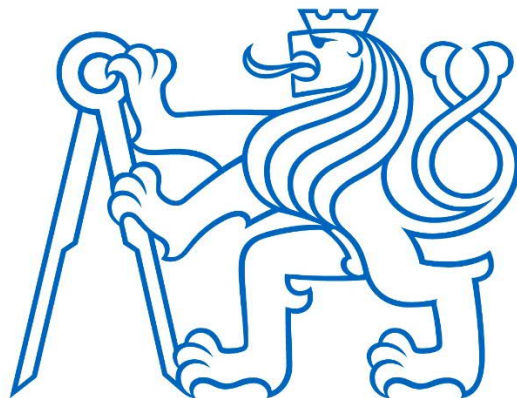


# ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA STAVEBNÍ

Katedra silničních staveb



Přeložka silnice II/240 v úseku od dálnice D7 po Kralupy nad Vltavou  
Road II/240 relocation in the section from highway D7 to Kralupy nad Vltavou

Diplomová práce

Vypracovala:

Bc. Karolína Rysová

Vedoucí práce:

Ing. Jaromíra Ježková

2022/2023



## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

### I. OSOBNÍ A STUDIJNÍ ÚDAJE

Příjmení: Bc. Rysová Jméno: Karolína Osobní číslo: 439196  
Zadávací katedra: Katedra silničních staveb  
Studijní program: Stavební inženýrství  
Studijní obor: Konstrukce a dopravní stavby

### II. ÚDAJE K DIPLOMOVÉ PRÁCI

Název diplomové práce: Přeložka silnice II/240 v úseku od dálnice D7 po Kralupy nad Vltavou  
Název diplomové práce anglicky: Road II/240 relocation in the section from highway D7 to Kralupy nad Vltavou

**Pokyny pro vypracování:**

Vypracujte návrh přeložky silnice II. třídy II/240 v návrhové kategorii 13,5/90 v koridoru definovaném platnými ZÚR Středočeského kraje. Přeložka je připravována jako součást Aglomeračního okruhu. Výstavba vytváří napojení dálnice D7 na obchvat města Kralupy n/V a propojení s dálnicí D8 přes přeložku silnice II/101. Spolu s návrhem přeložky řešte napojení na stávající silniční síť. Diplomovou práci vypracujte ve stupni projektové dokumentace DÚR dle požadavků podrobného zadání.

Seznam doporučené literatury:  
ČSN, TP a VL

Jméno vedoucího diplomové práce: Ing. Jaromíra Ježková

Datum zadání diplomové práce: 19. 9. 2022 Termín odevzdání diplomové práce: 9. 1. 2023  
*Údaj uveďte v souladu s datem v časovém plánu příslušného ak. roku*

Podpis vedoucího práce

Podpis vedoucího katedry

### III. PŘEVZETÍ ZADÁNÍ

*Beru na vědomí, že jsem povinen vypracovat diplomovou práci samostatně, bez cizí pomoci, s výjimkou poskytnutých konzultací. Seznam použité literatury, jiných pramenů a jmen konzultantů je nutné uvést v diplomové práci a při citování postupovat v souladu s metodickou příručkou ČVUT „Jak psát vysokoškolské závěrečné práce“ a metodickým pokynem ČVUT „O dodržování etických principů při přípravě vysokoškolských závěrečných prací“.*

Datum převzetí zadání

Podpis studenta(ky)

# SEZNAM PŘÍLOH

Projekt: Diplomová práce

Název: Přeložka silnice II/240 v úseku od dálnice D7 po Kralupy nad Vltavou

0 - Textové přílohy

Zadání

Anotace

A - Průvodní a technická zpráva

text

B - Výkresová dokumentace

B. 1	Situační výkres širších vztahů	M 1:50 000
B. 2.1.	Přehledná situace	M 1:10 000
B. 2.2.	Přehledná situace se ZÚR	M 1:10 000
B. 3.1.	Koordinační situační výkres - část 1	M 1:2 000
B. 3.2.	Koordinační situační výkres - část 2	M 1:2 000
B. 3.3.	Koordinační situační výkres - část 3	M 1:2 000
B. 3.4.	Koordinační situační výkres - část 4	M 1:2 000
B. 4.1.	Podélný profil - část 1	M 1:2 000/200
B. 4.2.	Podélný profil - část 2	M 1:2 000/200
B. 4.3.	Podélný profil - část 3	M 1:2 000/200
B. 4.4.	Podélný profil - část 4	M 1:2 000/200
B. 4.5.	Podélný profil - část 5	M 1:2 000/200
B. 5.1.	Vzorové příčné řezy - část 1	M 1:100
B. 5.2.	Vzorové příčné řezy - část 2	M 1:100
B. 6.1.	Charakteristické příčné řezy - část 1	M 1:200
B. 6.2.	Charakteristické příčné řezy - část 2	M 1:200
B. 7	Situace MÚK Velké Přílepy	M 1:500
B. 8	Podélné profily větví MÚK Velké Přílepy	M 1:2 000/200
B. 9	Podélné profily křížicích komunikací	M 1:2 000/200



Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracovala samostatně pod vedením Ing. Jaromíry Ježkové. s  
použitím uvedené literatury a podkladů.

V Praze, 9. ledna 2023 .....

Karolína Rysová



Tímto bych ráda poděkovala své vedoucí diplomové práce, paní Ing. Jaromíře Ježkové za vedení této práce, odborné rady a připomínky k jejímu obsahu.



### Anotace:

Tato práce se zabývá kompletním návrhem silnice druhé třídy v úseku dlouhém přibližně 10 km, včetně návaznosti na stávající silniční síť. Návrh je v podrobnosti DÚR (Dokumentace k územnímu rozhodnutí). Silnice je navržena v kategorii S 13,5/90 ve vhodných mezikřížovatkových úsecích, ve zbytku jako S9,5/90. Zároveň bylo i navrženo odvodnění v celé délce řešeného úseku. V rámci návrhu je také jedna mimoúrovňová křižovatka, která je vykreslena ve větší podrobnosti. V přílohách práce jsou technická zpráva, situace v různých měřítkách a podrobnostech, podélné profily hlavní trasy i křížících komunikací, taky vzorové a charakteristické řezy navržené komunikace.

### Klíčová slova:

Silnice II. třídy, dopravní a konstrukční řešení, polohopis a výškopis, mimoúrovňová křižovatka, větev křižovatky, připojovací pruh, odvodnění, vodorovné dopravní značení



### Abstract:

This work deals with the complete design of the second class road in a section of approximately 10 km, including the connection to the existing road system. The design is in the detail of the DÚR (Planning permission documentation). The road is designed in category S 13,5/90 in suitable intersection segments and S9.5/90 in the rest. At the same time, drainage has also been proposed along the entire length of the designed section. There is also one off-grade junction within the design which is shown in greater detail. The attachments to the paper include the technical report, the situations in various scales and details, longitudinal profiles of the main route and the crossing roads, as well as exemplary and characteristic sections of the proposed road.

### Key words:

Second class road, traffic and structural design, position and height plan, off-grade junction, branch junction, connecting lane, drainage, horizontal traffic signs





## Seznam použité literatury a zdrojů:

### Normy a vyhlášky

ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic

ČSN 76 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích + změna Z1

ČSN 01 3466 Výkresy inženýrských staveb – Výkresy pozemních komunikací

### Technické podmínky

TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích + dodatek č.1

TP 83 Odvodnění pozemních komunikací

TP 99 Vysazování a ošetřování silniční vegetace

TP 113 Značky a symboly pro výkresy pozemních komunikací

TP 114 Svodidla na pozemních komunikacích

TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích

TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikacích + dodatek č. 1

TP 171 Vlečné křivky pro ověření průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací

TP 188 Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací

TP 189 Stanování intenzit dopravy na pozemních komunikacích

TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy

### Vzorové listy

VL 1 Vozovky a krajnice

VL 2 Silniční těleso

VL 2.2 Odvodnění

VL 3 Křižovatky

VL 6.2 Vodorovné dopravní značky

### Web

Mapy Google, [www.maps.google.com](http://www.maps.google.com)

Mapy.cz, [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz)

Politika jakosti pozemních komunikací, [www.pjpk.cz](http://www.pjpk.cz)

ŘSD – Celostátní sčítání dopravy 2020, [https://scitani.rsd.cz/CSD\\_2020/pages/informations/default.aspx](https://scitani.rsd.cz/CSD_2020/pages/informations/default.aspx)

Mapy ČÚZK, <http://geoportal.cuzk.cz/geoprohlizec/#ipsQueue>

Katastr nemovitostí, <http://www.ikatastr.cz>

### Software

AutoCAD Civil 3D 2020 (Autodesk)

VehicleTracking (Autodesk)

Microsoft Office Word



# ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA STAVEBNÍ

Katedra silničních staveb



Přeložka silnice II/240 v úseku od dálnice D7 po Kralupy nad Vltavou  
Road II/240 relocation in the section from highway D7 to Kralupy nad Vltavou

Průvodní a technická zpráva

Vypracovala:

Bc. Karolína Rysová

Vedoucí práce:

Ing. Jaromíra Ježková

2022/2023



## Obsah

1.	Identifikační údaje o stavbě .....	4
2.	Seznam vstupních podkladů .....	4
3.	Popis území stavby .....	5
	a) Charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území .....	5
	b) údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci .....	6
4.	Celkový popis stavby .....	7
	Základní charakteristika stavby a jejího užívání .....	7
	Celkové urbanistické a architektonické řešení .....	7
	Bezbariérové užívání stavby .....	7
	Bezpečnost při užívání stavby .....	7
	Základní technický popis stavebních objektů .....	7
	SO Příprava území .....	7
	SO hlavní trasa – Silnice II/240 .....	8
	SO MÚK Velké Přílepy .....	10
	SO Polní cesty .....	12
	SO Zemní val .....	13
	SO Vegetační úpravy .....	13
	SO Technické rekultivace .....	15
	SO Biologická rekultivace .....	15
	Základní popis technických a technologických objektů .....	15
	Zásady požárně bezpečnostního řešení .....	15
	Úspora energie a tepelná ochrana .....	15
	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí .....	15
	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí .....	16
5.	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana .....	17
	a) vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda .....	17
	Ovzduší .....	17
	Hluk .....	17
	Voda .....	17
	Odpady .....	18
	Půda .....	18
	b) vliv na přírodu a krajinu – ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod. ....	19
	Biologický průzkum .....	19
6.	Ochrana obyvatelstva .....	22
	Zásady požárně bezpečnostního řešení .....	22

## 1. Identifikační údaje o stavbě

název stavby:	Přeložka silnice II/240 v úseku od dálnice D7 po Kralupy nad Vltavou
místo stavby:	Středočeský kraj obec Středokluky (539708), Kněževy (539384), Tuchoměřice (539767), Číčovice (539147), Lichoceves (571326), Velké Přílepy (539813), Svrkyně (571342), Tursko (539775), Holubice (539228)
katastrální území:	Středokluky (757381), Kněževy u Prahy (666858), Kněžívka (771350), Tuchoměřice (771341), Malé Číčovice (623547), Lichoceves (683795), Kamýk u Velkých Přílep (779351), Noutonice (683809), Svrkyně (761605), Tursko (7717559), Kozinec (641464), Holubice v Čechách (641456)
předmět dokumentace:	DÚR
změna dokončené stavby – rekonstrukce stávající komunikace, trvalá stavba, provoz veřejné dopravy	

## 2. Seznam vstupních podkladů

- [1] Katastrální mapa zájmového území,
- [2] Geodetické zaměření zájmového území, (GRID 2021)
- [3] Zákres stávajících sítí od jednotlivých správců, (GRID 2021)
- [4] ZÚR Středočeského kraje
- [5] Územní plány
- [6] Dendrologický průzkum
- [7] Diagnostický průzkum vozovek
- [8] Předběžný GTP (PUDIS 2018)
- [9] EIA – Doplněná 2019
- [10] Stanovisko\_EIA (2019)
- [11] Obchvat Velkých Přílep, zpracovatel Ateliér projektových a inženýrských služeb (APIS, s.r.o.).
- [12] Zkapacitnění dálnice D7 na šířkové uspořádání 3+3 pruhy, Technická studie PRAGOPROJEKT, a.s (pro ŘSD)
- [13] Přeložka silnice II/240 a II/101, přeložka silnic v úseku D7-D8, II. etapa, obchvat Kralupy nad Vltavou
- [14] I/240 a II/101, přeložka silnic v úseku D7 – D8, II. etapa – Obchvat Kralupy nad Vltavou, DSP, zpracovatel VPÚ DECO Praha, a.s. (PUDIS, a.s.).

### 3. Popis území stavby

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

Záměrem je výstavba komunikace II. třídy, která je připravována jako součást Aglomeračního okruhu. Aglomerační okruh je nejvýraznější komunikací nadregionálního významu, jež by tangenciálně spojovala významná středočeská města mezi sebou a po úplném dobudování by měla výrazně ulehčit dopravě v hl. m. Praze. Vzhledem k neustále rostoucí výstavbě v obcích je žádoucí odvést dopravu z obcí na novou komunikaci. Vymístěním dopravy z nevyhovujících komunikací dojde ke zvýšení bezpečnosti chodců v obytných souborech i ke zlepšení životního prostředí v obcích.

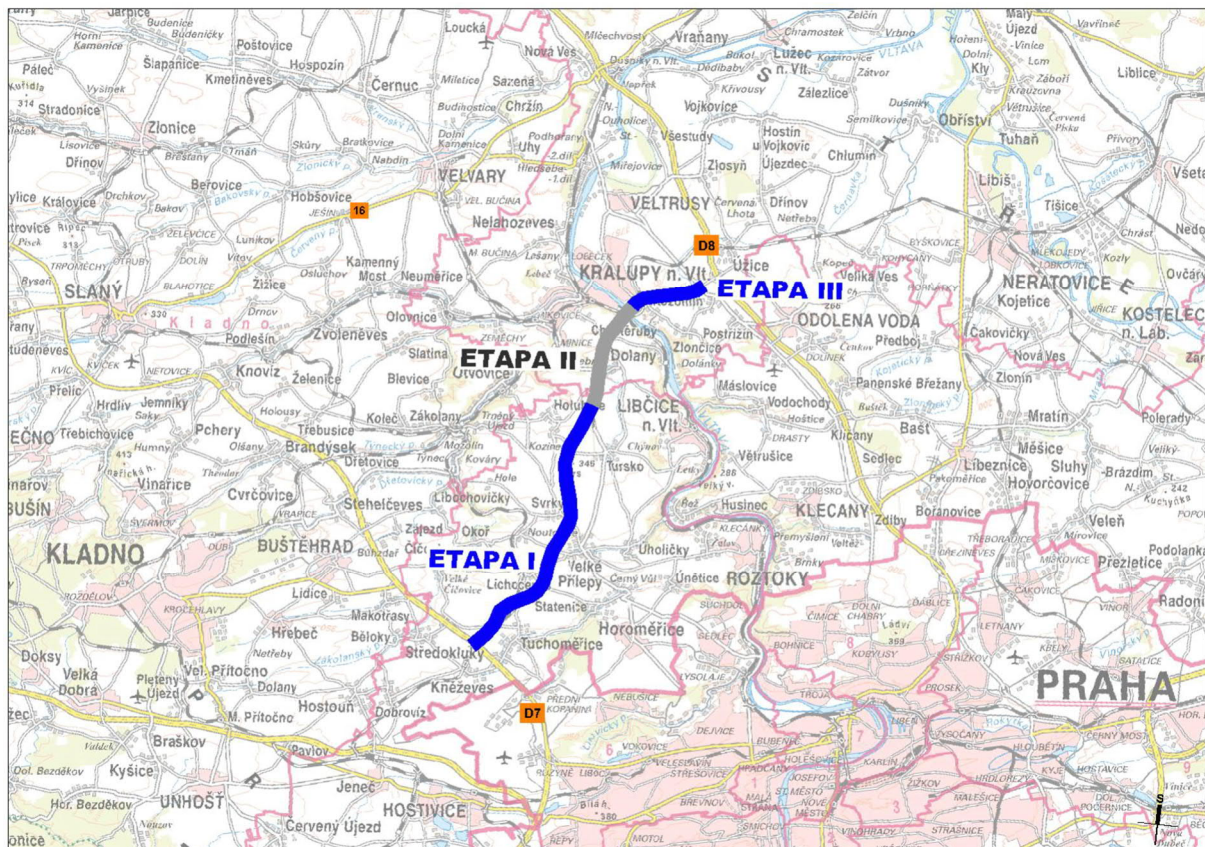
Přeložka společně se samostatně připravovanou stavbou obchvatu Kralup nad Vltavou zajistí propojení dálnic D7 a D8 a tím i další kapacitní propojení obou břehů Vltavy.

Propojení D7 – D8 je rozděleno do 3 etap:

etapa I D7 – obchvat Kralup nad Vltavou (Tursko)

Etapa II obchvat Kralup nad Vltavou

Etapa III Obchvat Kralup nad Vltavou (Chvatěruby) – D8.



Předmětem této práce je část Etapy I – přeložka silnic II/240 v úseku mezi dálnicí D7 a Obchvatem Kralup nad Vltavou.

ZÚ tohoto úseku je za kruhovým objezdem, který je součástí MÚK s D7, KÚ je v napojení na etapu II.

Celková délka přeložky úseku je 10, 341 85 km

Jedná se o dopravní komunikaci, silnice II. třídy v kategorii S 13,5/90.

Předmětná stavba se nachází ve středočeském kraji na katastrálním území Středokluky (757381), Kněževce u Prahy (666858), Kněžívka (771350), Tuchoměřice (771341), Malé Čičovice (623547), Lichoceves (683795), Kamyk u Velkých Přílepy (779351), Noutonice (683809), Svrkyně (761605), Tursko (7717559), Kozinec (641464), Holubice v Čechách (641456),

Jedná se o novou trasu silnice II třídy jihozápadně od Kralup n.Vlt. v nezastavěném území.

Řešený úsek prochází mírně zvlněnou převážně zemědělskou krajinou a kříží silnice II. a III. třídy, místní komunikace, železniční trať, polní cesty, cyklotrasy, rekreační trasy a několik menších vodních toků.

Trasa sleduje stávající terén, pouze v místech s mimoúrovňovým křížením přechází buď do násypu, nebo do zářezu. Morfologie terénu, výskyt prvků ochrany přírody a také požadavek na úrovně a mimoúrovňová křížení s komunikacemi a železniční tratí měly značný vliv na směrové a výškové řešení trasy silnice II/240. Samotná trasa sleduje směrové a výškové řešení z platné EIA.

Silnice prochází územím převážně mírně zvlněným s nadmořskou výškou v rozsahu 350–280 m n.m. Začátek se napojuje na D7 v nové MÚK mezi stávajícím exitem 3 a 5 a převážně klesá v mírném sklonu až k napojení na etapu II.

#### **b) údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci**

Záměr propojení dálnic D7 a D8 je dlouhodobě připravován v rámci územních plánů obcí a Středočeského kraje (dříve ÚP VÚC, nyní ZÚR) jako součást koridoru pro Aglomerační okruh (D5 Rudná – Tuchoňčice – Kralupy nad Vltavou – Neratovice – Brandýs nad Labem – Úvaly – Říčany – D1).

ZÚR stanovují pro územní plánování úkol zajistit vymezení a územní ochranu koridorů pro dopravní stavby pro silnice II. (III.) třídy koridor v šířce 180 m, neuvádí-li se u konkrétního koridoru jinak.



## 4. Celkový popis stavby

### Základní charakteristika stavby a jejího užívání

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

Jedná se o přeložku silnice II/240 v úseku mezi D7 – obchvat Kralup nad Vltavou (Tursko)

b) účel užívání stavby

Jedná se stavbu zajišťující provoz veřejné dopravy automobilů.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o trvalou stavbu.

d) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem

Plánovaná stavba je novostavbou. Vzhledem k charakteru dopravní stavby neřeší zabezpečení bezbariérového užívání stavby.

e) ochrana stavby podle jiných právních předpisů<sup>1)</sup>

Nová komunikace bude chráněna ze zákona č.13/2017 Sb.,

f) základní technické parametry stavby – návrhová rychlost, šířkové uspořádání, intenzita dopravy

Plánovaná stavba řeší novostavbu dopravní komunikace, silnice II. třídy v kategorii S 9,5/90, na vhodných mezikřížovatkových úsecích je navrženo uspořádání 2+1 v kategorii S 13,5/90 dle ČSN 73 6101.

Předpokládaná kapacita provozu 13 830 vozidel/den (předpoklad roku 2053 s dostavěným SOKP a obchvatu Velkých Přílep)

### Celkové urbanistické a architektonické řešení

Předmětem stavby je přeložka II/240. Navrhovaná stavba je v souladu s ZÚR Středočeského kraje. Zásady návrhu vycházejí z platných ČSN a Technicko-kvalitativních podmínek.

### Bezbariérové užívání stavby

Stavba dvoupruhové, směrově nerozdělené komunikace silnice II třídy kategorie S 9,5/90 na vhodných mezikřížovatkových úsecích je navrženo uspořádání 2+1 v kategorii S 13,5/90 dle ČSN 73 6101 včetně souvisejících větví křižovatek zapojených do MÚK nejsou určeny pro pohyb chodců a tím i pro samostatný pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Zároveň se stavba negativně nedotýká obecných technických požadavků zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace dle vyhlášky č. 398 / 2009 Sb.

### Bezpečnost při užívání stavby

Bezpečnost při provozu stavby a jejím užívání bude zajištěna dodržováním vyhlášky 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, společně s navrženým dopravním značením. Po dobu výstavby budou dodrženy všechny bezpečnostní požadavky, především BOZP všech osob pohybujících se na stavbě i po dokončení stavby.

Bezpečnost se bude řídit též Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 305/2011 kde jsou kodifikovány Základní požadavky na stavby.

### Základní technický popis stavebních objektů

#### SO Příprava území

Obsahem objektu jsou práce spojené s uvolněním staveniště. To je smícení náletových dřevin a kácení stromů.

Stavební objekt zahrnuje sejmutí ornice a podornice rozsahu trvalého záboru, vybourání živice a podkladních vrstev stávajících vozovek a odvoz na skládku.

V rámci přípravy území bude provedeno vykácení všech dřevin v prostoru staveniště v rozsahu trvalého záboru. Kácení stromů bude zahrnovat i odstranění pařezů. V rekultivovaných částech komunikací je vykácena (přerušena) část stromořadí podél rekultivované přeložky z důvodu přerušování vodící linie stromů.

Plochy jednotlivých druhů porostů určených pro kácení jsou vyznačeny v dokladové části v příloze 01 – Dendrologický průzkum. Kácení bude provedeno v době vegetačního klidu. Kácení bude provedeno v období přirozeného útlumu fyziologických a ekologických funkcí dřeviny. Povolení o kácení udělí příslušný orgán ochrany přírody státní správy. Povolení o kácení dřevin rostoucích mimo les vydá příslušný orgán ochrany přírody.

Součástí objektu přípravy území je sejmutí lesního humusu v prostoru kácení, odstranění reklamních tabulí a dopravních značek dotčených stavbou.

### SO hlavní trasa – Silnice II/240

Přeložka silnice II/240 začíná za kruhovým objezdem, který je součástí MÚK D7. Vlastní MÚK není součástí stavby.

Přeložka II/240 je z okružní křižovatky vedena následně pravostranným obloukem  $R = 250$  m do souběhu se stávající silnicí III/0077. Poloha maximálního souběhu je definována jednak tvarem zářezového tělesa v km 1,0 a jednak volným prostorem mezi jednotlivými komunikacemi pro pás oddělující zeleně z hlediska bezpečného psychologického trasování komunikace. Před železniční tratí je vložený levostranný oblouk o  $R = 800$  m čímž se komunikace dostává do krátkého souběhu s logistickým areálem. Následně navazuje pravostranný oblouk o  $R = 850$  m, kterým komunikace mimoúrovňově překonává železniční trať č. 121 a komunikaci III/0079.

Dále trasa prochází tečnovým polygonem o poloměrech směrových oblouků v rozmezí 600 – 1500 m mezi obcemi Lichoceves, Velké Přílepy a Svrkyně. V další části obchází z levé strany kopec ERS a přilehlý Kozinecký háj, prochází prostorem mezi Turskem a Holubicemi, poté se napojuje na II. etapu stavby v úseku Tursko - Chvatěruby.

Návrhová kategorie zmiňované stavby je navržena S 9,5/90 s návrhovou rychlostí 90 km/h, která je určující pro návrhové prvky trasy. V mezi křižovatkových úsecích je trasa navržena v uspořádání 2+1 S 13,5/90. Na hlavní trase jsou křižovatky navrženy jako mimoúrovňové, je dodržena minimální vzájemná vzdálenost křižovatek (1,5 km) dle ČSN pro rychlost 90 km/h

Celková délka úpravy je 10,341 km

Konstrukce vozovky je netuhá s brusnou vrstvou z asfaltového koberce. Celková tloušťka konstrukce vozovky je 550 mm v souladu s TP 170 ve vztahu k dopravnímu zatížení nákladních vozidel. Niveleta je vedena s ohledem na stávající terén, s umožněním mimoúrovňového křížení (s dostatečnou podjezdnou výškou) nebo napojení křížujících komunikací a překlenutí stávajících vodotečí.

### Výškové řešení

Výškové vedení je navrženo s ohledem na okolní terén a výškovou polohu křížujících komunikací, železničních tratí, vleček a vodních toků. Podélné sklony odpovídají návrhové rychlosti a tab. 9 ČSN 73 6101. Maximální navržený podélný sklon nivelety je 3,34 %. Minimální podélný sklon na trase činí 0,50 %, minimální údolnicový zakružovací oblouk je  $R_u = 6876$  m v KÚ při napojení na etapu II, minimální vrcholový zakružovací oblouk  $R_v = 5000$  m.

Velikost podélných sklonů a jejich délka umožňují dodržení jízdních rychlostí bez potřeby výstavby přídatných stoupacích pruhů.

### Příčné uspořádání

Na začátku úpravy se trasa napojuje na MÚK D7 – EXIT 4 v šířkovém uspořádání S13,5 včetně odpojovacího pruhu směr D7. Od km 0,200 pokračuje trasa v uspořádání 2 pruhy směr Velké přílepy a 1 pruh směr D7, toto uspořádání přechází v km 1,560 na kategorii S 9,5 v uspořádání pruhů 1+1 až do staničení km 2,440 odkud je navržena kategorie S13,5 v uspořádání 2 pruhy směr D7 a 1 pruh směr Velké Přílepy. Takto je trasa vedena do MÚK Velké Přílepy v km 4,2 kde v rámci křižovatkových větví se upořádání znovu vymění stále v kategorii S13,5 s 2 pruhy od Velkých přílep směr D8 a 1 jízdní pruh od D8 směr Velké Přílepy. Takto je trasa vedena k MÚK Tursko v km 7,0 kde se v rámci větví MÚK uspořádání vymění do stavu 1 pruh směr D8 a 2 pruhy směr Velké Přílepy. Před napojením na etapu II v km 9,820 se příčné uspořádání stáhne na S 9,5 s 1+1 pruhem v každém směru.

Přehled příčného uspořádání:

Km 0,0 (ZÚ) -0,200 - S13,5–2 pruhy směr D8, 1 jízdní pruh + 1 řadící pruh před křižovatkou na směr D7

Km 0,200 – 1,560 - S13,5–2 pruhy směr D8, 1 jízdní pruh směr D7

Km 1,560 – 2,440 - S9,5–2 pruhy směr D8, 1 jízdní pruh směr D7

Km 2,440 – 4,200 - S13,5–1 pruh směr D8, 2 jízdní pruhy směr D7

Km 4,200 – 7,000 - S13,5–2 pruhy směr D8, 1 jízdní pruhy směr D7

Km 7,000 – 9,820 S13,5–1 pruh směr D8, 2 jízdní pruhy směr D7

Km 9,820 – 10,341 (KÚ) – S9,5–1 pruh směr D8, 1 jízdní pruhy směr D7

Uspořádání pro kategorii S9,5 je následující:

Jízdní pruhy	2x 3,50 m = 7,00 m
Zpevněná krajnice	2x 0,75 m = 1,50 m
Nezpevněné krajnice	2x 0,50 m = 1,00 m
Světlá šířka	= 9,50 m

Zbylá část nezpevněné krajnice 2x 0,25 m (2x 1,00 m) = 0,50 m (2,00 m)

V uspořádání 2 + 1 bude kategorie S13,5.

Jízdní pruhy	2x 3,50 m = 7,00 m
Přídavný jízdní pruh	1x 3,25 m = 3,25 m
Šířka středního dělicího pasu	1x 1,00 m = 1,00 m
Zpevněná krajnice	0,75 m = 0,75 m (na straně 1 jízdního pruhu)
Zpevněná krajnice	0,50 m = 0,50 m (na straně 2 jízdních pruhů)
Nezpevněné krajnice	2x 0,50 m = 1,00 m
Světlá šířka	= 13,50 m

Základní příčný sklon v přímé je střešovitý 2,5 %. V oblouku R = 250 m je navržen dostředný sklon 5,0 %. Směrový oblouk R = 1160 m je navržen bez dostředného sklonu dle ČSN 736101. Změna příčného sklonu je navržena na délku minimálního sklonu vstoupnice a sestupnice dle ČSN 736101 kap. 8.13 tabulka 16.

V trase nové silnice jsou navrženy mimoúrovňové křižovatky

MÚK Velké Přílepy (km 4,2)

MÚK Tursko (km 7,0)

Součástí návrhu jsou opěrné zdi, které minimalizují zábory podél přeložky.

### Zemní práce

Před započítáním vlastních zemních prací bude provedeno odstranění ornice v celé délce trasy podle výsledků pedologického průzkumu a místních podmínek. Ornice bude uložena na mezideponii pro další využití.

Návrh zemních prací je zpracován na základě předaného podrobného geotechnického posudku.

### Aktivní zóna

Aktivní zóna se provede z vhodných zemín při dosažení modulu přetvárnosti  $E_{def.2} = 45$  MPa. Požadujeme, aby zeminy v AZ byly zeminy nenamrzavé, případně mírně namrzavé SW, SP, S-F, GP, G-F. Povrch aktivní zóny musí být rovný bez výškových nerovností. S ohledem na polohu podzemní vody, projekt navrhuje použití zemín podmíněčně vhodných upravených hydraulickým pojivem. Postup prací je navržen dle ČSN 73 6133.

### Konstrukce vozovky

Návrh konstrukce vozovek vychází z předpokládaného dopravního zatížení z ČSN 73 6114 – Vozovky pozemních komunikací, Základních ustanovení pro navrhování TP 170 a z požadavků objednatele.

Konstrukce vozovek hlavní trasy bude asfaltová. Tloušťka vozovky je navržena 550 mm.

#### Konstrukce vozovky dle TP 170 – D0-N-5; TDZ-I; PII

Asfaltový koberec mastixový	SMA11S	50/70	40 mm	ČSN 73 6121
Spojovací postřík	PS-C		0,35kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129, ČSN EN 13808
Asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 22S	50/70	80 mm	ČSN 73 6121
Spojovací postřík	PS-C		0,35kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129, ČSN EN 13808
Asf. beton pro podkladní vrstvy	ACP 22S	50/70	100 mm	ČSN 73 6121
Infiltrační postřík	PI-C		0,60kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
(+ s posypem štěrkem fr. 4/8)			3,0kg/m <sup>2</sup>	
Vrs. ze směsi stmelené cementem	SC C <sub>4/3</sub>		180 mm	ČSN EN 142271-1,0 ▼ E <sub>2,def</sub> ≥ 90MPa
Štěrkodrt 0/32	ŠDA		min.150 mm	ČSN 73 6126-1 ▼ E <sub>2,def</sub> ≥ 60MPa CBR <sub>SAT</sub> = 15%
CELKEM			min.550 mm	

#### Podzemní voda, odvodnění

Odvodnění komunikace je navrženo povrchové do podélných odvodňovacích příkopů. Voda je svedena do stávajících vodotečí. Návrh propustků a migračních objektů se řídí požadavky AOPK. Odvodnění zemní pláň je navrženo do příkopů nebo podélnými trativody vyústěnými do příkopů. Převedení pod silnicí je řešeno propustky. Projekt obsahuje navržení podélné kanalizace, která svádí vodu ze zpevněných ploch do jednotlivých DUN.

#### Propustky

Po 500 m hlavní trasy jsou pod násypy navrženy rámové propustky světlosti 2000/1000. budou sloužit pro migraci drobných živočichů.

#### Vybavení komunikace

Bezpečnost silničního provozu bude zajišťovat ocelové svodidlo, směrové sloupky a vswlé a vodorovné dopravní značení. Návrh svodidel bude odpovídat ČSN, TP, PPK-SVO a výkresům opakovaných řešení.

#### SO MÚK Velké Přílepy

"II/240, přeložka silnice v úseku D7 – Kralupy nad Vltavou" je situována západně od Velkých Přílep. Na komunikační síť je zde napojena v km 4,2 přes mimoúrovňovou křižovatku se silnicí III/00710, která je směrem na Lichoceves přeložena do nové polohy.

Nově navržená MÚK je deltovitého tvaru. Hlavní trasa kříží III/00710 na mostním objektě.

SO111.1 Větev A napojuje hlavní trasu na okružní křižovatku na III/00710. Větev je navržena jako jednopruhá po odpojení větve B (111.2) je v souběhu jako dvoupruhová s rychlostí 60 km/h.

Trasa začíná odbočovacím pruhem z hlavní trasy o délce 60 m, následuje zpomalovací úsek délky 80 m a pravostranný oblouk o poloměru 50 m s přechodnicemi délkami 50 m a 40 m. Dále trasa klesá maximálním podélným sklonem 3,25 % do levostranného oblouku R = 50 m a napojuje se na okružní křižovatku.

Vypuklý výškový oblouk je R = 3000 m, vyduť 400 m.

Příčné uspořádání jednopruhé větve je:

Jízdní pruh	3,50 m	= 3,50 m
Zpevněná krajnice vlevo	2,25 m	= 2,25 m
Zpevněná krajnice vpravo	0,50 m	= 0,50 m
Nezpevněná krajnice	2x 0,50 m	= 1,00 m
Světlá šířka		= 7,25 m

V souběhu s větví B (111.2) je příčné uspořádání dvoupruhové větve MÚK:

Jízdní pruh	2x 3,50 m	= 7,00 m
-------------	-----------	----------

Zpevněná krajnice	2x 0,50 m	= 1,00 m
Nezpevněné krajnice	2x 0,50 m	= 1,00 m
Světlá šířka		= 9,00 m

Rozšíření v oblouku je 0,85 m. Základní příčný sklon v přímé je jednostranný 2,5 %. V oblouku je navržen dostředný sklon 2,5 %. Změna příčného sklonu je navržena na délku minimálního sklonu vzestupnice a sestupnice je dle ČSN 736101 kap. 8.13 tabulka 16.

SO111.2 Větev B začíná na okružní křižovatce s III/00710 od pokračuje jako dvoupruhová v souběhu s větví A (111.1). Po rozdělení větví pokračuje jako jednopruhá větev s napojením na hlavní trasu směr Kralupy nad Vltavou, resp. D8. Je navržena jako vratná větev na rychlost 60 km/h.

Trasa začíná odpojením od okružní křižovatky III/00710 a stoupá v přímé max. sklonem 3.25% do místa odpojení od větve A. Pravostranným směrovým obloukem R=50 m s přechodnicemi délky 45 m se vratná větev dostane do souběhu s hlavní trasou na kterou se napojuje souběžným jízdním pruhem. Odsud hlavní trasa pokračuje v uspořádání 2+1 v kategorii S13,5.

Minimální vypuklý výškový oblouk je R = 3000 m, vydutý 400 m.

Příčné uspořádání jednopruhé větve je:

Jízdní pruh	3,50 m	= 3,50 m
Zpevněná krajnice vlevo	2,00 m	= 2,00 m
Zpevněná krajnice vpravo	0,50 m	= 0,50 m
Nezpevněné krajnice	2x 0,50 m	= 1,00 m
Světlá šířka		= 7,00 m

V souběhu s větví B (111.1) je příčné uspořádání dvoupruhové větve MÚK

Jízdní pruh	2x 3,50 m	= 7,00 m
Zpevněná krajnice	2x 0,50 m	= 1,00 m
Nezpevněné krajnice	2x 0,50 m	= 1,00 m
Světlá šířka		= 9,00 m

Rozšíření v oblouku je 0,85 m. Základní příčný sklon v přímé je jednostranný 2,5 %. V oblouku je navržen dostředný sklon 2,5 %. Změna příčného sklonu je navržena na délku minimálního sklonu vzestupnice a sestupnice je dle ČSN 736101 kap. 8.13 tabulka 16.

SO111.3 Větev C je sjízdná větev z hlavní trasy ze směru od D8, resp. Kralup nad Vltavou na okružní křižovatku na III/00710. Je koncipovaná jako jednopruhá vratná větev s návrhovou rychlostí 60 km/h. od připojení větve D (111.4) je dvoupruhová.

Trasa začíná odpojením hlavní trasy před mostem SO 205 vyřazovacím úsekem délky 60 m pokračuje zpomalovacím úsekem délky 150 m po pravostranný oblouk R = 50 m kterým se vratná větev dostane do klesání 2,75 % k souběhu s větví D a k napojení na okružní křižovatku na II/00710.

Minimální vypuklý výškový oblouk je R = 3000 m, vydutý 400 m.

Příčné uspořádání jednopruhé větve je

Jízdní pruh	3,50 m	= 3,50 m
Zpevněná krajnice vlevo	2,00 m	= 2,00 m
Zpevněná krajnice vpravo	0,50 m	= 0,50 m
Nezpevněné krajnice	2x 0,50 m	= 1,00 m
Světlá šířka		= 7,00 m

V souběhu s větví D (111.4) je příčné uspořádání dvoupruhové větve MÚK

Jízdní pruh	2x 3,50 m	= 7,00 m
Zpevněná krajnice	2x 0,50 m	= 1,00 m
Nezpevněné krajnice	2x 0,50 m	= 1,00 m
Světlá šířka		= 9,00 m

Rozšíření v oblouku je 0,85 m. Základní příčný sklon v přímé je jednostranný 2,5 %. V oblouku je navržen dostředný sklon 2,5 %.

SO111.4 Větev D umožňuje sjezd z okružní křižovatky na III/00710 na hlavní trasu směr D7. Je navržena jako jednopruhá na rychlost 60 km/h. od okružní křižovatky po odpojení od větve C (111.3) je dvoupřuhová.

Trasa začíná odpojením od okružní křižovatky na III/00710 a stoupá k hlavní trase směr D7 ve sklonu 2,75 %. Na trase je vystřídán levostranný a pravostranný oblouk  $R = 50$  m s přechodnicemi délky 40 a 50 m. Na hlavní trasu se napojuje souběžným jízdním pruhem. Odtud hlavní trasa pokračuje v uspořádání 2+1 v kategorii S13,5.

Minimální vypuklý výškový oblouk je  $R = 7000$  m, vyduť 400 m.

Příčné uspořádání jednopruhé větve je

Jízdní pruh	3,50 m	= 3,50 m
Zpevněná krajnice vlevo	2,00 m	= 2,00 m
Zpevněná krajnice vpravo	0,50 m	= 0,50 m
Nezpevněné krajnice	2x 0,50 m	= 1,00 m
Světlá šířka		= 7,00 m

V souběhu s větví D (111.4) je příčné uspořádání dvoupřuhové větve MÚK

Jízdní pruh	2x 3,50 m	= 7,00 m
Zpevněná krajnice	2x 0,50 m	= 1,00 m
Nezpevněné krajnice	2x 0,50 m	= 1,00 m
Světlá šířka		= 9,00 m

Rozšíření v oblouku je 0,85 m. Základní příčný sklon v přímé je jednostranný 2,5 %. V oblouku je navržen dostředný sklon 2,5 %.

### Zemní práce

Před započítáním vlastních zemních prací bude provedeno odstranění ornice v celé délce trasy podle výsledků pedologického průzkumu a místních podmínek. Ornice bude uložena na mezideponii pro další využití.

Aktivní zóna se provede z vhodných zemín při dosažení modulu přetvárnosti  $E_{def.2} > 45$  MPa. Požadujeme, aby zeminy v AZ byly zeminy nenamrzavé, případně mírně namrzavé SW, SP, S-F, GP, G-F. Povrch aktivní zóny musí být rovný bez výškových nerovností.

### Konstrukce vozovky

Návrh konstrukce vozovky vychází z předpokládaného dopravního zatížení z ČSN 736114 – Vozovky pozemních komunikací, Základních ustanovení pro navrhování TP 170 a z požadavků objednatele.

Konstrukce vozovky bude asfaltová. Skladba vozovky bude stejná jako na hlavní trase.

### Podzemní voda, odvodnění

Odvodnění vozovky je řešeno podélným a příčným sklonem. Odvodnění zemní pláň je navrženo příčným a podélným sklonem do příkopů. Převedení pod silnicí je řešeno propustky.

### Mosty

Na společné části před rozpletem Větve C a D v místě křížení s původní trasou III/710 je navržen mostní objekt pod kterým je navržena cyklostezka propojující Lichoceves a Velké přilepy.

### Vybavení komunikace

Bezpečnost silničního provozu bude v místech, kde je to nutné (vysoký násyp, ochrana objektů) zajišťovat ocelové svodidlo, směrové sloupky a svislé a vodorovné dopravní značení. Technický návrh vybavení bude předmětem dalšího stupně projektové dokumentace. Návrh svodidel bude odpovídat ČSN, TP, PPK-SVO a výkresům opakovaných řešení.

### SO Polní cesty

Objekt je navržen na návrhovou rychlost 30 km/h jako standardní polní cesta v kategorii P 4,0.

### Směrové řešení

Minimální poloměry pro směrové oblouky jsou  $R=25$  m.

### Výškové řešení

Niveleta objektů je vedena ve většině úpravy po stávajícím terénu. Maximální navrhovaný podélný sklon je 15 %. Minimální podélný sklon na trase je 0,5 %. Minimální poloměry zakružovacích oblouků jsou 110 m pro vrcholový i pro údolnicový oblouk.

### Příčné uspořádání

Trasa je řešena jako standardní kategorie P 4,0/30.

Uspořádání koruny je následující:

Jízdní pruhy	1x 3,00 m	= 3,00m
Nezpevněné krajnice	2x 0,50 m	= 1,00 m
Světla šířka		= 4,00 m

Základní příčný sklon v přímé je jednostranný 3,0 %. V obloucích je navržen dostředný sklon 3,0 %. Změna příčného sklonu je navržena na délku minimálního sklonu vzestupnice a sestupnice je dle ČSN 736101 kap. 8.13 tabulka 16.

### Zemní práce

Před započítáním vlastních zemních prací bude provedeno odstranění ornice v celé délce trasy podle výsledků pedologického průzkumu a místních podmínek. Ornice bude uložena na mezideponii pro další využití.

Aktivní zóna se provede z vhodných zemín při dosažení modulu přetvárnosti  $E_{def.2} > 45$  MPa. Požadujeme, aby zeminy v AZ byly zeminy nenamrzavé, případně mírně namrzavé SW, SP, S-F, GP, G-F. Povrch aktivní zóny musí být rovný bez výškových nerovností.

### Konstrukce vozovky

Návrh konstrukce vozovek vychází z předpokládaného dopravního zatížení z ČSN 736114 – Vozovky pozemních komunikací, Základních ustanovení pro navrhování vozovek polních cest a z požadavků objednatele.

Konstrukce vozovek hlavní trasy bude nezpevněná. Skladba vozovky dle katalogu vozovek polních cest tl. 450 mm.

### Podzemní voda, odvodnění

Odvodnění vozovky je řešeno podélným a příčným sklonem do přilehlého terénu. Odvodnění zemní pláň je navrženo příčným a podélným sklonem do přilehlého terénu.

V trase se nachází propustky, a to v místech křížení s jinými stavebními objekty. Min. průměr všech propustků je navrženo na DN 600.

### SO Zemní val

V oblasti Kamýk je na základě požadavku obce navrženo Zemní val dl. 400 m ve staničení km 4,8 - 5,2 hlavní trasy, která je zde v zářezu.

Šířka zemního valu v jeho patě je proměnné šířky cca 15 m. Výška nad terénem je 3 m tzn. 5 m nad niveletou hlavní trasy. Na koruně zemního valu je navržena obslužná nezpevněná stezka šířky 3 m.

Zemní val bude nejprve zatravněn a poté osázen řadami stromů a keřů; cílem je vytvořit přírodě blízký vícepatrový porost s co největším clonicím účinkem.

### SO Vegetační úpravy

Objekt vegetačních úprav řeší finální úpravu komunikace a přilehlých pozemků zatravněním ohumusovaných ploch a výsadbou nové zeleně na tělese komunikace a v jeho bezprostřední blízkosti v rozsahu trvalého záboru. Hlavní funkcí ozelenění má být minimalizace dopadů při zásahu do životního prostředí, začlenění stavby do krajiny a náhrada dřevin a porostů, které byly při výstavbě odstraněny či poškozeny.

Nově navržená zeleň nesmí zakrývat informační tabule a dopravní značky, zasahovat do ochranných pásem sítí technického vybavení (inženýrské sítě). Rovněž musí být zachovány rozhledové poměry a výsadby musí být v dostatečné vzdálenosti od konstrukčních prvků, součástí a příslušenství silnice (mosty, propustky, odvodňovací příkopy a rigoly, protihlukové stěny apod).

Ohumusování nezpevněných ploch je součástí hlavního silničního objektu. Pro ohumusování se použijí humusové materiály (ornice, případně podorniči), které budou sejmuty z ploch trvalého záboru.

Ozeleněny budou zářezové a násypové svahy, vnitřní plochy (křižovatková oka).

Pro výsadbu bude navržena kombinace rychle rostoucích dřevin (krátkověké) s pomalu rostoucími (dlouhověkými) dřevinami. Z hlediska funkčnosti, kompozice a působivosti nebude navržena výsadba působit negativně v žádném časovém horizontu.

Při realizaci výsadby dřevin musí být dodržena ČSN 83 9021 Technologie vegetačních úprav v krajině – Rostliny a jejich výsadba, ČSN 83 9031 Technologie vegetačních úprav v krajině – Trávníky a jejich zakládání, ČSN 83 9051 Technologie vegetačních úprav v krajině – Rozvojová a udržovací péče o vegetační plochy, ČSN 46 4902 Výpěstky okrasných dřevin. Společná a základní ustanovení, ČSN 46 4901 Osivo a sadba. Sadba okrasných dřevin.

Výsadba prostokořenných výpěstků dřevin se předpokládá v období mimo vegetaci tj. podzimních popř. jarních měsících; po opadu asimilačních orgánů resp. před jejich vyrašením.

V podzimních měsících musí být výsadba realizována po opadu listů až do zámru (v závislosti na klimatických podmínkách). Termín je také daný prodejem sazenic ze školek.

Při jarní výsadbě je nutné dbát na to, aby sazenice byly v dormanci, rozhodně není možné použít rašící sazenice. Výsadba tedy musí probíhat v období, kdy se teplota pohybuje kolem 7–10°C tj. v termínu od 1. III. do období před rašením (do 15. V.).

Při výsadbě krytokořenných výpěstků mohou být výsadby realizovány téměř celoročně, pokud není zamrzlá půda. Vysazovat krytokořenný sadební materiál není vhodné také při vysokých teplotách.

Za dřeviny, které bude nutné odstranit, doporučuji realizovat náhradní výsadby, pokud to bezpečnostní a rozhledové poměry dovolí. Do spektra dřevin doporučuji vysazovat zejména druhy odpovídající stanovištním podmínkám zájmového území (nadmořská výška, půdní a vlhkostní poměry atd.), navrhované funkci, dostupnosti požadovaného výsadbového materiálu, možnostem následného managementu, ale také technologií zakládání. Při návrhu dřevinných prvků by měly být preferovány autochtonní druhy, které přirozeně rostou v okolní krajině.

Plochy mimo výsadby dřevin budou zatravněny, stejně jako plochy dočasných objízdných komunikací.

K zatravnění bude použita travní směs dle TP 99, (bez příměsí jetelovin), která by měla obsahovat pouze několik základních druhů (*Lolium perenne*, *Poa pratensis*, *Festuca trachyphylla*, *F. rubra*, *Agrostis capillaris*), které jsou běžně využívané v praxi. U těchto druhů je velice pravděpodobné, že genetická kontaminace v rámci širšího regionu již proběhla.

Výsev bude realizován po výsadbě dřevin, ručně na povrch půdy s tím, že před výsevem bude povrch upraven lehkými branami nebo hráběmi. Na čerstvě oseté plochy bude realizována zálivka.

### **Technologie výsadeb**

Výsadby budou uspořádány tak, aby odpovídaly ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic. Při realizaci výsadby je nutné dále respektovat zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění.

Výsadby budou prováděny ve skupinách převážně do svahů na tělese silnice přeložky. Při výsadbě se na svazích nakopou terasy a shrne drn o šířce 50 cm v řadách vzdálených 150 cm od sebe, spon keřů v řadách je 70 cm. Mezi řadami vznikne pás trávy o šířce 100 cm. Po čtyřech řadách je vždy jedna řada vynechána z důvodu lepší manipulace při údržbě.

Podél přeložek komunikací, vodních toků jsou navrhované alejové stromy, které budou vysazovány jednotlivě nebo ve skupinkách.



Návrh výsadeb bude detailně zpracován v kartogramech, kde bude zakresleno umístění jednotlivých druhů, spon a věková struktura sazenic.

Po výsadbě bude zajištěna nezbytná péče o vysázené dřevinné prvky. Intenzivnější údržba se předpokládá 3–5 let po založení (rozvojová péče), kdy se zajišťují nezbytné korelace při zapěstování vegetace.

Při výsadbě musí být použity pouze kvalitní výpěstky, které nejsou vytáhlé, poškozené, případně deformované, netrpí chorobami a škůdci. Velikost a větvení musí odpovídat druhu dřeviny, jeho stáří a pěstitelskému tvaru. Výpěstek nebo svazek výpěstků musí být označen štítkem, na kterém je uveden rodový a druhový název, pěstitelský tvar, počet přesazení a způsob třídění.

### SO Technické rekultivace

Obsahem těchto rekultivací je odstranění všech stop po zbytcích stávajících komunikací. Rekultivační práce budou zahrnovat následující činnosti:

- odfrézování stávajícího asfaltového krytu
- rozebrání asfaltových podkladových vrstev
- vybourání podkladních nestmelených vrstev vozovky
- odtěžení biologicky závadných zemin (pokud v důsledku stavby došlo ke kontaminaci půdy cementem nebo ropnými látkami) a jejich nahrazení nezávadnou zeminou
- provedení nejnnutnějších zemních prací s urovnáním terénu s vyspádováním k vodnímu toku
- zkypření povrchové vrstvy do hloubky minimálně 30 cm
- sběr kamenů s průměrem větším než 5 cm
- navezení a rozprostření ornice v původní mocnosti, a původní kvalitě+ podle BPEJ, aby nebyla narušena půdní charakteristika území
- osetí travní směsí.

Záměr představuje výstavbu provizorních komunikací, které budou převádět dopravu na stávajících silnicích, místních komunikací v době, kdy budou budovány jejich přeložky a mosty.

### SO Biologická rekultivace

Záměrem projektované přeložky vzniknou osamělé opuštěné části stávajících pozemních komunikací, které budou technicky a biologicky rekultivovány v rozsahu celého zemního tělesa komunikace.

Zpevněné plochy konstrukce vozovky budou vybourány a násypové těleso urovnáno vzhledem k úrovni sousedního pozemku. Následně budou rozprostřeny humózní vrstvy v mocnosti dle sousedních pozemků.

### Základní popis technických a technologických objektů

Provoz na komunikaci neklade nároky na žádné technické a technologické zařízení.

### Zásady požárně bezpečnostního řešení

Z hlediska požární ochrany nepředstavuje výstavba přeložky silnice II/240 s ní souvisejících stavebních objektů žádné riziko. Objekty jsou charakteru silničních a vodohospodářských, kde největší objem představují zemní práce. To jsou objekty, kde nejsou žádné problémy s ochranou proti vzniku požáru,

Průjezdnost požárních vozidel po navrhovaných komunikacích je zajištěna jejich kategorií a dodržením podjezdných výšek pod mosty.

### Úspora energie a tepelná ochrana

U předmětné úpravy se kritéria tepelně technického hodnocení nestanovují.

### Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Silnice z hlediska hygienické ochrany a pracovního prostředí musí splňovat podmínky ČSN 736101, TKP a TP a z hlediska provozu a bezpečnosti novelizovaný zákon č 361/2016 Sb.

### Hluk

Akustické posouzení je provedeno v souladu se zadáním pro výhledový rok 2040 v aktivní variantě A při provozu Silničního okruhu kolem Prahy (dále SOKP).

Modelové výpočty byly provedeny pomocí programu Hluk+, verze 13. profi. Ve studii jsou hodnoceny ekvivalentní hladiny akustického tlaku  $A_{LAeq,T}$  očekávané z provozu na plánované silnici, které byly porovnány s hygienickými limity hluku z provozu na hlavních komunikacích stanovenými nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, ve výši 60 dB v denní a 50 dB v noční dobu. Výsledky jsou zobrazeny plošně pomocí pásem hluku; konkrétní ekvivalentní hladiny akustického tlaku  $A_{LAeq,T}$  u jednotlivých domů jsou vypočteny v referenčních bodech a prezentovány tabulkovou formou.

Dopravní zatížení silniční sítě v dotčené lokalitě bylo převzato z dopravně inženýrských podkladů AF-CITYPLAN s.r.o.

V dotčeném území jsou vyhodnoceny akustické příspěvky z provozu záměru u stávající obytné zástavby a dále na hranici ploch vymezených územními plány pro bydlení. Z posouzení vyplývá, že u obytné zástavby, tak na hranici územních plánů budou hygienické limity splněny.

### **Ovzduší**

Přípustnou úroveň znečištění ovzduší pro jednotlivé znečišťující látky určují hodnoty imisních limitů a četnost jejich překročení za kalendářní rok stanovené v zákoně č. 201/2012 Sb. Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů. Hodnoty imisních limitů pro vybrané látky znečišťující ovzduší a maximální počet jejich překročení za kalendářní rok a imisní limity pro troposférický ozón jsou uvedeny v příloze 1 tohoto zákona. Imisní pozadí je hodnoceno pro účely ochrany zdraví lidí a pro ochranu ekosystémů. V následující tabulce jsou uvedeny imisní limity znečišťujících látek vyhlášené pro účely ochrany zdraví lidí.

### **Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí**

Jedinou podmínkou ochrany stavby před negativními účinky je nadměrné přetěžování vozovky nadměrným nákladem těžkých nákladních vozidel.

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží,

Silnice nevyžaduje ochranu před pronikáním radonu z podloží

b) ochrana před bludnými proudy,

Silnice nevyžaduje ochranu před bludnými proudy.

c) ochrana před technickou seizmicitou,

Stavba silnice jako celek nevyžaduje sledování seizmicity

d) ochrana před hlukem,

Nejsou navrženy protihluková opatření.

e) protipovodňová opatření,

Nejsou navrženy.

f) ochrana před ostatními účinky – vlivem poddolování, výskytem metanu apod.

Nebyla vybudována ochrana před vlivem poddolování a výskytem metanu.

## 5. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

### a) vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda

#### Ovzduší

Cílem předkládané studie je posouzení imisních příspěvků z provozu na II/240. Hodnocení kvality ovzduší je provedeno v souladu se zadáním pro výpočetní stav k roku 2040 s SOKP ve variantě A.

Jak je patrné, podle ČHMÚ jsou v území splněny imisní limity většiny sledovaných imisních charakteristik, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší. V části území je překročen limit pro roční průměrné koncentrace suspendovaných částic PM<sub>2,5</sub> (nejvýše o 4,0 %) a pro denní koncentrace suspendovaných částic PM<sub>10</sub> (nejvýše o 3,2 %). V celém území je pak překročen imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu, k němuž se pouze přihlíží (§ 12 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb.), imisní limit je překročen nejvýše o 90 %.

Příspěvky hodnocené komunikace byly vypočteny nejvýše na úrovni (celé zájmové území / obytná zástavba):

I<sub>Hr</sub> oxidu dusičitého – 1,0 µg.m<sup>-3</sup> / 0,3 µg.m<sup>-3</sup>

I<sub>Hk</sub> oxidu dusičitého – 8 µg.m<sup>-3</sup> / 5 µg.m<sup>-3</sup>

I<sub>Hr</sub> benzenu – 0,020 µg.m<sup>-3</sup> / 0,004 µg.m<sup>-3</sup>

I<sub>Hr</sub> suspendovaných částic PM<sub>10</sub> – 4,1 µg.m<sup>-3</sup> / 0,5 µg.m<sup>-3</sup>

I<sub>Hd</sub> částic PM<sub>10</sub> – 18 µg.m<sup>-3</sup> / 3 µg.m<sup>-3</sup>

I<sub>Hr</sub> částic PM<sub>2,5</sub> – 1,10 µg.m<sup>-3</sup> / 0,15 µg.m<sup>-3</sup>

I<sub>Hr</sub> benzo[a]pyrenu – 0,060 ng.m<sup>-3</sup> / 0,008 ng.m<sup>-3</sup>

Vzhledem k hodnotám celkové imisní zátěže ve výpočtové oblasti nelze vyloučit překračování imisního limitu pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM<sub>2,5</sub> a benzo[a]pyrenu a pro denní koncentrace suspendovaných částic PM<sub>10</sub>. Jak však vyplývá z výsledků modelových výpočtů, zejména v oblastech s obytnou zástavbou bude příspěvek záměru u těchto imisních charakteristik jen málo významný a celkovou situaci podstatně neovlivní.

#### Hluk

Cílem předkládané studie je posouzení akustických příspěvků z provozu II/240.

Ve studii jsou hodnoceny očekávané akustické příspěvky z provozu na plánované silnici, které byly porovnány s hygienickými limity 60 dB v denní a 50 dB v noční dobu. Akustické posouzení je provedeno v souladu se zadáním pro výhledový rok 2053 se zohledněním provozu Silničního okruhu kolem Prahy v aktivní variantě A.

V dotčeném území jsou vyhodnoceny akustické příspěvky z provozu záměru u stávající obytné zástavby a dále na hranici ploch, které územní plány vymezují pro bydlení. Z posouzení vyplývá, že u obytné zástavby budou hygienické limity splněny.

Při doplnění návrhu protihlukových stěn k ochraně rozvojových ploch pro bydlení byla na území obce Lichoceves navržena protihluková ochrana, svislé protihlukové stěny o výšce 4 metry v celkové délce 1 646 m.

Na území obce Středokluky lze na základě hodnocení predikovat po zprovoznění záměru pokles hlukové zátěže u zástavby podél Kladenské. Podél Lidické a navazující ulice U Nádraží lze očekávat na základě predikcí dopravy nárůst hlukové zátěže. Na dvou profilech je navrženo ověřovací měření hluku před a po zprovoznění záměru a v případě nárůstu hlukové zátěže nad limitní hodnoty bude pomocí opatření sníženo hlukové zatížení na akceptovatelnou úroveň.

#### Voda

##### OBDOBÍ PROVOZU

Vlivy na hydrologické charakteristiky

Samotná stavba přeložky se přímo nedotýká žádné vodní plochy.

Výstavbou zářezů či náspů může dojít k usměrnění povrchového ronu při přivalových srážkách a tím i k přetoku mezi dílčími povodími. S ohledem na blízkost rozvodnic tento efekt nemá významný vliv na hydrologickou charakteristiku dílčích povodí.

Odvodnění komunikace

Vlastní odvedení srážkových vod z povrchu vozovky a silničního tělesa je navrženo podélným a příčným sklonem komunikace do silničních příkopů, s odtokem do nejbližších vhodných recipientů. Návrh odvodnění trasy je rozdělen na jednotlivé úseky mezi vrcholovými úseky nivelety s ohledem na směr odtoku silničních příkopů a stávajícím terénu.

Dokumentace řeší části dešťové kanalizace v tělese komunikace a retenci odváděných srážkových vod. Z dešťové kanalizace je voda odváděna přes dešťové usazovací nádrže (DUN) s odlučovači ropných látek s koalescenčním filtrem (ORL) a retenční nádrže (RN) do nejbližších recipientů.

Retenční nádrže jsou navrženy jako zemní nádrže s předřazeným odlučovačem ropných látek s usazovacím prostorem – dešťové usazovací nádrže (DUN s ORL).

Nádrže (RN) jsou navrženy v souladu s ČSN 75 6261 Dešťové nádrže, v návaznosti na ČSN 75 9010 Vsakovací zařízení srážkových vod a TNV 75 9011 Hospodaření se srážkovými vodami.

### Odpady

Trasa přeložky je vedena po nezastavěných pozemcích, které jsou využívány především jako orná půda. Pozemky dotčené stavbou nejsou na základě současných znalostí kontaminovány nebezpečnými látkami. Lze očekávat vznik druhů odpadů charakteristických pro standardní stavební činnost.

V období výstavby mohou vznikat následující odpady:

(i) Odpady kategorie „ostatní“ – O: odpady vzniklé při samotné stavební činnosti (stavební a demoliční odpady) – beton, dřevo, plast, asfalt bez dehtu, železo a ocel, směsné kovy, metalické a optické kabely, dále zemina, kamenivo, směsný komunální odpad, odpad z údržby zeleně atd.

(ii) Odpady kategorie „nebezpečné“ – N: nátěrové hmoty, barvy, laky, kabely, směsný stavební odpad, sorbent, čisticí a filtrační materiály atd.“

Tyto odpady jsou v Katalogu odpadů převážně zařazeny do skupiny odpadů č. 17: Stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst).

V současné době není možné specifikovat množství odpadů vzniklých v průběhu výstavby, projekt nakládání s odpady z výstavby bude součástí dalších stupňů projektové dokumentace. Při realizaci stavby bude řešeno nakládání s odpady původcem odpadu v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech [85] a dalšími právními předpisy, např. vyhláškou č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady [87], vyhláškou č. 93/2016 Sb., o Katalogu odpadů [86], vyhláškou č. 94/2016 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů [88] a vyhláškou č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu [89].

Po dobu výstavby bude původcem odpadu ve smyslu zákona dodavatel stavby. Odpady vzniklé ze stavby budou předány k využití nebo odstranění pouze oprávněné osobě (podle § 12 odst. 3 a 4 zákona č. 185/2001 Sb.).

Součástí dokumentace je diagnostika vozovek s ohledem na přítomnost PAU na bouraných částech stávajících vozovek.

### Půda

#### Zemědělský půdní fond (ZPF)

Převažujícím půdním typem řípského bioregionu jsou karbonátové černozemě na spraších, které na výchozech křídových slínů přecházejí do mělkých typických pararendzin. Typickým představitelem půdy na levé straně Vltavy jsou černozemě (typické i karbonátové) na spraši, středně těžké s převážně příznivým vodním režimem, na pravé straně Vltavy pak černozemě (typické, karbonátové a lužní) na slinitých a jílovitých substrátech, těžké půdy s lehčí ornici a těžkou spodinou, občasné převlhčené.

Zemědělské půdy se obvykle klasifikují pomocí bonitovaných půdně ekologických jednotek (BPEJ), podle kterých se zařazují do pěti tříd ochrany. Třída ochrany I představuje nejkvalitnější půdy, třída ochrany V jsou půdy nejméně kvalitní. V zájmovém území převažují černozemě. V území dotčeném etapou I jsou půdy ve I. třídě ochrany.

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

NEZASAHUJE do

- Zvláště chráněná území (ZCHÚ)
- Natura 2000

Přeložka silnice se dostává do kontaktu s:

- Přírodní park Okolí Okoře a Budče – v km 7,6-8,4 mezi lesem Ers a obcí Kozinec, Holubice
- LBK 6,7 Středokluky, Kněžívka
- LBC 4 Středokluky
- LBK 5 Středokluky
- RK 5019 Malé Čičovice, Lichoceves, Kamýk u V.P., Statenice
- RK 1136 Lichoceves, Kamýk u V.P., Noutonice, Svrkyně, Kozinec, Tursko
- RC 1461 Kozinec (ERS)
- RK 1121 Kozinec, Tursko, Holubice v Čechách

### Biologický průzkum

V rámci EIA byl zpracován biologický průzkum (Losík, Háková, 2015), který byl v roce 2017 aktualizován a v roce 2019 doplněn a je součástí dokumentace EIA.

Během botanického terénního průzkumu, který byl proveden v průběhu vegetační sezóny roku 2021, nebyl ve zkoumaném území zaznamenán žádný zvláště chráněný rostlinný druh dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny. Nejcitelnějším negativním vlivem souvisejícím s realizací záměru z hlediska vegetace je kácení dřevin rostoucích mimo les. Za ně jsou jako kompenzační opatření doporučeny náhradní výsadby.

Během zoologického terénního průzkumu bylo ve zkoumaném území zaznamenáno pět zvláště chráněných druhů (rodů) bezobratlých živočichů. Doporučeno je provedení terénního průzkumu před zahájením stavby a případná nalezená hnízda čmeláků rodu *Bombus* odborně přemístit. Pro ostatní druhy nejsou požadována zvláštní opatření, neboť se jedná o druhy poměrně hojné.

V zájmovém území řešeného záměru bylo během průzkumu realizovaného v roce 2021 průzkumů zaznamenáno 18 druhů obratlovců, které patří mezi zvláště chráněné druhy živočichů dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o kriticky ohrožené druhy luňáka hnědého a strnada lučního, silně ohrožené druhy ropuchu zelenou, ještěrku obecnou, holub doupňáka, konipasa lučního, pěnice vlašská, žluva hajní, křečka polního, ohrožené druhy koroptev polní, krkavec velkého, lejska šedého, motáka pochop, roryse obecného, slavíka obecného, tuhyka obecného, vlaštovku obecnou, veverka obecnou.

Během předchozího průzkumu (Háková, Losík 2017) byl zaznamenán výskyt dalších šesti zvláště chráněných druhů. Jedná o silně ohrožené druhy krahujce obecného, krutihlava obecného, křepelku polní, písíka obecného, netopýra večerního, netopýra rezavého a ohrožený druh bramborníčka hnědého.

Dle nálezových databází (NDOP, AVIF) by v blízkosti řešeného záměru zaznamenán výskyt dalších tří zvláště chráněných druhů obratlovců (luňák červený, moták pilich, ještěřab lesní).

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

Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vydal 12.12.2019 Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (dále též „OCP MHMP“) jako příslušný úřad podle § 22 písm. a) a § 23 odst. 10 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), podle § 9a odst. 1 zákona

Součástí je souhlasné stanovisko k záměru „Přeložka silnice II/240 (D7 – D8) – úsek mezi dálnicí D7, dálnicí D8 a silnicí II. třídy č. II/101“.

Mimo jiné obsahuje podmínky pro fázi přípravy záměru, realizace (výstavby) záměru, provozu záměru, popřípadě podmínky pro fázi ukončení provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

**Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.**

Výstavba přeložky II třídy se dotýká několika ochranných pásem. Dotčená ochranná pásma budou muset být respektována, popřípadě bude požádáno o souhlas s umístěním stavby do ochranného pásma.

Ochranným pásmem zařízení elektrizační soustavy je prostor v bezprostřední blízkosti tohoto zařízení určený k zajištění jeho spolehlivého provozu a k ochraně života, zdraví a majetku osob. Ochranné pásmo vzniká dnem nabytí právní moci územního rozhodnutí.

Ochrannými pásmy jsou chráněna nadzemní vedení, podzemní vedení, elektrické stanice, výroby elektřiny a vedení měřicí, ochranné, řídicí, zabezpečovací, informační a telekomunikační techniky.

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.

Při stavební činnosti je potřeba respektovat ochranná pásma pozemních komunikací a inženýrských sítí a práce provádět podle obecně platných předpisů a podmínek jednotlivých správců uvedených na jejich vyjádřeních.

*Pozemní komunikace (zákon č.13/1997 Sb., § 30 ve znění novely zákona z 2015)*

Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu pro:

dálnice	100 m
silnice I. třídy	50 m
silnice, místní komunikace II. a III. tř.	15 m

*Ochranné pásmo dráhy (ust. zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění)*

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy č.121.

*Ochranné pásmo letiště (ust. zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, v platném znění)*

Stavba se nenachází v blízkosti ochranného pásma letiště.

Obecná ochranná pásma inženýrských sítí: *Telekomunikační vedení (zákon č.151/2000 Sb. §92)*

po stranách krajního vedení 1,5 m

*Elektroenergetika (zákon č.458/2000 Sb. §46)*

Pro nadzemní vedení od krajního vodiče:

u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně (bez izolace)	7 m
u napětí nad 35 kV do 110 kV	12 m
u napětí nad 110 kV do 220 kV	15 m
u napětí nad 22 kV do 400 kV	20 m
u napětí nad 400 kV	30 m

Pro podzemní vedení od krajního kabelu po obou stranách

u napětí do 110 kV	1 m
u napětí nad 110 kV	3 m

Pro elektrické stanice od oplocení nebo líce obvodového zdiva nebo od obestavení:

venkovní elektrické stanice a stanice s napětím nad 52 kV	20 m
kompaktní a zděné stanice s napětím od 1 kV do 52 kV	2 m

stožárové stanice s napětím od 1 kV do 52 kV	7 m
pro vestavěné elektrické stanice	1 m
<i>Plynárenství (zákon č.458/2000 Sb. §68)</i>	
Na obě (všechny) strany od půdorysu:	
u NTL a STL plynovodů a plynovodních přípojek v zastavěném území	1 m
u ostatních plynovodů a přípojek	4 m
u technologických objektů	4 m
<i>Vodovody a kanalizace (zákon č.274/2001 Sb. §23)</i>	
Od vnějšího líce stěny potrubí nebo stoky:	
vodovodní řady a kanalizační stoky do průměru 500 mm včetně	1,5 m
vodovodní řady a kanalizační stoky průměru nad 500 mm	2,5 m

## 6. Ochrana obyvatelstva

### *Opatření k požadavkům civilní ochrany na využití stavby k ochraně obyvatelstva*

Stavba svým účelem, ani žádným ze svých objektů, nebude moci sloužit k ochraně civilního obyvatelstva.

### *Řešení zásad prevence závažných havárií*

Protože se jedná o dopravní liniovou stavbu, je zdrojem rizik vzniku závažné havárie únik závadných nebo ropných látek do okolí.

Seznam nebezpečných závadných látek (dále jen „nebezpečné látky“) je uveden v příloze č. 1 k zákonu č. 254/2001 sb; tento seznam obsahuje i zvlášť nebezpečné závadné látky. Ropné jsou uhlovodíky a jejich směsi s bodem tuhnutí nižším než 40°C.

Za havárii se vždy považují případy zhoršení nebo ohrožení jakosti vod ropnými látkami nebo dojde-li ke zhoršení jakosti vod v chráněných vodohospodářských oblastech ochranných pásmech nebo vodárenských tocích a jejich povodí.

O havárii nejde v těch případech, kdy vzhledem k rozsahu a místu úniku je vyloučeno vniknutí závadných látek do povrchových nebo podzemních vod.

Základní podmínky ochrany povrchových a podzemních vod před jejich znehodnocením jinými látkami, než odpadními vodami stanoví §39 zákona č. 254/2001 Sb. o vodách. Odpadní vody specifikuje §38 zákona č. 254/2001. Nakládání s odpadními vodami je závazně specifikováno.

Systém prevence závažných havárií je stanoven zákonem č. 224/2015 Sb. Zákon o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami nebo chemickými směsmi a o změně zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, (zákon o prevenci závažných havárií)

### **Zásady požárně bezpečnostního řešení**

Z hlediska požární bezpečnosti nejsou na stavbu kladeny zvláštní požadavky. Stavba i její realizace bude probíhat v souladu se zákonem č. 133/1985, o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů.

Jedná se o standardní řešení zpevněných konstrukčních vrstev vozovky, úpravu krajnic a svahů silničního tělesa. Z hlediska požární ochrany nepřestavuje výstavba stavebních objektů žádné zvýšené riziko. Ochrana proti požáru je řešena u objektů elektro dodržením všech platných norem a předpisů. Stejně tak je nezbytně nutné dodržení všech podmínek, předpisů a dbát zvýšené opatrnosti při stavebních pracích v ochranném pásmu plynovodů.

#### Požární úseky

Stavba nevyžaduje rozdělení na rozdělení do požárních úseků

#### Požární a ekonomické riziko

Nestanovuje se

#### Stavební konstrukce

Požadavky na použité materiály a konstrukce obecně vyplývají z dodržení příslušných požadovaných ČSN a nestanovují se tedy další podrobné požadavky na požární vlastnosti stavebních materiálů.

#### Zhodnocení evakuace osob

Nehodnoceno

Zhodnocení technických, popřípadě technologických zařízení stavby z hlediska požadavků požární bezpečnosti

Stavba nevyžaduje žádná speciální požárně bezpečnostní opatření nebo jiné požadavky.

#### Odstupové vzdálenosti

Obecně uvádíme, že případné odstupové vzdálenosti od jiných objektů v okolí stavby komunikace mohou zasahovat do tohoto prostoru. Podle ČSN 730802 ČL. 10.2.1 může požárně nebezpečný prostor zasahovat přes



hranice stavebního pozemku a zasahovat do veřejného prostranství. Požárně nebezpečný prostor pro komunikaci se nestanovuje.

Zdroje požární vody a jiného hasiva

V blízkosti stavby se nacházejí některé podzemní inženýrské sítě. Veřejná vodovodní síť je vedena v prostoru blízkých obcí.

V rámci řešené stavby nejsou vnější ani vnitřní odběrní místa řešena ani vlastní stavbou nedochází k jejich ovlivnění.

Přenosné hasící přístroje nejsou požadovány.



# ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA STAVEBNÍ

Katedra silničních staveb



Přeložka silnice II/240 v úseku od dálnice D7 po Kralupy nad Vltavou

Road II/240 relocation in the section from highway D7 to Kralupy nad Vltavou

B. Výkresová dokumentace

Vypracovala:

Bc. Karolína Rysová

Vedoucí práce:

Ing. Jaromíra Ježková

2022/2023

