

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	2
1.1 Stavba	2
1.2 Objednatel Aktualizace DSP – Etapa II	2
1.3 Zhotovitelé Aktualizace DSP – Etapa II	2
2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	3
2.1 Předmět „Aktualizace DSP – Etapa II“	3
2.2 Vyznačení změn v této TZ	3
2.3 Stručný popis stavby	4
2.4 Předpokládaný průběh výstavby	4
2.5 Vazby na ÚP, územní rozhodnutí a další	4
2.6 Charakteristika území a jeho využití	6
2.7 Vliv stavby na krajinu, zdraví a ŽP	6
2.8 Celkový dopad stavby do území, vztah k ostatním stavbám	7
3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ	8
3.1 Podklady	8
3.2 Podklady (2015)	8
3.3 Průzkumy	9
3.4 Průzkumy (2015)	9
4. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY	9
5. SEZNAM BUDOUCÍCH SPRÁVCŮ A VLASTNÍKŮ	9
6. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ	11
7. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY	11
7.1 Způsob číslování a značení, členění na SO	11
7.2 Objekty, vyřazené v rámci Etapy II	13
7.3 Stručný popis technického řešení stavebních objektů	13
7.4 Pozemní komunikace	13
7.5 Mostní objekty, zdi	16
7.6 Vodohospodářské objekty	17
7.7 Elektro a sdělovací objekty	20
7.8 Plyn	24
7.9 Úpravy území	24
7.10 Změna v rozsahu oproti dokumentaci DUR	25
8. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ	26
8.1 Doplnění průzkumu stávajících inženýrských sítí	26
8.2 Aktualizace dendrologického průzkumu	27
8.3 Podrobný pedologický průzkum	27
8.4 Podrobný geologický a geotechnický průzkum	29
8.5 Doplnění a prověření hlukové studie	32
9. DOTČENÁ OP, CHÚ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTRUNÍ PAMÁTKY	32
9.1 Ochranná pásma	32
9.2 Výhradní ložisko	33
9.3 Zdroje přírodních léčivých a minerálních vod	33
9.4 Vlivy na podzemní vody	33
9.5 Chráněná území	34
10. ZÁSAHY STAVBY DO ÚZEMÍ	35
11. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE	36
12. VLIV STAVBY A SILNIČNÍHO PROVOZU NA ZDRAVÍ a ŽP	36
12.1 Vliv na obyvatelstvo	36
12.2 Vliv na kvalitu ovzduší	37
12.3 Hluk	37
13. OBECNÉ POŽADAVKY	37
14. DALŠÍ POŽADAVKY	38
14.1 Využívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu a orientace	38

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Stavba

Název stavby: R7 Postoloprty - MÚK Bítovéves, Aktualizace DSP - Etapa II
Místo stavby: Ústecký kraj
Katastrální území: Semánkovice, Bítovéves, Postoloprty
Druh stavby: liniová novostavba

1.2 Objednatel Aktualizace DSP – Etapa II

Zadavatel: Ředitelství silnic a dálnic ČR
Na Pankráci 56
145 05 Praha 4
Zakázku zajišťuje: Ředitelství silnic a dálnic ČR
Správa Chomutov
Kochova 3975
430 01 Chomutov
Nadřízený orgán: Ministerstvo dopravy ČR

1.3 Zhotovitelé Aktualizace DSP – Etapa II

Zakázku zajišťuje: SUDOP Praha a.s.
Olšanská 1a, 130 80, Praha 3
IČ 25 79 33 49

Hlavní inženýr projektu :ing. Ostrý

Odpovědní zhotovitelé:

Průvodní zpráva – ing. Ostrý, zhotovitelé jednotlivých stavebních objektů

Přehledná a koordinační situace – ing. Ostrý, ing. Vlasáková

Stavební objekty:

Pozemní komunikace – ing. Vlasáková, ing.Ostrý

Mosty, zdi – Ing.Martínek

Vodohospodářské objekty – ing. Horáček

Elektroobjekty slaboproud - Ing.John, p.Štroff

SOS systém – p.Štrof, p.Vlk

Pozemní objekty – ing.Malý, Atelier-4, s.r.o

Úpravy území, vegetační úpravy – ing.Radechovský, ing.Ostrý

Související dokumentace – průzkumy pro DSP :

- Aktualizace průzkumu stávajících inženýrských sítí – ing.Bártek
- Podrobný geologický průzkum – RNDr.Vitásek
- Hydrogeologický průzkum – RNDr.Vitásek
- Pedologický průzkum – RNDr.Vitásek
- Dendrologický průzkum – ing. Adam
- Soupis kácené mimolesní zeleně – ing. Adam

Související dokumentace – účinky stavby:

- Záborový elaborát – ing. Kudrnová, ing.naučová, ing.Čižínský
- Záborový elaborát pro vynětí ze ZPF – ing. Tobolová
- Záborový elaborát pro vynětí z LPF – externí spolupráce, Příroda s.r.o., ing. Moravec
- Aktualizace hlukové studie – ing.Ph.D. Fajfr, ing.Šafratová
- Bilance zemin a ornice – ing. Ostrý, ing.Točín
- Souhrnná vodohospodářská dokumentace – ing. Horáček
- Zásady organizace výstavby – ing. Ostrý
- Projekt odpadového hospodářství – ing. Štolba

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

2.1 Předmět „Aktualizace DSP – Etapa II“

Předmětem Aktualizace DSP – Etapa II je zpracování změn v souvislosti s:

- novými skutečnostmi, které vyplynuly z projednání výkupů s vlastníky pozemků
- platnou katastrální mapou celého území
- změnami technického řešení protihlukových opatření (SO210)
- vypuštění SO 202 a úpravou navazujících SO
- rozsahem vydaných SP na objekty Etapy I (2010)
- požadavkem investora na aktualizaci průběhů inženýrských sítí v dané oblasti
- potvrzením projektového řešení tras přeložek inž.sítí (zjm.plynu) (zjm. SO 50x)

2.2 Vyznačení změn v této TZ

Z důvodu zachování kontextu a vypovídající hodnoty je v textu této TZ ponechán obsah původní TZ (DSP, 2008) s tím, že:

- Objekty, které spadají plně do Etapy I a jsou předmětem již vydaného SP, jsou uvedeny světle šedivou barvou, kurzívou
- Objekty, které spadají plně do Etapy II jsou uvedeny běžným způsobem.

2.3 Stručný popis stavby

Stavba „R7 Postoloprty MUK Bítovozeves“ je součástí programu výstavby rychlostní komunikace R7 Praha – Slaný – Louny – Chomutov. Vybudování čtyřpruhové rychlostní komunikace je navrhováno a zpracováváno na základě „Globálního plánu revitalizace pánevních oblastí severozápadních Čech“ schváleného usnesením vlády č. 122 z r. 2000. Důvodem realizace stavby jsou vysoké dopravní intenzity na stávající komunikaci, která svými technickými a bezpečnostními parametry tomuto faktu neodpovídá.

Na východě navazuje na současně projektovanou stavbu „R7 Postoloprty – zkapacitnění obchvatu“ a na západě se napojuje na připravovanou stavbu „R7 MUK Bítovozeves – MUK Vysočany.

Hlavní trasu stavby tvoří cca 3,77 km dlouhý úsek přeložky silnice I/7 vedoucí z oblasti západně od obce Postoloprty do oblasti MUK Bítovozeves (východně od stávajícího úrovněvého křížení silnice I/7 se silnicí II/250) Komunikace je navržena v kategorii R 25,5 / 100 (čtyřpruhová, směrově rozdělená rychlostní komunikace se středním dělicím pásem šířky 3,0 m a návrhovou rychlostí 100 km/h)

Minimalizace negativních účinků dopravy na životní prostředí bude zajištěna dodržáním závěrů Dokumentace hodnocení vlivů stavby na životní prostředí (pro fázi projektu, výstavby a provozu), která byla zpracována na předmětný úsek v roce 2004. Smýcená mimolesní zeleň bude kompenzována náhradní výsadbou provedenou v rámci stavebního objektu SO 801 a 802 Vegetační úpravy. V rámci dokumentace pro územní rozhodnutí byla zpracována rovněž hluková studie, která dle příslušných norem a předpisů stanoví rozsah protihlukových stěn, případně individuálních opatření na jednotlivých obytných objektech. V dokumentaci DSP byla tato studie ověřena a aktualizována (v rámci přílohy D.2.4)

2.4 Předpokládaný průběh výstavby

Předpokládaný počátek stavby je uvažován v roce 2015, termín dokončení v roce 2017. Uvedené časové údaje je nutno považovat za orientační a budou upřesněny dle vývoje v dalších stupních projektové dokumentace.

Vzhledem k tomu, že navrhovaná trasa kopíruje v celém úseku stávající silnici I/7, byla navržena tak, aby bylo možné provádění stavby po částech, za provozu trase silnice I/7. Po vybudování doprovodné komunikace II/607 a nového jízdního pásu (severně od stávající silnice I/7) bude na ně střídavě převedena doprava, dojde k odstranění stávající silnice I/7, vybudování zbývajících jízdního pásu a zprovoznění celého úseku v plné šíři.

Během výstavby bude doprava převáděna střídavě na doprovodnou komunikaci a na vybudovaný severní pás. Podrobněji je problematika provádění stavby popsána v části E této PD.

Předpokládá se budování obou Etap (Etapa I a Etapa II) najednou, nedělitelně.

2.5 Vazby na ÚP, územní rozhodnutí a další

Vazba na UP

Stavba je navržena je v souladu se schválenými záměry ÚP dokumentace VÚC Severočeské hnědouhelné pánve. Rovněž je v rámcovém souladu s UPD obce Postoloprty. Drobné odchylky jsou

řešeny dílčím jednáním se zástupci obce. Vybudování stavby přispěje k rozvoji tohoto regionu a umožní lepší spolupráci mezi ČR a SRN. Zkapacitnění silnice rovněž výrazně přispěje ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy a zkrácení přepravní doby směrem k hraničními přechodu a našim západním hranicím.

Vazba na ÚR

Na žádost investora, ŘSD Chomutov bylo na stavbu R7 Postoloprty – MUK Bítovzeves dne 15.2.2008 stavebním úřadem MU Postoloprty vydáno územní rozhodnutí. (č.j.328/039/08Hr). Toto územní rozhodnutí stanovuje podmínky pro přípravu stavby ve fázi S, její následnou realizace a provoz. V následujícím soupisu je konstatováno splnění jednotlivých podmínek ÚR, případně doplněno podrobnějším popisem.

Soupis podmínek platného ÚR a informace o jejich zpracování :

1. Splněno, viz.koordinační situace
2. Splněno, viz. SO 310
3. Splněno, respektování uvedeného zákona je obecnou povinností zhotovitele, je zdůrazněno v TZ stavby.
4. Splněno, při návrhu byla dodržena ČSN 736110, resp. ČSN 736101. Zastávky nejsou na R zřízeny, vegetační úpravy odpovídají uvedeným zákonům.
5. Splněno částečně. Chodníky podél II/607 - bylo řešeno na výrobním výboru během přípravy DSP. Požadované chodníky nejsou nezbytnou součástí komunikace v extravilanu, není možné nalézt následného správce, resp. zajistit financování. Projekt DZ je součástí PD.
6. Splněno. POV je součástí PD, bylo projednáno na VV během přípravy PD. Obslužnost obcí je po dobu stavby zajištěna.
7. Splněno, soupis rušených a zřizovaných sjezdů/napojení na silnice II a III tř. byl doložen již v rámci UR. Nesrovnalost v textech u SO 202 byla opravena. Poslední část směřuje ke kolaudačnímu řízení
8. Splněno, požadavky zpracovány. Viz. SO řady 300.
9. Splněno, podmínky a požadavky byly zpracovány do PD staveních objektů řady 500.
10. Požadavek směřován na investora
11. splněno, vyjádření (souhlasné stanovisko) O2 je součástí dokladové části PD.
12. Splněno, podmínka jsou zpracovány v příloze D.1.2.3 této PD.
13. Požadavky zpracovány. Podchody pro zvěř zpracovány, druhová skladba a rozsah výsadby odsouhlasena, nepůvodní druhy pouze v SDP
14. Splněno, duplicitní požadavek, zahrnut v UR
15. Splněno, podrobněji je zpracováno v rámci části B.4 souhrnné vodohospodářské řešení, příp. V PD jednotlivých SO řady 300. Nová komunikace v max.míře sleduje stávající I/7. Plochy pro deponii zemin (a ornice) jsou vytipovány v rámci přílohy D.1.4. Plochy ZS nejsou navrhovány. Přístupové trasy na staveniště jsou věcí zhotovitele. Komunikace je oplocena. Projekt odpadového hospodářství je součástí PD. Rovněž je aktualizována hluková studie. Části požadavků směřují na investora, na zhotovitele stavby nebo směrem ke kolaudačnímu řízení.
16. odpady –dtto-, dendrologický průzkum je zpracován, požadavek na vyjímky je směřován na investora, křížení s Lk 16 zpracován (rám 1x1)
17. směřuje na investora, resp. zhotovitele.
18. splněno, vypískání sítí bude provedeno. Částečně směřuje také na investora.
19. Požadavek na vyjímku směřuje na investora
20. Splněno, majetkoprávní vztahy jsou věcí investora
21. Splněno, nedochází ke změně trasy
22. směřuje na investora
23. přeložka je součástí PD, byla projednána s násl.správce
24. směřuje na zhotovitele
25. Rekultivace opuštěných komunikací a ploch je řešena v rámci SO 820 a SO 830
26. Splněno, viz. Dopis nabídky SUDOP a.s.

Vazba na SP – I. Etapa

Na žádost investora došlo v minulosti k rozdělení stavby na 2 Etapy. Následně bylo vydáno stavební

povolení na tyto objekty I.Etapy :

SO 101	Silnice R 7
SO 111	MUK Postoloprty - západ
SO 130.2	Hospodářský sjezd v km 0.073 SO 111 D vpravo
SO 190	Provizorní dopravní opatření
SO 301	Odvodnění komunikace v km 0.000 - 0.925
SO 303	Odvedení dešťových vod v km 1.700
SO 306	Provizorní napojení SO 301 do stávající kanalizace

Povolení vydalo Ministerstvo dopravy ČR, 23.1.2014, prodlouženo 18.2.2014), č.j.611/2010-910-IPK/27

SO 121	Doprovodná komunikace II/607
SO 130.3	Hospodářský sjezd v km 0.424 SO 121 vlevo
SO 186	Provizorní komunikace v km 0.500
SO 201	Most MUK Postoloprty západ
SO 309	Zatrubnění v km 1.700

Povolení vydal MU Louny, 11.4.2012, prodlouženo 23.4.2014), čj.MULNCJ/12171/2010/MH/11/ZV

2.6 Charakteristika území a jeho využití

Předmětné území je rámcově ohraničeno stávající úrovní křižovatkou (napojením) místní komunikace vedoucí z obce Postoloprty na Rvenice (III/25008) a stávající úrovní křižovatkou silnice I/7 se silnicí II/250 Bítozeves – Staňkovice a běží podél stávající silnice I/7 v šíři cca 100 m.

Využití území:

Využití území je v současné době ovlivněno stávající frekventovanou silnicí I/7. Osídlení podél této komunikace není žádné, trasa silnice R7 žádné sídlo nekříží. Ze severu se dotýká okrajově sídelního útvaru Postoloprty, napojení této obce projekt řeší. Okolí komunikace je využíváno zemědělsky.

2.7 Vliv stavby na krajinu, zdraví a ŽP

Krajina:

Reliéf zájmového území je zcela plochý, bez výrazných dominant. Terén se mírně uklání od západu k východu a pohybuje se v nadmořských výškách 220 – 250 m.n.m. Na jihu zvolna klesá k Ohři, na severu je zájmové území uzavřeno zářezem Chomutovky. Pro toto i širší okolí je typické zornění naprosté většiny půdy a téměř úplná absence vegetačního krytu. Na východě se terén uklání k obci Postoloprty.

Obyvatelstvo :

Stavba svým charakterem přinese většině obyvatel pozitivní efekt v podobě zlepšení dopravně-obslužných možností území, zrychlení dopravních časů atd. Rovněž přispěje k rychlejšímu rozvoji obchodu a služeb zatraktivněním celého území. Dojde ke snížení nehodovosti, zvětšení plynulosti dopravy a snížení emisí. Negativní vliv stavby, zejména zvýšené hlukové zátěže bude kompenzován v rámci protihlukových opatření Podrobněji je tato problematika rozpracována v samostatné příloze projektové dokumentace – hlukové studii.

Vliv na ekosystémy :

V souladu se zákonem 100/2001 Sb. byla na celou stavbu zpracována dokumentace hodnocení vlivů záměru na životní prostředí. Zde bylo konstatováno, že stavbu lze při dodržení všech předepsaných opatření provést s minimem negativních vlivů na životní prostředí. Nevyhnutelné zásahy budou kompenzovány zde navrženými opatřeními. Podrobněji se dílčími vlivy zabývají přílohy této projektové dokumentace.

Vliv na povrchové vody :

Trasa komunikace neprotíná ani svými vlivy neohrožuje žádné PHO vodního zdroje ani chráněnou oblast akumulace vod. Ovlivnění vodních toků zvýšenými odtoky a ovlivnění z hlediska kvality vody bylo posouzeno v dokumentaci z roku 2004 zprac. firmou Aquatis. V uvedené dokumentaci se konstatuje, že ovlivnění vodoteče Chomutovky není významné.

Vliv na kvalitu ovzduší :

Pro řešené území nejsou dle Dokumentace EIA k dispozici přímá měření znečištění ovzduší. I přes blízkost významných zdrojů není ovzduší řešeného území nadměrně zatíženo oxidy síry. Obsah oxidů síry v ovzduší má klesající trend a v posledních letech již nedochází k překračování hygienické normy. Znečištění ovzduší řešeného území poléťavým prachem pravděpodobně odráží nadměrné rozlohy orné půdy a vzdálenější zdroje znečištění ovzduší prachem ležící v podkrušnohorské hnědouhelné pánvi. Území má velmi dobré rozptylové podmínky, rozptyl příměsí je vysoký až velmi vysoký, četnost inverzních situací je nízká až velmi nízká. Případné inverze jsou krátké a nejsou intenzivní.

Během výstavby bude ovzduší zatíženo lokálně a dočasně, a to v místech probíhajících stavebních prací, na skládkách stavebních materiálů a v okolí přístupových cest. Lze předpokládat zvýšení koncentrací výfukových plynů z těžké stavební mechanizace a prašnosti spojené se zemními pracemi. Zatížení ovzduší znečišťujícími látkami po dobu výstavby je možné minimalizovat těmito kroky:

- koordinací stavebních prací a přesunů stavební techniky
- optimalizací dopravních tras s ohledem na ochranu obytné zástavby a vytíženosti nákladních aut
- snižováním prašnosti kropením
- udržováním techniky v čistotě a hlavně v dobrém technickém stavu
- mokřým čištěním komunikací u výjezdu z prostoru staveniště

2.8 Celkový dopad stavby do území, vztah k ostatním stavbám

Celkový dopad stavby :

Současná silnice I/7 spojuje hlavní město Prahu s Chomutovskou průmyslovou aglomerací. Je zde silná doprava vnitrostátní stejně jako mezinárodní, provozovaná všemi druhy dopravních prostředků. Stávající šířkové vedení silnice I/7 je nevyhovující, nepostačuje narůstajícím intenzitám silniční dopravy a nezajišťuje její plynulost a bezpečnost. Výstavba silnice R7 je klasifikována jako stavba ve veřejném zájmu.

Vztah k ostatním stavbám :

Na východě se stavba dotýká současně projektované stavby „R7 Postoloprty – zkapacitnění obchvatu, (investorem je ŘSD ČR) – stupeň DUR

Na západě se dotýká již zprovozněného úseku „R7 MUK Bítovzeves – MUK Vysočany (investorem je ŘSD ČR) – a dále též částečně stavby „Průmyslová zona Triangle – dopravní napojení“ (investorem je Krajský úřad Ústeckého Kraje)

V obou případech je technické řešení s těmito stavbami koordinováno a realizací stavby nedojde k výraznějším vyvolaným změnám na těchto stavbách.

Vybudování stavby přispěje k rozvoji tohoto regionu a umožní lepší spolupráci mezi ČR a SRN. Zkapacitnění silnice rovněž výrazně přispěje ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy a zkrácení přepravní doby směrem k hraničními přechodu a našim západním hranicím. Uvažovaný úsek rychlostní komunikace R7 odvádí tranzitní dopravu mimo zastavěná území, mimo intravilány obcí, čímž se podstatně zlepšují životní podmínky jejich obyvatel, sníží se riziko nehod chodců a cyklistů, dojde k poklesu imisní zátěže v obytných zástavbách, sníží se míra hlukového zatížení v obytných zónách, zlepšuje se možnost využití stávající silnice I/7 pro místní dopravu a zlepšuje se celková dostupnost regionu, což zvýší jeho atraktivitu pro investory i občany. Rovněž se výrazně zlepšuje dopravní obslužnost a atraktivita budované průmyslové zony TRIANGLE.

Silnice R7 bude po vybudování zprovozněna jako R – rychlostní. Stávající silnice I/7 bude po zprovoznění silnice R7 s největší pravděpodobností přeřazena do sítě silnic II.tříd jako silnice II/607.

3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

Pro účely zpracování dokumentace pro stavební povolení byly použity, aktualizovány či dopracovány následující podklady a průzkumy:

3.1 Podklady

- Technické požadavky a podmínky zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí (ŘSD ČR, Správa Chomutov)
- Dokumentace o hodnocení vlivů stavby na životní prostředí (VIA Service, s.r.o)
- Průmyslová zóna Triangle – dopravní napojení (Artech Teplice, s.r.o)
- Silnice R/7 MÚK Bitozeves - MÚK Vysočany" (SUDOP Praha, a.s, stupeň DSPS)
- PD a podklady od zpracovatelů souvisejících staveb (Pragoprojekt Liberec, ARTECH Teplice, Báňské projekty Teplice, SUDOP Praha)
- Technické požadavky a podmínky zpracování dokumentace pro stavební povolení (ŘSD ČR, Správa Chomutov)
- Geodetické zaměření stávajícího stavu, (SUDOP Praha, DUR 2006)
- Průzkum stávajících inženýrských sítí (SUDOP Praha, DUR 2006)
- Korozní průzkum (SUDOP Praha, DUR 2006)
- Předběžný geologický a pedologický průzkum(SUDOP Praha, DUR 2006)
- Dokumentace DUR „R7 Postoloprty Bitozeves“ – (SUDOP Praha, 2006)

Pro účely zpracování dokumentace „Aktualizace DSP – II.Etapa“ byly použity následující podklady:

3.2 Podklady (2015)

- Vydané Stavební povolení na objekty Etapy I (SO 101, SO 111, SO 130,2, SO 190, SO301, SO 303, SO 306), Ministerstvo Dopravy ČR, 23.1.2014, prodlouženo 18.2.2014), č.j.611/2010-910-

IPK/27

- Vydané Stavební povolení na objekty Etapy I (SO121, SO130,3, SO186, SO201, SO309), MU Louny, 11.4.2012, prodlouženo 23.4.2014), čj.MULNCJ/12171/2010/MH/11/ZV

3.3 Průzkumy

- Aktualizace průzkumu stávajících inženýrských sítí (SUDOP Praha, a.s, ing.Bártek)
- Podrobný Geotechnický a hydrogeologický průzkum – RNDr.Vitásek
- Podrobný pedologický průzkum – SUDOP, RNDr.Vitásek
- Dendrologický průzkum - SUDOP, ing.Adam
- Aktualizace hlukové studie – SUDOP , ing.Ph.D. Fajfr
- Biologický průzkum - SUDOP, ing.Adam

3.4 Průzkumy (2015)

Pro účely zpracování dokumentace „Aktualizace DSP – II.etapa“ byly aktualizovány či dopracovány následující průzkumy:

- Aktualizace průzkumu stávajících inženýrských sítí (SUDOP Praha, a.s, ing.Ostrý, p.Satránský)
- Aktualizace hlukové studie – SUDOP , ing.Šafratová

4. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

Stavba (Etapa I a Etapa II dohromady) je navržena tak, aby bylo možné její vybudování a zprovoznění jako částečně izolovaného celku. Na západě bude napojena na již realizovanou a provozovanou stavbu „R7 Vysočany Bitozeves“. Na začátku stavby „R7 Postoloprty Bitozeves“ je navrženo provizorní napojení na stávající silnici. Nicméně výhody a pozitiva plynoucí z vybudování nové rychlostní komunikace se projeví teprve při jejím napojení na delší ucelený tah.

Průběh výstavby je navržen s ohledem na požadavek budování stavby za provozu a pokud možno s co nejmenším omezením dopravy během stavby. Koordinace s budování sousedních staveb je zajištěna především tím, že se v obou případech jedná o stejného investora, tedy ŘSD ČR. Technická koordinace projektů je zajištěna v rámci projektové přípravy staveb, logisticko-časová koordinace je věcí investora, resp. dodavatelů stavby.

Předpokládá se budování obou etap stavby současně, tedy „Etapy I“ a „Etapy II“

5. SEZNAM BUDOUCÍCH SPRÁVCŮ A VLASTNÍKŮ

ŘADA 100 POZEMNÍ KOMUNIKACE

SO 101	Silnice R 7	ŘSD
SO 111	MUK Postoloprty - západ	ŘSD
SO 121	Doprovodná komunikace II/607	KU UK
SO 123	Úprava napojení průmyslové zóny Postoloprty	Město Postoloprty

SO 124	Napojení silnice III/2505	KU UK
SO 130.1	Hospodářský sjezd v km 0.032 600 SO 111 B vpravo	ŘSD
SO 130.2	<i>Hospodářský sjezd v km 0.073 SO 111 D vpravo</i>	ŘSD
SO 130.3	<i>Hospodářský sjezd v km 0.424 SO 121 vlevo</i>	KU UK
SO 151	Účelová komunikace v km 1.700 - 3.050 vlevo	Obec Bítovéves
SO 185	Rekonstrukce komunikací užívaných stavbou	původní vlastníci komunikací
SO 186	<i>Provizorní komunikace v km 0.500</i>	Zhotovitel stavby
SO 190	Provizorní dopravní opatření	Zhotovitel stavby
SO 191	Definitivní dopravní značení silnice R7	ŘSD
SO 193	Portály elektronického mýta	ŘSD
SO 194	Definitivní dopravní značení ostatních komunikací	Vlastníci komunikací

ŘADA 200 MOSTY ZDI

SO 201	<i>Most MUK Postoloprty západ</i>	KU UK
SO 203	Most pro biokoridor v km 1.960	ŘSD
SO 210	Protihlukové opatření v km ZU-0.100 vlevo	ŘSD

ŘADA 300 VODOHOSPODÁŘSKÉ OBJEKTY

SO 301	Odvodnění komunikace v km 0.000 - 0.925	ŘSD
SO 302	Odvodnění komunikace v km 2.300-2.420 a 3.650 - 3.725	ŘSD
SO 303	Ovedení dešťových vod v km 1.700	ŘSD
SO 304	Úprava odvodnění v KU SO 121	KUUK
SO 306	Provizorní napojení SO 301 do stávající kanalizace	ŘSD
SO 308	Úprava stávajícího odpadu do Seménkovic	ŘSD
SO 309	Zatrubnění v km 1.700	KUUK
SO 310	Přeložka vodovodu PVC D110 podél SO 123	ZZN Rakovník a.s

ŘADA 400 ELEKTRO A SDĚLOVACÍ OBJEKTY

SO 430	Přeložka vedení VN v km 0.295	ČEZ Distribuce, jiná SOD
SO 431	Přeložka vedení VN v km 3.500	ČEZ Distribuce, jiná SOD
SO 432	Přeložka vedení VO u silnice III/2513	město Postoloprty
SO 460	Úpravy metal. rozvodů+HDPE Telefonica O2 CZ	O2 CZ
SO 461	Úpravy optic. rozvodů+HDPE Telefonica O2 CZ	O2 CZ
SO 470	Úprava sdělovacího kabelu ČEZnet	ČEZnet
SO 490	Dálniční systém SOS - přípojka vedení NN	ŘSD
SO 491	Dálniční systém SOS - kabelové vedení	ŘSD
SO 492	Dálniční systém SOS - hlásky	ŘSD
SO 493	Dálniční systém SOS - meteo stanice	ŘSD
SO 494	Dálniční systém SOS - kabelovody a kabelové prostupy	ŘSD
SO 496	Dálniční systém SOS - automatické sčítání dopravy	ŘSD
SO 497	Portály elektronického mýta - přípojka NN	ŘSD
SO 498	Portály elektronického mýta - sdělovací kabely	ŘSD

ŘADA 500 PLYN

SO 501.1	Přeložka VTL plynovodu DN 200 km 0.400 - 0.550	Severočeská plynárenská
SO 501.2	Přeložka VTL plynovodu DN 200 km 1.630 - 3.04	Severočeská plynárenská
SO 502	Přeložka STL plynovodu PE90 podél SO 123	Severočeská plynárenská

ŘADA 800 ÚPRAVY ÚZEMÍ

SO 801	Vegetační úpravy silnice R7	ŘSD
SO 802	Vegetační úpravy ostatních komunikací	vlastníci komunikací
SO 803	Oboustranné oplocení silnice R7	ŘSD
SO 804	Přesun kříže v ZU silnice II/607	Město Postoloprty
SO 810	Příprava ploch trvalého a dočasného záboru	ŘSD
SO 820	Rekultivace ploch trvalého a dočasného záboru	původní vlastníci pozemků
SO 830	Rekultivace zrušených komunikací	původní vlastníci pozemků

6. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

Jak už bylo zmíněno, stavby bude budována postupně za provozu a tak dojde rovněž k postupnému předávání a zprovoznování jednotlivých stavebních objektů a částí. Podrobněji je řešeno v rámci části E dokumentace

7. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY**7.1 Způsob číslování a značení, členění na SO**

Základní členění dokumentace DSP je navrženo v souladu se zadávacími podmínkami investora :

- A : Průvodní zpráva
- B : Souhrnné řešení stavby
- C : Stavební část
- D : Související dokumentace
- E : Zásady organizace výstavby
- F : Doklady
- G : Rozpočet
- H : Plán bezpečnosti práce

Aktualizace DSP – Etapa II se týká následujících částí :

- A : Průvodní zpráva
- B : Souhrnné řešení stavby
- C : Stavební část
- D : Související dokumentace (některé přílohy)
- E. Zásady organizace výstavby
a některých dalších příloh...

Stavební objekty jsou v dokumentaci sdruženy do skupin označených číselnou řadou podle jejich charakteru, způsobu a druhu projednání, budoucího správcovství, případně účelu při realizaci stavby. Pro řazení a číslování je použito následující základní členění :

ŘADA 100 POZEMNÍ KOMUNIKACE

SO 101	Silnice R 7
SO 111	MUK Postoloprty - západ

- SO 121 Doprovozná komunikace II/607
SO 123 Úprava napojení průmyslové zóny Postoloprty
SO 124 Napojení silnice III/2505
SO 130.1 Hospodářský sjezd v km 0.032 600 SO 111 B vpravo
SO 130.2 Hospodářský sjezd v km 0.073 SO 111 D vpravo
SO 130.3 Hospodářský sjezd v km 0.424 SO 121 vlevo
SO 151 Účelová komunikace v km 1.700 - 3.050 vlevo
SO 185 Rekonstrukce komunikací užívaných stavbou
SO 186 Provizorní komunikace v km 0.500
SO 190 Provizorní dopravní opatření
SO 191 Definitivní dopravní značení silnice R7
SO 194 Definitivní dopravní značení ostatních komunikací
- ŘADA 200 MOSTY ZDI**
- SO 201 Most MUK Postoloprty západ*
SO 203 Most pro biokoridor vv km 1.960
SO 210 Protihlukové opatření v km ZU-0.100 vlevo
- ŘADA 300 VODOHOSPODÁŘSKÉ OBJEKTY**
- SO 301 Odvodnění komunikace v km 0.000 - 0.925
SO 302 Odvodnění komunikace v km 2.300-2.420 a 3.650 - 3.725
SO 303 Odvedení dešťových vod v km 1.700
SO 304 Úprava odvodnění v KU SO 121
SO 306 Provizorní napojení SO 301 do stávající kanalizace
SO 309 Zatrubnění v km 1.700
SO 308 Úprava stávajícího odpadu do Seménkovic
SO 310 Přeložka vodovodu PVC D110 podél SO 123
- ŘADA 400 ELEKTRO A SDĚLOVACÍ OBJEKTY**
- SO 460 Úpravy metal. rozvodů MK a DK Telefonica O2 CZ
SO 461 Úpravy optic. rozvodů+HDPE Telefonica O2 CZ
SO 470 Úprava sdělovacího kabelu ČEZnet
SO 490 Dálniční systém SOS - přípojka vedení NN
SO 491 Dálniční systém SOS - kabelové vedení
SO 492 Dálniční systém SOS - hlásky
SO 493 Dálniční systém SOS - meteo stanice
SO 494 Dálniční systém SOS - kabelovody a kabelové prostupy
SO 496 Dálniční systém SOS - automatické sčítání dopravy
SO 497 Portály elektronického mýta – přípojka NN
SO 498 Portály elektronického mýta – sdělovací kabely
- ŘADA 500 PLYN**
- SO 501.1 Přeložka VTL plynovodu DN 200 km 0.400 - 0.550
SO 501.2 Přeložka VTL plynovodu DN 200 km 1.630 - 3.04
SO 502 Přeložka STL plynovodu PE90 podél SO 123
- ŘADA 800 ÚPRAVY ÚZEMÍ**
- SO 801 Vegetační úpravy silnice R7
SO 802 Vegetační úpravy ostatních komunikací
SO 803 Oboustranné oplocení silnice R7

SO 804	Přesun kříže v ZU silnice II/607
SO 810	Příprava ploch trvalého a dočasného záboru
SO 820	Rekultivace ploch trvalého a dočasného záboru
SO 830	Rekultivace zrušených komunikací

7.2 Objekty, vyřazené v rámci Etapy II

Tyto uvedené objekty pozbývají v souvislosti s výše uvedenými skutečnostmi smysl a proto se v rámci Etapy II z objektové skladby vypouští:

SO 122	Přeložka komunikace III/2513 v km 1.660
SO 150	Účelová komunikace v km 1.660
SO 193	Portály elektronického mýta
SO 202	Nadjezd polní cesty v km 1.660
SO 432	Přeložka vedení VO u silnice III/2513

7.3 Stručný popis technického řešení stavebních objektů

Následuje popis technického řešení jednotlivých stavebních objektů. Jedná se pouze o stručné shrnutí. Podrobné informace jsou zpracovány v technických zprávách každého stavebního objektu. Stavební objekty jsou zde uvedeny v pořadí dle skupin tak, jak je uvedeno v tabulce v kap.8.1

7.4 Pozemní komunikace

SO 101 Silnice R 7

Stavební objekt zahrnuje hlavní trasu – úsek navržený v návrhové kategorii R 25,5/100. Počátek staničení je položen do oblasti západně od Postoloprty. Zde se trasa napojuje na stávající dvoupruhovou silnici ze směru Louny – Chomutov, resp. na současně projektovanou související stavbu „R7 Postoloprty – obchvat“. Konec úseku je v km 3,770 420 tedy v místě, kde se těleso přímo napojuje na projektovanou stavbu MUK Bítozeves -MUK Vysočany. Pravý jízdní pás a příslušející zemní těleso a další součásti komunikace mezi staničením km 0,336 až km 1,705 jsou součástí dokumentace etapy I.

Směrové řešení:

Návrh trasy vychází z předchozích dostupných podkladů – zejména zpracovaného investičního záměru, studie, požadavku na provádění a dále pak především z nutné návaznosti na okolní stavby a ze závěrů projednávání v průběhu přípravy.

Trasa je navržena na návrhovou rychlost 100 km/h.

Trubní propustek v rámci SO 101 (SO 101.1)

Základní popis propustku	
staničení	km 3,066 975 – R7
délka propustku	31,560 m
světlá výška	1,0 m
světlá šířka	1,80 m
sklon dna propustku	~1,25 %

Účelem propustku je převedení drobných živočichů pod tělesem hlavní trasy komunikace R7 (SO 101).

Nosná konstrukce

Pro výstavbu propustku budou použity flexibilní ocelové trouby ze spirálovitě vinutého vlnitého plechu Hel-Cor PA - 68 x 13 mm – tlamový profil rozměrů 1,20 x 1,80 m.

Z důvodu snazší přepravy na stavenišť budou delší propustky provedeny z více dílů, které se navzájem spojí ocelovou páskovou spojkou. Spoje by měly být umístěny přibližně ve vodorovné rovině trouby.

Trouby budou dodány na stavbu včetně veškerých úprav zhotovených ve výrobě (seřiznutí, zkosení). Na stavbě se již žádné úpravy nepředpokládají, aby se nepoškodila protikorozní ochrana trub.

SO 111 MUK Postoloprty - západ

Předmětem stavebního objektu je mimoúrovňová křižovatka Postoloprty západ, která byla navržena v uspořádání typu „osmička“. Sestává se ze čtyř křižovatkových větví A, B, C a D. Větve jsou napojeny na křižnou komunikaci II. třídy II/607 (SO 121). Účelem této MUK je napojení obce Postoloprty na rychlostní komunikaci R7, převedení doprovodné komunikace II/607 od jihu na sever a např. také přímé připojení rozvíjející se průmyslové zóny Postoloprty (KB Blok atd.) Křižovatka v největší možné míře respektuje tvar zobrazený v UP obce Postoloprty, v jednotlivostech a detailech ho upřesňuje. V prostoru této MUK se nacházejí rovněž dvě okružní křižovatky. Jižní kruhový objezd zároveň umožňuje napojení komunikace od průmyslové zóny (SO 123). Část větve C od km 0,100 až po konec úseku, větve D od začátku úseku do km 0,140 a vybudování severní okružní křižovatky bylo součástí dokumentace pro stavební povolení etapy I, předmětem této dokumentace jsou tedy jen zbylé úseky zmiňovaných větví.

Přímé křižovatkové větve (A a C) byly navrženy na návrhovou rychlost 50 km/h a vratné větve (B a D) na návrhovou rychlost 40 km/h.

SO 121 Doprovodná komunikace II/607

Předmětem tohoto stavebního objektu je vybudování doprovodné komunikace - silnice II/607 podél celé stavby silnice R7 v kategorii S 7,5. Komunikace bude sloužit pro místní dopravu, pro pohyb vozidel, která nemohou nebo nechtějí využívat R7, pro zemědělské stroje a pro zpřístupnění a obsluhu okolních obcí (Semánkovice, Seletice atd.) Rovněž umožní v případě větší havárie na R7 nouzové odklonění dopravy. Ve svém počátku se tato komunikace odpojuje ze stávající silnice vedoucí západně z obce Postoloprty. Přejíždí přes jižní okružní křižovatku, překračuje po mostě (SO 201) silnici R7 a přes severní okružní křižovatku se stáčí podél silnice R7 směrem na západ. Pokračuje podél R7 a ve svém konci se napojí na nově budovanou křižovatku MUK Bítovzeves, konkrétně do jejího severního segmentu. Dále pak již v rámci této stavby doprovodná komunikace pokračuje směrem na Chomutov. Úsek tohoto stavebního objektu je mezi staničením km 0,114 02 až km 1,000 00 včetně severní okružní křižovatky součástí etapy I.

Trasa byla navržena na návrhovou rychlost $v_n=70$ km/h. Celková délka trasy činí 3,960 km.

SO 123 Úprava napojení průmyslové zóny Postoloprty

Předmětem tohoto stavebního objektu je vybudování krátké přeložky stávajícího napojení průmyslové zóny Postoloprty na silnici II/607. Napojení bude realizováno prostřednictvím jižní okružní křižovatky.

Celková délka úprav je 60,8m.

SO 124 Napojení silnice III/2505

Předmětem tohoto stavebního objektu je vybudování napojení stávající silnice III/2505 od Bítovzevese na silnici II/607 prostřednictvím stykové křižovatky. Součástí stavebního objektu je vybudování trubního propustku DN 600, délky 14,13 m.

Celková délka úprav je 33,52 m.

SO 130.1 Hospodářský sjezd v km 0,032 600 SO 111B vpravo

Předmětem tohoto stavebního objektu je vybudování hospodářského sjezdu do oblasti ohraničené silnicí II/607 (SO 121) a větví B mimoúrovňové křižovatky (SO 111). Sjezd bude napojen na větev B v km 0,032 600.

Celková délka úprav je 27 m.

SO 130.2 Hospodářský sjezd v km 0.073 SO 111 D vpravo

SO byl součástí Etapy I...

Vlivem výstavby rychlostní komunikace R7 dojde ke zrušení několika hospodářských sjezdů na okolní pozemky podél komunikací. Vlivem nového silničního řešení dojde také k novému oddělení některých pozemků Navržené hospodářské sjezdy na pozemky jsou řešeny jako samostatné stavební objekty.

Uvedené SO zpřístupňují obě oka Muk Postoloprty pro účely údržby.

SO 130.3 Hospodářský sjezd v km 0.424 SO 121 vlevo

SO byl součástí Etapy I...

Sjezd zpřístupňuje pro účely údržby pozemek v prostoru mezi tělesem R7 a tělesem SO 121.

Délka sjezdu : 26 m.

SO 151 Účelová komunikace v km 1.700 - 3.050 vlevo

Stavební objekt řeší přeložku účelové komunikace (polní cesty) podél silnice R7. Komunikace je navržena v návrhové kategorii P5/30. Komunikace je v celé navrhované délce vedena co nejtěsněji podél levé strany silnice R7. Na trase byly navrženy 4 výhybny. V ZÚ se napojí na stávající polní cestu z betonových panelů a na KÚ na nezpevněnou polní cestu.

Směrové řešení je navrženo na návrhovou rychlost 30 km/h. Celková délka komunikace je 1409,52 m.

SO 185 Rekonstrukce komunikací užívaných stavbou

Vlivem provozu staveništní dopravy a objížděk po dobu realizace stavby, které budou vedeny po stávající komunikační síti, dojde k poškození stávajících vozovek. Z tohoto důvodu bude nutno po dokončení stavby tato poškození opravit a stávající komunikace uvést do původního stavu. V projektové dokumentaci je uvažováno s vyspravením cca 40% přilehlé komunikační sítě (uvažovaná délka využívaných komunikací cca 10 km), skutečný rozsah bude znám až po skutečném dokončení stavby. Z tohoto důvodu je nutné, aby před zahájením stavby, kdy již bude znám zhotovitel stavby a jeho přesné příjezdné trasy, proběhlo za přítomnosti zástupců objednatele, zhotovitele a správců příslušných komunikací (ŘSD ČR, Správa Chomutov, Krajská správa a údržba silnic Louny, město Postoloprty atd.) zdokumentování stavu těchto tras. Totéž bude provedeno po dokončení stavby a na základě vyhodnocení obou pasportů (fotodokumentace, videozáznam) bude rozhodnuto o přesném rozsahu stavebního objektu. Pro vysprávku je nutno uvažovat s dokonale očištěným a vysušeným povrchem, pro vysprávku je předpokládána vrstva asfaltobetonu a obalovaného kameniva tl. 120 – 150 mm (vrstvy po odfrézování) či asfaltobetonu 30 – 50 mm (výtluky).

SO 186 Provizorní komunikace v km 0.500

SO byl součástí Etapy I...

Provizorní komunikace napojuje v rámci jedné z fází výstavby (podrobněji viz. POV) stávající silnici I/7 do prostoru jižního kruhového objezdu, resp. do nově vybudovaných větví MUK Postoloprty. Je navržena v přímé, šířky jízdních pruhů 2x4,0, nezpevněná krajnice 2x0,5m. Celková délka cca 55 m.

SO 190 Provizorní dopravní opatření

V jednotlivých fázích výstavby, prováděných dle harmonogramu prací, bude nutné přikročit k dopravním omezením či k dopravním uzavírkám části stávající silniční sítě, zejména silnice I/7 (dopravní omezení) a silnic III/2505 a III/2513 (dopravní uzavírky). Veškerá omezení a uzavírky budou vyznačeny provizorními dopravními značkami. Popis jednotlivých fází vedení dopravy v průběhu výstavby je převzat z části E. Zásady organizace výstavby a je vždy doplněn odkazem na příslušná schémata dle TP 66 (Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích) či popisem příslušných dopravních značek.

SO 191 Definitivní dopravní značení silnice R7

Předmětem tohoto stavebního objektu je svislé i vodorovné definitivní dopravní značení komunikací, které přejdou do vlastnictví ŘSD ČR, správy Chomutov, tj. hlavní trasy vč. provizorního napojení v ZÚ (SO 101) a křižovatkových větví MUK Postoloprty - západ až ke křižující doprovodné komunikaci II/607 (SO 111). Součástí SO 191 je také úprava příslušné části značení navazující, již zprovozněné stavby „R7 MUK Bitozeves – MUK Vysočany“.

Definitivní dopravní značení je zpracováno graficky v situacích v měřítku 1 : 1 000 a je doplněno tabulkami velkoplošných dopravních značek MUK Postoloprty – západ a MUK Bitozeves a také jejich barevnými výkresy s projednanými a odsouhlasenými cíli ODZ.

Převedení dopravy ze stávající dvoupruhové silnice I/7 na vybudovaný čtyřpruh na začátku projednávané stavby (do doby zprovoznění navazujícího úseku „R7 Postoloprty, zkapacitnění obchvatu“), a také snížení počtu jízdních pruhů ze dvou na jeden na hlavní trase v opačném směru v uvedeném místě, je řešeno standardními sestavami přechodného dopravního značení. Všechna tato zmíněná dopravní opatření, zapracovaná také do výše uvedených situací v měřítku 1 : 1 000, jsou též součástí tohoto stavebního objektu.

SO 194 Definitivní dopravní značení ostatních komunikací

Předmětem tohoto stavebního objektu je svislé i vodorovné definitivní dopravní značení komunikací, které přejdou do vlastnictví jiných vlastníků, než je ŘSD ČR, správa Chomutov (viz kap. 6 Průvodní zprávy): doprovodné komunikace II/607 (SO 121), úpravy napojení průmyslové zóny Postoloprty (SO 123) a napojení silnice III/2505 (SO 124). Součástí SO 194 je také úprava příslušné části značení navazující, již zprovozněné stavby „R7 MUK Bitozeves – MUK Vysočany“.

Definitivní dopravní značení je zpracováno graficky v situacích v měřítku 1 : 1 000 společných s SO 191 (resp. v situaci úprav ODZ doprovodné komunikace II/607 v úseku zmíněné navazující, již zprovozněné stavby „R7 MUK Bitozeves – MUK Vysočany“ v měřítku 1 : 5 000) a je také doplněno tabulkami příslušných velkoplošných dopravních značek MUK Postoloprty - západ a MUK Bitozeves i jejich barevnými výkresy s projednanými a odsouhlasenými cíli ODZ.

7.5 Mostní objekty, zdi

SO 201 Most MUK Postoloprty západ

SO byl součástí Etapy I...

Most převádí trasu komunikace II/607 (SO 121) přes hlavní trasu (rychlostní komunikaci R7). Převáděná komunikace kategorie S 7,5 je na mostním objektu vedena v přímé, s jednostranným příčným sklonem vozovky 2,50 % směrem od chodníku. Niveleta je navržena ve vrcholovém oblouku o poloměru R=1200 m, s podélným sklonem + 2,75 - -1,70%.

Nosná konstrukce je navržena jako spojitá monolitická lichoběžníková deska z předpjatého betonu o čtyřech polích. Spodní stavbu tvoří obsypané opěry s rovnoběžnými zavěšenými křídly a vnitřní podpěry tvořeny dvojicí pilířů vetknutých do základové patky. Založení mostu je navrženo hlubinné na

plovoucích pilotách.

Most je vybaven mostními závěry (ocelové povrchové – max. celkový posun 46 mm) na obou opěrách a elastomerovými ložisky na všech podpěrách (kromě P3 na pilířích všesměrná, proto na opěrách umístěna vodící ložiska)

Rozpětí: 12,50 + 16,50 + 16,50 + 12,50 m

Konstrukční výška: 0,800 m

Délka nosné konstrukce: 59,20 m

Délka mostu: 67,70 m

Šířka mezi svodidly: 7,50 m

Šířka říms: vlevo 1550mm, vpravo 2300 mm (průchozí š. chodníku vlevo revizního min. 750 mm, vpravo veřejného min. 1500 mm)

Šikmost: kolmý

Výška nad terénem: ~7,0 m

Zatěžovací třída: „A“ dle ČSN 736203

Svodidla a zábradlí: svodidla na úroveň zadržení H2 a zábradlí ocelové výšky 1,5 m, s výplní ze sítí

Odvodnění: odvodňovače u pilířů a opěr – před závěry, záústěné do ležatých trubních svodů pod římsou mostu, svedeno na lavičku před opěrami a dále skluzem do patního příkopu

SO 203 Most pro biokoridor v km 1.960

Objekt zařazen do stavby oproti projektové dokumentaci stupně DÚR na základě požadavků orgánů životního prostředí – min. požadované rozměry 8,0 x 1,0 m.

Most umožní průchod drobných živočichů pod tělesem trasy komunikace R7. Je navržen jako ocelová flexibilní přesýpaná konstrukce se zakřivenou střednicí tvaru obráceného U. Max. světlá šířka je 8,370 m, max. světlá výška 1,20 m.

Konstrukce je založena na základových pasech se železobetonu, nosná konstrukce je k základům přikotvena pomocí úložného ocelového L profilu dodatečně ochráněného cementovou maltou. Rub konstrukce je zasypán štěrkodrtí hutněnou po vrstvách max. tl. 300 mm, proti srážkové vodě je chráněn izolační membránou ve sklonu 10% zakončenou příčnou drenáží vyvedenou do příkopů komunikace. Svodidla komunikace na mostě jsou její součástí a vzhledem k nutné délce beraněných sloupků min. 1,90 m jsou navrženy založené v monolitických betonových patkách.

Šikmá čela nosné konstrukce kopírují tvar násypového tělesa a jsou opatřena dlažbou z lomového kamene do betonu.

Povrch pod mostem je na základě požadavků orgánů životního prostředí upraven nehutněnou výkopovou zemínou.

SO 210 Protihlukové opatření v km ZU-0.100 vlevo

V rámci protihlukových opatření bude vybudována protihluková stěna podél hlavní trasy silnice R7 vlevo ve staničení ZU- km 0,100. Výška stěny je navržena dle výsledku hlukové studie 4,0 m, Stěna bude umístěna nad svahem zářezu na pozemcích p.č.1868/16, 1865/18 a 1868/20 k.ú. Postoloprty 726117 ve vlastnictví ČR s právem hospodařit s pozemkem ŘSD.

Dle protihlukové studie musí být protihluková stěna provedena se zvukovou pohltivostí A3 (DL. $\alpha > 8\text{dB}$).

Je navržena betonová prefabrikovaná stěna z prefabrikovaných betonových panelů s jednostrannou pohltivou vrstvou vkládaných do železobetonových sloupků tvaru I. Sloupy jsou uloženy do vrchní části pilot průměru 750mm., celková délka piloty včetně hlavice je 4 metry.

Spodní část (hybridního) panelu tvoří betonovou hladkou obrubu cca 250- 450mm nad terén.

Stěna je jednou mírně zalomená – odklon o 1,5°. Úhel bude na lomovém s loupou rozdělen, pootočení umožňuje způsob uložení prvků do sloupu.

7.6 Vodohospodářské objekty

Odvodnění obecně

Na základě žádosti Ředitelství silnic a dálnic ČR, správa Chomutov, provozní úsek, jako majetkového správce komunikací I. třídy je řešeno odvodnění silnice R7 a odvodnění ostatních komunikací odděleně.

Odvodnění rychlostní komunikace R7 je navrženo otevřenými příkopy, v místech dostředného klopení

vozovky a v místech přejezdu SDP bude ve středním dělicím pásu vedena dešťová kanalizace. Navrhovaná trasa je z hlediska odvedení vod rozdělena na dva úseky.

Z úseku komunikace km 0,000 – 1,700 budou dešťové vody na začátku úseku odvedeny středovou kanalizací vybudovanou v rámci navazující stavby „R7 obchvat Postoloprty“ a následně zaústěny do Chomutovky. Předpokládá se, že stavba Postoloprty - MÚK Bítovzeves bude předcházet, proto je navrženo provizorní odvedení vod do stávající dešťové kanalizace. Stávající dešťová kanalizace je vedena v nezpevněné krajnici jižně podél I/7. Koncová šachta je v km 0,580 navrhované R7 a je vyústěna do Chomutovky v místě křížení vodoteče se stáv. I/7.

Úsek komunikace km 1,700 až konec úseku bude odveden zatrubněným svodem SO 303 do otevřeného odpadu, který byl vybudován v rámci stavby „R7 Bítovzeves – Vysočany“, a který je následně vyústěn do Chomutovky nad obcí Semánkovice.

Odvodnění doprovodné a účelové komunikace je navrženo otevřenými nezpevněnými příkopy. V místech, kde je komunikace vedena v násypu, ke komunikaci nepřiléhá povodí a kde to není technicky nezbytné, se s příkopy neuvažuje a voda bude volně odtékat do terénu.

Trasy navržených komunikací neprocházejí pásmem hygienické ochrany vodních zdrojů ani chráněnou oblastí přirozené akumulace podzemních vod.

Trubní propustky

Pro odvedení vody příkopy podél doprovodné komunikace II/607 je nutné vybudovat 2 trubní propustky. Propustky budou provedeny (dle požadavku budoucího správce SÚS ÚK, provoz Louny) z ocelových (resp. HDPE) trub bez čel, seříznutých šikmo dle sklonu svahu.

Zpevnění dna i svahů příkopů před vtokem i za výtokem (ale také kolem koncových šikmých seříznutí trub) bude provedeno dlažbou z lomového kamene v betonovém loži ukončenou betonovými prahy.

Situace obou trubních propustků včetně úprav navazujících příkopů jsou součástí koordinační situace, všechny konkrétní údaje propustků budou zpracovány tabelárně jako součást typových výkresů v dalším stupni projektové dokumentace (ZDS). Hydrotechnické výpočty propustků nebylo třeba provádět.

Soupis trubních propustků:

SO 121 – Doprovodná komunikace II/607

121-1	km 3,937 98	DN 1 000 mm,	dl. 29,31 m,	2,192 %
-------	-------------	--------------	--------------	---------

SO 124 – Napojení silnice III/2505

124-1	km 0,015 00	DN 600 mm,	dl. 14,13 m,	2,150 %
-------	-------------	------------	--------------	---------

Popis jednotlivých stavebních objektů řady 300

SO 301 Odvodnění komunikace v km 0.000 – 0.925

SO byl součástí Etapy I., v Etapě II dochází k úpravě řešení.

Objekt bude v celém rozsahu součástí Etapy II a nahradí tak řešení z Etapy I.

Objekt řeší odvodnění komunikace R7 v úseku, kde je jednostranný příčný sklon vozovky. Vody z levé poloviny vozovky budou zachyceny v odvodňovacím žlábků nebo ve štěrbinovém žlabu, který bude umístěn u středního dělicího pruhu. Přes uliční vpustě bude voda svedena do středové kanalizace - stoky „301“. Do středové kanalizace budou před křížovatkovými větvemi MUK Postoloprty západ zaústěny též vody z příkopů po obou stranách komunikace. Ve dně příkopů budou vtokové jímky. Také vody z trojúhelníků uvnitř křížovatkových větví budou přes horské vpustě zaústěny do středové kanalizace. V km 0,000 budou příkopy provizorně ukončeny vtokovými jímkami a svedeny do kanalizace. Po výstavbě navazujícího úseku R7 „Obchvat Postoloprty“ (projektovou dokumentaci DÚR zpracoval Pragoprojekt) bude středová kanalizace pokračovat až k vyústění do Chomutovky. Také příkopy podél hlavní trasy budou navazovat. Protože se počítá s výstavbou navazujícího úseku až následně, je navrženo provizorní propojení do stávající dešťové kanalizace (SO 306). Stávající dešťová kanalizace bude v rámci SO 301 pročištěna v délce cca 370 m - od vyústění do Chomutovky až k místu napojení stoky „306“, od napojení až ke koncové šachtě bude stávající kanalizace zrušena v rámci SO 101.

Celková délka stoky „301“ je 951 m. Dimenze potrubí se uvažuje DN 300 – DN 500.

Objekt převezme do své správy ŘSD ČR, správa Chomutov.

SO 302 Odvodnění komunikace v km 2.300-2.420 a 3.650 - 3.725

V úseku km 2,300-2,420 je navržena středová dešťová kanalizace stoka „302-1“, která odvádí vody

zachycené ve šterbinovém žlabu v místě přejezdu přes střední dělicí pruh. Šterbinový žlab slouží k zachycení vody, která v zimním období odtéká z roztátého sněhu. Stoka „302-1“ je zaústěna do pravostranného příkopu podél R7. Součástí stoky „302-1“ je výústní objekt v místě příkopu.

Objekt řeší odvodnění komunikace R7 v úseku km 3,650 – 3,725, kde je jednostranný příčný sklon vozovky. Vody z levé poloviny vozovky budou zachyceny v odvodňovacím žlábků, který bude umístěn u středního dělicího pruhu. Přes uliční vpustě bude voda svedena do středové kanalizace stoka „302-2“. Kanalizace bude vyústěna do pravostranného příkopu podél R7. Součástí stoky „302-2“ je výústní objekt.

Celková délka kanalizací je 99,5 (stoka „302-1“) + 276,5 (stoka „302-2“) = 376 m, profil DN 300. Objekt převezme do své správy ŘSD ČR, správa Chomutov.

SO 303 Odvedení dešťových vod v km 1.700

SO byl součástí Etapy I., v Etapě II dochází k úpravě řešení.

Objekt bude v celém rozsahu součástí Etapy II a nahradí tak řešení z Etapy I

Objekt řešení odvedení vod z komunikace R7 do otevřeného odpadu. V km 1,704 budou ve dně příkopů po obou stranách komunikace R7 vtokové jímky. Pod komunikací R7 bude voda převedena betonovým potrubím DN 1200, které vyhovuje nejmenšímu dovolenému otvoru propustku dle ČSN 73 6201. Navazuje zatrubnění DN 800, které podchází doprovodnou komunikaci SO 121, vede souběžně se silnicí do Seménekovic a vyústí se do otevřeného odpadu (realizován v rámci stavby MÚK Vysočany – MÚK Bítovceves). Z důvodu malého krytí je navržen násyp nad trasou potrubí od vyústění po šachtu 2. Násyp bude mít v koruně šířku 1,0 m sklon svahů 1:2. Součástí objektu je betonový stabilizační blok na potrubí v místě výústního objektu. Vývařiště a mobilní normá stěna, které budou provedeny na stávajícím korytě řeší SO 308.

Celková délka potrubí „303“ je 196,2 m, z toho profil DN 800 – 163,1 m a pod komunikací R7 DN 1200 – 33,1 m.

Objekt převezme do své správy ŘSD ČR, správa Chomutov.

SO 304 Úprava odvodnění v KU SO 121

Objekt řeší úpravy stávajícího příkopu podél silnice II/250 v místě, kde se napojuje doprovodná komunikace SO 121. Součástí objektu bude úprava stávajícího žlabu z příkopových tvárnic od výtokového čela odtoku z poldru, který byl realizován v rámci stavby „Průmyslová zóna Triangle“. Navržený příkop vede podél doprovodné komunikace a navazuje na odláždění propustku 121-1. Od propustku 121-1 je dále příkop veden podél paty svahu silnice do Bítovceves až ke stávajícímu příkopu. Dle sdělení zástupce obce dochází při větších deštích k rozlití vody v obci z příkopů. Z tohoto důvodu je na příkopu navržen retenční prostor pro zachycení zvýšeného odtoku dešťových vod vlivem výstavby doprovodné komunikace SO 121. Retenční prostor bude tvořen zemní hrázkou výšky 1,6m a svahy příkopu. Na odtoku bude osazen plovákový regulátor, který bude umístěn v šachtě. Retenční objem záchytného příkopu je navržen dle TNV 75 9011 - Hospodaření se srážkovými vodami a maximální odtok bude na úrovni současného stavu.

Celková délka příkopů je 169,2 m

Retenční objem záchytného příkopu je 120 m³

Objekt převezme do své správy Krajský úřad Ústeckého kraje.

SO 306 Provizorní napojení SO 301 do stávající kanalizace

SO byl součástí Etapy I., v Etapě II dochází k úpravě řešení.

Objekt bude v celém rozsahu součástí Etapy II a nahradí tak řešení z Etapy I

Provizorní stoka „306“ řeší provizorní napojení stoky „301“ (od šachty č.1) do stávající dešťové kanalizace. Z výškových důvodů je napojení na stáv. kanalizaci možné až v prostoru křižovatky komunikací I/7 a III/2508 Postoloprty-Rvenice. Trasa stoky „306“ je vedena jižně podél SO 101.

Celková délka stoky „306“ je 168,90 m, profil DN 500.

Objekt převezme do své správy ŘSD ČR, správa Chomutov.

SO 308 Úprava stávajícího odpadu do Seménekovic

Objekt řeší úpravu otevřeného odpadu do Seménekovic v místě vyústění dešťového svodu SO 303. V úseku koryta dl. 18,0 m budou břehy zvednuty nad terén, tak aby hloubka koryta byla minimálně 1,5

m. Takto vytvořené hrázky zabrání přelití koryta při kapacitním naplnění vyústujícího zatrubnění. Šířka a tvar koryta úpravou nebudou změněna. Profil koryta má lichoběžníkový tvar, se sklony svahů 1: 1,5 a se šířkou ve dně 1,0m. Dno je opevněno kamennou dlažbou tl. 250 mm na cementovou maltu a svahy jsou opevněny kamennou dlažbou tl. 200-300 mm na sucho s vyklínováním viditelného líce. Opevnění navýšených svahů bude shodné a bude vytaženo na výšku 1,3 m. Na konci úpravy směrem proti toku bude zprovozen stabilizační práh. Na konci vývařiště po toku bude osazena mobilní norná stěna pro případ havárie, která zachytí případné ropné a olejové látky před nátokem do řeky Chomutovky.

Celková délka úpravy bude 20 m.
Objekt převezme do své správy ŘSD ČR, správa Chomutov.

SO 309 Zatrubnění v km 1.700

*SO byl součástí Etapy I., v Etapě II dochází k úpravě řešení.
Objekt bude v celém rozsahu součástí Etapy II a nahradí tak řešení z Etapy I*

Zatrubnění je navrženo pro odvedení dešťových vod z příkopu, který odvodňuje Účelovou komunikaci SO 151 a přilehlé povodí k ní. Rovněž odvádí vody z levého příkopu Doprovodné komunikace SO 121. Trasa zatrubnění přechází pod komunikací SO 151, dále pod SO 101 a SO 121. Následně je zaústěna do pravého příkopu SO 121. Součástí objektu jsou dvě vtokové jímky a výústní objekt, včetně odláždění příkopu v místě vyústění.

Celková délka potrubí je 152,8 m, profil DN 400, DN500.
Objekt převezme do své správy Krajský úřad Ústeckého kraje.

SO 310 Přeložka vodovodu PVC D110 podél SO 123

Jedná se o přeložku stávajícího vodovodu PVC D110, který je v kolizi s navrženou Úpravou napojení průmyslové zóny Postoloprty (SO 123). Trasa přeložky je vedena podél východního okraje komunikace SO 123 a přechází pod komunikací. Pod komunikací bude potrubí uloženo v chráničce DN 300mm. Součástí objektu je demolicí odpojeného stávajícího potrubí.

Orientační rozsah návrhu

Potrubí PVC D110	55 m
Potrubí chráničky DN 300	8 m

Následným správcem bude fy AgroZZN a.s.

7.7 Elektro a sdělovací objekty

SO 460 Úpravy metal. rozvodů MK a DK Telefónica O2 CZ

Při výstavbě nové R7 dojde ke kolizi této stavby se stávajícími kabelovými trasami metalických místních a dálkových kabelů spol. Telefónica O2, a.s.. Ty bude nutné přeložit mimo prostor stavby nebo je ochránit tak, aby v průběhu stavby nedošlo k jejich poškození.

Společně s novou R7 budou stavěny ještě souběžné silnice místního významu. V úseku mezi MÚK Bitozeves a obcí Bitozeves jedna z těchto silnic překříží trasu DK 15. Před zřízením náspu pro tuto silnici bude DK 15 odkryt a v místě křížení ochráněn proti zvýšenému mechanickému namáhání uložením do dělené chráničky. Délka této úpravy je 37m.

Trasa DK 34, dvou MK (1/400 a 1/140) a dvou HDPE se v prostoru mezi MÚK Bitozeves a křižovatkou u prům. zóny Postoloprty z velké části ocitne pod nově budovanou R7 a jejími doprovodnými silnicemi. V tomto prostoru budou zřízeny nové kabelové trasy nekolidující s výstavbou silnic. Na kabelech a HDPE budou zřízeny vložky, které budou přeloženy do těchto kabelových tras. Překládku optotrubek HDPE řeší samostatný SO 461. DK 34 je v tomto úseku mimo provoz a nebude překládán. Délka nové kabel. trasy bude 2327m.

Ze stejného důvodu a stejným způsobem bude překládána i trasa dvou MK (1/400 a 1/60), dvou HDPE a dvou DOK vedoucí podél silnice od KB Bloku ke křižovatce u prům. zóny Postoloprty. Překládku optotrubek HDPE a DOK řeší samostatný SO 461. Délka nové kabel. trasy bude 147m.

Správce: Telefónica O2 Czech Republic, a.s.,

Ochranné pásmo: 1,5 m od kraje kabelu nebo chráničky všemi směry

SO 461 Úpravy optic. rozvodů+HDPE Telefonica O2 CZ

Trasa DK 34, dvou MK a dvou HDPE (oranžová + 2 pr. a černá + 2 pr.) se v prostoru mezi MÚK Bitozeves a křižovatkou u prům. zóny Postoloprty ocitne z velké části pod nově budovanou R7 a jejími doprovodnými silnicemi. V tomto prostoru budou zřízeny nové kabelové trasy nekolidující s výstavbou silnic. Na kabelech a HDPE budou zřízeny vložky, které budou přeloženy do těchto nových kabelových tras. Překládku metalických kabelů řeší samostatný SO 460. Zemní práce pro výkop společných kabel. rýh je součástí SO 460. Délka nových kabel. tras (společných s SO 460) bude 2327m.

Ze stejného důvodu bude překládána i kabelová trasa dvou dálkových optických kabelů (DOK 4092 a 4098 – 24 vláken) zafouknutých do dvou HDPE (oranžová a oranžová + 1 pr.), jedné rezervní HDPE pro DOK (černá), jedné rezervní HDPE pro místní OK (šedá) a dvou místních metalických kabelů (1/400 a 1/60). vedoucí podél silnice od KB Bloku ke křižovatce u prům. zóny Postoloprty. Na kabelech a HDPE budou zřízeny vložky, které budou přeloženy do nové kabelové trasy. DOK budou v prostoru kolidujícím s výstavbou silnic odkryty, vyzvednuty a přeloženy do nové trasy bez přerušení. Překládku metalických kabelů řeší SO 460. Zemní práce pro výkop společné kabel. rýhy je součástí SO 460. Délka nové kabel. trasy (společné s SO 460) bude 147m.

Správce: Telefonica O2 Czech Republic, a.s.,

Ochranné pásmo: 1,5 m od kraje kabelu nebo chráničky všemi směry

SO 470 Úprava sdělovacího kabelu ČEZnet

Při výstavbě nové R7 dojde ke kolizi této stavby se stávající kabelovou trasou metalického dálkového kabelu spol. ČEZnet, a.s.. V tomto prostoru bude nutné DK ochránit tak, aby v průběhu stavby nedošlo k jeho poškození.

Společně s novou R7 budou stavěny ještě souběžné silnice místního významu. V úseku mezi MÚK Bitozeves a obcí Bitozeves jedna z těchto silnic překříží trasu DK ČEZnet typu DCKQYPY 19DM0,9. Před zřízením náspu pro tuto silnici bude DK odkryt a v místě křížení ochráněn proti zvýšenému mechanickému namáhání uložením do dělené chráničky. Délka této úpravy je 37m.

Správce: ČEZnet, a.s.,

Ochranné pásmo: 1,5 m od kraje kabelu nebo chráničky všemi směry

SO 490 Dálniční systém SOS - přípojka vedení NN

Pro napájení systému SOS bude v km 4,6 zřízena kabelová přípojka provedená zemním kabelem CYKY 4Bx16 mm² položeným v zemi v délce 250 m. Počátek bude na konci stávajícího kabelového vedení NN AYKY 3x240+120 mm² (tj. u prvního stožáru vzdušného, již nefunkčního vedení NN), které vede z obce Semánkovice – viz situace. Na tomto konci kabelového vedení se instaluje pojistkový plastový pilíř, do kterého se zaústí stávající kabel AYKY 3x240+120 mm². U tohoto pilíře se také instaluje elektroměrový plastový pilíř s hlavním jističem 3x10A a elektroměrem pro přímé měření. Kabel CYKY 4Bx16 bude poté položen z tohoto elektroměrového pilíře nejprve přes silnici do Semánkovic, pak podél ní až do místa, kde bude připojovací pilíř. Tento připojovací pilíř není součástí tohoto stavebního objektu. Kabel se uloží do země ve výkopu 35x80cm do pískového lože a bude zakryt výstražnou fólií PVC. Pod silnicí a při křížení s ostatními inženýrskými sítěmi bude kabel uložen v PVC chráničce pr. 110 mm. Kabel bude veden ve výkopu společně s kabelem nn pro připojení mýtných bran.

SO 491 Dálniční systém SOS - kabelové vedení

Součástí tohoto stavebního objektu je výstavba silových a sdělovacích kabelů pro systém DIS – SOS hlásek, meteorologických stanic, automatických sčítačů dopravy. Dále se silových kabelů využívá pro napájení zásuvkových skříní, které jsou umístěny u přejezdů středního dělicího pásu a následně pak ve vzdálenosti 220 – 250 m. Zásuvkových skříní se využívá k dobíjení bateriových souprav postavených blikáčů při omezení a převedení dopravy.

Tento stavební objekt je svým zaměřením rozdělen na dvě části. Část silnoproudou a část sdělovací.

Silnoproudou část systému tvoří napájecí bod RM 3 včetně rozvaděče, který je přiveden do kraje silnice z nejbližší trafostanice, silový napájecí kabel (CYKY 40x10) vedený v celé trase středního dělicího pásu (SDP) a zásuvkové skříně pro zapojení mobilního výstražného osvětlení přejezdů středního dělicího pásu silnice.

Tato síť kromě napájení vlastního systému hlásek DIS – SOS (hlásky řeší SO 492) zabezpečuje i napájení METEO stanice (SO 493) i automatického sčítače dopravy (SO 496).

Sdělovací část systému tvoří optický kabel, který bude rovněž napojovat celý systém stojanů hlásek a jejich prostřednictvím i zařízení METEO stanice a automatické sčítání dopravy. Z navrženého kabelu bude pak dále provedeno ve středním dělicím pásu odbočení ve středové kabelové šachtě (SO 494) k hlavní hlásce systému (SO 492). Navržený optický kabel je instalován do chrániček HDPE 40, které jsou uloženy ve středním dělicím pásu. K propojení hlásek hlavní a vedlejší bude použito 10 párového metalického kabelu.

Součástí prací bude i provedení příslušných elektrických měření a vyrovnaní kabelové sítě, výchozí revize i geodetického zaměření. Kabelová vedení jsou navržena podle předpisu PPK-KAB 05/2004 s výjimkou optického kabelu, kterým je nahrazen za původní metalický kabel TCEKPFLE 5XN 1,0.

SO 492 Dálniční systém SOS - hlásky

Tento stavební objekt řeší výstavbu SOS hlásek, které jsou nasazovány na dálniční a silniční tahy z důvodu bezpečnosti provozu a operativnosti zásahu při řešení krizových a havarijních situací v dopravě.

Dálniční systém DIS – SOS se skládá z hlásek tísňového volání používané v páru, které jsou umísťovány ve vzdálenosti cca 2 km od sebe a to vždy v kombinaci hlavní a vedlejší hláska. Na tomto úseku stavby bude použit typ hlásky TCS-IP 02.

Jádrem hlásky je řídicí jednotka CSB01, jejímž základem je průmyslový procesor se standardními typy komunikačních periférií: RS232, USB, 10/100Mbit Ethernet, MMC Card Slot. Do hlavní hlásky jsou vyvedeny všechny kabely pro SOS. Vedlejší hlásky jsou napojené pouze na hlavní hlásku, a to 10 párovým metalickým propojovacím kabelem.

Tab. č.1 Umístění hlásek DIS - SOS

Hlavní hláska „H“ (Km)	Vedlejší hláska „V“ (Km)	Poznámka
1,085	1,085	-
3,185	3,185	ASD, Meteo stanice

SO 493 Dálniční systém SOS - meteo stanice

V rámci tohoto SO se na daném úseku stavby silnice R7 vybuduje meteo stanice, která bude sloužit pro zjišťování stavu vozovky, klimatických podmínek a získaná data se budou posílat na dispečink údržby ŘSD pro další zpracování a vyhodnocení. Údaje budou integrovány do informačního systému DIS.

Meteo stanice bude II. kategorie (CROSS MET) bude umístěna v km 3,185 na ocelovém stožáru cca 7m vysokém. Tato METEO stanice bude snímat následující informace:

Teplota vzduchu, vlhkost vzduchu

Teplota a stav povrchu vozovky (suchý, mokrý, sníh)

Bod mrznutí vozovky (posyp)

Intenzitu srážek

Směr a rychlost větru

METEO stanice bude zapojena do nadřazeného systému ŘSD přes hlavní hlásku systémem DIS – SOS.

SO 494 Dálniční systém SOS - kabelovody a kabelové prostupy

Tento stavební objekt je rozdělen do několika následujících částí:

Kabelové prostupy

Kabelové prostupy střední dělicí pás

Kabelovod pro optické kabely

V tomto stavebním objektu je účelem vybudovat v komunikaci systém kabelových chrániček, kabelovodů s komorami a šachtami k pokládce kabelového vedení. Tyto kabelovody a prostupy jsou budovány na základě předpisu ŘSD PPK-SDP 06/2004 a ŘSD PPK-KAB 05/2004.

Dojde k vybudování příčných kabelovodů k hláskám. Kabelovod je tvořen 4 trubkami 90/75mm spojené násuvnými spojkami. Dále budou vybudovány dva příčné kabelovody pro napájecí bod rozvaděče RM3. Tyto kabelovody budou tvořeny třemi trubkami o průměru 110/94, které budou končit 1m za hranou zpevnění. A v neposlední řadě bude vybudován kabelovod a pro portál el. myta.

U příčných kabelovodů se pod podkladní betonovou desku položí zemnicí pásek Fezn, který se vyvede do odbočné šachty a do komory pod hláskou.

Dále je v tomto stavebním objektu je účelem vybudovat v komunikaci systém kabelových chrániček, kabelovodů s komorami a šachtami k pokládce kabelového vedení. Tyto kabelovody a prostupy jsou budovány na základě předpisu ŘSD PPK-SDP 06/2004 a ŘSD PPK-KAB 05/2004.

Vybudují se podélné kabelovody pod přejezdy středního dělicího pásu (SDP), které budou o 5-ti otvorech Kopodur 125/108mm. Na řešeném úseku silnice R7 se nacházejí 2 SDP a tudíž dojde k vybudování dvou podélných kabelovodů, které se ukončí ve vzdálenosti 1m od hrany zpevnění. Osa kabelovodu bude 750 mm vlevo do osy SDP ve směru staničení. Délka kabelových prostupů SDP je 122m a 137m.

V tomto stavebním objektu je také řešen kabelovod pro optické kabely, pro který jsou navrženy trubky HDPE. Trubky budou průběžně pokládány ve společné trase s napájecím kabelem. Pro tuto trasu se použijí 4 optoturbky:

OK-DKS 40/33mm červená – hlavní

OK-DKS 40/33mm žlutá – záložní

OK-DIS 32/27mm červená – hlavní

OK-DIS 32/27mm žlutá – záložní

Trubky HDPE budou spojovány rozebíratelnými spojkami Plasson v tlakovém provedení, které nám umožní smontovaný úsek natlakovat a tím chránit před trvalým poškozením.

Před vstupem trubek na dlouhé mosty se navrhuje namontovat eliminační spojky ELOC pro eliminaci dilatací na mostech. Na koncích celé trasy budou trubky ukončeny koncovkami Plasson s ventilkem.

SO 496 Dálniční systém SOS - automatické sčítání dopravy

Tento stavební objekt řeší výstavbu automatického sčítače dopravy (ASD). ASD jsou nasazovány na hlavní dálniční a silniční tahy z důvodu monitorování a klasifikace vozidel. Místa pro umístění sčítačů jsou vybírány tak, aby vždy mezi jednotlivými výjezdy z komunikace byl jeden sčítací bod.

Sčítače dopravy jsou tvořeny vyhodnocovacím zařízením (klasifikátorem), na něhož jsou připojeny indukční smyčky. Indukční smyčky slouží k detekci projelých vozidel.

V řešeném úseku silnice R7 je ASD umístěn v km 3,185 v hlásce SOS. Indukční smyčky budou instalovány v uvedeném km jako je umístěna hláska SOS s posunutím o cca 10m ve směru staničení. Přířívody ke smyčkám budou vedeny v chráničce Kopoflex 63/52 přes kabelovou šachtu EK268 umístěnou v SDP.

Dálkový sběr dat ze sčítače umístěného v hlásce SOS (km 3,185) bude uskutečňován pomocí dálkového propojení (systém DIS-SOS) automatického sčítače dopravy s SÚS nebo SSÚRS (datový server ŘC).

SO 497 Portály elektronického mýta - přípojka NN

Pro napájení systému el. mýta bude zřízena kabelová přípojka provedená zemním kabelem CYKY 4Bx16 mm² položeným v zemi v délce 905 m. Počátek bude na konci stávajícího kabelového vedení NN AYKY 3x240+120 mm² (tj. u prvního stožáru vzdušného, již nefunkčního vedení NN), které vede z obce Seménkovice – viz situace. Na tomto konci kabelového vedení se instaluje pojistkový plastový pilíř, do kterého se zaústí stávající kabel AYKY 3x240+120 mm². U tohoto pilíře se také instaluje elektroměrový plastový pilíř s hlavním jističem a elektroměrem pro přímé měření. Kabel CYKY 4Bx16 bude poté položen z tohoto elektroměrového pilíře nejprve přes silnici do Seménkovic, pak podél ní a ukončen bude v kilometru 2,000 přechodem ze středního dělicího pásu na pravou stranu silnice R7. Kabel se uloží do země ve výkopu 35x80cm do pískového lože a bude zakryt výstražnou fólií PVC. Pod silnicí a při křížení s ostatními inženýrskými sítěmi bude kabel uložen v PVC chráničce pr. 110 mm. Kabel bude veden ve výkopu společně s kabelem nn pro připojení SOS hlásek.

SO 498 Portály elektronického mýta - sdělovací kabely

Stavební objekt 498 řeší připojení portálu el. mýta po stránce sdělovacích kabelů. V blízkosti portálu prochází souběžně s rychlostní silnicí R7 obslužná komunikace podél, které bude přeložen metalický kabel 100XN0,8 společnosti Telefonica O2, po kterém by bylo možné posílat data do řídicího centra.

V rámci tohoto souboru by došlo z krajnice rychlostní komunikace k vybudování (z SDP do krajnice řeší SO 494) příčného kabelovodu až do trasy kabelu společnosti O2 a v této trase se na kabel připojit. Připojení na kabel Telefonica O2 bude provedeno kabel typu TCEPKPFLE 10XN,08. Portály el. mýta

vyžadují připojení na datovou síť Telefonica O2 s datovým tokem minimálně 128Kb/s.

7.8 Plyn

SO 501.1 Přeložka VTL plynovodu DN 200 km 0.400 - 0.550

Stavební objekt SO 501.1 řeší přeložku VTL plynovodu DN 200 Louny-Žatec u plánovaného kruhového objezdu za sjezdem ze silnice R7 do Postoloprty mimo tento kruhový objezd. Délka přeložky je 142,0 m, délka odstaveného úseku je 136,0 m. Součástí tohoto stavebního objektu bude i odstranění potrubí stávajícího plynovodu v celém úseku nahrazovaného plynovodu vč. neprovozované zaslepené odbočky DN 50 s trasovým uzávěrem.

SO 501.2 Přeložka VTL plynovodu DN 200 km 1.630 - 3.04

Předkládaný stavební objekt SO 501.2 řeší jeho přeložku ve dvou úsecích ve staničních stavby silnice:

- úsek č. 1 - km stavby silnice 1,670 - 2,055
- úsek č. 2 - km stavby silnice 2,995 - 3,030

Délka přeložky úseku č. 1 je 409,50 m, délka přeložky úseku č. 2 je 40,0 m. Délky odstavených úseků jsou 383,0 m, resp. 35,4 m. Uvažovanými přeložkami se plynovod tedy prodlouží celkem o 31,1 m. Součástí tohoto stavebního objektu bude i propojení stávající VTL plynovodní přípojky DN 150 pro ANIMO Lišany na předmětnou plynovodní přeložku vč. osazení nového nadzemního trasového uzávěru, který bude oplocen. Dále bude součástí tohoto stavebního objektu i odstranění potrubí stávajícího plynovodu v celé délce odstavených úseků - celkem 461,5 m potrubí, z toho 418,4 m potrubí DN 200 a 43,1 m potrubí DN 150.

SO 502 Přeložka STL plynovodu PE90 podél SO 123

Stavební objekt SO 502 řeší přeložku STL plynovodu PE \varnothing 90 mm u budoucího kruhového objezdu za sjezdem ze silnice R7 do Postoloprty. Přeložka plynovodu bude dlouhá 91,72 m, nahrazovaný úsek stávajícího plynovodu je dlouhý 102,70 m. Stávající z provozu odstavené potrubí bude ze země odstraněno v celé délce 102,70 m.

7.9 Úpravy území

SO 801 Vegetační úpravy silnice R7

Výsadba vegetačního doprovodu částečně nahradí zeleň kácenou z důvodu stavby. Zeleň přispěje k začlenění nové stavby do okolní krajiny, zmírní negativní vliv provozu na komunikaci na okolí. Celkově bude vysázeno 4160 ks keřů, 105 ks stromů vysokokmenů a 80 alejových stromů (mimo stavbu jako náhradní výsadba-požadavek města Postoloprty).

SO 802 Vegetační úpravy ostatních komunikací

Výsadba vegetačního doprovodu částečně nahradí zeleň kácenou z důvodu stavby. Zeleň přispěje k začlenění nové stavby do okolní krajiny, zmírní negativní vliv provozu na komunikaci na okolí. Celkově bude vysázeno 18469 ks keřů a 2170 ks stromů špičáků a 240 stromů vysokokmenů.

SO 803 Oboustranné oplocení silnice R7

V souladu s požadavky orgánů ochrany přírody je z důvodu ochrany živočichů před vstupem do

rychlostní komunikace jakož i z důvodu ochrany vozidel před srážkou se zvěří navrženo oboustranné oplocení celé silnice R7.

Sestává se z ocelového pletiva v. do 2,0m, uchyceného v ocelových sloupcích ve vzd. Do 4,0 m. Osa oplocení je položena do čáry záboru stavby. Zbytkové plochy mezi hranou tělesa silnice a oplocením budou vhodně doplněny vegetačními úpravami (SO 801).

SO 804 Přesun kříže v ZU silnice II/607

Z důvodu kolize stávajícího kříže západně od obce Postoloprty u stávající úrovně křižovatky se silnicí do průmyslové zony a k I/7 s okružní křižovatkou (součást SO 121) na jižní straně silnice R7 bude nutné přistoupit k přesunu kříže mimo zábor stavby. Bude tak do budoucna zaručena dostatečná kvalita a kultura prostředí v okolí kříže. V rámci vegetačních úprav bude provedeno osazení solitérních lip.

SO 810 Příprava ploch trvalého a dočasného záboru

Předmětem stavebního objektu je uvolnění prostoru staveniště od stromového a keřového porostu včetně vytrhání pařezů v rozsahu trvalého a dočasného záboru. Dále obsahuje sejmutí ornice z ploch trvalého i dočasného záboru a její odvoz a uložení. Kvalitní vzrostlé stromy lze využít jako řezivo a smýcené keře a náletové dřeviny budou zpracovány štěpkovačem. Pařezy budou odvezeny na skládku. Rozsah popisované činnosti bude proveden v souladu se zjištěným rozsahem vzrostlé zeleně a pedologickým průzkumem. Manipulace s trvale i dočasně sejmutou ornici je podrobně popsána v Záborovém elaborátu pro vynětí ze ZPF (viz příloha D.1.1 projektové dokumentace).

Likvidovaná mimolesní zeleň bude nahrazena vegetačními úpravami provedenými v rámci stavebních objektů SO 801.

SO 820 Rekultivace ploch trvalého a dočasného záboru

Předmětem stavebního objektu je technická a biologická rekultivace dočasně zabíraných ploch - tzn. ploch manipulačních pruhů a ploch po provizorních komunikacích. Rozsah těchto záborů nad jeden rok je zřejmý z koordinačních situací. Předmětem technické rekultivace bude vyčištění pozemků včetně případného odstranění živíc a rozprostření ornice v původní tloušťce dle pedologického průzkumu. Součástí biologické rekultivace je hnojení, vápnění, setí rekultivačních plodin a jejich zaorání. Po provedení rekultivací budou plochy navráceny původním majitelům.

Zemní práce spočívají ve zpětném rozprostření ornice v původní tloušťce na plochy manipulačních pruhů a plochy po provizorních komunikacích. Stavební objekt bude možno realizovat vždy po skončení užívání příslušné plochy, pásu, případně provizorních komunikací.

SO 830 Rekultivace zrušených komunikací

Předmětem stavebního objektu je technická a biologická rekultivace ploch po komunikacích, které pozbudou výstavbou silnic R/7 významu. Rozsah rekultivací je zřejmý z koordinačních situací. Předmětem technické rekultivace bude vyčištění pozemků včetně odstranění živíc a rozprostření ornice v tloušťce odpovídající přilehlému okolí – v souladu s pedologickým průzkumem. Součástí biologické rekultivace je hnojení, vápnění, setí rekultivačních plodin a jejich zaorání. Po provedení rekultivací budou plochy předány původnímu vlastníkovu (zpravidla ŘSD, Ústeckému Kraji nebo obcím Postoloprty a Bítovzeves), případně jimi pověřeným správcům. Zemní práce spočívají v rozprostření ornice v tloušťce dle předchozího textu v oblasti rušených komunikací. Stavební objekt bude možno realizovat vždy po skončení užívání příslušné komunikace.

7.10 Změna v rozsahu oproti dokumentaci DUR

V průběhu podrobného technického řešení v rámci DSP jakož i v průběhu projednání došlo oproti

dokumentaci UR k následujícím úpravám v rozsahu stavebních objektů stavby. Byla vypuštěny následující SO :

SO 192 Portály dopravního značení silnice R7

SO vypuštěn v rámci podrobného návrhu DZ. Všechny objekty DZ budou umístěny na příhradových konstrukcích ve svahu tělesa R7.

SO 305 Provizorní retenční nádrž

Na základě doplňujícího měření byl zjištěn profil stávající dešťové kanalizace u křižovatky Postoloprty – Rvenice DN 500 místo DN 400 jak bylo uvažováno v DÚR. Stávající kanalizace tak má dostatečnou kapacitu, aby provedla návrhové množství dešťových vod z úseku 0,00 – 1,70 silnice R7. Z tohoto důvodu je v dokumentaci DSP vypuštěn objekt SO 305.

SO 307 Odvedení vod z doprovodné komunikace v km 0.400

Výškovou úpravou nivelety SO 121, která je vedena v km 0,260 – 1,450 v násypu bylo možné z návrhu vypustit podélné příkopy a tudíž i SO 307.

SO 430 Přeložka vedení VN v km 0.295

SO 431 Přeložka vedení VN v km 3.500

Oba SO budou v DSP vypuštěny, zpracování projektu úpravy vedení VN v obou případech dle dispozic správce vedení řeší specializovaná projekční firma přímo pro ČEZ distribuci. Z dokumentace vypuštěny, jsou zobrazeny pouze jako „související stavba“.

SO 152 Chodníky pro pěší v MUK Postoloprty západ

Vyřazeny na základě projednání v rámci přípravy DSP, jejich funkci nahradí rozšířená zpevněná krajnice ve stejném rozsahu staničení.

8. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

8.1 Doplnění průzkumu stávajících inženýrských sítí

Před zahájením projektových prací byli obesláni potenciální správci inženýrských sítí se žádostí o vyjádření k existenci, zakres, případně jiné přesnější určení polohy inženýrských sítí či jiných zařízení. Data o prostorové poloze sítí byla získána buďto formou výkresu ve formátu *.dgn nebo *.dxf jako výstup z GIS jednotlivých správců sítí, vyhledáním pomocí elektronických hledaček či jiným vytyčením v terénu pověřenými pracovníky správce sítě a následným geodetickým zaměřením, překreslením z grafických podkladů, případně převzetím zakresu z dokumentace pro předchozí stupeň projektové dokumentace. Vyjádření správců či případně orazítované kopie A4 nebo A3 zakresu průběhu sítí v mapě velkého měřítko jsou součástí přílohy D.2.1 Aktualizace průzkumu inž. sítí.

V rámci Etapy II byla zpracována aktualizace tohoto průzkumu sítí.

8.2 Aktualizace dendrologického průzkumu

Z důvodů stavby „R7 Postoloprty - MÚK Bítovceves DSP, Aktualizace Etapa II“ bude nutné provést kácení mimolesní zeleně v rozsahu popsaném v dokumentaci D.2.2. Aktualizace dendrologického průzkumu. Množství kácené zeleně je rozděleno pro účely stavby do výkazu výměr a pro účely povolení ke kácení dle vyhlášky 189/2013Sb. Oproti předcházejícímu stupni jsou dřeviny již vykáceny převážně jde pouze o obrostlé kořeny.

Před zahájením stavby bude nutné odstranit: 7 kusů stromů, přičemž za strom je považována každá dřevina o průměru přesahující 10 cm měřená u kořene stromu, (po skácení na pařezu). Dále bude smýceno 371 m² keřů, kde za keře jsou považovány dřeviny s průměrem nižším než 10 cm měřeny u kořene stromu, (po skácení na pařezu). (viz příloha č.1)

Pro povolení ke kácení dle vyhlášky 189/2013Sb:

Dle vyhlášky 189/2013Sb. Nebude nutné požádat o povolení ke kácení. Na stavbě nebudou káceny dřeviny o obvodu větším nebo rovnu 80 cm a nebude nutné požádat o povolení ke kácení zapojených porostů o jednotlivých souvislých plochách které jsou rovny nebo větší než 40 m²

8.3 Podrobný pedologický průzkum

Je zde uveden výtah ze závěrečné zprávy pedologického průzkumu, v plném rozsahu je zpracován v rámci zmíněné přílohy D.2.3

Klimatické poměry

Podle mapy klimatických poměrů České republiky náleží zájmové území do mírně teplého, suchého okrsku.

Geomorfologické poměry

Podle geomorfologického členění (Portál veřejné správy ČR) náleží zájmové území do systému Hercynského, provincie Česká vysočina, subprovincie Krušnohorská soustava, do oblasti Podkrušnohorské, celku Mostecká pánev, podcelku Žatecká pánev a okrsku Blažimská plošina.

Povrch terénu má parovinný charakter, převážně s mírně svažitými údolními vodními toků a roklemi. Morfologicky nepřilíživé výrazné zvlnění terénu způsobují odolnější a pevnější podložní křídové sedimenty. Nadmořská výška se pohybuje v zájmovém území mezi 215 a 255 m n.m.

Vegetační poměry

Původním vegetačním krytem zájmového území byly stepi, lesostepi a teplomilné doubravy. V současné době jsou pozemky intenzivně zemědělsky využívány s velmi malým zalesněním.

Geologické poměry

Geologické poměry se v místech trvalých záborů z hlediska půdotvorných substrátů prakticky nemění.

Předkvartérní podklad je zde budován sedimentárními horninami terciárního stáří (miocén) a to převážně v jílovitém vývoji, občasně s jemnozrnnými písčitymi proplásky. Zeminny jsou charakteru pevných (občasně tuhých) jílu. Tyto uloženiny nikde nevystupují k povrchu a nemají na půdotvorný pochod vliv.

Kvartérní pokryv je budován eolicko - fluviálními a eolicko - deluviálními sedimenty, hlouběji pak fluviálními zeminami, terén je domodelován navážkami.

Eolicko - fluviální sedimenty se zde vyskytují ve formě a sprašových hlín (vyjimečně spraši). Sprašové

hlíny jsou světle hnědé, velmi jemně písčité, převážně charakteru jílu s nízkou a střední plasticitou s povlaky a záteky vápnitých poloh. Povrchová vrstva přibližně do hl. 1 m bývá odvápněna. Jejich mocnost bývá několik metrů (cca 1 - 4 m).

Eolicko - deluviální sedimenty jsou přechodným typem sedimentů mezi sedimenty deluviálními a eolickými a prostorově přechází do zemin eolicko - fluviálních.

Fluviální sedimenty jsou zastoupeny hlavně štěrkovitými, v menší míře písčitými uloženinami teras mindelského stáří. Zastižené zeminy náleží k vyšší skupině (podle relativních výšek) a jsou z části zvodnělé v nižších nadmořských výškách.

Navážky jsou v trase ponejvíce rozšířeny ve vlastním tělese komunikace a v místních zpevněných plochách souvisejících s komunikací.

Hlavním půdotvorným substrátem jsou tedy v celé trase kvartérní eolicko - fluviální a eolicko - deluviální sedimenty kvartérního pokryvu - sprašové hlíny (ojediněle spraše).

Pedologické poměry

Zemědělská půda je v zájmové oblasti zastoupena ve vyšších partiích černozemí na sprašové hlíně (spraši), hnědozemí na sprašových hlínách (spraši) a hnědými půdami na terasových uloženinách.

Černozemě jsou rozšířeny v našich nejsušších a nejteplejších oblastech, v nadmořské výšce, která zpravidla nepřesahuje 300 m n.m. Matečným substrátem jsou většinou spraše, jen místy se uplatňují také zvětraliny slínovců. Hlavním půdotvorným procesem při vzniku černozemí byla intenzivní humifikace. Typická černozem má humusový horizont ochuzený o uhličitán vápenatý.

Pro půdní profil je charakteristický nápadně mocný, tmavě zbarvený humusový horizont, který může zasahovat do hloubek až 60 - 80 cm, lokálně však dosahuje až mocností 1,0 m. Tento horizont se vyznačuje odolnou vodostálou strukturou. Černozemě jsou nejčastěji středně těžké, bez skeletu, s vyšším až vysokým obsahem kvalitního humusu, mají neutrální reakci a velmi dobré sorpční vlastnosti. Také fyzikální vlastnosti jsou většinou velmi příznivé. Půdy mají velmi vysoký produkční potenciál zemědělských půd a jsou odolné proti účinkům kyselých srážek a spadů.

Hnědozemě se vyskytují v nižším stupni pahorkatin nebo v okrajových částech nížin s podnebím poněkud vlhčím. Hnědozemě vznikaly pod původními dubohabrovými lesy. Půdotvorným substrátem je nejčastěji spraš, dále sprašová hlína nebo smíšená svahovina. Hnědozemě jsou nejvíce rozšířeny mezi 200 až 450 m n. m. Terénně jde hlavně o plošiny nebo mírněji zvlněné pahorkatiny, někdy i vrchoviny. Hlavním půdotvorným procesem je illimerizace, při které je svrchní část profilu ochuzována o jílnaté součástky, které jsou zasakující vodou přemísťovány do hlubších půdních horizontů.

Pod humusovým horizontem leží slabě zesvětlený eluviální (ochuzený) horizont, který je však většinou orbou zcela zlikvidován (přiorán). V hloubce 30 - 50 cm je mocný, hnědě až rezivohnědě zbarvený horizont iluviální, obohacený o jílovou substanci. Teprve pod ním leží matečný substrát. Hnědozemě jsou nejčastěji středně těžké, někdy i těžší půdy. Obsah humusu je nižší než u černozemí, jeho složení je však stále příznivé. Jsou velmi hodnotnými zemědělskými půdami.

Degradovaná černozem je půda, která se od typické černozemě liší přítomností náznaku iluviálního horizontu na přechodu do matečného substrátu.

V současné době jsou černozemě prakticky bez výjimky využity jako orná půda. Na území našeho státu jsou nejnehodnotnějšími zemědělskými půdami vůbec. Hodí se pro pěstování nejnáročnějších plodin - cukrovky, kukuřice, pšenice, ječmenu a vojtěšky.

Hnědé půdy na našem území jsou nejrozšířenějším půdním typem. Půdní vegetací byly listnaté lesy (dubohabrové až horské bučiny). Uplatňují se jak v pahorkatinách a vrchovinách, tak i v horách, málo zastoupeny jsou jen v nížinách. Jako mateční substrát se uplatňují téměř všechny horniny skalního podkladu (žuly, svory, ruly, čediče, pískovce, ...). Hnědé půdy jsou rozšířeny v členitém reliéfu a poměrně často i na terasových štěrcích a píscích v rovinatých polohách. Hlavním půdotvorným pochodem při vzniku hnědých půd je intenzivní vnitropůdní zvětrávání. Jde o vývojově mladé půdy,

kteří by postupem času přecházeli v typy: hnědozem, illimerizovaná půdy, apod.

Stratigrafie vypadá asi takto: pod mělkým humusovým horizontem leží hnědě až rezivohnědě zbarvená poloha, ve které probíhá intenzivní vnitropůdní zvětvování. Hluběji vystupuje zvětvováním méně postižené zeminy, které je odlišně zbarvena, většinou světleji. Obsah humusu silně kolísá, vyšší mají hnědé půdy vyšších poloh a půdy na těžších nebo bazických substrátech (čedič). Složení humusu je zpravidla méně kvalitní, půdní reakce obvykle slabě kyselá až kyselá.

Celková mocnost humózních horizontů v trase rozšíření kolísá převážně v rozmezí 0,30 - 0,60 m a je uvedena v detailní dokumentaci všech sond. Mocnost horizontů je mezi jednotlivými sondami často velmi nepravidelná. Lokálně mohou být na spraších zastíženy humózní horizonty až o mocnosti 0,80-1,00 m, s tímto jevem je nutné v rámci stavby počítat. Ve vyšších nadmořských výškách nejsou příliš ostře ohraničeny od podložních substrátů bez přítomnosti humusu. Při skrývání humusových horizontů se proto musí postupovat opatrně, aby nedošlo ke smísení kulturních vrstev s podložním substrátem. Podle tříd těžitelnosti zařazujeme humózní horizonty do 2. třídy.

Uvedené hodnoty skrývek se vztahují na úpravy vedené v nové trase po současných polích. Nejsou do nich zahrnuta místa křížení se stávajícími komunikacemi nebo místa již upravená. Tato území mají příliš malý plošný rozsah pro grafické zpracování a jsou na nich pochopitelně zeminy pro skrývání nevhodné.

Uvedený průzkum nebyl v Aktualizaci DSP - Etape II zpracováván

8.4 Podrobný geologický a geotechnický průzkum

Je zde uveden výtah ze závěrečné zprávy geologického průzkumu, v plném rozsahu je zpracován v rámci zmíněné přílohy samostatné dokumentace.

geomorfologické poměry

Celkový reliéf má plochý charakter, ve kterém jsou zaříznuty menší vodní toky. Nadmořská výška se pohybuje v rozmezí 217 – 252 m n.m.

Podle geomorfologického členění ČR (internetový zdroj – CENIA 2005-2008) náleží zájmové území do geomorfologických jednotek (od nejvyšší k nejnižší):

Systém	Hercynský
Provincie:	Česká vysočina
Subprovincie:	Krušnohorská soustava
Oblast:	Podkrušnohorská
Celek:	Mostecká pánev
Podcelek:	Žatecká pánev
Okrsek:	Blažimská plošina, Libočanský úval

Užší zájmové území leží na rozsáhlé plošině, která má v nejvyšší části charakter širokého rozvodního hřbetu. Tato plošina je na severu, jihu až jihovýchodě ohraničena údolními vodními toků Ohře a Chomutovky. Převýšení nad tokem Chomutovky je zhruba 30 m a nad soutokem řekou Ohře zhruba 40 m. Hlavním morfologickým prvkem jsou fluvialní terasy řeky Ohře, na které spočívají málo mocné polohy spraší, vyrovnávající lokální terénní nerovnosti. Přírodními podmínkami byla vytvořena asymetrická plošina (strmější jihovýchodní okraj, spadající do údolí Ohře a mírný severní okraj, pozvolně upadající do údolí Chomutovky).

klimatické poměry

Z hlediska klimatické klasifikace dle Atlasu podnebí Česka (2007) leží zájmové území v okrsku A2 - teplý, suchý, s mírnou zimou, s kratším slunečním svitem a A3 – teplý, mírně suchý, s mírnou zimou.

Průměrný počet mrazových dnů v roce

80-100

Průměrná roční teplota vzduchu	8-9 °C
Průměrný roční počet ledových dnů	do 30
Průměrný roční počet dnů bez mrazu	260-280
Průměrný roční počet letních dnů	40-60
Průměrný počet dnů se sněhovou pokrývkou	20-40
Průměrné maximum sněhové pokrývky	do 15 cm
Průměrné datum prvního sněžení	20.11.
Průměrné datum posledního sněžení	31.3-10.4.
Průměrný úhrn srážek	450-500 mm

Geologické poměry

Předkvartérní podklad

Regionálně zájmové území náleží k sedimentárnímu komplexu chomutovsko – mostecko teplické třetihorní hnědouhelné pánve. Souvrství terciérních sedimentů jsou zde vyvinuta v tzv. žatecké facii.

Předkvartérní podloží je tvořeno terciérními sedimenty. Jedná se o miocénní souvrství, převážně zastoupené jíly (F8/CH, F6/CI a F4/CS) pevné konzistence, šedé až tmavošedé barvy, v archivních vrtech i námi dokumentovaných vrtech se vyskytly i jíly s uhelnou příměsí laboratorně určené jako hlína s velmi vysokou plasticitou až hlína s vysokou plasticitou (F7 MV, F7 MH). V jílech se také vyskytují velmi jemnozrné vložky písků (S3 S-F) šedožluté až šedomodré barvy.

Morfologie povrchu terciérních sedimentů je poměrně členitá, neboť byla modelována vodními toky v nejranějším stadiu postglaciálu.

Kvartérní pokryv

Kvartérní pokryv v zájmovém území tvoří :

navážky – těleso stávající komunikace a objekty spojené s komunikací

svrchní humózní vrstva

eolicko - fluviální sedimenty

fluviální sedimenty

Humózní vrstva

Nejsvrchnější poloha kvartérního pokryvu je tvořena hnědou až tmavě hnědou vrstvou písčité humózní hlíny (F3/MS) až hlíny jílovitopísčité (F5/MI), tuhé až pevné konzistence. Mocnost vrstvy se pohybuje v rozmezí 0,20 m – 0,60 m, ojediněle do 1,0 m.

Eolicko –deluvio - fluviální sedimenty

Sedimenty jsou zastoupeny hlínami písčitými až vápnitými sprašovými hlínami, ojediněle pak typickými vápnitými sprašemi. Spraše se vyskytují ve vyšších nadmořských výškách projektované komunikace. Jedná se o sprašovou hlínu (spraš) s vysráženinami CaCO₃ ve formě záteků a smouh. Z hlediska zařazení podle ČSN 73 1001 se jedná převážně o zeminy typu jílu se střední plasticitou (F6/CI), resp. jílu písčitého (F4/CS) tuhé až pevné konzistence.

Eolicko – fluviální sedimenty tvoří v zájmovém území nesouvislý pokryv, dosahující v maximech mocností až 4,0 m (ve vyšších nadmořských výškách projektované komunikace), v průměru však jejich mocnost nepřesahuje 1,5 m. Směrem do údolí Chomutovky je předpoklad, že se jejich mocnost postupně snižuje a na hranách údolí dosahuje pouze decimetrů až vyklíňuje.

Fluviální sedimenty

Sedimenty pleistocenního stáří tvoří říční terasy Ohře. Jedná se o komplex převážně štěrkovitých až hrubě písčitých sedimentů. Valouny jsou tvořeny převážně křemenem a horninami krystalinika a vzácněji i vulkanity. Jedná se o polozaoblené úlomky velikosti 40-60 mm, maximálně 120 mm. Mezerní výplň je tvořena hrubozrnným pískem se slabou až střední jílovitou či hlinitou příměsí. Tyto zeminy můžeme zatřídit jako štěrky s příměsí jemnozrnné zeminy (G3/G-F), štěrky špatně zrněné (G2/GP), případně písky s příměsí jemnozrnné zeminy (S3/S-F), středně ulehlé až ulehlé. Granulometrie sedimentů je prostorově poměrně stálá. Mocnost terasy byla ověřena v hodnotách od 1,2 m – 4,9 m. Ve vrtech J102 a J111 nebyly tyto polohy zastíženy.

Seismická aktivita

Podle ČSN EN 1998-1 (73 0036) náleží zájmové území do oblastí s velmi malou seizmicitou, hodnoty referenčního zrychlení základové půdy a_{gR} nepřesahují 0,02 g.

Poddolovaná území

Na základě studia archivních podkladů a zpráv v archivu Geofondu Praha, můžeme konstatovat, že projektovaná stavba se nenachází v žádném poddolovaném území.

Sesuvná území

Podle námi získaných údajů z archivu Geofondu Praha – registr sesuvů, se v zájmovém území nachází sesuvy ve značné vzdálenosti (min. vzdálenost 300 m) od navrhované silnice a tudíž nebudou negativně ovlivňovat stabilitu komunikace.

Hydrogeologické poměry

Trasa silnice prochází průlinově propustnými sedimenty kvartéru. Hlavní zvodnělý horizont je tvořen v celém zájmovém území kvartéreními terasovými štěrkopísky Ohře a Chomutovky, místy se vyskytují čočky písčitých jíílů a hlín, které způsobují vysokou variabilitu transmisivity. Báze kolektoru je tvořena terciérními jíily, ve kterých byla ojediněle zachycena zvodnělá písčítá poloha o mocnostech do 0,3 m, po těchto jíílech voda stéká a je odvodňována do Chomutovky a Ohře.

Naražená hladina podzemní vody se pohybuje v úrovních 1,5 – 7,0 m pod terénem a ustálila se v úrovních 1,3 – 6,3 m pod terénem. Ve vrtech J111 a J114 nebyla zastížena naražená ani ustálená hladina podzemní vody. Jedná se o zvodeň s volnou hladinou, přímo závislou na množství a intenzitě srážek. Trasa R7 v posuzovaném úseku nekříží žádné povrchové vodoteče a prochází po hydrologické rozvodnici mezi dílčími povodími Chomutovky a Ohře, generelní směr proudění je k severu a k jihu oblasti. Koeficient filtrace ve svrchním kvartéru se podle archivních údajů pohybuje v závislosti na zrnitosti v řádech 1.10⁻³ – 1.10⁻⁵ m.s⁻¹.

Chemismus podzemní vody je převážně typu C-Ca-Mg, s poměrně vysokou mineralizací 799 (HJ4) až 1778 mg/l (jímací zářezy Seménkovice). Podle zkráceného chemického rozboru pro stavební účely provedeného v rámci geotechnických průzkumů na vzorcích vody z vrtů J103, J106, J109, J112 je stupeň agresivity dle ČSN 03 8375 (Agresivita vod a půd na ocel) velmi nízká I., až zvýšená III. (pH), velmi vysoká IV. (konduktivita, agrs. Oxid uhličitý, chloridy+sírany, slabě kyselá alkalická (pH 6,3 - 7,1), s tvrdostí Ca+Mg v rozmezí 5,70 – 16,3 mmol/l. Výsledky rozborů jsou v příloze č. 5.

Podle ČSN EN 206-01 lze konstatovat, že v prostoru zájmového území byly zastíženy podzemní vody neagresivní, až vody s agresivitou stupně XA2. Z těchto důvodů doporučujeme u betonových konstrukcí, v dosahu a pod hladinou podzemní vody, realizovat ochranná opatření.

Uvedený průzkum nebyl v Etapě II zpracováván.

8.5 Doplnění a prověření hlukové studie

Hluková studie byla zpracována na základě výsledků modelů hlukového zatížení. Pro stanovení ekvivalentních hladin akustického tlaku A byl použit výpočetní program CadnaA® verze 4.5 firmy DataKustik GmbH. Výpočet byl proveden podle metodiky RLS 90. Ochrana před hlukem vyplývá ze zákona č.258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví ve znění pozdějších předpisů. Pro dopravní hluk je významný především § 30 a § 31 tohoto zákona, který hovoří o povinnosti správců pozemních komunikací či železnic technickými opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity stanovené v Nařízení vlády. Podrobně ochranu před hlukem upravuje Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Toto nařízení vlády zapracovává příslušné předpisy Evropských společenství a upravuje hygienické limity hluku pro chráněný vnitřní prostor staveb, chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. Dále upravuje hygienické limity vibrací pro chráněný vnitřní prostor staveb. Pro výpočet hluku byly použity aktualizované intenzity silniční dopravy z celostátního sčítání dopravy z roku 2010, přepočítané na výhledový rok 2040. Pro dodržení hygienických limitů hluku je hlukovou studií navrhována protihluková stěna délky 100 metrů a výšky 4 metry (km 0,000 až 0,100). Veškeré podrobnosti jsou obsaženy v příloze D.2.4 Aktualizace hlukové studie.

9. DOTČENÁ OP, CHÚ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTRUNÍ PAMÁTKY

9.1 Ochranná pásma

V rámci výstavby rychlostní komunikace R7 dojde k zásahu do ochranných pásem dle následujícího seznamu (u jednotlivých pásem uvedena i jejich velikost)

Elektroenergetická, plynárenství, teplárenství dle zák.458/2000Sb v platném znění.

Telekomunikační zařízení dle zák.č.151/2000Sb v platném znění

Stokové sítě dle ČSN 766101, Vodovodní sítě dle ČSN 755401 a dle vyhlášených ochran.pásem vodních zdrojů (PHO).

Železnice dle zák.č.266/1994 Sb.

Pozemní komunikace dle zák.č.102/2000 Sb. a Vyhl.č.365/2000 Sb.

Další ochranná pásma zde neuvedena (chráněná území a kulturní památky, vodní toky, lesní parcely, ložiska surovin, léčivé a minerální vody, atd.) jsou dána příslušnými zákony a předpisy.

Seznam a rozsah ochranných pásem :

elektr.venkovní vedení do 35 kV	7m od krajního vodiče
plynovody VTL do průměru 100 mm	15 m od okraje zařízení
vodní zdroje	dle vyhlášených pásem
vodovodní potrubí	2 m od okraje potrubí

Komunikace
rychlostní silnice
silnice I.tř.
silnice II.a III.tř.

100 m od osy přilehlého jízdniho pásu
50 m od osy vozovky
15 m od osy vozovky

u vodohospodářských sítí

- vodovody do DN 500 ochranné pásmo 1,5 m na každou stranu od vnějšího líce potrubí

- vodovody nad DN 500 ochranné pásmo 2,5 m na každou stranu od vnějšího líce potrubí

u stokové sítě

stokové sítě

3 m od okraje stok nebo zařízení

u silových kabelů

- silové kabely nn ochranné pásmo 1 m po obou stranách krajního kabelu

- silové kabely vn ochranné pásmo 1 m po obou stranách krajního kabelu

u venkovního vedení

Ochranné pásmo je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na každou stranu:

- u napětí 1kV – 35kV včetně ochranné pásmo 7 m od krajního vodiče po obou stranách

u plynovodního potrubí

- VTL plynovod ochranné pásmo VTL plynovodu 4 m na každou stranu od osy potrubí

Zásah do ochranných pásem inženýrských sítí a způsob i rozsah jejich ochrany byl řešen s jejich jednotlivými správci (přeložky, chráničky).

Z hlediska ochranného pásma vodních toků se toto pásmo nachází 20 m od břehové čáry vodního toku.

Z hlediska ochranného pásma lesů se toto pásmo nachází 20 m od jeho okraje.

Před započítáním jakékoliv stavební činnosti je nezbytné veškeré sítě v obvodu staveniště vytýčit, viditelně označit a dodržovat podmínky pro práci v ochranných pásmech. Příslušní pracovníci musejí být s těmito podmínkami prokazatelně seznámeni a kontrolováni.

9.2 Výhradní ložisko

Stavba se přibližuje v cca. km 3,500 výhradnímu ložisku Lišany 1, nejbližší vzdálenost od stavby je 110 metrů. Jde o bilancované ložisko (výhradní), organizace Písky - J.Elsnic s.r.o., Postoloprty, nerosty – psamity a štěrk.

Chráněné ložiskové území

Stavba se v km 3,230 dotýká chráněného ložiskového území Lišany a nepatrně do něj zasahuje. Tento přesah činí přibližně 100 m²

9.3 Zdroje přírodních léčivých a minerálních vod

Stavba se nenachází v ochranném pásmu léčivých a minerálních vod

9.4 Vlivy na podzemní vody

Celé zájmové území se nenachází v žádné CHOPAV. V blízkosti stavby nejsou vymezeny žádné

oblasti zvýšené ochrany podzemních nebo povrchových vod dle zák. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon).

9.5 Chráněná území

V zájmovém území se ve smyslu zákona 114/1992 Sb. nenacházejí žádné zvláště chráněné maloplošné či velkoplošné území. Rovněž nedochází ke kontaktu s lokalitami archeologického, kulturního nebo historického významu. Timto konstatováním však není dotčena povinnost zhotovitele provést řádný archeologický průzkum před započítím stavby. Zájmové území se na jihu přibližuje CHLÚ Lišany, k přímému zásahu však nedochází. Přesouvaný kříž (SO 804) není registrovanou památkou.

Prvky územního systému ekologické stability (ÚSES)

Územní systém ekologické stability (ÚSES) je soubor funkčně propojených ekosystémů přírodního nebo přírodě blízkého charakteru, který příznivě působí na okolní méně stabilní části krajiny. Ochrana prvků ÚSES je definována § 4 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, dle kterého je povinností všech vlastníků a uživatelů daných pozemků.

Stavba nekříží prvky ÚSES regionální nebo nadregionální úrovně, v zájmovém území se vyskytuje pouze nadregionální biokoridor K 20 „Stroupeč – Šebín“. Jeho poloha byla na jednání na Krajském úřadě Ústeckého kraje potvrzena dle územního plánu Velkého územního celku Severočeské hnědoúhelné pánve (včetně 2. změn a doplňků z roku 2001). Tento nadregionální biokoridor kříží sousední navazující stavba „Silnice R 7 zkapacitnění obchvatu Postoloprty“.

Lokální systém ÚSES je v zájmovém území problematický. V územní působnosti MěÚ Žatec byl zpracován lokální systém ÚSES PZ Triangle (Epro – ekologické projekty RNDr. Jana Tesařová CSc.). V územní působnosti MěÚ Louny byl vymezen "Generel lokálních ÚSES k.ú. Postoloprty, Březno, Skupice, Malnice, Semánkovic", zpracovaný Ing. Alešem Fridrichem v roce 1996.

Přehled křížených prvků ÚSES:

druh	funkčnost	působnost	křížení
lokální biokoridor LK 11	navržený	MěÚ Žatec	km 3,050
lokální biokoridor LK 46	navržený	MěÚ Louny	km 1,700
lokální biokoridor LK 58	funkční /navržený	MěÚ Louny	km 0,400

Natura 2000

Natura 2000 (def. zák.č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) je celoevropská soustava chráněných území, kterou tvoří síť přírodně významných lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodních stanovišť spolu s tzv. ptačími oblastmi, což jsou území nejvhodnější pro ochranu vybraných druhů ptáků z hlediska výskytu, stavu a početnosti populací.

V zájmovém prostoru stavby se nevyskytují ptačí oblasti, nejbližší ptačí oblast je Vodní nádrž Nechranice, vzdálená 15 km od stavby. V zájmovém prostoru stavby se rovněž nevyskytují evropsky významné lokality (EVL), nejbližší EVL je „Ohře“, vzdálená 1,1 km od stavby. Je možno konstatovat, že záměr nebude mít vliv na soustavu NATURA 2000.

Byly prověřovány i lokality navržené nevládními organizacemi jako doplnění národního seznamu NATURA 2000. Rovněž tyto lokality se nenacházejí v zájmovém prostoru stavby.

Významné krajinné prvky

Za významné krajinné prvky (VKP) dle zák.č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, se považuje ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. VKP chráněné dle pravidel obecné ochrany přírody (§3 zák.č. 114/1992 Sb.) jsou lesy, rašelinště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy.

Nejrozšířenějšími významnými krajinnými prvky jsou vodní toky a lesní porosty. Stavba nezasahuje do významných krajinných prvků dle §3 zák.č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

10. ZÁSAHY STAVBY DO ÚZEMÍ

Demolice

Jelikož je trasa vedena v těsném souběhu s dnešní provozovanou silnicí I/7, nedochází k žádným demolicím obytných budov a ni jiných podobných objektů.

Počítá se pouze s běžnými demolicemi nevyhovujících propustků a drobných objektů podobného druhu podél trasy I/7.

Kácení mimolesní zeleně a příprava staveniště

Kácení mimolesní bude v rámci přípravy území provedeno v rozsahu trvalého a dočasného krátkodobého záboru. Náhradou za smýcenou zeleň bude provedena náhradní výsadba navržená v rámci stavebních objektů vegetačních úprav. Pokud bude v povolení ke kácení uveden požadavek obce na náhradní výsadbu na pozemcích obce, bude tato provedena.

Zábory zemědělského a lesního půdního fondu

Výpočty odvodů za vynětí půdy ze zemědělského půdního fondu jsou zpracovány v příloze D.1.2 – Dokumenty pro vynětí ze ZPF.

V průběhu zpracování dokumentace vyšlo najevo, že k záborům LPF nedochází. Tato příloha tedy není obsazena.

Zemní práce a odpadové hospodářství

Zemní práce nutné pro realizaci silničních těles budou prováděny v rozsahu záboru. Podrobný rozpis zemních prací je vyčíslen v příloze B.3 Bilance zemin a ornice.

Možnostmi uložení odpadů na skládky včetně vyčíslení kubatur jednotlivých druhů odpadů se zabývá příloha D.1.4 – Projekt odpadového hospodářství.

Terénní úpravy

Terénní úpravy budou prováděny vesměs v oblasti ploch dočasného záboru. Jedná se o rekultivace zrušených komunikací a dočasných záborů po provedení přeložek sítí. Provedení rekultivace zrušených komunikací spočívá v odstranění konstrukcí vozovek, které pozbudou po realizaci stavby funkčnosti, a v rozprostření ornice v tloušťce odpovídající přilehlému humóznímu horizontu. Provedení rekultivací ploch dočasného záboru spočívá v rozprostření původního humózního horizontu. Po provedení terénních úprav bude na dotyčných plochách provedena biologická rekultivace popsaná podrobně v rámci stavebních objektů 820 a 830.

Svahy silničních těles budou ohumusovány v tloušťce 15 cm a osázeny vegetací nahrazující zeleň smýcenou v rámci stavby.

Dopravní opatření na stávající silniční síti

Silniční těleso nové komunikace je navrženo ve stopě stávající silnice I/7 tak, aby bylo možné budovat oba jízdní pásy samostatně a tak nedojde k výraznějšímu omezení provozu na stávající silnic. Jediné významnější omezení provozu bude souviset s prováděním mostních objektů, překračujících silnici R7. Zde se počítá s částečným využitím již vybudovaných doprovodných komunikací a také s usměrňováním dopravy v rámci hotové R7 převáděním dopravy přejezdem SDP atd. Doba, potřebná pro provedení těchto úprav je však vzhledem k celkové délce stavby nepříliš významná. Počítá se rovněž s dílčím převáděním dopravy na doprovodnou komunikaci vždy tak, jak bude pokračovat

výstavba silnice R7 a bude nutné některé její úseky budovat s vyloučením provozu. Podrobněji tuto problematiku řeší příloha E Zásady provádění výstavby.

Vliv na stávající inženýrské sítě:

V zájmovém území se z hlediska inženýrských sítí nacházejí stávající vodovody, plynovody silnoproudá vedení NN a VN, sdělovací kabely místní i dálkové. Veškeré dotčené sítě jsou ochráněny či přeloženy v rámci samostatných stavebních objektů řad 300, 400 a 500. Jejich členění podle druhu, uvedení vlastníka či správce a popis technického řešení každého objektu jsou součástí kapitoly 8 této zprávy.

Začlenění stavby do území

Hlavní trasa budoucí silnice R7 je ve svém počátku napojena na stávající silnici I/6 vedoucí od Postoloprty. V celé své délce směrově sleduje trasu stávající silnice I/7, kterou projekt stavebně rozšiřuje severním směrem.

Rovněž niveleta komunikace je v celé délce podřízena stávající morfologii terénu a vedení současné silnice I/7. Rovněž bylo respektováno napojení na předchozí a následující stavbu (R7 Postoloprty – zkapacitnění obchvatu a R7 MUK Vysočany – MUK Bitozeves

11. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE

Nároky stavby na zdroje a potřeby dodávek energií budou vycházet z možností a požadavků konkrétního vybraného zhotovitele stavby.

12. VLIV STAVBY A SILNIČNÍHO PROVOZU NA ZDRAVÍ a ŽP

Vliv stavby a silničního provozu na zdraví a životní prostředí dotčeného území je popsán podrobněji v části D projektové dokumentace. Souhrnem lze konstatovat, že realizací stavby dojde k řadě pozitivních vlivů v zájmové oblasti, dojde ke zlepšení plynulosti a bezpečnosti dopravy v daném regionu a snížení hlukové a emisní zátěže v obytné zástavbě. Celkově pozitivní vlivy výrazně převyšují negativní dopady.

V předchozím stupni byly zpracovány a tímto stupni aktualizovány všechny přílohy a průzkumy, směřované k eliminaci škodlivých účinků na zdraví a životní prostředí.

12.1 Vliv na obyvatelstvo

Během výstavby se přechodně zvýší hlučnost a prašnost v okolí stavby. To se dotkne zejména obyvatel v přilehlých obcích – Postoloprty, Bitozeves. Po ukončení stavby by negativní účinky měly klesnout pod původní hodnoty. Hlučnost bude snížena působením protihlukových opatření, imisní zatížení poklesne částečným odklonem trasy od obytné zástavby (v blízkosti Postoloprty) a zvýšením plynulosti dopravy. Nová silnice bude splňovat náročnější bezpečnostní parametry. Dojde k omezení střetu automobilového provozu s chodci i s vozidly vjíždějícími na komunikaci. Křížení s ostatními komunikacemi bude řešeno mimoúrovňově (MÚK Postoloprty SO 201, SO 202).

Výstavba vyvolá dočasná dopravní omezení. Zkapacitněním stávající silnice selepší dopravní dostupnost obcí, sníží se spotřeba pohonných hmot a zkrátí dojížděková doba.

Další souvisejícím negativním vlivem by mohl být efekt zavedení elektronického mýta, které zajistí ovlivní rozložení dopravy na R7, resp. na doprovodné komunikační síti, zvláště bude-li rozšířeno i pro vozidla do 12 t. Jelikož je však problematika mýta velmi složitá, je posouzení všech vlivů a interakcí zcela nad rámec této PD.

12.2 Vliv na kvalitu ovzduší

Komunikace je liniový zdroj znečištění ovzduší, přičemž hlavní znečišťující látky z automobilové dopravy jsou NO_x a CO. Znečištění představuje zátěž zejména pro obce, kterými silnice prochází. Stavba je vedena stranou zástavby a zvýší plynulost dopravy, což bude mít pozitivní vliv na imisní zatížení zastavěného území. Je však možné také očekávat zvýšení intenzit dopravy na budoucí R7.

Během výstavby bude ovzduší zatíženo lokálně a dočasně, a to v místech probíhajících stavebních prací, na skládkách stavebních materiálů a v okolí přístupových cest. Lze předpokládat zvýšení koncentrací výfukových plynů z těžké stavební mechanizace a prašnosti spojené se zemními pracemi.

Zatížení ovzduší znečišťujícími látkami po dobu výstavby je možné minimalizovat těmito kroky:

- koordinací stavebních prací a přesunů stavební techniky
- optimalizací dopravních tras s ohledem na ochranu obytné zástavby a vytíženosti nákladních aut
- snižováním prašnosti kropením
- udržováním techniky v čistotě a hlavně v dobrém technickém stavu
- mokřým čištěním komunikací u výjezdu z prostoru staveniště

12.3 Hluk

Pro řešenou stavbu byla v rámci DUR zpracována Akustická studie v souladu se zákonem č.258/2000 o ochraně veřejného zdraví v platném znění a Nařízením vlády č.502/2000 Sb. V rámci dokumentace DSP byla tato studie doplněna a aktualizována.

Hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb jsou pro tento typ stavby 60/50 dB ve dne/noci. Z hlukové studie vyplývá, že pro obytná území obcí Bítovceves, Seletice a Rvenice budou hygienické limity hluku spolehlivě dodrženy. V severovýchodní části Postoloprty existuje ve výhledu riziko překročení hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb u několika stávajících objektů. Z tohoto důvodu je pro ochranu území navržen 5 m val na začátku stavby v délce 100 m. Tento val je třeba prodloužit v navazující stavbě R7 Postoloprty – zkapacitnění obchvatu. Výstavbou protihlukového valu bude zároveň zajištěno dodržení hygienických limitů hluku v území, které je v územním plánu vyhrazeno pro budoucí obytnou zástavbu.

13. OBECNÉ POŽADAVKY

Výstavbou nové silnice R7 dojde ke zkapacitnění dopravy v navrhovaných úsecích. Účelnost tohoto záměru bude úplně zajištěna zprovozněním dalších souvisejících staveb

Stavba bude provedena v souladu podmínkami územního rozhodnutí a stavebního povolení a v souladu s platnými normami a předpisy, Technickými a kvalitativními podmínkami (v případě budou – li ze strany objednatele požadovány, pak i ZTKP). Stejně tak musí vyhovět příslušným předpisům a normám i jednotlivé materiály, které budou při realizaci použity. Zejména pak musí být v rámci prací přípravných i prováděcích a následně po zprovoznění stavby dodržována Vyhláška č.104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích a Vyhláška č.137/1998 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu.

14. DALŠÍ POŽADAVKY

14.1 Využívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu a orientace

Vzhledem k charakteru hlavního stavebního objektu stavby – rychlostní směrově rozdělená silnic R7 se nepředpokládá pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace přímo po jeho tělese a není zde proto uvažováno s opatřeními pro pohyb uvedené skupiny osob. Na doprovodné komunikaci II/607 v oblasti MUK Postoloprty se nachází rozšířená krajnice, sloužící jako chodník pro pěší v extravilánové úpravě. V místech vyššího násypu je doplněn na vnější straně zábradlím, zabraňujícím pádu. Chodník přechází spolu s doprovodnou komunikací II/607 po mostě SO 201 nad silnicí R7. V km 0,240 kříží uvedenou komunikaci úrovňový přechodem. Toto místo je tedy jediným přímým kolizním místem stavby. V místech přechodu jsou navrženy standartní hmatové úpravy, snížení obruby atd.