


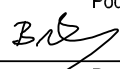
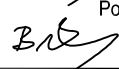
Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:

Investor:	Krajská správa a údržba silnic, Středočeského kraje příspěvková organizace Zborovská 11 150 21 Praha 5	Inženýrská činnost:
		METROPROJEKT Praha a.s. nám. I. P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2

METROPROJEKT Praha a.s. nám. I. P. Pavlova 2/1786 120 00 Praha 2 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz		Souprava číslo:
--	--	-----------------

HIP:	Podpis:	Název a účel díla:
Ing. Jitka Brzoňová		II/240 Velké Přílepy - Tursko, oprava silnice
tel.: 296 154 239		
Stupeň: PDPS		

Zpracovatelský útvar:	Název části díla:	
S60 - dopravních staveb	A. Souhrnné řešení stavby	A
tel.: 296 154 247		
Vedoucí útvaru:	Podpis:	
Ing. Petr Zobal		

Odpovědný projektant:	Podpis:	Název přílohy:	Změna:
Ing. Jitka Brzoňová		Souhrnná technická zpráva	-
Vypracoval:	Podpis:		Číslo příl.:
Ing. Jitka Brzoňová			
Skart. znak: V20/2038	Datum: 12/2017		
Počet formátů: 27 x A4	Měřítka: -	IČD: 17 7176 002 01 00 01	001

Obsah

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
2.	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	3
2.1	Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění	3
2.2	Předpokládaný průběh stavby	3
2.3	Vazby na územní plán	4
2.4	Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití	4
2.5	Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí	4
2.6	Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření	5
2.6.1	Vztahy na dosavadní využití území	5
2.6.2	Vztahy na ostatní plánované stavby v zájmovém území	5
2.6.3	Změny staveb dotčených navrhovanou stavbou	5
3.	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ	5
4.	ČLENĚNÍ STAVBY (JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ STAVBY)	6
4.1	Určení jednotlivých částí stavby	6
4.2	Členění stavby na části stavby, na stavební objekty a provozní soubory	6
5.	PODMÍNKY REALIZACE STAVBY	6
5.1	Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků	6
5.2	Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti	7
5.3	Zajištění přístupu na stavbu	9
5.4	Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy	9
6.	PŘEHLED BUDOUCÍCH SPRÁVCŮ	10
7.	PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ	10
7.1	Návrh postupného předávání části stavby	10
7.2	Zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby	10
8.	SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY	11
8.1	Souhrnný technický popis	11
8.2	Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí	11
9.	VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ	12
10.	DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY, PAMÁTKOVÉ REZERVACE, PAMÁTKOVÉ ZÓNY	15
11.	ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ	18
11.1	Bourací práce	18
11.2	Kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada	18
11.3	Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu	18
11.4	Ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch	18
11.5	Zásah do zemědělského půdního fondu a do pozemků určených k plnění funkce lesa	18
11.6	Zásah do jiných pozemků	19
11.7	Vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury	19
12.	NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY	19
12.1	Všechny druhy energií	19
12.2	Telekomunikace	19
12.3	Vodní hospodářství	19
12.4	Připojení na dopravní infrastrukturu a parkování	19
12.5	Možnosti napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě)	19

12.6	Druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby.....	19
13.	VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	20
13.1	Ochrana krajiny a přírody	20
13.2	Hluk a vibrace.....	20
13.3	Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje.....	21
13.4	Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby	21
13.5	Nakládání s odpady.....	23
14.	OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI.....	24
14.1	Mechanická odolnost a stabilita.....	24
14.2	Požární bezpečnost.....	24
14.3	Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí	24
14.4	Ochrana proti hluku	26
14.5	Bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na pozemních komunikacích)	26
15.	DALŠÍ POŽADAVKY	26
15.1	Dodržení užitných vlastností stavby.....	26
15.2	Zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	26
15.3	Ochrana stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí.....	27

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název akce:	II/240 Velké Přílepy - Tursko, oprava silnice	
Místo stavby:	Středočeský kraj, okres Praha - západ	
Katastrální území:	k.ú. Velké Přílepy (779369), k.ú. Tursko (771759), k.ú. Kamýk u Velkých Přílep (779351)	
Charakter stavby:	Změna stavby	
Stupeň dokumentace:	PDPS	
Datum zpracování DSP:	prosinec 2017	
Investor:	Krajská správa a údržba silnice Středočeského kraje Se sídlem Zborovská 11, 150 21 Praha 5 IČ: 00066001	
Projektant/Obstaratel:	METROPROJEKT Praha a.s. se sídlem I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2 IČ: 45271895	
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Jitka Brzoňová, A.I. 10130	
Zpracovatelé dokumentace:	Pozemní komunikace:	Ing. Jakub Pleiner
	Propustky:	Ing. Tomáš Švec
	DIO:	Ing. Jindřich Coufal
	ZOV:	Ing. Robert Petr Ing. Petr Očásek

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

2.1 Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění

Akce **II/240 Velké Přílepy - Tursko, oprava silnice** řeší opravu silnice II/240 v úseku od cca km 7,5 (za Velkými Přílepy před odbočkou ke stavebninám Bláha) po km cca 10,9 (za Turskem za ulicí V Zátíší). Vozovka vykazuje lokálně značný stupeň opotřebení i deformací povrchu.

Náplní stavby je oprava vozovky v extravilánu mezi obcemi Velké Přílepy a Tursko, kde bude proveden ohrázení a nový kryt vozovky, a rekonstrukci vozovky v obci Tursko, kde bude provedena nová vozovka na plnou výšku konstrukce. Stávající dopravní značení bude v celém rozsahu obnoveno.

Mimo výše uvedené práce bude současně v rámci údržby v předmětném úseku silnice provedeno čištění příkopů a údržba zeleně.

2.2 Předpokládaný průběh stavby

Realizace se předpokládá v roce 2018.

2.3 Vazby na územní plán

Stavba je v souladu se záměry územní plánování v dotčeném území.

2.4 Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití

Řešený úsek silnice II/240 se nachází k.ú. Velké Přílepy, k.ú. Tursko a v začátku úpravy drobně zasahuje do k.ú. Kamýk u Velkých Přílep. Jeho celková délka je cca 3,4 km, přičemž cca 2,6 km vede mimo zastavěná území mezi obcemi Velké Přílepy a Tursko a cca 0,8 km pak prochází zástavbou v obci Tursko.

Jedná se o obousměrnou silnici. Vozovky jsou v celém rozsahu asfaltové, v intravilánu s nebezpečnými krajnicemi a příkopy, které jsou lemovány víceméně souvislým stromořadím dřevin po obou stranách komunikace. V celém úseku se nachází řada vjezdů na soukromé pozemky. V zastavěné části obce Tursko se částečně nacházejí rovněž nebezpečné krajnice, částečně zpevněné krajnice a v nemalém rozsahu je silnice lemována zvýšenou obrubou zvýšených zatravněných pásů. Lokálně je vedle vozovky umístěn chodník. Rovněž zde se nachází vjezdy na jednotlivé soukromé pozemky.

2.5 Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí

Zvláště chráněná území

Zvláště chráněná území přírody jsou definována zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a v blízkosti stavby se nenachází.

Významné krajinné prvky (VKP)

Pojem VKP je definován §3 zákona č. 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky jsou lesy, vodní toky, rybníky, údolní nivy.

V místě propustku v km 10,196 se nachází drobný vodní tok (DVT) Turský potok IDVT 10274686 ve správě Povodí Vltavy, státní podnik. Tento DVT zatím nemá stanoveno záplavové území, žádost o jeho stanovení je v současné době na příslušném OŽP MěÚ Černošice.

Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 orgán ochrany přírody jako VKP, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků.

Nejsou dotčeny „registrované“ významné krajinné prvky.

Vlivy na územní systém ekologické stability (ÚSES)

Územní systém ekologické stability (ÚSES) dle zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění tvoří v krajině soubor funkčně propojených ekosystémů, resp. ekologicky stabilnějších přirozených a přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. V rámci nadregionálních, regionálních a místních (lokálních) ÚSES jsou vymezována tzv. biocentra a biokoridory.

V blízkosti stavby se nenachází biocentra ani biokoridory.

Vliv na zdraví

V řešeném území ani jeho okolí se nenachází objekt, nebo záměr, který by bylo možné ve spojení se záměrem investora pokládat za sociálně, ekonomicky, či environmentálně nepříznivý kumulativní vliv. Případné výstavby v okolí řešeného území, či v něm budou časově a organizačně koordinovány tak, aby vliv na životní prostředí a obyvatelstvo byl minimální.

2.6 Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

2.6.1 Vztahy na dosavadní využití území

Jedná se o opravu stávající silnice 2. třídy. Využití území zůstane beze změny. Dopravní funkce a význam silnice II/240 zůstane zachován.

2.6.2 Vztahy na ostatní plánované stavby v zájmovém území

V současné době je vyprojektována akce „Tursko - Obytný soubor Za rodinnými domy“, v rámci kterého dochází k úpravě (částečně k rozšíření) silnice cca v km 9,9 – 10,1, předpoklad realizace je v roce 2018. Pokud dojde k realizaci tohoto záměru dříve nebo současně s akcí II/240 Velké Přílepy – Tursko, bude provedena úprava silnice dle výše uvedeného záměru a z akce II/240 Velké Přílepy – Tursko bude předmětný úsek opravy silnice vypuštěn.

Akce jsou vzájemně koordinovány.

2.6.3 Změny staveb dotčených navrhovanou stavbou

- obnova konstrukčního souvrství pozemní komunikace
- oprava propustků v dotčeném území
- obnova definitivního dopravního značení
- údržba příkopů a přilehlé zeleně - stromů

3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

a) smlouva o poskytování služeb

Smlouva o poskytování služeb mezi objednatelem Krajskou správou a údržbou silnic Středočeského kraje, příspěvkovou organizací (č. smlouvy 256/00066001/2017) a poskytovatelem METROPROJEKTEM Praha a.s (č. smlouvy 7176MP) ze dne 22.6.2017 včetně Technické specifikace.

b) mapové podklady a geodetické podklady

Geodetické zaměření bylo zpracováno v červenci 2017 společností Delta G s.r.o., oprávněným zeměměřickým inženýrem Ing. Petrem Vášou. Souřadnicový systém je S – JTSK, výškový systém ČSJS/Bpv.

Snímek katastrální mapy byl získán z oficiálních stránek ČÚZK.

c) stávající inženýrské sítě

Z archivů jednotlivých správců inženýrských sítí byly zajištěny podklady ke stávajícím sítím, případně vyjádření neexistenci sítí v zájmovém území stavby.

d) diagnostický průzkum vozovky

Pro tuto akci byl v srpnu 2017 vypracován diagnostický průzkum vozovky a návrh technologie opravy Centrem dopravního průzkumu v.v.i. Brno.

Bylo provedeno:

- vizuální prohlídka včetně fotodokumentace
- rázová zatěžovací zkouška včetně výpočtu zbytkové životnosti vozovky a tloušťky zesílení - 136 ks
- jádrové vývrty včetně zapravení - 14 ks
- kopané sondy - 4 ks
- zpracování výsledků a návrh opravy vozovky

e) dendrologický průzkum

Revize dřevin podél komunikace II tř. č. 240, mezi obcemi Velké Přílepy a Tursko, a dále dřevin podél výše zmíněné komunikace v intravilánu obce Tursko byla provedena v září 2017 ing. Janem Hamerníkem, Ph.D.

4. ČLENĚNÍ STAVBY (JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ STAVBY)

4.1 Určení jednotlivých částí stavby

Stavba je členěna na jednotlivé skupiny stavebních objektů.

4.2 Členění stavby na části stavby, na stavební objekty a provozní soubory

100 Objekty pozemních komunikací

SO 101 Komunikace

SO 102 Definitivní dopravní značení

SO 103 Propustky

5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

5.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

V současné době kromě přípravy akce „II/240 Velké Přílepy - Tursko, oprava silnice“ probíhá příprava akce „Tursko - Obytný soubor Za rodinnými domy“, která má předpoklad realizace shodně v roce 2018.

Oba projekty mají ve svém rozsahu úsek od km cca 9,9 do km cca 10,1, kde v rámci „II/240 Velké Přílepy - Tursko, oprava silnice“ má dojít k opravě krytu vozovky (obrus a následně položení nových asfaltových vrstev), v rámci akce „Tursko - Obytný soubor Za rodinnými domy“ zde ale dochází k rekonstrukci silnice včetně jejího rozšíření.

V současné době není jasné, v jakém časovém sledu budou obě akce probíhat. Pokud dojde k realizaci akce „Tursko - Obytný soubor Za rodinnými domy“ dříve nebo současně s akcí „II/240 Velké Přílepy – Tursko“, případně bude-li její realizace bezprostředně navazovat na opravu silnice „II/240 Velké Přílepy – Tursko“, bude provedena úprava silnice dle výše uvedeného záměru a z akce „II/240 Velké Přílepy – Tursko“ bude předmětný úsek opravy silnice vypuštěn. V případě současné realizace budou obě akce koordinovány z hlediska postupů výstavby a dopravně inženýrských opatření.

Pokud by u akce „Tursko - Obytný soubor Za rodinnými domy“ došlo k časové prodlevě a její realizace by nenavazovala realizaci akce „II/240 Velké Přílepy – Tursko“ ještě v téže kalendářním roce, bude oprava silnice provedena v celém rozsahu dle „II/240 Velké Přílepy – Tursko“.

Věcně (geometrie vozovek) jsou obě akce koordinovány.

5.2 Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

V rámci dokumentace pro stavební povolení „II/240 Velké Přílepy – Tursko, oprava silnice“ je zpracována i část řešící problematiku zásad organizace výstavby dané akce. Projekt ZOV je zpracován souběžně a v úzké součinnosti s návrhem technického řešení, s přihlédnutím k místním podmínkám v obvodu a okolí staveniště. Cílem celého řešení bylo navrhnout postup výstavby s maximální efektivností stavebních činností při minimálním zásahu do okolí stavby. Viz samostatná část dokumentace, která obsahuje technickou zprávu a situace ZOV.

Předmětem projektu je „oprava komunikace II/240 mezi obcemi Velké Přílepy (mimo) – Tursko (včetně)“, jedná se o obnovu krytu vozovky a v obci Tursko o celou výměnu skladby vozovky. Obnova spočívá v odfrézování cca 100-150 mm krytu a následném položení nových asfaltových vrstev. Konstrukce vozovky na plnou výši bude mít tloušťku cca 0,6 m.

Stavba je s ohledem na obsluhu daného území a přístup do jednotlivých dotčených obcí rozdělena do pěti etap. V rámci každé etapy dojde k uzavření příslušného úseku silnice a individuální automobilová doprava bude vedena po objízdných trasách dle projektu DIO.

V první etapě bude prováděna oprava propustku v km 7,5 a současně bude zahájena druhá etapa rekonstrukce vozovky v obci Tursko v úseku od křižovatky s ulicí K Erzu na severní konec Turska. Ve třetí etapě bude provedena rekonstrukce silnice od jižního okraje obce Tursko po křižovatku s ulicí K Erzu. V posledních dvou etapách proběhne oprava mezi obcemi Velké Přílepy a Tursko, která bude prováděna po polovinách.

Postup prací:

Realizace souvislé opravy komunikace mezi obcemi Velké Přílepy (mimo) – Tursko (včetně) bude probíhat při částečném omezení automobilové dopravy. Provoz bude probíhat dle příslušné etapy provádění opravy a podle dopravně inženýrských opatření. Celková doba opravy

komunikace bude cca 3 měsíce. Stavba bude rozdělena na 5 etap viz část dokumentace ZOV a DIO.

Jednotlivé časy etap:

1.etapa – max. 7 dní

Oprava stávajícího propustku v km 7,500. Komunikace II/240 bude pro dobu rekonstrukce propustku uzavřena. Náhradní trasa dle dopravně inženýrských opatření. 1.etapa bude probíhat současně s 2.etapou.

Celkem 1. etapa:

7 dní

2. etapa – 30 dní

Oprava komunikace bude v této etapě probíhat v obci Tursko od km 10,500 – do km 10,926. Rekonstruovat se zde bude kompletně celá skladba vozovky včetně spodku. Pro dopravu bude tato část komunikace uzavřena a budou použity objízdné trasy. Doba rekonstrukce bude činit 30 dní.

Celkem 2. etapa:

30 dní

3. etapa – 30 dní

Oprava komunikace bude v této etapě probíhat v obci Tursko od km 10,200 – do km 10,500. Rekonstruovat se zde bude kompletně celá skladba vozovky včetně spodku. Pro dopravu bude tato část komunikace uzavřena a budou použity objízdné trasy. Doba rekonstrukce bude činit 30 dní.

Celkem 3. etapa:

30 dní

4. etapa – 12 dní

Oprava komunikace bude v této etapě probíhat při levé straně silnice II/240 mezi Obcemi Velké Přílepy – Tursko začátek km 7,5 – konec km 10,200. V této části dojde pouze k výměně asfaltového povrchu za nový. Tloušťka vyfrézované podkladu bude v rozmezí od 100 mm do 150 mm. Komunikace bude s omezením průjezdná a bude řešena dle projektu DIO, jež je součástí této dokumentace.

5. etapa – 12 dní

Oprava komunikace bude v této etapě probíhat při pravé straně silnice II/240 mezi Obcemi Velké Přílepy – Tursko začátek km 7,5 – km 10,200. V této části dojde pouze k výměně asfaltového povrchu za nový. Tloušťka vyfrézované podkladu bude v rozmezí od 100 mm do 150 mm. Komunikace bude s omezením průjezdná a bude řešena dle projektu DIO, jež je součástí této dokumentace.

Celkem 4+5. etapa:

24 dní

Časové cíle:

Zahájení stavby:

ihned po skončení výběrového řízení
(předpoklad jaro/2018)

Celková doba trvání stavby:

3 měsíce

5.3 Zajištění přístupu na stavbu

Materiál z demolic, nový stavební a montážní materiál -> lokality okolí Prahy

Varianta č. 1 – směr dálnice D8

Na stavbu:

dálnice D8 -> silnice III/0081 -> silnice II/608 -> silnice III/00811 -> V Pískovně -> Mostní -> Gen. Klapálka -> 28. Října -> Na Velvarské silnici -> Pražská -> silnice II/240 -> Kralupská -> staveniště

Ze stavby:

staveniště -> Kralupská -> silnice II/240 -> Pražská -> Na Velvarské silnici -> 28. Října -> Gen. Klapálka -> Mostní -> V Pískovně -> III/silnice 00811 -> silnice 608 -> silnice 0081 -> dálnice D8

Varianta č. 2 – směr dálnice D7

Na stavbu:

dálnice D7 -> silnice III/0071 -> K Lesu -> Hlavní -> Ke Statenicím -> Pod Hájem -> Statenická -> Kralupská -> silnice II/240 -> Pražská -> staveniště

Ze stavby:

staveniště -> Pražská -> silnice II/240 -> Kralupská -> Velvarská -> Hrdinů -> Do Horoměřic -> dálnice D7

Uvedené dopravní trasy pro skládky materiálů z demolic a skládky nového stavebního materiálu jsou pouze orientační. Výběr konkrétní provozovny je v kompetenci vybraného dodavatele stavby.

5.4 Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy

Oprava silnice II/240 je časově a organizačně rozdělena na 5 fází.

V první bude rekonstruován propustek na začátku opravovaného úseku u Velkých Přílep. Zároveň bude zahájena druhá etapa, kdy bude opravována konstrukce silnice v Tursku a to od poloviny křižovatky s ulicí K Erzu až na konec Turska.

Přístup do areálu místní vazební věznice a ke stavebninám bude zachován od Turska. Náhradní trasa bude obousměrně vedena přes Kozinec.

V další (třetí) etapě bude opravována konstrukce vozovky od začátku Turska po polovinu křižovatky s ulicí K Erzu. Oba směry dopravy budou opět převedeny na objízdnu trasu přes Kozinec.

V dalších dvou fázích bude obnovována obrusná vrstva od opraveného propustku po začátek obce Tursko. Oprava bude rozdělena podélně na dvě části. Oprava bude vedena vždy

od Velkých Přílepů do Turska jednosměrně. Opačný směr bude veden stále po původní objízdné trase. Dojde zde alespoň k odlehčení objízdné trasy o směr od Prahy.

Po celou dobu oprav bude obec Tursko dopravně přístupná alespoň z jednoho směru silnice II/240 a ulicí K Erzu, která bude sloužit jako spojení s objízdnou trasou.

Linky pravidelné autobusové dopravy budou stavbou ovlivněny. Budou nuceny využívat objízdnou trasu jako ostatní veřejná doprava. Ve fázích, kdy bude trasa linky přerušena, budou autobusy zajiždět z objízdné trasy ulicí K Erzu do Turska na jedinou místní autobusovou zastávku. Otáčení autobusů bude prováděno v Tursku v Libčické ulici v trojúhelníku komunikací v křižovatce s ulicí Nad Studánkou. Obratiště a celá náhradní trasa byla vyzkoušena projetím skutečného autobusu používaného na dotčené lince.

Úpravy SSZ během DIO

Přechod pro chodce v obci Tursko přes ulici Pražská a Kralupská je vybaven světelnou signalizací. Při rekonstrukci vozovek dochází k přepnutí SSZ do režimu blikající žluté v době prací v přímé blízkosti signalizace, tzn. při omezeném pohybu v přilehlé křižovatce a navazujících úsecích při vyloučení dopravy (daný přechod je uzavřen). Po obnovení provozu bude signalizace opět plně provozována.

V době probíhajících prací je nutné sledovat, zda signalizace bliká, v opačném případě došlo k poškození kabeláže a je třeba toto opravit, ještě před spouštěním do provozu.

V současnosti se nepředpokládá použití přenosné signalizační soupravy, což ale nelze vyloučit v případě naléhavých situací postupu stavby.

6. PŘEHLED BUDOUCÍCH SPRÁVCŮ

Stavební objekt	Předpokládaný správce
SO 101 Komunikace	Středočeský kraj
SO 102 Definitivní dopravní značení	Středočeský kraj
SO 103 Propustky	Středočeský kraj

7. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

7.1 Návrh postupného předávání části stavby

Stavba bude předána jako celek.

7.2 Zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby

Stavba bude předána jako celek.

8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

8.1 Souhrnný technický popis

Stavba zahrnuje:

- opravu pozemní komunikace
- obnovu dvou a demolici jednoho propustku
- obnovu definitivního dopravního značení
- údržbu příkopů a zeleně

8.2 Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí

SO 101 Komunikace

Stávající silnice II/240 je v řešeném úseku od km 7,500 – 10,900 v nevyhovujícím technickém stavu.

S ohledem na výsledky Diagnostického průzkumu vozovky je navržena následující oprava.

V 1.úseku v km 7,500 - 8,250 bude provedeno odfrézování stávajících asfaltových vrstev v tl. 100mm, budou lokálně opraveny poruchy a trhliny a bude provedena pokládka asfaltových vrstev ACL 16 S v tl. 70mm a SMA 11 S v tl. 40mm. Konstrukce vozovky bude tedy zesílena o 10mm.

Ve 2.úseku v km 8,250 - 8,825 a 9,050 - 10,200 bude provedeno odfrézování stávajících asfaltových vrstev v tl. 150mm, budou lokálně opraveny poruchy a trhliny a bude provedena pokládka asfaltových vrstev ACP 16 S v tl. 60mm, ACL 16 S v tl. 70mm a SMA 11 S v tl. 40mm. Konstrukce vozovky bude tedy zesílena o 20mm.

V podúseku 2. úseku v km 8,825 - 9,050 bude provedeno odfrézování stávajících asfaltových vrstev v tl. 100mm, budou lokálně opraveny poruchy a trhliny a bude provedena pokládka asfaltových vrstev ACL 16 S v tl. 70mm a SMA 11 S v tl. 40mm. Konstrukce vozovky bude tedy zesílena o 10mm.

Ve 3.úseku v km 10,200 – 10,900 bude provedeno odstranění veškerých stávajících konstrukčních vrstev vozovky, bude provedena sanace zeminy v podloží vozovky. Následně bude provedena pokládka konstrukčních vrstev vozovky, tedy vrstva štěrkodrti v tl. 250mm, vrstva ze směsi stmelené cementem v tl. 170mm a asfaltové vrstvy ACP 16 S v tl. 60mm, ACL 16 S v tl. 70mm a SMA 11 S se sníženou hlučností v tl. 40mm.

Stávající koncept odvodnění v obci Tursko zůstane zachován. Komunikace v obci je převážně odvodňována příčnými a podélnými sklony do pásů zeleně podél vozovky. Případně je komunikace odvodněna podél obrub do stávajících uličních vpustí. Uliční vpust v km 11,412 v prostoru zastávky BUS bude výškově upravena.

Komunikace maximálně respektuje stávající šířkové a výškové vedení a je navržena v kategorii S7,5/60 se základní šířkou jízdních pruhů 2x3,0m v extravilánu a 2x3,25m v obci Tursko mezi obrubami. Podélné sklony nivelety jsou navrženy v rozmezí 0,00 – 4,71 %.

Dále bude v rámci údržby provedeno seřezání, případně lokálně dosypávka nepevněných krajnic a čištění stávajících zanesených příkopů.

Celková délka navrhovaných úprav je 3,4km.

SO 102 Definitivní dopravní značení

Dopravní režim bude zachován v celé délce opravované komunikace.

Dopravní značení bude obnoveno dle stávajícího stavu, nedojde k žádným změnám.

SO 103 Propustky

V předmětném úseku silnice se nacházejí tři propustky. Bylo provedeno jejich zaměření a prohlídka na místě a následně bylo rozhodnuto o dalším postupu:

Propustek v km 7,500:

Vzhledem k špatnému stavu propustku, k nereálnosti sanace cihelné klenby a špatnému výškovému napojení je navržena přestavba propustku. Nový propustek bude z ocelových žebrových trub tlamovitého profilu (světlosti dle hydrotechnického posouzení) se seříznutými krajními troubami ve sklonu násypu komunikace a odlážděním lomovým kamenem do betonu okolo vtoku a výtoku. Polohově bude v místě stávajícího propustku, výškově bude osazen výš, tak aby navazoval na okolní terén, nevytvářel tak překážku podél silnice.

Propustek v km 10,196:

Propustek tvoří betonová trubka DN 1000. Ze statického hlediska nejsou na propustku viditelné žádné výraznější poruchy, které by ohrožovaly jeho funkci. Budou provedeny nové železobetonové římsy se zábradlím. Na výtoku z propustku bude provedena betonová usazovací jímka a bude odlážděna část svahu koryta vodoteče. Stávající propustek bude vyčištěn.

Propustek v km 10,697:

Propustek je ve špatném stavebním stavu a není reálná jeho řádná sanace.

Vzhledem k tomu, že propustek odvodňuje jen malou plochu a za propustkem nemá voda kam odtékat, je navrženo propustek úplně zrušit, s tím že voda se bude vsakovat v příkopech.

9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

Územní plán

Stavba je v souladu s platným územním plánem.

Průzkum stávajících inženýrských sítí

Od jednotlivých správců inženýrských byl zjištěn a zakreslen průběh stávajících inženýrských sítí, případně vyjádření o neexistenci sítí v zájmovém území stavby. Navrhovaná stavba není v kolizi se stávajícími inženýrskými sítěmi.

Před zahájením výkopových prací je třeba polohu inženýrských vytýčit za přítomnosti jejich správců. S polohami inženýrských sítí je nutné seznámit pracovníky a v ochranných pásmech pracovat s maximální opatrností a ručně.

Diagnostický průzkum vozovky

Diagnostický průzkum vozovky proběhl v srpnu 2017. Byla provedena vizuální prohlídka, 136 ks rázových zatěžovacích zkoušek včetně výpočtu zbytkové doby životnosti a tloušťky zesílení po 25 m střídavě, 14 ks jádrových vývrtů včetně zapravení a 4 kopané sondy. Na základě vyhodnocení výsledků byl navržen způsob opravy dané vozovky.

Vizuální prohlídkou byly zjištěny tyto poruchy:

- Ztráta asfaltového tmelu a kaverny v obrusné vrstvě
- Ztráta makrotextury (pocení, vystoupení tmelu)
- Koroze kalové vrstvy, ztráta kameniva z nátěru
- Hloubková koroze obrusné vrstvy
- Výtluky
- Vysprávký
- Trhliny úzké, nepravidelné a mozaikové
- Trhliny rozvětvené
- Trhliny síťové
- Poklesy, místní, příčné a podélné hrboly, plošné deformace vozovky

Stav povrchu vozovky byl ohodnocen jako 3 – vyhovující.

Rázové zatěžovací zkoušky byly provedeny rázovým zařízením FWD/HWD RODOS 2012 při zatížení, které je přibližně ekvivalentní s dotykovým tlakem návrhové nápravy (použitá zatěžovací síla 50 kN, dotykový tlak 0,707 MPa). Průhyby byly zaznamenány na osmi snímačích ve vzdálenostech 0, 300, 600, 900, 1200, 1500, 1800 a 2100 mm od osy zatížení. Změřené průhyby byly normovány na sílu 50 kN a teplotu 20°C. Průhyby byly měřeny v pravé jízdní stopě vozidel se střídavým umístěním v jízdních pruzích. Z naměřených hodnot průhybů byly vypočteny rázové moduly pružnosti jednotlivých konstrukčních vrstev vozovky a podloží v teplotních podmínkách zjištěných při měření. Tyto byly dále vstupními veličinami analytického návrhu konstrukce vozovky. V návrhu opravy je pak vypočítáno zesílení pro navrženou technologii tak, aby výsledná životnost po opravě dosahovala 20 let pro dané dopravní zatížení včetně predikovaného nárůstu.

- Hodnocený podúsek č.1 (km 0,000 – 0,750) vykazuje zbytkovou dobu životnosti 9,8 roků pro stávající dopravní zatížení 1226 TNV/24h a vyžaduje zesílení (30 mm)
- Hodnocený podúsek č.2 (km 0,750 – 1,325 a 1,550 – 2,700) vykazuje zbytkovou dobu životnosti 2 roky pro stávající dopravní zatížení 1226 TNV/24h a vyžaduje zesílení (70 mm)
- Hodnocený podúsek č.2.1 (km 1,325 – 1,550) vykazuje zbytkovou dobu životnosti 20 roků pro stávající dopravní zatížení 1226 TNV/24h a nevyžaduje zesílení

- Hodnocený podúsek č.3 (km 2,700 – 3,435) vykazuje prakticky vyčerpanou dobu životnosti pro stávající dopravní zatížení 1226 TNV/24h a vyžaduje zesílení (150 mm)

Byly provedeny jádrové vývrty a kopané sondy, které prokázaly tloušťky asfaltových hutněných vrstev 170 – 360 mm. Podkladní vrstvy jsou tvořeny písčitými hlínami případně písčitými hlínami s příměsí kameniva, podložní zemina je písčitá hlína případně jíl.

Navržená oprava vozovky je popsána v kapitole 8.2 SO 101 Komunikace.

Dendrologický průzkum

Byla provedena revize dřevin podél komunikace II tř. č. 240, mezi obcemi Velké Přílepy a Tursko, a dále dřevin podél výše zmíněné komunikace v intravilánu obce Tursko. Účelem šetření bylo posouzení současného růstového a zdravotního stavu vzrostlé zeleně, před plánovanou stavební činností.

Vyhodnocení stavu dřevin bylo provedeno na základě místního šetření za použití metodického postupu (Machovec, Grulich 2013) „Metodika Oceňování trvalé zeleně“ (vegetačních prvků), která je plně v souladu s judikaturou ČR v praxi používané pro hodnocení a pěstování všech vegetačních prvků, vycházející z původní metodiky ČÚOP Praha 1993 – prof. Ing. J. Machovec, CSc., ing. J. Grulich, „Ohodnocování dřevin rostoucích mimo les a výpočet náhradní výsadby“.

Vzrostlá zeleň je na revidovaných pozemcích tvořena víceméně souvislým stromořadím dřevin po obou stranách komunikace mezi obcemi Velké Přílepy a Tursko a za obcí Tursko. Dále jsou dvě samostatné dřeviny a linie stromů v obci Tursko. Celkem bylo dohledáno 316 stromů a 2 keře.

Z hlediska zastoupení taxonů se jedná převážně o výsadbu javoru klenu, jasanu ztepilého, lípy srdčité a javorovce jasanolistého. Další taxony tvoří příměs zastoupenou jednotlivými kusy.

Zdravotní stav téměř 28 % hodnocených dřevin je velmi špatný až špatný. Tento nepříznivý výsledek je dán kombinací letních přísušků a přísušků zapříčiněných solením při zimní údržbě a dále tracheomykozními příznaky na jasaněch, které jsou v celkovém počtu zastoupeny z 30 %. Vitalita téměř 83 % dřevin je snížena v rozmezí minimální až dobrá. Tento relativně nepříznivý výsledek je dán kombinací letních přísušků a přísušků zapříčiněných solením při zimní údržbě a již zmíněnými tracheomykozními příznaky na jasaněch. Poškození mechanická a prostorová hodnocených dřevin jsou velmi vážná až minimální. Velmi vážně je poškozeno necelých 4 % dřevin, vážně poškozeno je 12 % dřevin, středně poškozeno je více jak 79 % dřevin, lehce poškozeno je necelých 3 % dřevin a minimálně poškozeno necelých 3 % dřevin. Četná jsou poranění bazálních částí, tlaková větvení, zlom silných či kosterních větví, suché silné a kosterní větve, odstranění silných a kosterních větví směrem k přilehlým polnostem. Stabilita dřevin je u více jak 5 % dřevin nenarušená až mírně narušená, u více jak 55 % dřevin středně narušená, u více jak 23 % dřevin značně narušená a 7 % dřevin je nestabilních. Dřeviny se značně narušenou stabilitou a dřeviny nestabilní jsou převážně dřeviny s výrazně vychýleným těžištěm, tlakovým větvením a dřeviny s nevitální částí koruny.

Z hlediska perspektivy je necelý 10 % dřevin perspektivních a vysoko perspektivních s předpokladem dalšího růstu a vývoje min. 20 let, více jak 61 % dřevin je středně perspektivních, s předpokladem dalšího růstu a vývoje min. 20 let. Nízko perspektivních dřevin s

předpokládanou dobou dožití do 20 let je více jak 20 %. Neperspektivních dřevin, u nichž hrozí bezprostřední zánik, či zánik v nejbližších letech je více jak 9 %.

Celkem byly dohledány dva keře, jejichž stav je velmi dobrý.

Při revizi byly dohledány dva památné stromy (v obci Tursko), které podléhají zvláštní ochraně dle zákona 114/1992 SB O ochraně přírody. Stav těchto dřevin je velmi neuspokojivý.

Ke kácení z provozně bezpečnostních důvodů bylo navrženo celkem 21 stromů, u dalších 45 stromů je nutné zvážit jejich setrvání na místě za předpokladu aplikace komplexu stabilizačních opatření či jejich odstranění z provozně bezpečnostních důvodů. Stabilizace těchto dřevin je bezodkladná z důvodu ohrožení provozu na přilehlé komunikaci a dále z důvodu zajištění BOZ při stavební činnosti.

Čtyři dřeviny jsou navrženy k odstranění z pěstebních důvodů. Jejich odstraněním dojde ke zlepšení podmínek růstu kvalitnějšího a perspektivnějšího jedince.

Při plánované opravě komunikace je nutné dodržet normu ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích v bodě 4 a 5. Dále je třeba se řídit při návrhu a provádění technologických ochranných a pěstebních postupů u dřevin ovlivněných stavební činností standardem AOPK SPPK A01 002:2014 – Ochrana dřevin při stavební činnosti v bodě 2 - 6.

10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMO, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY, PAMÁTKOVÉ REZERVACE, PAMÁTKOVÉ ZÓNY

Ochranné pásmo dráhy

Stavba se nenachází v ochranném pásmu dráhy.

Ochranné pásmo letiště

Stavba se nachází cca polovinou svého rozsahu v ochranném pásmu kuželové plochy a cca polovinou v ochranném pásmu vnější vodorovné plochy – 420 m.n.m. určené pro letiště Vodochody.

Ochranné pásmo lesa

Stavba se nenachází v ochranném pásmu lesa.

Biokoridory, biocentra

V blízkosti stavby nenachází biokoridor ani lokální biocentrum.

Poloha vůči zaplavovanému území

Stavba se nachází mimo záplavové území (Q₁₀₀).

Kulturní památky, památkové rezervace, památkové zóny

Kulturní památky nebudou dotčeny.

Ochranná pásma inženýrských sítí

Pro inženýrské sítě platí následující ochranná pásma:

Vodovodní řady

Ochranná pásma vymezuje zákon č. 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu (ve znění pozdějších předpisů) - §23 odst. 3

<u>Dimenze</u>	<u>OP</u>	<u>poznámka - na každou stranu</u>
do ø 500 mm vč.	1,5 m	od vnějšího líce stěny
nad ø 500 mm	2,5 m	potrubí

Kanalizační stoky

Ochranná pásma vymezuje zákon č. 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu (ve znění pozdějších předpisů) - §23 odst. 3

<u>Dimenze</u>	<u>OP</u>	<u>poznámka - na každou stranu</u>
Do ø 500 mm vč.	1,5 m	od vnějšího líce stěny
Nad ø 500 mm	2,5 m	potrubí

Nadzemní elektrické vedení nad 1kV do 35 kV včetně

Ochranná pásma vymezuje energetický zákon č. 458/2000 Sb. (ve znění pozdějších předpisů) - §46 odst. 3 písmeno a)

<u>Typ vodiče</u>	<u>OP</u>	<u>poznámka – svislé roviny</u>
Bez izolace	7 m	od krajního vodiče
S izolací základní	2 m	
Závěsné kabelové vedení	1 m	

Nadzemní elektrické vedení nad 35 kV do 100 kV včetně

Ochranná pásma vymezuje energetický zákon č. 458/2000 Sb. (ve znění pozdějších předpisů) - §46 odst. 3 písmeno b), f)

<u>Typ vodiče</u>	<u>OP</u>	<u>poznámka – svislé roviny</u>
Bez izolace	12 m	od krajního vodiče
S izolací základní	5 m	
Závěsné kabelové vedení	2 m	

Nadzemní elektrické vedení nad 110 kV do 220 kV včetně

Ochranná pásma vymezuje energetický zákon č. 458/2000 Sb. (ve znění pozdějších předpisů) - §46 odst. 3 písmeno c) – vzdálenost 15 m.

Nadzemní elektrické vedení nad 220 kV do 400 kV včetně

Ochranná pásma vymezuje energetický zákon č. 458/2000 Sb. (ve znění pozdějších předpisů) - §46 odst. 3 písmeno d) – vzdálenost 20 m.

Nadzemní elektrické vedení nad 400 kV včetně

Ochranná pásma vymezuje energetický zákon č. 458/2000 Sb. (ve znění pozdějších předpisů) - §46 odst. 3 písmeno e) – vzdálenost 30 m.

Zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence

Ochranná pásma vymezuje energetický zákon č. 458/2000 Sb. (ve znění pozdějších předpisů) - §46 odst. 3 písmeno g) – vzdálenost 1 m.

Podzemní elektrické vedení

Ochranná pásma vymezuje energetický zákon č. 458/2000 Sb. (ve znění pozdějších předpisů) - §46 odst. 5

<u>Napětí</u>	<u>OP</u>	<u>poznámka</u>
---------------	-----------	-----------------

Do 110 kV	1 m	po obou stranách krajního kabelu
Nad 110 kV	3 m	po obou stranách krajního kabelu

Transformátor 1-52 kV na nízké napětí

Ochranná pásma vymezuje energetický zákon č. 458/2000 Sb. (ve znění pozdějších předpisů) - §46 odst. 6

Typ	OP	pozn. - svislé roviny
Stožárový	7 m	písm. b)
Zděný	2 m	písm. c)

Plynovod

Ochranná pásma vymezuje energetický zákon č. 458/2000 Sb. (ve znění pozdějších předpisů) - §68 odst. 3 písmeno a), b)

Typ	OP	pozn. - svislé roviny
STL, NTL a přípojky	1 m	na obě strany od půdorysu
U ostatních plynovodů a technologických objektů	4 m	na obě strany od půdorysu

Ochranná pásma zařízení na výrobu nebo rozvod tepelné energie

Ochranná pásma vymezuje energetický zákon č. 458/2000 Sb. (ve znění pozdějších předpisů) - §87 odst. 2

Druh zařízení	OP	pozn. - svislé roviny
Výroba nebo rozvod tepla	2,5 m	od půdorysu
Výměňiková stanice	2,5 m	od půdorysu

Ochranné pásmo RRS

Stávající zařízení je chráněno ochranným pásmem. Ochranné pásmo se zřizuje dle zákona č. 127/2005 Sb. (ve znění pozdějších předpisů)

Kolektor

Požadavky dle normy ČSN 73 7505 – Sdružené trasy městských vedení technického vybavení

Ochrana stávající zeleně/kácení

Při provádění prací bude dodržována ve vztahu ke vzrostlé zeleni ČSN DIN 18 915 Práce s půdou, ČS DIN 18 916 Výsadby rostlin, ČSN DIN 18 917 Zakládání trávníků, ČSN DIN 18 918 Technicko-biologická zabezpečovací opatření, ČSN DIN 18 919 Rozvojová a udržovací péče o rostliny a ČSN DIN 18 920 Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech.

Dřeviny v dosahu stavební činnosti je nutné ochránit v souladu s ČSN 83 9061 Technologie stavebních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

Dále je třeba se řídit při návrhu a provádění technologických ochranných a pěstebních postupů u dřevin ovlivněných stavební činností standardem AOPK SPPK A01 002:2014 – Ochrana dřevin při stavební činnosti.

Kácení viz kapitola 11.3.

11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

11.1 Bourací práce

Odfrezováno bude cca 3650 m³ asfaltových vrstev vozovky, odkopávky pro konstrukci na plnou výši v obci Tursko budou cca 4800 m³.

Během bouracích prací je třeba dbát zvýšené opatrnosti zejména v blízkosti tras inženýrských sítí.

11.2 Kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada

Dle dendrologického průzkumu je z bezpečnostních důvodů navrženo ke kácení 22 stromů, další 4 stromy jsou navrženy ke kácení z pěstebních důvodů. Převážně se tyto stromy nachází na pozemcích ve správě KSÚS, některé jsou na pozemcích soukromých vlastníků, se kterými bude o jejich odstranění jednáno. U kácených stromů bude požádáno o povolení ke kácení.

Další 4 stromy jsou navrženy ke kácení z pěstebních důvodů.

Městský úřad Černošice – odbor životního prostředí požaduje za vykácené stromy provést novou výsadbu dřevin geograficky původních druhů a to na totožném místě. Výsadba bude provedena ve vhodném vegetačním období (v témže roce nebo v roce následujícím po pokácení), péče o nově vysazenou dřevinu je stanovena na 5 let (v prvním roce péči zajistí zhotovitel, dále bude péče zajištěna KSÚS).

11.3 Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu

Při provádění opravy vozovky na plnou výšku konstrukce (v intravilánu obce Tursko) se v místech neúnosného podloží předpokládá jeho zpevnění, případně jeho výměna. Dále bude provedena přestavba jednoho propustku ve stávajícím místě a jeden propustek (v místě Turského potoka) bude opraven včetně provedení usazovacího prostoru.

Terén kolem těchto propustků bude uveden do původního stavu.

11.4 Ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch

Po dokončení stavby bude narušený terén, zejména terén kolem opravovaných propustků nebo rektifikovaných obrub podél zatravněných pásů v intravilánu, ohumusován a zatravněn. Výsadba dřevin viz čl. 11.2.

11.5 Zásah do zemědělského půdního fondu a do pozemků určených k plnění funkce lesa

Stavba se nachází v katastrálním území Velké Přílepy, Kamýk u Velkých Přílep a Tursko. Pozemky ZPF ani PUPFL nebudou stavbou dotčeny.

11.6 Zásah do jiných pozemků

Stavba se nachází převážně na pozemcích ve vlastnictví Středočeského kraje (správce Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje) a dále se dotýká jednoho pozemku ve vlastnictví TJ Tursko.

Údržba příkopů a zeleně bude částečně probíhat na soukromých pozemcích, pro povolení kácení stávajících dřevin byly od majitelů jednotlivých pozemků zajištěny písemné souhlasy.

11.7 Vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury

Mimo opravu předmětného úseku pozemní komunikace nedojde ke změně další stavby.

12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

12.1 Všechny druhy energií

Při provozu nevzniknou nároky na zdroje energií.

12.2 Telekomunikace

Stavba v provozu nemá nároky na telekomunikace. Pro období výstavby není připojení na pevnou telefonní síť navrhováno. Vedení stavby bude využívat sítě mobilních operátorů.

12.3 Vodní hospodářství

Vozovka bude tak jako ve stávajícím stavu v extravilánu odvodněna do stávajících uličních vpustí, které jsou napojeny do kanalizace, nebo do okolní zeleně. V intravilánu je vozovka odvodněna do okolního terénu.

Odvodňovaná zpevněná plocha se nemění a její výměra bude shodná se stávající.

12.4 Připojení na dopravní infrastrukturu a parkování

Jedná se o opravu silnice 2. třídy, která je součástí stávající dopravní infrastruktury. Nedochází ke změnám oproti stávajícímu stavu.

12.5 Možnosti napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě)

V rámci opravy silnice se napojení na technickou infrastrukturu nijak nemění.

12.6 Druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby

Při provozu silnice 2. třídy vzniká minimum odpadů a to např. při zimní údržbě, při drobných opravách nebo při odstraňování následků havárií.

tab. Předpokládané druhy odpadů, které budou vznikat v období provozu

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kategorie odpadu
15 02	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy	N, O
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O
20 03 02	Zemina a kameny	O
20 03 01	Směsný komunální odpad	O
20 03 03	Uliční smetky	O

Vysvětlivky: N – nebezpečné odpady, O – ostatní odpady

13. VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

13.1 Ochrana krajiny a přírody

Stavba nevyžaduje žádná zásadní opatření z hlediska ochrany přírody a krajiny, vodních zdrojů nebo léčebných pramenů.

Stromy navržené dle dendrologického posudku ke kácení budou nahrazeny novou výsadbou dřevin geograficky původních druhů v totožných místech kácených stromů tak, aby nebylo narušeno stávající stromořadí a nebyl tím narušen krajinný ráz.

13.2 Hluk a vibrace

Limitní hodnoty hlukového zatížení stanoví nařízení vlády č.272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Nařízení je prováděcí vyhláškou zákona č.258/2000 Sb., o ochraně zdraví a o změně některých souvisejících zákonů.

V intravilánu bude při opravě vozovek použita speciální obrusná vrstva na snížení hlukové zátěže. Hluková zátěž z provozu se tak sníží.

Zdroji hluku při výstavbě budou jednak stavební stroje provádějící rekonstrukci komunikace, jednak nákladní automobily, které budou ze staveniště odvážet odtěženou zeminu a odfrézovaný kryt vozovky a přivážet na staveniště stavební materiál. V době maximálního souběhu prací bude dopravní intenzita těchto vozidel 10 aut za den.

Hlukové zatížení přímo závisí na hlukové emisi stavebních strojů, přičemž u rekonstrukce komunikace se předběžně předpokládá užití strojů uvedených v následujícím přehledu. Podklady o hlučnosti použitých stavebních mechanismů byly převzaty z obvyklých hodnot jednotlivých druhů stavebních strojů.

zařízení	LA dB/x m
rypadlo	90/1
dozer	90/1
vibrační válec	100/1
finišer	82/1
nákladní vozidlo	92/1

Plné vytížení stavebních mechanismů není v celé době trvání jejich využití, ani v celé době trvání pracovní směny. Plné vytížení je přerušováno pracovními přestávkami, kontrolou strojů, přesouváním mechanismu atd. Obvyklá doba plného vytížení je něco mezi 50 až 60 % uvažovaného nasazeného stroje nebo pracovní doby. V případě 14 hodinového využití jde o 7 až 8 hodin plného běhu (s plným výkonem), u některých zařízení s délkou pracovní směny 10 hodin jde jen o 6 až 7 hodin běhu s plným výkonem (tedy nejhlučnější provoz).

Ochranu a snížení možných dopadů výstavby na okolí je třeba řešit především prvky organizace výstavby a druhotně pak případnými dalšími opatřeními clonícího charakteru.

V případě problematiky hlukového působení a dosahování vyšších hodnot hlukového zatížení jde o omezení doby činnosti hlučných zařízení a strojů na dobu, která v celkovém součtu a přepočtu na celodenní vlivy nepřekročí povolené hodnoty hluku z výstavby u nejbližších chráněných objektů.

Negativní vlivy vibrací se mohou projevat během výstavby rekonstruovaných vozovek, parkovacích stání, vjezdů a chodníků, a to pouze během jejich hutnění, které je ale nutné pro dostatečnou úpravu konstrukčních vrstev. K zamezení nepříznivých účinků stavebních strojů s vibračními účinky na blízké budovy je možné použít těchto strojů pouze se souhlasem stavebního dozoru.

13.3 Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje

Při provozu stavby budou tak jako ve stávajícím stavu vznikat dešťové odpadní vody. Odvodňovaná plocha ani způsob odvodňování se nemění. Vody budou svedeny v extravilánu do okolního terénu, v intravilánu v souladu se stávajícím stavem do uličních vpustí a rovněž do okolního terénu (zeleň).

U propustku, kterým je veden Turský potok (km cca 10,2), bude doplněna usazovací jímka s nornou stěnou pro zachycení splavenin a materiálu ze zimní údržby, případně ropných látek.

V řešeném území se nevyskytuje CHOPAV ani trasa nezasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů I. ani II. stupně. Registrované zdroje minerálních a léčivých vod se v řešeném území taktéž nevyskytují, stejně tak zranitelné oblasti.

V období výstavby budou použita mobilní chemická WC. Po dobu výstavby bude zajištěno zachycování odpadních vod a závadných látek tak, aby se nedostaly na nebezpečný terén a nemohly ohrozit jakost povrchových a podzemních vod.

Riziko možné havárie představují úniky látek škodlivých vodám např. ropných látek ze stavebních mechanismů. V případě takové havárie bude postupováno v souladu s platnými předpisy. Případné nebezpečné odpady budou ve stavebním dvoře skladovány v souladu s platnou legislativou.

13.4 Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby

Návrh vyhlášky o technických požadavcích na stavby stanoví povinnost dodržovat požadavky na zajištění bezpečnosti práce na staveništi v souladu s následujícími předpisy:

- zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci ve znění pozdějších předpisů

- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce ve znění pozdějších předpisů
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích ve znění pozdějších předpisů
- nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
- nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí
- nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci ve znění pozdějších předpisů
- nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu a evidenci úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu ve znění pozdějších předpisů
- nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů
- zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů
- vyhláška č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb ve znění pozdějších předpisů
- vyhláška č. 268/2009 o technických požadavcích na stavby ve znění pozdějších předpisů

Pro organizaci výstavby je zadavatel a zhotovitel stavby mimo jiné povinen dodržovat při všech úkonech, které souvisejí s bezpečností a ochranou zdraví při práci, postupy v souladu se zákonem č. 309/2006 Sb., a navazujícími nařízeními vlády ve znění pozdějších předpisů, především ve vytvoření správných podmínek pro dodržení příslušných předpisů, na staveništi i při ochraně veřejnosti. Zejména se jedná o dodržení požadavků na pracoviště a pracovní prostředí, výrobní a pracovní prostředky a zařízení, organizaci práce a pracovní postupy. Musí provést opatření vedoucí k předcházení ohrožení života a zdraví.

Budou-li na staveništi působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby, je zadavatel stavby povinen zajistit potřebný počet koordinátorů bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "koordinátor") s přihlédnutím k rozsahu a složitosti díla a jeho náročnosti na koordinaci a to jak ve fázi přípravy, tak ve fázi jeho realizace. Činnosti koordinátora při přípravě díla a při jeho realizaci mohou být vykonávány toutéž osobou (§14, odst. 1 zákona č. 309/2006 Sb.).

Z charakteru stavby vyplývá, že na staveništi budou vykonávány práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví. Stavebník stavby zajistí, aby před zahájením prací na staveništi byl zpracován plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "plán") podle druhu a velikosti stavby tak, aby plně vyhovoval potřebám zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práce. V plánu je nutné uvést potřebná opatření z hlediska časové potřeby i způsobu provedení; musí být rovněž přizpůsoben skutečnému stavu a podstatným změnám během realizace stavby (§15, odst. 2 zákona č.309/2006) - ve znění pozdějších předpisů.

13.5 Nakládání s odpady

Odpadový materiál vzniklý při bourání bude likvidován v souladu se zákonem č.185/2001 Sb. o odpadech, ve znění pozdějších změn (dále jen zákon o odpadech), jeho prováděcích předpisů a na něj navazující vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 93/2016 Sb. ze dne 23. března 2016, kterou se stanoví Katalog odpadů, Seznam nebezpečných odpadů a Seznam odpadů.

Během výstavby bude původce odpadů odpad třídit a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností, stavbou bude vedena evidence o množství a způsobu nakládání s odpadem, v souladu s vyhláškou MŽP č.383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady ve znění pozdějších předpisů.

Opad bude na staveništi tříděn, bude ukládán buď přímo na transportní vozidla, nebo do kontejnerů umístěných na ploše staveniště pro následný odvoz. Z hlediska posuzování vhodnosti odpadů k recyklaci bude postupováno v souladu s doporučeními metodického pokynu odboru odpadu MŽP k nakládání s odpady ze stavební činnosti a odstraňování staveb (seznam odpadů vhodných k úpravě recyklací obsahuje příloha č. 1 příslušného metodického pokynu MŽP).

Materiálové využití odpadů bude mít přednost před jejich uložením na skládku nebo jiným využitím odpadů. Přednostně budou odpady druhotně využity. Odpady budou předány pouze osobám, které jsou dle zákona o odpadech k jejich převzetí oprávněny.

- Stavební odpad bude v souladu s vyhláškou 93/2016 (katalog odpadů) tříděn a shromažďován odděleně podle kategorií (nebezpečný a ostatní odpad) a druhů
- Materiálově a energeticky nevyužitelné druhy odpadů ze stavby budou odstraňovány uložením na příslušných skládkách odpadů, nebezpečné nevyužitelné druhy odpadů budou předány oprávněným firmám k bezpečnému odstranění
- Jednotlivé druhy tříděného stavebního odpadu budou nabídnuty k využití provozovatelům zařízení na úpravu stavebního odpadu
- Tříděný odpad bude ukládán do rozměrově vhodných kontejnerů odběratelů odpadů nebo stavební firmy. Vytříděný nebezpečný odpad bude ukládán do speciálních nádob dodaných jeho odběratelem
- Shromažďovací prostředky (nádoby) na nebezpečný odpad budou zabezpečeny tak, aby nemohlo dojít k neoprávněné manipulaci s odpady nebo k jejich úniku do životního prostředí
- Kontejnery a nádoby na stavební odpad budou vyváženy ihned po naplnění, aby nedocházelo k nepříznivému estetickému nebo hygienickému dopadu na okolní prostředí

Po celou dobu stavby bude dodavatelem stavby vedena evidence odpadů. Ke kolaudaci budou předloženy doklady o způsobu odstranění odpadů ze stavební činnosti, pokud jejich další využití na stavbě není možné.

Odpady vznikající ve fázi frézování vozovky i nové pokládky asfaltové směsi

Katalog. č. odpadu	Specifikace odpadu	Kategorie	Způsob naložení s odpadem
170101	beton	O	skládka nebo recyklace
170302	asfaltové směsi neuvedené pod č.170301	O	skládka nebo recyklace
170405	železo a ocel	O	materiálové využití
170409	kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami	N	spalovna NO nebo skládka NO
170904	směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod č.170901, 170902 170903	O	skládka nebo recyklace
170504	zemina a kamení neuvedené pod č.170503	O	skládka nebo recyklace
203001	směsný komunální odpad	O	spalovna nebo skládka

14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

14.1 Mechanická odolnost a stabilita

Navržené konstrukce vozovky vyhoví předpokládanému zatížení.

14.2 Požární bezpečnost

Po celou dobu výstavby musí být všude umožněn příjezd hasičské techniky pro případ zásahu ke všem objektům dotčených stavbou.

Stavebník (investor) je povinen nahlásit omezení průjezdnosti a všechny následné uzavírky komunikací 14 dní předem na ohlašovnu požárů – Hasičský záchranný sbor Středočeského kraje. Obecně je třeba dodržet ustanovení základní zákonné normy v oblasti požární bezpečnosti - Zákon o požární ochraně 67/2001 Sb. a vyhl. č. 246/2001 Ministerstva vnitra, kterou se provádějí některá ustanovení zmíněného zákona.

U všech materiálů a výrobků použitých k realizaci stavby a sloužící požární bezpečnosti stavby musí být doloženo vyjádření o shodě vydané příslušnou státní autorizovanou zkušebnou ČR.

14.3 Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí

Ochranu životního prostředí (někdy označovanou jako environment) lze v daných souvislostech vyložit jako vztah mezi stavbou v průběhu výstavby i užíváním a vnějším (přírodním) prostředím, tj. působením výstavby a provozované stavby na přírodní okolí např. emisemi či odpady.

V oblasti ochrany životního prostředí je zadavatel a zhotovitel stavby při realizaci všech činností na staveništi povinen postupovat s maximální šetrností k životnímu prostředí a dodržovat příslušné právní předpisy v platném znění, zejména:

- zákon č.17/1992 Sb., o životním prostředí ve znění pozdějších předpisů
- zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší
- zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů
- nařízení vlády č. 9/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na výrobky z hlediska emisí hluku ve znění pozdějších předpisů
- zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech ve znění pozdějších předpisů
- zákon č. 350/2011 Sb., o chemických látkách a chemických směsích
- nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací

Je nutné zejména:

- Stavební práce provádět v souladu se souvisejícími normami, předpisy a vyhláškami.
- Dodržovat technologickou kázeň. Organizaci výstavby řešit tak, aby nedocházelo k nadměrnému obtěžování obyvatel zejména hlukem a emisemi znečišťujících látek. Týká se hlavně staveništní dopravy po veřejných komunikacích.
- V průběhu výstavby provádět pravidelnou kontrolu stavebních mechanismů.
- Všechny mechanismy, které se budou pohybovat v prostoru staveniště, musí být v dokonalém technickém stavu; nezbytné bude je kontrolovat zejména z hlediska možných úkapů ropných látek; v případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude postupováno podle platné legislativy.
- Zajistit pod stojícími mechanismy zachytné nádoby proti úkapům.
- Stavební činnosti produkující zvýšený hluk (vibrace, ořesy, rozbíjení betonu) budou prováděny v pracovní dny po-pá od 14:00-17:00 hodin, ve dnech pracovního volna od 14:00 -17:00 hodin a ve dnech pracovního klidu nesmí být prováděny.
- Ostatní bourací a zemní práce a stavební výroba bude probíhat v pracovních dnech v době od 8:00-19:00 (21:00) hodin.
- Strojní mechanizace bude užitá typů a parametrů s nižší vyzařovanou hlučností a bude používáno zvukově pohltivých krytů příslušného stroje.
- V průběhu výstavby doporučujeme hlučnější stroje umisťovat co nejdále od chráněných prostor, omezit chod hlučných strojů zařízení naprázdno.
- Dodržet časy provozu jednotlivých uvedených strojů.
- Důsledně vypínat nepoužívané stavební technologie.
- Při přípravných a zemních pracích vhodnými technickými opatřeními (zejména skrápěním) minimalizovat sekundární prašnost. Omezit případné skladování a deponování prašných materiálů na staveništích.

- Pozemní komunikace, které budou v období stavby využívány udržovat v běžné čistotě. Zajistit čištění vozidel a oplach a kropení znečištěných nebo prašných komunikací. Pravidelný mokry úklid dotčených příjezdových komunikací neřešit pouze splachem, nýbrž i sběrem.
- Všechna opatření prováděná k omezení prašnosti zařadit do provozních předpisů a zajistit prokazatelné seznámení pracovníků s těmito opatřeními.
- Na staveništi neprovádět údržbu mechanismů – pouze v nezbytných případech.
- Zařízení staveniště vybavit kontejnery dle kategorie odpadů.
- Převoz jemnozrnného materiálu provádět na „oplachtovaných“ korbách nákladních automobilů.
- Případné kácení dřevin provést v době vegetačního klidu a v mimohnízdní době (tj. během října až února). V případě těsné blízkosti stavebních prací u ponechaných dřevin, ochránit tyto v souladu s platnou normou.
- Umožnit event. záchranný archeologický výzkum při provádění zemních a výkopových prací. Počítat s archeologickým dozorem při výstavbě.

14.4 Ochrana proti hluku

Stavba se částečně nachází mimo obytnou zástavbu, částečně v bezprostřední blízkosti obytných budov. Nebyla navržena žádná zvláštní protihluková opatření.

14.5 Bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na pozemních komunikacích)

Stavba bude užívána podle předpisů upravujících provoz na pozemních komunikacích a za podmínek stanovených zákonem o pozemních komunikacích č.13/1997 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

15. DALŠÍ POŽADAVKY

15.1 Dodržení užitných vlastností stavby

Stavba je navržena v souladu s příslušnými ČSN a platnými Technickými podmínkami.

15.2 Zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Jedná se o opravu vozovek, nejsou řešeny žádné chodníky a pěší trasy, bezbariérových úprav se stavba dotýká pouze v napojeních na stávající přechody pro chodce.

Navržené řešení odpovídá technickým a stavebním požadavkům uvedeným ve vyhlášce Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a v Doporučeném standardu technickém DOS T,

soubor 5, č. 11, Viktor Dudr, Petr Lněnička „Navrhování staveb pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých osob“.

Vyústění přechodů pro chodce na chodnících bude mít podélný spád do 10 %, výška obrubníků v prostorech přechodů pro chodce nepřesáhne 20 mm. Budou provedeny příslušné úpravy pro nevidomé a slabozraké (signální a varovné pásy).

Veškeré materiály pro hmatové úpravy pro nevidomé a slabozraké musí splňovat vládní nařízení č. 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.3.04, TN TZÚS 12.3.05, TN TZÚS 12.3.06. Všechny hmatové prvky s výstupky budou provedeny barevně kontrastní.

15.3 Ochrana stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí

Stavba se nachází mimo záplavové území.

Zájmové území ve smyslu ČSN 73 0036 čl. 29 nespadá do seismické oblasti.