

Objednatel:

Středočeský kraj



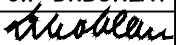
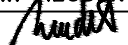
ZBOROVSKÁ 11, 150 21 – PRAHA 5



II/279 RABAKOV – PRODAŠICE

Souřadnicový systém: S-JTSK

Výškový systém: Bpv

Číslo zakázky:	16 118 00	HIP:	Ing. Pavel HRDINA	 Praha 4, Bezová 1658, 147 14 tel: +420 241096735 fax: +420 244461038
Schválil:	Ing. Václav HVÍZDAL	241096760, phr@pontex.cz	Ing. Pavel HRDINA	
		Zodp. projektant:	Ing. Pavel HRDINA	
		241096760, phr@pontex.cz	Ing. Pavel HRDINA	
Tech. kontrola:	Ing. Petr DRBOHLAV	Vypracoval:	Ing. Martin NEUDERT	
241096753, pdr@pontex.cz		241096760, mne@pontex.cz		

Objednatel:	Středočeský kraj	Obec:	Rabakov, Ujkovice, Prodašice	Kraj:	Středočeský
Akce:	II/279 RABAKOV – PRODAŠICE			Datum	Stupeň
				8/2016	DSP/PDPS
Část:	A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA			Souprava	Č. přílohy
					A

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Obsah:

1. Identifikační údaje.....	3
2. Základní údaje o stavbě	3
2.1. Návrh stavby, umístění a význam.....	3
2.2. Předpokládaný průběh stavby	4
2.3. Vazba na územní plán	4
2.4. Charakteristika území	4
2.4.1. Geotechnický průzkum	4
2.5. Diagnostika vozovky	10
2.6. Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na zdraví a ŽP.....	10
2.7. Celkový dopad stavby do dotčeného území a navrhovaná opatření	10
2.7.1. Vztahy na ostatní plánované stavby v plánovaném území.....	10
2.7.2. Změna dosavadních využití území	10
2.7.3. Změny dosavadních staveb dotčených projektovanou stavbou	10
3. Podklady a průzkumy.....	10
3.1. Podklady a průzkumy použité pro zpracování projektu.....	10
4. Členění stavby	11
5. Podmínky realizace stavby	11
5.1. Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků	11
5.2. Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti	11
5.3. Objízdné trasy	12
5.4. Vodoteče	12
6. Přehled budoucích vlastníků (správců).....	12
6.1. Vlastníci.....	12
6.2. Správci.....	12
7. Předání částí stavby do užívání	12
7.1. Návrh postupného předávání částí stavby do užívání.....	12
8. Stručný technický popis stavby	12
8.1. SO 101 – Komunikace.....	12
8.2. SO 102 – Obnova odvodnění	14
8.3. SO 110 – Dopravní značení.....	15
8.4. SO 120 – DIO.....	15
8.4.1. DIO 01	15
8.4.2. DIO 02	16

8.4.3.	DIO 03 a objízdňá trasa pro bus pro DIO 03.....	16
8.4.4.	DIO 04 a objízdňá trasa pro bus pro DIO 04.....	17
8.4.5.	DIO 05, DIO 06 a DIO 07 a objízdňá trasa pro bus pro DIO 05, DIO 06 a DIO 07	18
8.5.	Odvodnění staveniště	19
8.6.	Bezbariérové řešení	19
9.	Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území a kulturní památky	19
9.1.	Rozsah dotčení	19
9.2.	Podmínky pro zásah	20
9.3.	Způsob ochrany nebo úprav	20
10.	Zásah stavby do území.....	20
10.1.	Odstranění staveb	20
10.2.	Kácení zeleně.....	20
10.3.	Rozsah zemních prací a konečná úprava	20
10.4.	Ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch.....	20
10.5.	Zásah do zemědělského půdního fondu.....	20
10.6.	Zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa	20
10.7.	Zásah do jiných pozemků.....	20
10.8.	Vyvolané přeložky a úpravy sítí technického vybavení, PK, drah, vodních toků	20
11.	Nároky stavby na zdroje a její potřebu.....	20
11.1.	Všechny druhy energií	20
11.2.	Vodní hospodářství	21
11.3.	Připojení dopravní infrastruktury a parkování	21
11.4.	Druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby	21
12.	Vliv stavby a sil. provozu na zdraví a ŽP	21
12.1.	Ochrana krajiny a přírody	21
12.2.	Hluk.....	21
12.3.	Prašnost	21
12.4.	Emise z dopravy	21
12.5.	Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje.....	21
12.6.	Vliv na požární bezpečnost.....	21
13.	Obecné požadavky.....	21
13.1.	Požadavky na bezpečnost	21

1. Identifikační údaje

Stavba:	II/279 Rabakov - Prodašice
Katastrální území:	Rabakov, Ujkovice, Prodašice
Obec:	Rabakov, Ujkovice
Kraj:	Středočeský
Stavebník/objednatel:	Středočeský kraj Zborovská 11, 150 21 Praha 5
Správce:	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o. Zborovská 11, 150 21 Praha 5
Projektant:	PONTEX spol. s r.o., Bezová 1658, 147 14 Praha 4 IČ: 407 634 39, DIČ: CZ 407 634 39 hlavní inženýr projektu: Ing. Pavel Hrdina autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, č. autorizace: 0012819 Zodpovědný projektant Ing. Pavel Hrdina

2. Základní údaje o stavbě

2.1. Návrh stavby, umístění a význam

Tento projekt řeší rekonstrukci části silnice II/279 v úseku Rabakov – Prodašice v délce 4,6 km. Vozovka zde vykazuje velké množství poruch a je zatížena nefunkčním odvodněním komunikace. Předmětem této akce je rekonstrukce vozovky a odvodnění silnice.

Stavba je rozdělena do úseků podle navrženého způsobu úpravy vozovky. V úsecích intravilánu ve staničení km 0,740 00 - 1,550 00 a km 2,515 00 - 3,750 00 je navržena kompletní výměna konstrukčních vrstev vozovky včetně vrstev aktivní zóny a ve staničení km 0,000 00 - 0,740 00, km 1,550 00 - 2,515 00 a km 3,750 00 - 4,631 56 je navrženo zesílení asfaltového krytu vozovky položením dvou asfaltových vrstev celkové tloušťky 0,1 m na stávající vozovku.

V celé délce extravilánu a některých částech obce Rabakov je v rámci zajištění odvodnění navržena úprava příkopů. V obcích Rabakov a Ujkovice je částečně navrženo odvodnění do rigolů, které jsou odvedeny ke stávajícím vodotečím nebo ke stávající kanalizaci v obci Ujkovice. Zemní plán je odvodněna do příkopů, resp. do podélných trativodů v místě navržených rigolů.

V rámci odvodnění budou upraveny některé stávající propustky pod komunikací a bude sjednoceno zatrubnění sjezdů k objektům v místě navržených příkopů. Součástí stavby je i stavební objekt zahrnující nové vodorovné dopravní značení, a kde je potřeba i výměnu či úpravu stávajícího svislého dopravního značení.

2.2. Předpokládaný průběh stavby

Zahájení stavby se předpokládá v roce 2018. Výstavba je rozdělena jednotlivé stavební etapy dle navržených uzavírek. Doba výstavby silnice II/279 Rabakov - Prodašice je odhadnuta na 1 stavební sezonu. Popis etapizace stavby je uveden v odst. 5.2 a dále je řešena v části E. Zásady organizace výstavby.

2.3. Vazba na územní plán

Tato PD navazuje na dokumentaci DUR zpracovanou firmou SUDOP PRAHA a.s z roku 2013.

Stavba není v rozporu s územním plánem.

2.4. Charakteristika území

Stavba se nachází střídavě v zastavěném území obcí Rabakov a Ujkovice a extravilánech mimo ně. Silnice je vedena převážně v úrovni terénu. V úseku km 1,4 – 1,5 je silnice vedena po hrázi rybníka.

Silnice byla vybudována s šířkou vozovky 6,0m, extravilánová úprava je i v jednotlivých obcích. V úsecích mimo zástavbu jsou částečně zanesené příkopy.

V rámci projektové přípravy stavby byl proveden průzkum inženýrských sítí. Vyjádření inženýrských sítí jsou vložena do části F. Doklady. V oblasti staveniště zjištěny inženýrské sítě následujících firem:

- CETIN a.s. – sdělovací vedení
- Vodafone Czech Republic a.s. – sdělovací vedení
- ČEZ Distribuce a. s. – silové vedení
- Vodovody a kanalizace Mladí Boleslav a.s.

2.4.1. Geotechnický průzkum

Geotechnický průzkum byl převzat z předchozí projektové dokumentace zpracované f. SUDOP PRAHA a.s.

2.4.1.1. Geologické poměry

Z regionálně-geologického hlediska je zájmové území součástí České křídové pánve, konkrétně náleží k tzv. jizerskému a labskému faciálnímu vývoji. Zájmové území náleží k tzv. labské slinité facii teplického a březenského souvrství. V prostoru zájmového území je jejich charakter velmi podobný, proto nejsou samostatně vymezována.

Horniny skalního podkladu jsou v rámci zájmového území přeryty převážně deluviálními, eolickými a fluviálními sedimenty stávajících vodních toků a vyšších terasových stupňů. Současný reliéf je pak dotvořen převážně antropogenními sedimenty – navážkami, budujícími převážně těleso stávající silnice druhé třídy č. II/279. V zemědělsky obdělávaných pozemcích se pak jedná o orniční humózní horizont.

Jizerské a teplické souvrství tvoří předkvartérní podloží v celém širším okolí zájmového území. Obě souvrství jsou budována převážně variabilním střídáním vápnitých slínovců a jílovců. V nezvětralém stavu se jedná o horniny max. středních pevností, jsou tenké deskovitě až lavicovitě vrstevnaté, subhorizontálně uložené a subvertikálně rozpukané. Horniny se vyznačují nižším stupněm diagenetického zpevnění, vlivem povětrnostních vlivů poměrně snadno zvětrávají. Finálním produktem rozpadu jsou pak převážně středně, až vysoce plastické jíly, lokálně i hlíny, tuhé až velmi pevné konzistence.

Zvětraliny křídových hornin jsou převážně nebezpečně až vysoce namrzavé, rozbrídavé, po napojení vodou nestabilní, lokálně bobtnavé. Podle ČSN 73 6133 jsou hodnoceny jako nevhodné pro použití do aktivní zóny a jako podmíněčně vhodné až nevhodné do násypů pozemních komunikací. Jejich geomechanické vlastnosti, lze částečně zlepšit vápennou stabilizací, případně zaválcováním drceného lomového kameniva vhodné zrnitostní frakce.

Z hlediska likvidace srážkových vod vsakováním do geologického prostředí jsou tyto horniny nevhodné. Ve svrchní zvětralinové zóně lze očekávat koeficient vsaku cca $K_f = 1,0 \cdot 10^{-8} \text{ m.s}^{-1}$. Likvidace vod vsakováním je v tomto prostředí velmi zdoluhavá, při zvýšených srážkách není toto geologické prostředí schopno pojmout nárazově větší množství vod, dochází tak k povrchovému odtoku, nebo stagnaci vod ve vsakovacím příkopu.

Deluviální sedimenty jsou tvořeny převážně zvětralinami podložních slínovců a jílovců, které byly gravitačními procesy redeponovány, místy i za součinnosti vodního ronů. Deluvia jsou reprezentována převážně hlínami a jíly se střední až vysokou plasticitou, s lokální písčitou příměsí. Kromě písčité frakce se v sedimentech místy vyskytuje lokální příměs štěrku rozvlečeného z reliktních bývalých teras. Mocnost sedimentů nepřesahuje cca 1,5 m.

Deluvia jsou pak podle ČSN 73 6133 převážně hodnoceny obdobě jako zvětraliny hornin skalního podkladu. Stejně hodnocení se týká i hlediska likvidace přebytečných srážkových vod. V daných sedimentech lze očekávat koeficient vsaku cca $K_f = 2,5\text{--}5,0 \cdot 10^{-8} \text{ m.s}^{-1}$.

Fluviální sedimenty stávajících vodních toků jsou vázány pouze na jejich blízké okolí. Jejich složení a charakter bývá velmi variabilní, převážně se jedná o písčité hlíny, hlinité písky, u stálých vodotečí bývají často zastiženy i písčité štěrky. U erozních rýh, nebo občasných vodních toků pak převažují jíly a hlíny s variabilní písčitou příměsí. Vzhledem k faktu, že jsou tyto sedimenty vázány na blízkost vodních toků a občasných vodotečí, bývá jejich konzistence převážně na rozhraní (měkká) tuhá až pevná, písčité a štěrkovité sedimenty jsou pak středně ulehlé a převážně zvodnělé. Sedimenty často obsahují vyšší příměs organických látek.

Tyto sedimenty jsou pak podle ČSN 73 6133 převážně hodnoceny jako podmíněčně vodné pro použití do aktivní zóny i do násypů pozemních komunikací. Výjimkou jsou pak případné jíly a hlíny se střední plasticitou a dále sedimenty s vyšším podílem organické složky, které jsou hodnoceny jako nevhodné až nepoužitelné do aktivní zóny komunikací. Sedimenty jsou převážně nebezpečně namrzavé až namrzavé, lokálně rozbídné. Geomechanické vlastnosti zemin s převažující jílovitou a hlinitou složkou, lze částečně zlepšit vápennou stabilizací, u zemin s převažující písčitou složkou pak doporučujeme použití vápeno-cementové směsi.

Z hlediska likvidace srážkových vod vsakováním do geologického prostředí jsou tyto sedimenty problematické. Hladina podzemní vody se v daných sedimentech vyskytuje poměrně mělko pod povrchem terénu. V daném prostředí lze očekávat koeficient vsaku cca $K_f = 3,0 \cdot 10^{-7} - 5,0 \cdot 10^{-8} \text{ m.s}^{-1}$. Likvidace vod vsakováním je v tomto prostředí delšího charakteru, při zvýšených srážkách není toto geologické prostředí schopno pojmout nárazově větší množství vod a dochází tak k povrchovému odtoku.

Fluviální sedimenty vyšších terasových stupňů byly zastiženy v severozápadním okolí obce Prodašice. Tyto sedimenty představují relikty vyššího terasového stupně spodnopleistocénního stáří. Jedná převážně o ulehle fluviální písky a šterkovité písky. Jejich mocnost je v zájmovém území značně variabilní, cca 0,5-3,0 m.

Sedimenty jsou pak podle ČSN 73 6133 převážně hodnoceny jako podmíněčně vodné až vhodné pro použití do aktivní zóny i do násypů pozemních komunikací. Jedná se o sedimenty převážně nenamrzavé až mírně namrzavé, objemově stálé. Geomechanické vlastnosti těchto sedimentů lze zlepšit cementovou stabilizací.

Z hlediska likvidace srážkových vod vsakováním do geologického prostředí jsou tyto sedimenty vhodné. Hladina podzemní vody se v daných sedimentech vyskytuje při jejich bázi. V daném prostředí lze očekávat koeficient vsaku cca $K_f = 6,0 \cdot 10^{-5} - 1,0 \cdot 10^{-6} \text{ m.s}^{-1}$.

Eolické sedimenty – spraše a sprašové hlíny se vyskytují jižně od obce Ujkovice. Jedná se o jemnozrnný jílovitoprachovitý materiál s jemně písčitou příměsí, který byl transportovaný a na příhodných místech ukládaný větrem. Pevnost se jedná hlíny a jíly s nízkou až střední plasticitou, při vyšším podílu jemně písčité frakce až o písčité jíly. Konzistence sedimentů bývá převážně pevná. Jejich mocnost v rámci zájmového území (trasa silnice) nepřesáhnou cca 1,0 m.

Tyto sedimenty jsou převážně nebezpečně až vysoce namrzavé, rozbídné, po napojení vodou nestabilní, vápnité, lokálně mohou být i bobtnavé, čisté spraše i prosedavé. Podle ČSN 73 6133 jsou převážně hodnoceny nevhodné pro použití do aktivní zóny a jako podmíněčně vhodné až nevhodné do násypů pozemních

komunikací. Jejich geomechanické vlastnosti, lze částečně zlepšit vápennou stabilizací, případně zaválcováním drceného lomového kameniva vhodné zrnitostní frakce.

Z hlediska likvidace srážkových vod vsakováním do geologického prostředí jsou tyto sedimenty problematické. Vysoký podíl jemnozrnné složky výrazně omezuje proudění vod v zemině. V daném prostředí lze očekávat koeficient vsaku cca $K_f = 1,0 \cdot 10^{-7} - 5,0 \cdot 10^{-8} \text{ m.s}^{-1}$, v lokálních prolohách s vyšším podílem písčité frakce lze uvažovat až s $K_f = 5,0 \cdot 10^{-7} \text{ m.s}^{-1}$. Likvidace vod vsakováním je v tomto prostředí delšího charakteru, při zvýšených srážkách není toto geologické prostředí schopno pojmout nárazově větší množství vod a dochází tak k povrchovému odtoku.

Navážky budují v zájmovém území nejsvrchnější patro pokryvných útvarů. Vznikly při výstavbě a urbanizaci širšího okolí. Jedná se převážně o překopané místní zeminy s příměsí stavebního odpadu a lomového kamene. Dále se bude jednat o šterkovité konstrukční vrstvy stávající silnice II/279.

pozn.: uvedené koeficienty vsaků jsou pouze orientační, stanovené na základě malého množství dostupných archivních podkladů z daného oblasti

2.4.1.2. Tektonika

V zájmovém území se nepředpokládá výskyt výraznějších tektonických linií, které by měli vliv na budoucí stavbu.

2.4.1.3. Poddolovaná území, ložiska nerostných surovin a sesuvná území

Podle námi získaných údajů z archivu Geofondu Praha - registr poddolovaných území, ložisek nerostných surovin a sesuvů - se v zájmovém území projektované stavby nenachází žádná poddolovaná, ložisková ani potenciálně sesuvná území.

2.4.1.4. Hydrogeologie

Hydrogeologické podmínky zájmového území závisí na morfologii dané oblasti, vhodnosti horninového podloží k infiltraci a akumulaci podzemní vody, srážkovém režimu území, antropogenních vlivech a dalších faktorech prostředí.

V zájmovém území můžeme z hydrogeologického hlediska rozlišit dvě základní jednotky a to nezpevněné kvartérní sedimenty, v nichž můžeme počítat prakticky jen s propustností průlinovou, a předkvartérní horniny s propustností průlinovopuklinovou.

Křída - jedná se o strukturu zvodnělých kolektorů křídové pánve, která je dělena v zájmovém území do kolektoru C, vyvinutého především v jizerském souvrství a kolektor D vázaný na teplické souvrství. Kolektor C vázaný na písčité sedimentární horniny je hydrogeologicky a vodohospodářsky nejvýznamnější v celé křídové pánvi.

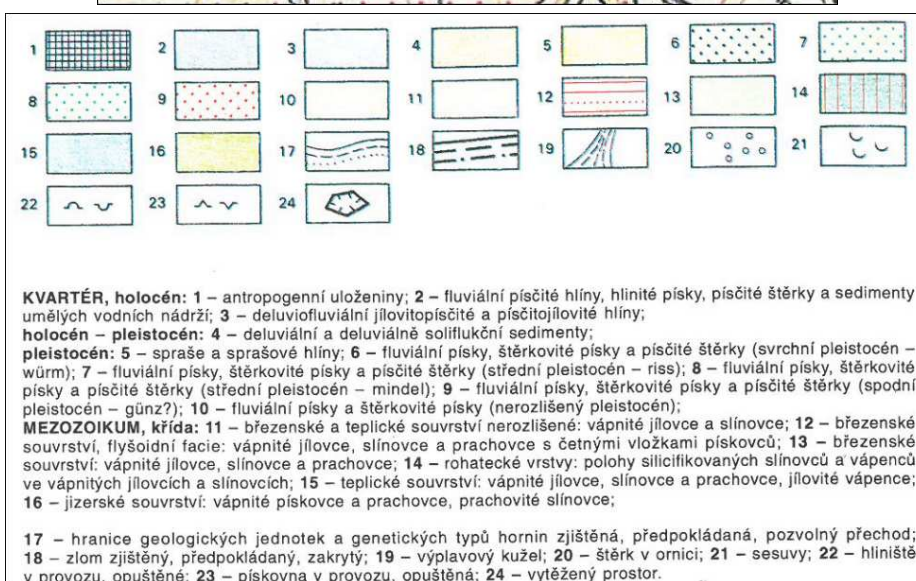
Zvodnění má převážně volnou hladinu a propustnost průlinovo-puklinovou. Vody tohoto kolektoru nebudou stavbou nijak ovlivněny

Kvartér - v kvartérních sedimentech se vytváří průlinový kolektor podzemních vod vázaný především na fluviální sedimenty místních vodotečí a na bázi ostatních kvartérních sedimentů. Fluviální sedimenty vytvářejí místní hydrogeologický celek s volnou nebo slabě napjatou hladinou podzemní vody. Tyto vody se zejména u vodních toků vyznačují poměrně velkou vydatností - horizont podzemní vody je spojitý s aktuální hladinou vody ve vodotečích. Při bázi ostatních kvartérních sedimentů se vytváří převážně málo vydatný, nesouvislý kolektor podzemních vod. Jeho doplňování probíhá převážně pouze atmosférickými srážkami z blízkého okolí. Vydatnosti jsou tak velmi kolísavé, v suchém období místy prakticky zaniká.

Při rekonstrukci stávající silnice se počítá s obnovou, rekonstrukcí a prohloubením stávajících vsakovacích příkopů. Při řešení vsakování doporučujeme s ohledem na zjištěné hydrogeologické charakteristiky a srážkové poměry zájmové lokality, systém řešit tak, aby umožňoval dostatečnou retenci zasakovaných vod - neplatí pro úsek stavby s výskytem fluviálních sedimentů vyššího terasového stupně. Je nutné počítat s faktem, že část vod nebude geologickým prostředím pojata, a bude tak ve vsakovacím příkopu docházet k povrchovému odtoku (nebo stagnaci) vod. Vsakovací příkop doporučujeme v morfolologicky vhodném místě vyústit na povrch terénu a zajistit tak přirozený rozliv do okolních zemědělských pozemků. Splachové vody z komunikace pak budou předávány do geologického prostředí postupně v závislosti na očekávané nižší propustnosti místního prostředí.

V důsledku samočisticí schopnosti zeminového/horninového prostředí nehrozí nebezpečí významného zhoršení, nebo ohrožení jakosti podzemní vody na lokalitě a jejím blízkém okolí. Vzhledem k faktu, že zasakování bude probíhat v nejvyšších částech geologického prostředí, nebudou nijak ovlivněny ani hlouběji se vyskytující zvodně podzemních vod vázané na hlubší části křídových sedimentů.

Výřez z geologické mapy 1:50 000, list Kopidlno 13-12 (ČGÚ Praha 1995), s vyznačenou trasou stavby



2.5. Diagnostika vozovky

Výsledky z průzkumu vozovky jsou uvedeny v části G.3. Diagnostika vozovky.

2.6. Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na zdraví a ŽP

Stavbou se nezmění kapacita ani kategorie komunikace.

Stavba po svém dokončení neovlivní negativně životní prostředí. Během provádění stavby však vzniknou rušivé efekty vyplývající ze stavební činnosti.

Vzhledem k charakteru a rozsahu stavby nespadá dle zákona 100/2001 Sb. do kategorie I (záměry vždy vyžadující posouzení) ani do kategorie II (záměry vyžadující zjišťovací řízení) dle přílohy č. 1 zákona.

Objektem SO101 - Komunikace nedojde k zásahům do pozemků určených k plnění funkcí lesa ani zemědělského půdního fondu. Objekt SO102 do těchto pozemků zasahuje v rámci souvislé údržby.

2.7. Celkový dopad stavby do dotčeného území a navrhovaná opatření

2.7.1. Vztahy na ostatní plánované stavby v plánovaném území

V době vypracování této dokumentace nejsou známy žádné další stavby v plánovaném území.

2.7.2. Změna dosavadních využití území

Stavba nemění stávající využití území.

2.7.3. Změny dosavadních staveb dotčených projektovanou stavbou

Stavba nemění dotčené stavby.

3. Podklady a průzkumy

3.1. Podklady a průzkumy použité pro zpracování projektu

A. Jako základní podklad sloužily následující materiály a podklady předané zadavatelem akce:

- Dokumentace pro stavební povolení (SUDOP PRAHA a.s., 2013)
- Specifikace ve smlouvě o dílo č. S-9343/DOP/2016 (Středočeský kraj, Pontex, spol s r.o.)
- Geodetické zaměření v souřadnicovém systému S-JTSK a výškovém systému B.p.v.

B. Podklady a průzkumy zajišťované v rámci projektové přípravy

- Prohlídka místa stavby s pořízením fotodokumentace
- Katastrální mapa (KMD)
- Průzkum inženýrských sítí
- Aktualizace a doplnění diagnostického průzkumu vozovky (Silniční inženýrská společnost s.r.o. – 8/2016)

4. Členění stavby

Stavba je členěna na následující stavební objekty:

SO	Název stavebního objektu	následný správce
101.1	POZEMNÍ KOMUNIKACE v km ZÚ – 1.175	KSÚS Středočeského kraje
101.2	POZEMNÍ KOMUNIKACE v km 1.175 – 2.520	KSÚS Středočeského kraje
101.3	POZEMNÍ KOMUNIKACE v km 2.520 – KÚ	KSÚS Středočeského kraje
102.1	OBNOVA ODVODNĚNÍ v km ZÚ – 1.175	KSÚS Středočeského kraje
102.2	OBNOVA ODVODNĚNÍ v km 1.175 – 2.520	KSÚS Středočeského kraje
102.3	OBNOVA ODVODNĚNÍ v km 2.520 – KÚ	KSÚS Středočeského kraje
110.1	DOPRAVNÍ ZNAČENÍ v km ZÚ – 1.175	KSÚS Středočeského kraje
110.2	DOPRAVNÍ ZNAČENÍ v km 1.175 – 2.520	KSÚS Středočeského kraje
110.3	DOPRAVNÍ ZNAČENÍ v km 2.520 – KÚ	KSÚS Středočeského kraj
120.1	DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ OPATŘENÍ v km ZÚ – 1.175	dočasný SO
120.2	DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ OPATŘENÍ v km 1.175 – 2.520	dočasný SO
120.3	DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ OPATŘENÍ v km 2.520 – KÚ	dočasný SO

Rozdělení objektů bylo provedeno v návaznosti na etapizaci stavby.

5. Podmínky realizace stavby

5.1. Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

Zahájení stavby není vázáno žádnou podmiňující investicí.

5.2. Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Postup výstavby je dále řešen v části E. Zásady organizace výstavby. Realizace stavby je rozdělena do následujících etap:

Objekty řady	Číslo etapy	Popis
SO xxx.1	1	Levá strana v obci Rabakov, dl. 270m
	2	Nový povrch od železničního přejezdu v ZÚ – objekt č.p. 12
	3	Rekonstrukce konstrukčních vrstev od objektu č.p. 12 po km 1.175
SO xxx.2	4	Rekonstrukce konstrukčních vrstev od km 1.175 – příjezdovou komunikace k objektu č.p. 66 u obce Ujkovice
SO xxx.3	5	Rekonstrukce konstrukčních vrstev v obci Ujkovice
	6	Rekonstrukce konstrukčních vrstev v obci Ujkovice až po křižovatku II/279 a III/27943

Provádění veškerých prací musí odpovídat TKP staveb pozemních komunikací a příslušným normám a předpisům.

Stavba se předpokládá převážně za vyloučeného provozu.

5.3. Objízdné trasy

Objízdné trasy jsou řešeny v rámci SO 120 pro jednotlivé etapy výstavby. Viz stavební objekt SO120 - DIO.

5.4. Vodoteče

Silnice II/279 je vedena v km 1,320 – 1,560 po hrázi rybníka, který je v soukromém vlastnictví. Silnice tak kříží Hasinský potok. Hladinu rybníka je potřeba před zahájením prací upustit tak, aby bylo možné provádět práce bez rizika. Předpokládaní výška vodní hladiny po odpuštění je 246,4 m. n. m. Bpv.

V obci Ujkovice v km 2,720 silnice kříží potok Trnávka

6. Přehled budoucích vlastníků (správců)

6.1. Vlastníci

- Středočeský kraj, Zborovská 11, 150 21, Praha 5

6.2. Správci

- KSÚS Středočeského kraje, Zborovská 11, 150 21, Praha 5

7. Předání částí stavby do užívání

7.1. Návrh postupného předávání částí stavby do užívání

Není řešeno.

8. Stručný technický popis stavby

8.1. SO 101 – Pozemní komunikace

Předmětem tohoto stavebního objektu je rekonstrukce konstrukčních vrstev silnice II/279 od železničního přejezdu v obci Rabakov až po křižovatku silnic II/279 a III/27943. Délka úseku je 4,620 km. Silnice je vedena ve stávající trase. Směrové oblouky jsou navrženy bez přechodnic. Rozhledy v křižovatkách zůstávají stávající a vzhledem k navrženým úpravám není jejich úprava předmětem této stavby.

Silnice je navržena v kategorii S6,0/50. Šířka jízdního pruhu je 2,50m.

Rozšíření v obloucích je provedeno dle následující tabulky:

č. oblouku	poloměr oblouku [m]	začátek rozšíření	začátek oblouku	rozšíření na obě strany vozovky [m]	konec oblouku	konec rozšíření
11	110.0	1.153 50	1.173 50	0.30	1.226 83	1.246 83
13	55.0	1.360 00	1.379 59	0.30	1.429 26	1.449 26
14	75.0	1.469 37	1.489 37	0.30	1.550 08	1.570 08
25	120.0	2.417 53	2.437 53	0.30	2.487 47	2.507 47
30	80.0	2.677 52	2.697 52	0.50	2.770 67	2.790 67

Poloměry zakružovacích oblouků pro sjezdy a vedlejší komunikace jsou navrženy tak, aby odpovídaly stávajícímu stavu.

Napojení nivelety v ZÚ a KÚ je provedeno na 20m. Výškový průběh vychází z diagnostického průzkumu.

V úsecích, kde je navrženo položení asfaltových vrstev na stávající vozovku, respektuje nově navržená niveleta vozovky stávající niveletu vozovky s navýšením o 0,10 m. Stávající nerovnosti komunikace budou vyrovnány zvětšením tloušťky vyrovnávací asfaltové vrstvy ACP 16+.

V úsecích, kde je navržena kompletní rekonstrukce komunikace, je niveleta optimalizována z hlediska odvodnění a napojení na stávající stav. Maximální rozdíl mezi stávající niveletou a nově navrženou niveletou je v těchto úsecích 0,20 m.

Podrobně je výškový návrh vidět v přílohách 3.1-3.4. Podélné profily objektu SO101.

Základní příčný sklon je navržen střechovitý ve sklonu 2,5%. Oblouky jsou klopeny podle osy dle následující tabulky:

č. oblouku	poloměr oblouku	směr oblouku	začátek klopení	začátek oblouku	klopení	konec oblouku	konec klopení
11	110.0	pravý	1.153 50	1.173 50	6.00%	1.226 83	1.246 83
12	100.0	levý	1.274 34	1.294 34	3.00%	1.346 32	1.360 00
13	55.0	pravý	1.360 00	1.379 59	6.00%	1.429 26	1.449 26
14	75.0	levý	1.469 37	1.489 37	6.00%	1.550 08	1.570 08
15	200.0	levý	1.598 64	1.618 64	4.00%	1.672 93	1.692 93
24	290.0	levý	2.299 39	2.319 39	2.50%	2.384 32	2.404 32
25	120.0	pravý	2.417 53	2.437 53	6.00%	2.487 47	2.500 38
26, 27	300.0	pravý	2.500 38	2.500 38	2.50%	2.577 21	2.597 21
28	130.0	levý	2.597 21	2.617 85	6.00%	2.653 85	2.673 85
30	80.0	levý	2.677 52	2.697 52	6.00%	2.770 67	2.790 67
32	100.0	levý	2.835 49	2.855 49	6.00%	2.896 34	2.914 04
33	200.0	pravý	2.914 04	2.927 54	4.00%	2.959 10	2.979 10
36	170.0	pravý	3.244 29	3.264 29	4.50%	3.329 35	3.359 57
37	150.0	pravý	3.359 57	3.359 57	5.00%	3.416 29	3.436 29
44	240.0	levý	3.946 88	3.966 88	3.00%	4.053 19	4.073 19
46	230.0	pravý	4.284 88	4.304 88	3.00%	4.365 23	4.385 23

Pro úseky s kompletní výměnou konstrukčních vrstev vozovky je navržena skladba dle TP170 Navrhování vozovek pozemních komunikací skladba:

D1 – N - 2 – V - PIII

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm
Spojovací postřik z modif. asf. katioaktiv. emulze	PS-EC	0,25 kg/m ²
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	70 mm
Infiltrační postřik z modif. asf. katioaktiv. emulze	PI-EC	0,8kg/m ²
Štěrkodrt'	ŠD _A	150 mm

Štěrkodrt'	ŠD _B	min. 150 mm
Celkem		min. 410 mm

Pro úseky se zesílením krytu položením asfaltových vrstev, je navržena následující skladba:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm
Spojovací postřik z modif. asf. katioaktiv. emulze PS-E		0,25 kg/m ²
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	60 mm
<u>Spojovací postřik z modif. asf. katioaktiv. emulze PS-E</u>		<u>0,45 kg/m²</u>
Celkem		min. 410 mm

Před pokládkou asfaltových vrstev na stávající vozovku je potřeba provést tyto úpravy stávající vozovky dle diagnostiky vozovky:

- Očištění povrchu a odborná prohlídka stavu povrchu za účelem výběru míst k lokálním opravám.
- Oprava neúnosných míst (podélné propady).

Součástí objektu je rekonstrukce stávající kanalizace v obci Ujkovice.

8.2. SO 102 – Obnova odvodnění

Součástí tohoto objektu jsou nezpevněné krajnice, které mají skladbu shodnou s SO101, sjezdy a odvodnění silnice II/279.

Rozsah a šířka upravovaných krajnic jsou proměnné a byly stanoveny na základě odborného odhadu v rámci diagnostiky vozovky. Šířky a rozsahy upravovaných krajnic jsou navrženy dle následující tabulky:

vlevo		vpravo	
staničení	šířka upr. krajnice [m]	staničení	šířka upr. krajnice [m]
0,500 00 - 0,740 00	0,5	1,550 00 - 1,850 00	0,6
1,550 00 - 1,700 00	0,6	1,950 00 - 2,050 00	0,6
1,700 00 - 1,850 00	0,8	2,150 00 - 2,250 00	0,6
1,950 00 - 2,300 00	0,6	2,400 00 - 2,500 00	0,5
2,300 00 - 2,450 00	1,0	3,350 00 - 3,500 00	0,6
3,400 00 - 3,900 00	0,7	4,300 00 - 4,550 00	0,6
3,950 00 - 4,100 00	0,8		
4,150 00 - 4,300 00	0,6		
4,400 00 - 4,600 00	0,5		

S ohledem na výškovou úpravu silnice II/279 v místě stávajících sjezdů budou sjezdy upraveny na hranu jízdního pruhu. Sjezdy z dlažby, budou předlážděny. Sjezdy, které jsou ve stávajícím stavu zpevněné (většinou z betonu) budou vybourány a nahrazeny konstrukcí s asfaltovým povrchem.

Nezpevněné krajnice tl. 100 mm budou ze štěrkodrti frakce 0-32.

Konstrukce sjezdů k objektům je navržena dle TP 185 v této skladbě:

PN 6 – 5 – VI – D2

Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	180 mm
<u>Štěrkodrt'</u>	<u>ŠDA</u>	<u>min. 150 mm</u>
Celkem		min. 330 mm

V extravilánu a v části obce Rabakov ve staničení km 0,000 00 - 1,000 00 je odvodnění vozovky navrženo příčným a podélným sklonem směrem do přilehlých příkopů. Příkopy jsou částečně navrženy jako samovsakovací a částečně jsou odvedeny do stávajících vodotečí nebo na terén. V Rabakově ve staničení km 1,000 00 - 1,500 00 a v Ujkovicích je z důvodu stísněných šířkových poměrů vozovka odvodněna do rigolů, které jsou odvedeny ke stávajícím vodotečím. Odvodnění zemní pláně je navrženo jednostranným příčným sklonem 3,00 % od osy komunikace směrem k příkopům a v místě rigolů k podélným trativodům. Trativody jsou vyústěny do stávajících vodotečí. Návrh podélných trativodů je patrný z přílohy B.2.1. - B.2.3. Koordinační situace stavby.

V místech sjezdů k pozemkům, u kterých je navržen rigol budou osazeny pozinkované ocelové rošty, umožňující vjezdy do objektů.

8.3. SO 110 – Dopravní značení

Předmětem tohoto objektu je vodorovné a svislé trvalé dopravní značení včetně směrových sloupků.

8.4. SO 120 – Dopravně inženýrské opatření

Předmětem tohoto objektu je osazení přechodného dopravního značení, které zajistí organizaci dopravy během výstavby. Realizace všech částí se předpokládá za úplné uzavírky, doprava bude vedena po náhradních trasách.

Součástí objektu je také vyznačení objízdných tras pro linkové autobusy.

8.4.1. DIO 01

Předmětem DIO 01 je návrh dopravně inženýrského opatření pro rekonstrukci levé části silnice II/279 v obci Rabakov ve směru na Ujkovice. Začátek rekonstrukce se nachází u objektu č.p. 29. Stavba se bude provádět za pomoci provizorních SSZ.

Návrh dopravně inženýrského opatření DIO 01 vychází z následujících zásad:

- Délka záboru stavby je 270,00 m.

- Zábor stavby bude ohraničen dopravním značením typu Z2, Z4b, Z4a, C4b a S7 (souprava běžících světél)
- Zábor stavby musí být v noci dostatečně osvětlen.
- V místě záboru stavby musí být dodržena šířka jízdního pruhu 3,00 m.
- Povolená rychlost v místě podél záboru stavby bude 30 km/h.
- Provizorní přenosné dopravní značky budou provedeny s reflexní úpravou (R1) o základních rozměrech.

8.4.2. DIO 02

Předmětem DIO 02 je návrh dopravně inženýrského opatření pro frézování a pokládku nového živičného povrchu na silnici II/279 v obci Rabakov v úseku od železničního přejezdu až k objektu č.p. 12.

Při realizaci stavby dojde v daném místě k úplné uzavírce komunikace II/279, z tohoto důvodu je navržena objízdná trasa.

Návrh dopravně inženýrského opatření DIO 02 vychází z následujících zásad:

- Zábor stavby bude ohraničen z obou stran dopravním značením typu Z2, B1, E13 s textem „MIMO VOZIDEL STAVBY A DOPRAVNÍ OBSLUHY“.
- Zábor stavby musí být v noci dostatečně osvětlen.
- Objízdná trasa pro IAD je vedena z obce Domousnice po silnici II/280 do Dětenic a odtud dále po silnicích III/27523 a III/27947 do obce Prodašice a zpět. Trasa bude vyznačena dopravním značením typu IS11a s textem „DĚTENICE“ a „12 km“, IS11a s textem „DĚTENICE“ a „14 km“, IS11b s textem „MECLY“, IS11c a informativními tabulemi IP22 s textem „SILNICE II/279 V OBCI RABAKOV UZAVŘENA!“.
- Provizorní přenosné dopravní značky budou provedeny s reflexní úpravou (R1) o základních rozměrech.

8.4.3. DIO 03 a objízdná trasa pro bus pro DIO 03

DIO 03

Předmětem DIO 03 je návrh dopravně inženýrského opatření pro rekonstrukci konstrukčních vrstev komunikace II/279 v obci Rabakov. Rekonstrukce se bude provádět v obci Rabakov od objektu č.p. 12 až ke stávající příjezdové komunikaci k objektu č.p. 66 u obce Ujkovice.

Při realizaci stavby dojde v daném místě k úplné uzavírce komunikace II/279, z tohoto důvodu je navržena objízdná trasa.

Návrh dopravně inženýrského opatření DIO 03 vychází z následujících zásad:

- Zábor stavby bude ohraničen z obou stran dopravním značením typu Z2, B1, E13 s textem „MIMO VOZIDEL STAVBY A DOPRAVNÍ OBSLUHY“.
- Zábor stavby musí být v noci dostatečně osvětlen.

- V místě stávající příjezdové komunikace k objektu č.p. 66 u obce Ujkovice musí být zachován průjezd v šířce 3,00 m.
- Objízdna trasa pro IAD je vedena z obce Domousnice po silnici II/280 do Dětenic a odtud dále po silnicích III/27523 a III/27947 do obce Prodašice a zpět. Trasa bude vyznačena dopravním značením typu IS11a s textem „DĚTENICE“ a „12 km“, IS11a s textem „DĚTENICE“ a „14 km“, IS11b s textem „MECLY“, IS11c a informativními tabulemi IP22 s textem „SILNICE II/279 V OBCI RABAKOV UZAVŘENA!“.
- Provizorní přenosné dopravní značky budou provedeny s reflexní úpravou (R1) o základních rozměrech.

Objízdna trasa pro bus pro DIO 03

Dopravní režim VLD bude během rekonstrukce omezen, z tohoto důvodu jsou navržena patřičná opatření:

- Objízdna trasa pro autobusovou linku číslo 260110 povede ze zastávky „Ujkovice, Na křižovatce“ po silnici II/279 do obce Prodašice, dále po silnicích III/27523 a III/27947 do obce Dětenice a odtud po silnicích II/280 a II/279 do obce Rabakov až na zastávku „Rabakov“ a zpět. Délka objízdny trasy je 15 km.
- Autobusová zastávka „Rabakov“ bude dočasně přemístěna cca o 300 m před stávající příjezdovou cestu ve směru k obci Domousnice.
- Autobusy linky číslo 260110 se budou otáčet vpravo za zastávkou „Ujkovice, Na křižovatce“ na stávající odstavné ploše v místě křižovatky.
- Autobusy linek číslo 260110 a 260080 se budou otáčet za dočasně přemístěnou zastávkou „Rabakov“ na stávající příjezdové cestě k rybníku. Stávající příjezdová cesta bude v místě otáčení autobusů zpevněná štěrkodrtí.
- Autobusy linky číslo 260860 nebudou žádným způsobem omezeny.

8.4.4. DIO 04 a objízdna trasa pro bus pro DIO 04

DIO 04

Předmětem DIO 04 je návrh dopravně inženýrského opatření pro rekonstrukci konstrukčních vrstev komunikace II/279 v obci Ujkovice. Rekonstrukce se bude provádět od stávající příjezdové komunikace k objektu č.p. 66 u obce Ujkovice až na křižovatku silnic II/279 a III/27943.

Při realizaci stavby dojde v daném místě k úplné uzavírci komunikace II/279, z tohoto důvodu je navržena objízdna trasa.

Návrh dopravně inženýrského opatření DIO 04 vychází z následujících zásad:

- Zábor stavby bude ohraničen z obou stran dopravním značením typu Z2, B1, E13 s textem „MIMO VOZIDEL STAVBY A DOPRAVNÍ OBSLUHY“.
- Zábor stavby musí být v noci dostatečně osvětlen.

- V místě stávající příjezdové komunikace k objektu č.p. 66 u obce Ujkovice musí být zachován průjezd v šířce 3,00 m.
- Objízdna trasa pro IAD je vedena z obce Domousnice po silnici II/280 do Dětenic a odtud dále po silnicích III/27523 a III/27947 do obce Prodašice a zpět. Trasa bude vyznačena dopravním značením typu IS11a s textem „DĚTENICE“ a „12 km“, IS11a s textem „DĚTENICE“ a „14 km“, IS11b s textem „MECLY“, IS11c a informativními tabulemi IP22 s textem „SILNICE II/279 V OBCI UJKOVICE UZAVŘENA!“.
- Provizorní přenosné dopravní značky budou provedeny s reflexní úpravou (R1) o základních rozměrech.

Objízdna trasa pro bus pro DIO 04

Dopravní režim VLD bude během rekonstrukce omezen, z tohoto důvodu jsou navržena patřičná opatření:

- Objízdna trasa pro autobusovou linku číslo 260110 povede ze zastávky „Ujkovice, Na křižovatce“ po silnici II/279 do obce Prodašice, dále po silnicích III/27523 a III/27947 do obce Dětenice a odtud po silnicích II/280 a II/279 do obce Rabakov až na zastávku „Rabakov“ a zpět. Délka objízdny trasy je 15 km.
- Autobusy linky číslo 260110 se budou otáčet vpravo za zastávkou „Ujkovice, Na křižovatce“ na stávající odstavné ploše v místě křižovatky.
- Autobusy linek číslo 260110 se budou otáčet vlevo za zastávkou „Rabakov“ na stávajícím obratišti (příjezdová cesta).
- Autobusy linek číslo 260860 a 260080 nebudou žádným způsobem omezeny.

8.4.5. DIO 05, DIO 06 a DIO 07 a objízdna trasa pro bus pro DIO 05, DIO 06 a DIO 07

DIO 05, DIO 06 a DIO 07

Předmětem DIO 05, DIO 06 a DIO 07 je návrh dopravně inženýrského opatření pro rekonstrukci konstrukčních vrstev komunikace II/279 v obci Ujkovice až na křižovatku silnic II/279 a III/27943.

Při realizaci stavby dojde v daném místě k úplné uzavírci komunikace II/279, z tohoto důvodu je navržena objízdna trasa.

Návrh dopravně inženýrského opatření DIO 05, DIO 06 a DIO 07 vychází z následujících zásad:

- Zábor stavby bude ohraničen z obou stran dopravním značením typu Z2, B1, E13 s textem „MIMO VOZIDEL STAVBY“.
- Zábor stavby musí být v noci dostatečně osvětlen.
- Objízdna trasa pro IAD je vedena z obce Ujkovice po silnici III/27943 do obce Ledce, odtud po silnici III/27944 až na křižovatku silnic II/279 a III/27944 a

zpět. Trasa bude vyznačena dopravním značením typu IS11a s textem „UJKOVICE“, „LEDCE“ a „3,5 km“, IS11b s textem „DOLNÍ BOUSOV“ a „DOMOUSNICE“, IS11b s textem „Pískovna Ujkovice“, IS11c a informativní tabulí IP22 s textem „SILNICE II/279 V ÚSEKU KŘÍŽOVATKA SILNIC II/297 A III/27944 - UJKOVICE, UZAVŘENA!“.

- Provizorní přenosné dopravní značky budou provedeny s reflexní úpravou (R1) o základních rozměrech.

Objízdná trasa pro bus pro DIO 05, DIO 06 a DIO 07

Dopravní režim VLD bude během rekonstrukce omezen, z tohoto důvodu jsou navržena patřičná opatření:

- Objízdná trasa pro autobusové linky číslo 260110 a 260860 povede ze zastávky „Ujkovice, Na křižovatce“ po silnici III/27943 do obce Ledce, odtud po silnici III/27944 až na křižovatku silnic II/279 a III/27944, kde se napojí na stávající trasu do obce Prodašice a zpět. Délka objízdne trasy je 3,6 km.
- Autobusy linky číslo 260860 se budou otáčet vpravo za zastávkou „Ujkovice, Na křižovatce“ na stávající odstavné ploše v místě křižovatky.
- Autobusy linky číslo 260080 nebudou žádným způsobem omezeny.

8.5. Odvodnění staveniště

Staveniště bude odvodněno do stávajících odvodňovacích zařízení a okolního terénu.

8.6. Bezbariérové řešení

Jedná se o úpravu stávající vozovky, bez chodníků. Úpravy pro užívání osob se sníženou schopností orientace a pohybu nejsou součástí stavby.

9. Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území a kulturní památky

9.1. Rozsah dotčení

Ochranná a bezpečnostní pásma dotčených inženýrských sítí a konstrukcí:

<u>Inženýrská síť</u>	<u>ochranné pásmo</u>	<u>dle zákona č.</u>
Podzemní sdělovací vedení	1.5m od krajního vodiče	127/2005 sb.
Podzemní silové vedení nn	1m od krajního kabelu	458/2000 sb.
Podzemní silové vedení vn	1m od krajního kabelu	458/2000 sb.
Plynovod stl	1m od půdorysu	458/2000 sb.
Vodovod	1,5m od vnějšího líce stěny	274/2001 sb.
Dešťová kanalizace	1,5m od vnějšího líce stěny	274/2001 sb.

Ochranná pásma dotčené dopravní infrastruktury:

<u>Dopravní infrastruktura</u>	<u>ochranné pásmo</u>	<u>dle zákona č.</u>
Silnice II. a III. třídy	15m od osy jízdního pásu	13/1997 sb.
dráha státní a regionální	60m od krajní koleje	266/94 sb.

9.2. Podmínky pro zásah

V předstihu požadováno oznámení zahájení stavební činnosti, vytyčení přesné polohy podzemní inženýrské sítě zpravidla zástupcem správce sítě a dodržování podmínek uvedených ve vyjádření k existenci inženýrských sítí.

9.3. Způsob ochrany nebo úprav

Je popsán a řešen v jednotlivých stavebních objektech.

10. Zásah stavby do území

10.1. Odstranění staveb

Vzhledem k charakteru stavby nebudou žádné stavby trvale odstraněny. Odbourané materiály v rámci opravy budou likvidovány ve shodě s přílohou – *Projekt nakládání s odpady*.

10.2. Kácení zeleně

Kácení stromů je součástí objektů řady 102.

10.3. Rozsah zemních prací a konečná úprava

Zemní práce v rámci této stavby nejsou příliš rozsáhlé. V rámci rekonstrukce se průběh nivelety komunikací zásadně nemění – mimo obce dojde k zesílení vozovky o 100mm. Zemní práce řeší zejména založení komunikací a terénní úpravy.

10.4. Ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch

Na zelené plochy bude rozprostřena vhodná rekultivační zemina hlinitého charakteru, na kterou bude provedeno osetí travním semenem.

10.5. Zásah do zemědělského půdního fondu

Stavbou objektu 101 nejsou dotčeny pozemky chráněné v rámci zemědělského půdního fondu. Objekt 102 dotýká pozemky s ochranou ZPF pouze v rámci běžné údržby.

10.6. Zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa

Stavbou nejsou dotčeny pozemky určené k plnění funkcí lesa.

10.7. Zásah do jiných pozemků

Stavbou jsou dotčeny i pozemky, které nejsou ve vlastnictví Středočeského kraje. (viz část G.1 Pozemkový elaborát).

10.8. Vyvolané přeložky a úpravy sítí technického vybavení, PK, drah, vodních toků

V rámci této stavby nejsou navrženy.

11. Nároky stavby na zdroje a její potřebu

Umístění zařízení staveniště je věcí zhotovitele.

11.1. Všechny druhy energií

Zhotovitel si zajistí zdroje energií vlastními silami, tj. z vlastních zdrojů nebo dohodou se správcem zdrojové sítě.

11.2. Vodní hospodářství

Veškeré sanitární buňky zařízení staveniště budou vybaveny fekální jímkou pro zachycení odpadní vody, tato bude pravidelně vyvážena. Vypouštění nepřečištěné vody přímo do příkopů odvodnění silnice je nepřípustné.

11.3. Připojení dopravní infrastruktury a parkování

Staveniště se nachází na stávajících komunikacích, po kterých bude zajištěn přístup.

11.4. Druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby

Nakládání s odpady řeší samostatná příloha „Projekt nakládání s odpady“ v rámci celé stavby. Kde jsou popsána základní pravidla zacházení s odpady.

12. Vliv stavby a sil. provozu na zdraví a ŽP

12.1. Ochrana krajiny a přírody

Stavba musí zamezit poškozování přírody.

Prašnost bude snižována pravidelným úklidem příjezdových komunikací užívaných stavbou. Při bouracích pracích bude k omezení prašnosti použito kropení.

12.2. Hluk

Je nutné omezit vliv stavební činnosti na okolí. Budou použity stavební mechanismy s nízkou hlučností. Hlučné práce budou přednostně prováděny v pracovních dnech od 8.00 do 18.00 hod.

Po dobu provádění stavby musí být dodrženy nejvyšší přípustné ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v době od 7.00 do 21.00 dle nařízení vlády č. 502/2000sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací v platném znění.

12.3. Prašnost

Během stavby dojde ke zvýšené zátěži zájmového území prachem. Prašnost bude snižována pravidelným úklidem příjezdových komunikací užívaných stavbou. Při bouracích pracích bude k omezení prašnosti použito kropení.

12.4. Emise z dopravy

Během stavby dojde ke zvýšené zátěži emisemi ze stavebních strojů.

12.5. Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje

Zařízení staveniště budou vybavena fekálními jímkami v kombinaci s chemickými toaletami.

Skladování pohonných hmot a nebezpečných látek se zásadně řídí havarijním plánem a projektem nakládání s odpady.

12.6. Vliv na požární bezpečnost

Prováděné stavební úpravy nemají vliv na požární bezpečnost. Navržené konstrukce budou provedeny z nehořlavých materiálů.

13. Obecné požadavky

13.1. Požadavky na bezpečnost

Pro zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení při přípravě a provádění stavebních a montážních prací je třeba respektovat ustanovení závazných předpisů a nařízení. Jsou to zejména:

- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce
- zákon č. 309/2006 Sb., zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci
- nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- nařízení vlády č. 592/2006 Sb., o podmínkách akreditace a provádění zkoušek z odborné způsobilosti
- zákon č. 133/1985 Sb., zákon o požární ochraně
- vyhláška č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci)
- ČSN 050610, bezpečnost práce při svařování plamenem a řezání kyslíkem
- ČSN 270144, prostředky pro vázání, zavěšování a uchopení břemen
- ČSN 343410, všeobecné předpisy pro ochranu před nebezpečným dotykovým napětím
- ČSN 343108, bezpečnostní předpisy o zacházení s elektrickým zařízením pracovníky seznámenými
- ČSN 341090, předpisy pro prozatímní elektrická zařízení
- ČSN 733050, zemní práce

Pracoviště musí být vybavena lékárníčkami první pomoci, na vývěskách musí být uvedeny základní bezpečnostní předpisy a dále nezbytná telefonní čísla na záchrannou službu, policii, inspektorát bezpečnosti práce, hasičský záchranný sbor.