli dotčené pozemní komunikace, posunuta ze 100 metrů na **250 metrů**.

Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok

Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok jsou určena zákonem **č. 274/2001 Sb.**, o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích) v **§ 23**.

Ochranná pásma jsou vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu:

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

Ochranná a bezpečnostní pásma plynárenských zařízení

Ochranná pásma plynárenských zařízení jsou určena zákonem **č. 458/2000 Sb.**, o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), v **§ 68**.

Ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti od půdorysu plynárenského zařízení měřeno kolmo na jeho obrys, 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,
- e) u sond zásobníku plynu 30 m od osy jejich ústí,
- f) u zásobníků plynu 30 m vně od jejich oplocení,
- g) u zařízení katodické protikoroze ochrany a vlastní telekomunikační sítě držitele licence 1 m na obě strany.

Bezpečnostní pásma plynárenských zařízení jsou určena zákonem **č. 458/2000 Sb.**, o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), v **§ 69 a příloze** k zákonu.

Bezpečnostním pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti od půdorysu plynového zařízení měřeno kolmo na jeho obrys.

Bezpečnostní pásma plynových zařízení:

- | Druh zařízení | Velikost pásma |
|---|----------------|
| • Zásobníky (vzdálenost od vnějšího okraje areálu zásobníku) mimo samostatně umístěných sond..... | 250 m |
| • Sondy zásobníku plynu (vzdálenost od osy jejich ústí) | |

s tlakem do 100 barů.....	80 m
s tlakem nad 100 barů	150 m
• Tlakové zásobníky zkapalněných plynů do vnitřního objemu (vzdálenost od vnějšího obvodu technologických objektů)	
nad 5 m ³ do 20 m ³	20 m
nad 20 m ³ do 100 m ³	40 m
nad 100 m ³ do 250 m ³	60 m
nad 250 m ³ do 500 m ³	100 m
nad 500 m ³ do 1000 m ³	150 m
nad 1000 m ³ do 3000 m ³	200 m
nad 3000 m ³	300 m
• Plynojemy (vzdálenost od vnějšího obvodu technologických objektů)	
do 100 m ³	30 m
nad 100 m ³	50 m
• Technologické objekty (vzdálenost od vnějšího obvodu technologických objektů)	
• Plínřny plynů	100 m
• Zkapalřovací stanice stlačených plynů	100 m
• Odpařovací stanice zkapalněných plynů	100 m
• Kompresorové stanice	200 m
• Regulační stanice vysokotlaké o tlakové úrovni 4 až 40 barů včetně	10 m
• Regulační stanice s tlakem nad 40 barů	20 m
• Vysokotlaké plynovody a plynovodní přípojky o tlakové úrovni 4 až 40 barů včetně	
do DN 100 včetně	8 m
nad DN 100 do DN 300 včetně	10 m
nad DN 300 do DN 500 včetně	15 m
nad DN 500	20 m
• Vysokotlaké plynovody a plynovodní přípojky s tlakem nad 40 barů	
do DN 100 včetně	8 m
nad DN 100 do DN 300 včetně	15 m
nad DN 300 do DN 500 včetně	70 m
nad DN 500 do DN 700 včetně	110 m
nad DN 700	160 m

Ochranná pásma zařízení elektrizační soustavy

Ochranná pásma zařízení elektrizační soustavy jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), v § 46.

Ochranné pásmo **nadzemního vedení** je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany:

- a) u napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně
 - pro vodiče bez izolace 7 m,
 - pro vodiče s izolací základní 2 m,
 - pro závěsná kabelová vedení 1 m,
- b) u napětí nad 35 kV a do 110 kV včetně
 - pro vodiče bez izolace 12 m,
 - pro vodiče s izolací základní 5 m,
- c) u napětí nad 110 kV a do 220 kV včetně 15 m,
- d) u napětí nad 220 kV a do 400 kV včetně 20 m,
- e) u napětí nad 400 kV 30 m,
- f) u závěsného kabelového vedení 110 kV 2 m,
- g) u zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence 1 m.

Ochranné pásmo **podzemního vedení** elektrizační soustavy do napětí 110 kV včetně a vedení řídící a zabezpečovací techniky činí **1 m** po obou stranách krajního kabelu; u podzemního vedení nad 110 kV činí **3 m** po obou stranách krajního kabelu.

Ochranné pásmo elektrické stanice je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti:

- u venkovních elektrických stanic a dále stanic s napětím větším než 52 kV v budovách **20 m** vně od oplocení nebo v případě, že stanice není oplocena, 20 m nebo od vnějšího líce obvodového zdiva,
- u stožárových elektrických stanic a věžových stanic s venkovním přívodem s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí **7 m** od vnější hrany půdorysu stanice ve všech směrech,
- u kompaktních a zděných elektrických stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí **2 m** od vnějšího pláště stanice ve všech směrech,
- u vestavěných elektrických stanic **1 m** vně od obestavění.

Ochranné pásmo výroby elektřiny je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými v kolmé vzdálenosti:

- 20 m vně oplocení, nebo v případě, že výroba elektřiny není oplocena, 20 m od vnějšího líce obvodového zdiva výroby elektřiny připojené k přenosové soustavě, nebo distribuční soustavě s napětím větším než 52 kV,
- 7 m vně oplocení, nebo v případě, že výroba elektřiny není oplocena, 7 m od vnějšího líce obvodového zdiva výroby elektřiny připojené k distribuční soustavě s napětím nad 1 kV do 52 kV včetně,
- 1 m vně oplocení výroby elektřiny s instalovaným výkonem nad 10 kW a připojené k distribuční soustavě s napětím do 1 kV včetně,
- v případě, že výroba elektřiny není oplocena, 1 m od vnějšího líce obvodového zdiva, nebo od obalové křivky vedené vnějšími líci krajních komponentů výroby elektřiny s instalovaným výkonem nad 10 kW a připojené k distribuční soustavě s napětím do 1 kV včetně,
- 1 m od vnějšího líce obvodového zdiva budovy, na které je výroba elektřiny umístěna, u výroby elektřiny připojených k distribuční soustavě s napětím do 1 kV včetně s instalovaným výkonem nad 10 kW. Pro výrobu elektřiny připojenou k distribuční soustavě s napětím do 1 kV včetně s instalovaným výkonem do 10 kW včetně se ochranné pásmo nestanovuje.

Ochranná pásma telekomunikačních vedení

Ochranná pásma telekomunikačních vedení jsou určena zákonem č. **127/2005 Sb.**, o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o elektronických komunikacích) v § 102, § 103.

Ochranné pásmo **podzemního** komunikačního vedení činí **1,5 m** po stranách krajního vedení.

Ochranné pásmo **nadzemního** komunikačního vedení vzniká dnem nabytí právní moci rozhodnutí vydaného podle stavebního zákona. Parametry tohoto ochranného pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany **stanoví na návrh vlastníka tohoto vedení příslušný stavební úřad** v tomto rozhodnutí. Přitom musí být šetřeno práv vlastníků nemovitostí nacházejících se v ochranném pásmu nadzemního komunikačního vedení.

Ochranné pásmo **rádiového zařízení a rádiového směrového spoje** vzniká dnem nabytí právní moci rozhodnutí vydaného podle stavebního zákona. Parametry těchto ochranných pásem, rozsah omezení a podmínky ochrany **stanoví na návrh vlastníka těchto zařízení a spojů příslušný stavební úřad** v tomto rozhodnutí. Přitom musí být šetřeno práv vlastníků nemovitostí nacházejících se v ochranném pásmu rádiového zařízení a rádiového směrového spoje.

b) podmínky pro zásah

Před začátkem stavebních prací musí být veškeré inženýrské sítě vytyčené jednotlivými správci zařízení.

Po dobu realizace budou body vytyčovací sítě ochráněny, nesmí v žádném případě dojít k jejich poškození.

c) způsob ochrany nebo úprav

Při práci v ochranných pásmech inženýrských sítí budou dodrženy podmínky jednotlivých správců, především ruční hloubení výkopů.

V sousedství plochy ZS se nachází boží muka, tyto jsou mimo řešené území v době výstavby budou ochráněna.

d) vliv na stavebně technické řešení stavby

Není.

11. Zásah stavby do území

Vymezení a zdůvodnění změn současného stavu vyvolaných stavbou.

a) bourací práce

neobsazeno

e) kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada

Kácení porostů řeší stavební objekt 001. SO 001 řeší veškeré přípravné práce na zájmovém území stavby plánované přeložky, tj. především kácení vzrostlých stromů a smýcení keřů a souvislých mimolesních porostů na celém území dotčeném stavbou. V rámci tohoto stavebního objektu bude řešeno kromě vlastního kácení a smýcení i zpracování vykácené dřevní hmoty a odstranění pařezů.

V rámci SO 801 bude poté založen travní porost a následně vysázena vzrostlá zeleň na vhodně zvolených lokalitách v těsné blízkosti nově navržené přeložky a křižovatky v rozsahu trvalého záboru.

f) rozsah zemních prací a konečná úprava terénu

Rozsah zemních prací a konečná úprava jsou zřejmé z objektu přípravy území, ze silničních stavebních objektů SO 101-SO 104 a objektů rekultivace území SO 801 – SO 820.

g) ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch

Všechny nezpevněné plochy v trvalém záboru stavby budou po ukončení stavebních prací následně ohumusovány a zatravněny, případně osazeny dřevinami tam, kde to prostorové uspořádání umožní. Plochy v dočasných záborech budou uvedeny do původního stavu, případně zrehabilitovány.

h) zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství udělil souhlas k trvalému odnětí zemědělské půdy ze ZPF pro stavbu přeložky silnice II/105 na pozemcích v k. ú. Dolní Jirčany dne 15.11.2016 pod č.j. 160678/2016/KUSK.

i) zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa

neobsazeno

j) zásah do jiných pozemků

Nevyskytuje se.

k) vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků

Ke změně jiných staveb nedochází. Úpravy a přeložky dotčené dopravní a technické infrastruktury a vodních toků jsou řešeny v příslušných stavebních objektech.

12. Nároky stavby na zdroje a její potřeby**a) všechny druhy energií**

Stavba (ve smyslu hotového díla) vyvolává nároky na příkon elektrické energie pro provoz veřejného osvětlení. Nároky na ostatní energie nevznikají. Zajištění energií pro výstavbu je věcí zhotovitele stavby.

b) telekomunikace

Zajištění komunikace je věcí zhotovitele stavby, možné je použití např. mobilních telefonů.

c) vodní hospodářství

Staveništní plochy budou vyspádovány tak, aby se dešťová voda vsakovala do okolního terénu. Z důvodu odvodnění staveniště se zemní práce budou provádět dle sklonu navrženého odvodnění. Při výstavbě bude zamezeno splachům zeminy do okolí především při provádění zemních prací. Vzhledem k rovinatému charakteru zájmového území je nebezpečí splachů minimální, je však nutné navrhnout opatření pro případ přívalových dešťů.

d) připojení na dopravní infrastrukturu a parkování

Stavba bude funkčně napojena na stávající silniční síť, parkování pro potřeby zhotovitele bude v prostoru zařízení staveniště.

e) možnosti napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě)

Je věcí zhotovitele stavby.

f) druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby

Nakládání s odpady musí být prováděno v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech a se souvisejícími prováděcími vyhláškami. Užíváním staveniště bude vznikat běžný komunální odpad a kal ze septiků a žump (odpad z chemických WC na stavbě). Po dokončení stavby budou vznikat odpady z provozu na komunikaci. Jedná se převážně o odpady kategorie ostatní – uliční smetky, pneumatiky, odpad rostlinných pletiv, zeminu; z nebezpečných odpadů se mohou vyskytnout ropné látky (úkyhy pohonných hmot a olejů, havárie).

Další odpady související se stavbou přeložky jsou uvedeny v příl. **G.2.9 Projekt nakládání s odpady**.

13. Vliv stavby a provozu na pozemní komunikaci na zdraví a životní prostředí**a) ochrana krajiny a přírody**

V zájmovém území řešené stavby se nenachází žádné velkoplošné ani maloplošné chráněné území dle zákona 114/1995 Sb. Zároveň stavbou nebude dotčena Evropsky významná lokalita ani Ptačí oblast v rámci soustavy Natura 2000.

g) hluk

Ochrana okolí přeložky před hlukem z dopravy je řešena protihlukovou stěnou, tato stěna je navržena na základě aktualizované hlukové studie viz příl. **G.2.4 Hluková studie**.

h) emise z dopravy

Emise z dopravy na přeložce nebyly posuzovány.

i) vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje

Vzhledem k projektované části trasy, která bude v zájmovém území vedena převážně v násypu, příp. v úrovni terénu s minimální hloubkou terénních zářezů se nepředpokládá realizace stavebního čerpání a tudíž ani negativní ovlivnění hydraulických poměrů lokality. Hlavní riziko ovlivnění hydrogeologických poměrů lokality je především spojeno s rizikem havárií při realizaci stavby a nebezpečí úniků závadných látek do vod povrchových, případně do půdního horizontu a následně do vod povrchových nebo podzemních. V úvahu připadají především ropné látky (pohonné hmoty, hydraulické oleje) a betonové směsi. Možná rizika úniků lze minimalizovat běžnými technickými a organizačními opatřeními a dodržováním obecně závazných předpisů, normativů a manipulačních řadů a náležitou organizací a dozorem při provádění stavebních prací. V blízkosti plánované trasy silnice by tak neměl být ohrožen žádný stávající vodní zdroj.

j) ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby

Při provádění prací na staveništích je třeba dodržovat právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ustanovení technických norem (ČSN), bezpečnostních a hygienických předpisů platných v době provádění stavby.

Právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (vymezení pojmu je uvedeno v ustanovení § 349 odst. 1 zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce) jsou předpisy na ochranu života a zdraví, předpisy hygienické a protiepidemické, technické předpisy, technické dokumenty a technické normy, stavební předpisy, dopravní předpisy, předpisy o požární ochraně a předpisy o zacházení s hořlavinami, výbušninami, zbraněmi, radioaktivními látkami, chemickými látkami a chemickými přípravky a jinými látkami škodlivými zdraví, pokud upravují otázky týkající se ochrany života a zdraví.

Pokud při stavební činnosti dochází ke střetu se silniční, železniční, pěší nebo vodní dopravou, je nutné identifikovat tato rizika a přijmout potřebná opatření k zabránění ohrožení veřejnosti. Při stavebních a udržovacích pracích na dálnicích a silnicích za provozu nebo na provozované železniční dopravní cestě je nutné přijmout potřebná preventivní opatření k zabránění ohrožení osob pohybujících se na staveništi (pracovišti) veřejnou dopravou. Zhotovitel je povinen postupovat podle příslušných bezpečnostních předpisů vydaných správcem dopravní cesty.

Podrobně je tato problematika řešena v části **A.5 Zásady organizace výstavby**.

k) nakládání s odpady

Nakládání s odpady musí být prováděno v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech a se souvisejícími prováděcími vyhláškami. Při stavbě budou vznikat převážně odpady kategorie ostatní – jedná se o stavební odpady (beton, asfalt, plasty, železo a ocel, směsné kovy, zemina aj.), dále o odpad rostlinných pletiv (kácené dřeviny), biologický rozložitelný odpad (odpad z čištění příkopů a propustků), běžný komunální odpad (ze zařízení stavenišť) a kal ze septiků a žump (odpad z chemických WC na stavbě). Z nebezpečných odpadů se mohou vyskytnout ropné látky (úkypy pohonných hmot a olejů, havárie), event. asfaltové směsi obsahující dehet. Většinu vzniklých odpadů lze recyklovat, zbylé budou uloženy na skládku příslušného typu.

Přehled všech předpokládaných odpadů včetně jejich zatřídění podle Katalogu odpadů a způsobu likvidace je uveden v příloze **G.2.9 Projekt nakládání s odpady**, kde jsou rovněž uvedeny i povinnosti původce odpadů při nakládání s odpady ze stavby.

14. Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti

a) mechanická odolnost a stabilita

Stavba je navržena v souladu s normovými hodnotami tak, aby nedošlo ke zřícení, přetvoření, poškození, porušení jednotlivých částí stavby, a aby vyhověly požadovanému účelu stavby. (dle §9 vyhlášky č.268/2009 Sb.)

l) požární bezpečnost (umožnění zásahu jednotek požární ochrany, únikové cesty pro osoby apod.)

Veškeré navržené silniční komunikace řešené stavby jsou plně průjezdné pro zásahová vozidla jednotek požární ochrany.

m) ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí

Návrh stavby v maximální možné míře respektuje požadavky na ochranu zdraví i životních podmínek.

n) ochrana proti hluku

Vzhledem k tomu, že dojde k přeložení silnice II/105 mimo městskou zástavbu dojde ke snížení hlukové a exhalační zátěže v dotčené lokalitě. Pro dodržení hlukových hygienických limitů pro zástavbu podél navrhované trasy bude vybudována protihluková stěna (**SO 210**).

o) bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na pozemních komunikacích)

Je zaručena respektováním dle zákona 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích, přeložkou se zlepší stávající podmínky.

p) úspora energie a ochrana tepla (hospodárnost provozu, úsporné technologie při výstavbě a údržbě apod.)

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

15. Další požadavky

a) užitné vlastností stavby (dostatečná kapacita objektů, obecné technické požadavky na výstavbu a výrobky, snadná údržba, životnost apod.)

Stavba bude prováděna dle platných ČSN, TKP a TP.

q) zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby - veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Při zpracování projektové dokumentace se vycházelo z vyhlášky 398/2009 Sb. Tato vyhláška stanoví obecné technické požadavky na stavby a jejich části tak, aby bylo zabezpečeno jejich užívání osobami s pohybovým, zrakovým, sluchovým a mentálním postižením, osobami pokročilého věku, těhotnými osobami doprovázejícími dítě v kočárku nebo dítě do tří let.

Pro pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace byly navrženy tyto prvky:

- Snížený obrubník u míst pro přecházení o výškovém rozdílu (nášlapu) 0,02m;

- Varovné pásy z reliéfní dlažby s barevným kontrastem nebo z plastického pásu podle nařízení vlády č. 163/2002 Sb. na okrajích chodníku v místech snížených obrubníků s přesahem až do výšky nášlapu obrubníku 0,08 m;
- Signální pásy z reliéfní dlažby s barevným kontrastem nebo z plastického pásu podle nařízení vlády č. 163/2002 Sb. k navedení na směr místa pro přecházení
- Snížená část chodníku / smíšené stezky bude provedena ve sklonu max. 12,5%.

r) ochrana stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí (povodně, agresivní podzemní voda, bludné proudy, poddolování a povětrnostní vlivy)

Na stavbu nebudou mít vliv žádné škodlivé účinky prostředí, kromě běžných (vliv dešťové vody, vliv vlhkosti na betonové konstrukce) s jejímž vlivem návrh počítá, žádná speciální opatření nejsou navrhována.

Betonové konstrukce jsou navrženy z betonu odolného proti solím.

s) splnění požadavků dotčených orgánů

Znamé požadavky dotčených orgánů jsou řešeny v jednotlivých částech projektové dokumentace.

Zhotovitel musí postupovat dle vydaného stavebního povolení a platných právních předpisů.

16. Závěr

Dokumentace pro provádění stavby (PDPS) neslouží k realizaci stavby.

Dokumentace byla zhotovena před vydáním stavebního povolení a nejsou tedy zpracovány připomínky plynoucí ze stavebního povolení.

Praha, prosinec 2016

Vypracovala: Ing. Pavla Tomíčková