	ČÍSLO ZAKÁZKY:	INVESTOR:	ČÍSLO PŘÍLOHY:	STUPEŇ PD:
	2009-114	STŘEDOČESKÝ KRAJ	A	PDPS
	STAVEBNÍ OBJEKT:	STAVBA:	VYPRACOVAL:	KONTROLOVAL:
	-	II/279 HORNÍ BOUSOV, DOLNÍ BOUSOV, REKONSTRUKCE SILNICE	RADEK DITTRICH	ING. JINDŘICH JIRÁK

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

A. Průvodní zpráva 1

1) Identifikační údaje 2

1.1. Označení stavby 2

1.2. Objednatel 2

1.3. Projektant 2

2) Základní údaje o stavbě 2

2.1. Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění 2

2.2. Předpokládaný průběh výstavby 3

2.3. Vazby na regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace a na územní rozhodnutí, nebo územní souhlas včetně plnění jeho podmínek 4

2.4. Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití 4

2.5. Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí 5

2.6. Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření 6

2.7. Dokumentace záměru k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo k oznámení záměru pro získání územního souhlasu nebo rozhodnutí o změně stavby 6

2.8. Regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace 7

2.9. Mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady 7

2.10. Diagnostický průzkum konstrukcí 7

2.11. Dopravní průzkum 8

3) Členění stavby 8

4) Podmínky realizace stavby 8

4.1. Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků 8

4.2. Uvažovaný průběh výstavby a zajištění plynulosti a koordinovanosti 8

4.3. Zajištění přístupu na stavbu 8

4.4. Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy 9

5) Přehled budoucích vlastníků (správců) 9

6) Předávání částí stavby do užívání 9

7) Souhrnný technický popis stavby 9

7.1. Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí 9

8) Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území, kulturní památky 16

9) Zásah stavby do území 19

9.1. Bourací práce (demolice) 19

9.2. Kácení mimoletní zeleně a jejich případná náhrada 19

9.3. Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu 19

9.4. Ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch 19

9.5. Zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace 19

9.6. Zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa 20

9.7. Zásah do jiných pozemků 20

10) Nároky stavby na zdroje a její potřeby 21

11) Vliv stavby a provozu na pozemních komunikacích na zdraví a životní prostředí 21


12) Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti 22

12.1. Bezpečnost a ochrana zdraví 22

12.2. Zabezpečení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace 23

13) Závěr 24

14) Přílohy 25

	ČÍSLO ZAKÁZKY:	INVESTOR:	ČÍSLO PŘÍLOHY:	STUPEŇ PD:
	2009-114	STŘEDOČESKÝ KRAJ	A	PDPS
	STAVEBNÍ OBJEKT:	STAVBA:	VYPRACOVAL:	KONTROLOVAL:
	-	II/279 HORNÍ BOUSOV, DOLNÍ BOUSOV, REKONSTRUKCE SILNICE	RADEK DITTRICH	ING. JINDŘICH JIRÁK

1) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1. OZNAČENÍ STAVBY

NÁZEV STAVBY	II/279 HORNÍ BOUSOV - DOLNÍ BOUSOV, REKONSTRUKCE SILNICE
MÍSTO STAVBY	Dolní Bousov, Horní Bousov
KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ	Dolní Bousov, Horní Bousov
KRAJ	Středočeský
DRUH STAVBY	Místní komunikace, silnice II. třídy

1.2. OBJEDNATEL

NÁZEV ŽADATELE	Středočeský kraj
ADRESA ŽADATELE	Zborovská 11, 150 21 Praha 5
IČ:	708 91 095
TELEFON	+420 257 280 203
E-MAIL	podatelna@kr-s.cz

1.3. PROJEKTANT

CR Project s.r.o.
Pod Borkem 319
293 01 Mladá Boleslav
IČ: 27086135
DIČ: CZ27086135
tel.: +420 326 700 666, fax.: +420 326 700 665
e-mail: info@crproject.cz
www.crproject.cz

Odpovědný projektant Ing. Jindřich Jirák, autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby, **osvědčení o autorizaci číslo 27772** vydané Českou komorou autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě podle zákona ČNR č. 360/1992 Sb. (v seznamu autorizovaných osob ČKAIT veden pod číslem 0009708). Kopie osvědčení je součástí přílohy této dokumentace, list 1.

2) ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ


2.1. STRUČNÝ POPIS NÁVRHU STAVBY, JEJÍ FUNKCE, VÝZNAM A UMÍSTĚNÍ

Předmětem projektové dokumentace je rekonstrukce silnice II/279 procházející městem Dolní Bousov a končí u obce Horní Bousov. Jedná se o úsek pozemní komunikace v celkové délce necelé 2,933 67 km.

Jedná se o rekonstrukci krytu stávající silnice. Rekonstruovaná silnice je dvoupruhová, obousměrná, směrově nerozdělená. V extravilánu je komunikace zařazena do kategorie S 6,5/50 s šířkou jízdního pruhu 2,75 m. Návrhová rychlost byla stanovena na 50 km/h. V intravilánu je komunikace zařazena do kategorie MS 7,0/30, kde šířka jízdního pruhu činí 2,75 m a vodící proužek má šířku 0,25 m. Na začátku staničení lze komunikaci zařadit do kategorie MS 8,5/50 s šířkou jízdního pruhu 3,25 m a vodící proužek má šířku 0,25. Návrhová rychlost byla stanovena na 30 km/h.

Účelem stavby je vyřešení špatného technického stavu vozovky a přilehlých nezpevněných krajnic. Důležitou součástí je i vyřešení odvodnění komunikace. Na trase se nachází celkem čtyři propustky a tři mostní objekty. Jeden propustek v km 1,857 70 bude kompletně zrekonstruován. Místo stávajícího propustku bude vytvořen nový propustek. U ostatních propustků dojde pouze k ošetření říms a zábradlí dle postupu popsaného níže. Na trase dojde k doplnění popřípadě prodloužení svodidel na normovou délku.

Projektová dokumentace je členěná do dvou samostatných stavebních objektů. **SO. 101 Silnice** řeší samotnou rekonstrukci silnice pro automobilovou dopravu, úpravu nezpevněných krajnic, úpravu odvodňovacích příkopů a ozelenění ostatních ploch. Stavební objekt **SO. 241 Propustek** řeší celkovou rekonstrukci stávajícího nevyhovujícího propustku na nový tlamovitý oválný propustek o rozměrech 1,951x1,1 m. Na vtoku a výtoku tohoto propustku dojde k odláždění přírodním lomovým kamenem do betonu.

	ČÍSLO ZAKÁZKY:	INVESTOR:	ČÍSLO PŘÍLOHY:	STUPEŇ PD:
	2009-114	STŘEDOČESKÝ KRAJ	A	PDPS
	STAVEBNÍ OBJEKT:	STAVBA:	VYPRACOVAL:	KONTROLOVAL:
	-	II/279 HORNÍ BOUSOV, DOLNÍ BOUSOV, REKONSTRUKCE SILNICE	RADEK DITTRICH	ING. JINDŘICH JIRÁK

Na konci úseku dojde k prodloužení zatrubnění stávající dešťové kanalizace. Stávající kanalizace je vyústěna do otevřeného silničního příkopu a dále je zaústěna do stávající vodoteče. Voda z dešťové kanalizace podemílá násypové těleso a dochází k trhání vozovky. Navržené řešení předpokládá prodloužení zatrubnění ve stávající dimenzi. Použity budou železobetonové hrdlové trouby DN 100 délky 2500 mm. Napojení na stávající vyústění bude pomocí přechodového kusu DN 100 délky 2500 mm, protože výtok stávající kanalizace je uložen obráceně. Délka prodloužení zatrubnění je 77,5 m. Pro revizi a možnost čištění budou v troubách vyříznuty otvory 600 x 900 mm. Tyto otvory dále budou dle přiložené grafické část obetonovány a bude na nich připraven prostor pro osazení poklopů 600 x 900 mm třídy dopravního zatížení B150. Jedná se o poklopy v prostoru zeleně, které nebudou pojížděny. Železobetonové trouby budou uloženy na podkladní betonový pražec, který bude po pokládce trub spojen pomocí betonu C12/15 do betonového sedla, jenž bude tvořit základ pod troubami. Následně budou trouby zasypávány zeminou minimálně málo vhodnou po vrstvách mocnosti max. 250 mm. Až budou trouby zasypány do poloviny budou na této vrstvě vybetonovány konstrukce pro revizní vstupy z betonu C 25/30 XF2+XC2. Na trase budou umístěny tři revizní otvory. Charakter vstupů je zvolen kvůli malému prostoru pro vybudování revizních šachet. Po provedení konstrukcí pro vstupy dojde opět k provádění zpětného zásypu minimálně málo vhodnou zeminou dle ČSN 736133 a ČSN 72 1006 po vrstvách mocnosti 250 mm. Následně dojde k povrchové úpravě celého násypového tělesa. Hutnění zásypového materiálu dle výše uvedených podmínek přispěje k zvýšení stability násypového tělesa celé silnice. Voda z paty svahu bude odstraněna a tím i příčina ujíždění. Pro zachování odtoku vody ze silnice bude v délce zatrubnění položena příkopová tvárnice, jenž bude zaústěna do stávající vodoteče. Vyústění zatrubnění bude provedeno seříznutou troubou DN 1000 a odlážděním svahu kolem výtoku lomovým kamenem do betonu LK25.

Součástí rekonstrukce silnice je i úprava a pročištění stávajících silničních příkopů. V některých místech, kde je prostor pro příkop příliš úzký, bude dno příkopu, které vystupuje nad úroveň pláně komunikace zpevněno pomocí příkopové tvárnice velikosti 600 mm. Pod příkopovou tvárnici bude uložena podélná drenážní trubka dle vzorového příčného řezu uvedeného v grafické části projektové dokumentace. Drenáž bude v místě regulérního příkopu vyústěna do dna příkopu. Na drenážích musí být umístěny speciální revizní šachty pro možnost čištění. Šachty budou osazeny po max. vzdálenostech 40 m.

Po dokončení stavebních úprav bude obnoveno vodorovné dopravní značení. Toto značení zahrnuje v extravilánu obnovu pouze vodicích čar V4 v šířce 0,25 cm. Stávající šířka zpevněných ploch, jenž bude i po provedení opravy zachována, neumožňuje vyznačení středové čáry. Průměrná šířka vozovky mimo obec se v řešeném úseku pohybuje cca 5,8 m.


V obci bude obnoveno vodorovné dopravní značení dle situace.

Středová čára bude obnovena pouze ve městě Dolní Bousov.

2.2. PŘEDPOKLÁDANÝ PRŮBĚH VÝSTAVBY

Vzhledem k velkému rozsahu stavby (délka cca 3,0 km) se předpokládá rozdělení výstavby do 4 etap. V prvních dvou etapách dojde k vybudování římsy u stávající zdi ve městě Dolní Bousov. Výstavba římsy bude probíhat na 2 poloviny neboť celá římsa je dlouhá cca 60,0 m. Díky blízkosti železničního přejezdu nepovažujeme za vhodné osazení světelné signalizace. Doprava bude po dobu těchto etap vedena jedním jízdním pruhem šířky min. 3,5 m obousměrně. Délka uzavřeného úseku nepřekročí délku 30 m. Zeď navazuje na stávající mostní objekt, na kterém je římsa. Tato římsa bude stejně jako stávající zakrytová deska na zdi odstraněna a bude vybudována římsa nová v celé délce stávajícího mostního objektu i zdi podél vodoteče. Další podrobnosti jsou uvedeny ve stavebním objektu SO.101 - Silnice.

Třetí etapa předpokládá rekonstrukci silnice v úseku od km cca 1,02 na konec úseku km 2,933 67. Tento úsek je dlouhý cca 1,9 km. V době rekonstrukce tohoto úseku dojde k odklonění dopravy mimo prostor výstavby. Doprava bude vedena po silnici II/281 a I/16. Před uzavřením dojde k osazení přechodného dopravního značení. V této etapě bude rekonstruován propustek v km 1,857 70. Stávající nevyhovující propustek bude odstraněna nahrazen novým propustkem. Současně s rekonstrukcí propustku budou probíhat práce na vlastní rekonstrukci silnice. Rekonstrukce spočívá v odfrézování stávající konstrukce v mocnosti 40 mm a provedení nové ložní a obrusné vrstvy. Položením ložné vrstvy dojde k navýšení nivelety o 70 mm na úseku mimo obec. Současně budou vyčištěny a obnoveny příkopy. Všechny propustky nacházející se na tomto úseku budou dle popisu níže opraveny a ošetřeny. Na konci opravovaného úseku dojde k prodloužení zatrubnění stávající dešťové kanalizace v obci Horní Bousov. Po dokončení této části budou odstraněny přechodné dopravní značky a práce se přesunou do města Dolní Bousov.

	ČÍSLO ZAKÁZKY:	INVESTOR:	ČÍSLO PŘÍLOHY:	STUPEŇ PD:
	2009-114	STŘEDOČESKÝ KRAJ	A	PDPS
	STAVEBNÍ OBJEKT:	STAVBA:	VYPRACOVAL:	KONTROLOVAL:
	-	II/279 HORNÍ BOUSOV, DOLNÍ BOUSOV, REKONSTRUKCE SILNICE	RADEK DITTRICH	ING. JINDŘICH JIRÁK

Čtvrtá etapa zahrnuje poslední práce na úseku silnice, které zahrnují především obnovu krytu a také ošetření říms u ostatních objektů nacházejících se v Dolním Bousově. Tato etapa bude probíhat za provozu. Rychlost bude pomocí dopravních značek snížena na 30 km/hod. Po dokončení prací na tomto úseku dojde k provedení vodorovného dopravního značení a spuštění celého rekonstruovaného úseku do provozu.

Fáze postupu výstavby:

- Příprava záboru stavby
- Vytyčení inženýrských sítí
- Příprava ploch pro zařízení staveniště a ostatních ploch nutných pro přípravu stavby
- Provedení případných přeložek inženýrských sítí
- Obnova římsy v km 0,678 45 až 0,739 04
- Rekonstrukce silnice v km 1,02 až 2,933 67, výstavba propustky, kácení zeleně, obnova příkopů a úprava stávajících propustků
- Rekonstrukce silnice v km 0,0 až 1,02, sanace říms u mostních objektů
- Obnova a vyčištění stávajících odvodňovacích příkopů
- Čisté terénní úpravy v celém záboru stavby
- Rekultivace stavbou zasažených ploch
- Obnova svislého i vodorovného dopravního značení
- Případné zrušení ploch pro možná zařízení staveniště

Předpokládaná doba výstavby je odhadována maximálně na 4 měsíce.

2.3. VAZBY NA REGULAČNÍ PLÁNY, ÚZEMNÍ PLÁN, PŘÍPADNĚ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ INFORMACE A NA ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ, NEBO ÚZEMNÍ SOUHLAS VČETNĚ PLNĚNÍ JEHO PODMÍNEK

Jelikož se jedná o rekonstrukci stávajícího stavu je navrhovaná stavba v souladu s územním plánem města Dolní Bousov.

2.4. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A JEHO DOSAVADNÍ VYUŽITÍ


Řešená silnice prochází městem Dolní Bousov a končí na okraji obce Horní Bousov. Město Dolní Bousov se nachází cca 20 km od Mladé Boleslavi. Městem Dolní Bousov protéká potok Klenice.

Rekonstrukce se týká silnice II/279. Kryt stávající vozovky vykazující na mnohých místech vážné poruchy v konstrukci souvrství. Šířka stávající silnice pro automobilovou dopravu se mimo zastavěné území pohybuje okolo 5,0 m. Ve městě dolní Bousov jsou úseky na začátku staničení s šířkou zpevněné části silnice mezi obrubami až 8,3 m.

Povrchové odvodnění stávající komunikace v zastavěné části je řešeno místy odtokem do volného terénu a místy systémem uličních vpustí, které jsou napojeny na stávající kanalizaci. Odvodnění řešené silnice v extravilánu je realizováno pomocí odvodňovacích příkopů. V úseku opravované silnice se nachází celkem čtyři trubní propustky, z nichž některé již neplní svou funkci a bude nutné je rekonstruovat. A Dále 3 mostní objekty, jenž budou zachovány.

Pozemní komunikace se nachází v území o nadmořské výšce cca 236 - 270 m.n.m.

Fotodokumentace stávajícího stavu:

	ČÍSLO ZAKÁZKY:	INVESTOR:	ČÍSLO PŘÍLOHY:	STUPEŇ PD:
	2009-114	STŘEDOČESKÝ KRAJ	A	PDPS
STAVEBNÍ OBJEKT:	STAVBA:	VYPRACOVAL:	KONTROLOVAL:	
-	II/279 HORNÍ BOUSOV, DOLNÍ BOUSOV, REKONSTRUKCE SILNICE	RADEK DITTRICH	ING. JINDŘICH JIRÁK	



2.5. VLIV TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ STAVBY A JEJÍHO PROVOZU NA KRAJINU, ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

2.5.1. ŘEŠENÍ VLIVU STAVBY, PROVOZU NEBO VÝROBY NA ZDRAVÍ OSOB NEBO NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Během výstavby nesmí dojít k porušení platných předpisů a norem v oblasti ochrany životního prostředí. Doporučuji při výběru dodavatele stavby vzít v úvahu úroveň strojního vybavení vybírané organizace (stáří a typy stavebních strojů, zkušenosti z praxe v této otázce) včetně atestů materiálů dodaných subdodavateli.

Veškeré odpady z činnosti při výstavbě vzniklé je nutno likvidovat na k tomu určených místech a takovéto chování dokladovat objednateli a dalším kompetentním orgánům, které si to vyžádaly či vyžádají.


2.5.1.1. Ochrana proti znečištění ovzduší výfukovými plyny a prachem

Nebude připuštěn provoz vozidel a topných zařízení, která produkují více škodlivin, než připouští příslušná vyhláška.

Nakládka zeminy na dopravní prostředky bude nejvýše 10 cm pod horní hranu postranic vozidla.

2.5.1.2. Ochrana proti znečištění komunikací

Zhotovitel zajistí omezené pojíždění a stání vozidel a strojů mimo zpevněné plochy. Zařídí u výjezdu ze staveniště na veřejnou komunikaci očišťování kol a podvozků dopravních prostředků a stavebních strojů od nečistot.

	ČÍSLO ZAKÁZKY:	INVESTOR:	ČÍSLO PŘÍLOHY:	STUPEŇ PD:
	2009-114	STŘEDOČESKÝ KRAJ	A	PDPS
	STAVEBNÍ OBJEKT:	STAVBA:	VYPRACOVAL:	KONTROLOVAL:
	-	II/279 HORNÍ BOUSOV, DOLNÍ BOUSOV, REKONSTRUKCE SILNICE	RADEK DITTRICH	ING. JINDŘICH JIRÁK

Bude odstraňovat pravidelně nečistoty nanesené na provozních a odstavných plochách a ostatních komunikacích.

2.5.1.3. Zábor ploch pro zařízení staveniště, jeho provoz a vizuální rušení okolí

Velikost plochy záboru bude co nejmenší a doba trvání co nejkratší v souladu s časovým harmonogramem stavby.

Pro provoz zařízení staveniště zhotovitel vypracuje takový provozní a manipulační řád, aby ani vizuálně nebylo narušováno životní prostředí.

2.5.1.4. Ochrana proti znečišťování podzemních a povrchových vod

Zhotovitel zajistí ochranu povrchových a podzemních vod před jejich znehodnocením látkami, které nejsou odpadními vodami (ropné deriváty, chemikálie, tuky, atd.)

Všechny stroje a mechanismy musí být v řádném technickém stavu, prosté úkapů olejů.

Pod mechanismy odstavené, parkující a dlouhodobě pracující na jednom místě budou pro zachycení havarijního úniku pohonných nebo provozních hmot vkládány záchytné vany.

Veškeré odpady z činnosti při výstavbě vzniklé je nutno likvidovat na k tomu určených místech a takovéto chování dokladovat objednateli a dalším kompetentním orgánům, které si to vyžádaly či vyžadají.

Před proniknutím nepovolaných osob na staveniště budou kolem stavby umístěny výstražné cedule dodavatelskou organizací, upozorňující na nebezpečí úrazu.

Po dobu výstavby musí být respektovány všechny zákony a vyhlášky vztahující se k životnímu prostředí a to především: - Zákon č.258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví

- Nařízení vlády č.502/2000 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Během výstavby nesmí dojít k porušení platných předpisů a norem v oblasti ochrany životního prostředí. Doporučuji při výběru dodavatele stavby vzít v úvahu úroveň strojního vybavení vybírané organizace (stáří a typy stavebních strojů, zkušenosti z praxe v této otázce) včetně atestů materiálů dodaných subdodavateli.

2.5.2. ŘEŠENÍ OCHRANY PŘÍRODY A KRAJINY

V souvislosti s realizací stavby je nutné postupovat tak, aby nedocházelo k nadměrnému poškozování dřevin, ke zraňování a úhynu živočichů či ničení jejich biotopů. Případné kácení dřevin je nutné provádět pouze v nezbytné míře a na základě povolení orgánu ochrany přírody.

Pro ohumusování zatravněvaných ploch se použije sejmutá ornice popř. podornice. Případné ubývající množství ornice se nabídne příslušným orgánům k dalšímu využití.

Fauna a flóra, vliv na ekosystémy

Jelikož se stavba nachází i v nezastavěném území v místě stávající silnice, je nutné minimalizovat vliv stavby na rostliny a živočichy.


Stavba si vynutí pokácení vzrostlých dřevin, jejich umístění je patrné v koordinační situaci stavby. Jednotlivé stromy jsou očíslovány a v příloze této zprávy je uvedena tabulka z dendrologického průzkumu.

2.6. CELKOVÝ DOPAD STAVBY NA DOTČENÉ ÚZEMÍ A NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ

Celkový dopad stavby na zájmové území bude minimální.

2.7. DOKUMENTACE ZÁMĚRU K ŽÁDOSTI O VYDÁNÍ ROZHODNUTÍ O UMÍSTĚNÍ STAVBY NEBO K OZNÁMENÍ ZÁMĚRU PRO ZÍSKÁNÍ ÚZEMNÍHO SOUHLASU NEBO ROZHODNUTÍ O ZMĚNĚ STAVBY

Jedná se rekonstrukci stávající silnice, tudíž projektová dokumentace nenavazuje na předchozí stupeň, ani na vydané územní rozhodnutí.

	ČÍSLO ZAKÁZKY: 2009-114	INVESTOR: STŘEDOČESKÝ KRAJ	ČÍSLO PŘÍLOHY: A	STUPEŇ PD: PDPS
	STAVEBNÍ OBJEKT: -	STAVBA: II/279 HORNÍ BOUSOV, DOLNÍ BOUSOV, REKONSTRUKCE SILNICE	VYPRACOVAL: RADEK DITTRICH	KONTROLOVAL: ING. JINDŘICH JIRÁK

2.8. REGULAČNÍ PLÁNY, ÚZEMNÍ PLÁN, PŘÍPADNĚ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ INFORMACE

Projektová dokumentace ctí stávající charakter a využití území a tudíž i územní a regulační plány města Dolní Bousov.

2.9. MAPOVÉ PODKLADY, ZAMĚŘENÍ ÚZEMÍ A DALŠÍ GEODETICKÉ PODKLADY

geodetické zaměření výškopisu a polohopisu (CR-Project s.r.o.)
digitalizovaná katastrální mapa (CR_Project s.r.o.)
fotodokumentace a místní šetření
zákresy inženýrských sítí jednotlivých správců zařízení

2.10. DIAGNOSTICKÝ PRŮZKUM KONSTRUKCÍ

V květnu 2015 byl proveden diagnostický průzkum konstrukcí.

Na vybraných místech zkoumaného úseku silnice II/279 Horní Bousov - Dolní Bousov bylo odebráno celkem 6 jádrových vývrtů. Asfaltové souvrství tvoří obrusná vrstva, ložní vrstva a v některých případech i podkladní vrstva. Průměrné tloušťky asfaltových vrstev: obrusná = 58mm, ložní = 49mm, podkladní = 19mm. Průměrná tloušťka celého asfaltového souvrství = 105mm.

Návrh způsobu a technologie opravy:


Intravilánový úsek (nelze zvýšit niveletu vozovky) - životnost max. 15 let:

- odstranit konstrukční souvrství na hloubku 110 mm
- důkladně vyčistit povrch
- provést spojovací postřík modifikovanou asfaltovou emulzí C 60 BP 4 v množství 0,40 kg/m² zbytkového asfaltu
- položit ložní vrstvu z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACL 16 + podle ČSN EN 13108-1 v tloušťce 70 mm s asfaltovým pojivem 50/70
- provést spojovací postřík modifikovanou asfaltovou emulzí C 60 BP 4 v množství 0,30 g/m² zbytkového asfaltu
- položit obrusnou vrstvu z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACO 11 + podle ČSN EN 13108-1 v tloušťce 40 mm s asfaltovým pojivem 50/70

Extravilánový úsek - životnost max. 15 let:

- odstranit konstrukční souvrství na hloubku 100 mm
- důkladně vyčistit povrch
- sanace okrajů vozovky v rozsahu 40 - 50% délky úseku
- provést spojovací postřík modifikovanou asfaltovou emulzí C 60 BP 4 v množství 0,40 kg/m² zbytkového asfaltu
- položit podkladní vrstvu z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACP 16 + podle ČSN EN 13108-1 v tloušťce 50 mm s asfaltovým pojivem 50/70
- provést spojovací postřík modifikovanou asfaltovou emulzí C 60 BP 4 v množství 0,30 g/m² zbytkového asfaltu
- položit ložní vrstvu z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACL 16 + podle ČSN EN 13108-1 v tloušťce 60 mm s asfaltovým pojivem 50/70
- provést spojovací postřík modifikovanou asfaltovou emulzí C 60 BP 4 v množství 0,30 g/m² zbytkového asfaltu
- položit obrusnou vrstvu z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACO 11 + podle ČSN EN 13108-1 v tloušťce 40 mm s asfaltovým pojivem 50/70

Konstrukce vozovky bude zesílena o 50 mm.

	ČÍSLO ZAKÁZKY:	INVESTOR:	ČÍSLO PŘÍLOHY:	STUPEŇ PD:
	2009-114	STŘEDOČESKÝ KRAJ	A	PDPS
	STAVEBNÍ OBJEKT:	STAVBA:	VYPRACOVAL:	KONTROLOVAL:
	-	II/279 HORNÍ BOUSOV, DOLNÍ BOUSOV, REKONSTRUKCE SILNICE	RADEK DITTRICH	ING. JINDŘICH JIRÁK

2.11. DOPRAVNÍ PRŮZKUM

K vypracování projektové dokumentace bylo použito údajů o intenzitách dopravy na dálnicích a silnicích I. - III. třídy silniční sítě v roce 2005. Z těchto podkladů byly převzaty hodnoty intenzit na řešených ulicích.

V tabulce jsou uvedeny hodnoty dopravní zátěže, vycházejí z výsledků celostátního sčítání dopravy prováděné v roce 2005. Údaje z tohoto sčítání jsou pomocí koeficientů růstu dopravy (aktuální údaje ŘSD ČR) transformovány na rok 2010. Dalšími údaji jsou předpokládané hodnoty dopravní zátěže v roce 2035, neboť životnost komunikace se uvažuje 25 let.

Výsledky sčítání dopravy na silnici II/279 v roce 2010, sčítací úsek 1-3150:

Sčítací úsek 1-3150	Celkový počet voz. /24 hodin	Celkový počet TNV/24 hodin	Celkový počet TNV/15 let
r. 2010	1161	119	651525

3) ČLENĚNÍ STAVBY

Řada 100 - objekty pozemních komunikací

SO.101 - Silnice

Řada 200 - mostní objekty a zdi

SO.241 - Propustek

4) PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

4.1. VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY SOUVISEJÍCÍCH STAVEB JINÝCH STAVEBNÍKŮ

Realizace opravy silnice není vázaná na další stavby. Její zahájení závisí pouze na získání potřebných povolení a dále na klimatických podmínkách.

4.2. UVAŽOVANÝ PRŮBĚH VÝSTAVBY A ZAJIŠTĚNÍ PLYNULOSTI A KOORDINOVANOSTI

Podrobný časový plán stavby zpracuje zhotovitel v rámci nabídky dodávky stavby. Stavba předpokládá členění do několika fází, které jsou detailněji popsány v zásadách organizace výstavby. Vzájemná koordinace jednotlivých stavebních činností a dodržení jejich posloupností je důležité pro zdárný průběh rekonstrukce.


4.3. ZAJIŠTĚNÍ PŘÍSTUPU NA STAVBU

4.3.1. OBECNĚ

Jako dopravní trasa bude v období výstavby vyžívána částečně stávající silnice a částečně bude používána náhradní objízdná trasa. Vjezd do prostoru staveniště bude ovlivňován etapami výstavby.

Zhotovitel si bude v rámci své dodávky zabezpečovat skládky přebytečných materiálů a bude využívat i své případné základny.

Případná znečištění komunikací v okolí stavby způsobená vlivem stavební dopravy je nutno ihned průběžně odstraňovat.

	ČÍSLO ZAKÁZKY:	INVESTOR:	ČÍSLO PŘÍLOHY:	STUPEŇ PD:
	2009-114	STŘEDOČESKÝ KRAJ	A	PDPS
	STAVEBNÍ OBJEKT:	STAVBA:	VYPRACOVAL:	KONTROLOVAL:
	-	II/279 HORNÍ BOUSOV, DOLNÍ BOUSOV, REKONSTRUKCE SILNICE	RADEK DITTRICH	ING. JINDŘICH JIRÁK

4.4. DOPRAVNÍ OMEZENÍ, OBJÍŽDKY A VÝLUKY DOPRAVY

Během výstavby dojde v místě rekonstrukce k dopravnímu omezení, které je detailně popsáno v zásadách organizace výstavby.

4.4.1. PŘECHODNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Po dobu výstavby bude na dotčené komunikace umístěno přechodné dopravní značení, které bude projednáno a schváleno dopravním inspektorátem Polici České republiky v průběhu stavebního řízení.

5) PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)

Řada 100 - objekty pozemních komunikací

SO.101 - Slnice - Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvk. org.

Řada 200 - mostní objekty a zdi

SO.241 - Propustek - Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvk. org.

6) PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

Stavební objekty budou předány do užívání současně.

7) SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

7.1. TECHNICKÝ POPIS JEDNOTLIVÝCH OBJEKTŮ A JEJICH SOUČÁSTÍ

7.1.1. SO. 181 - KOMUNIKACE


7.1.1.1. Komunikace

Stavba zahrnuje rekonstrukci silnice v délce 2,933 67 procházející městem Dolní Bousov a končící na okraji obce Horní Bousov. Rekonstrukce spočívá ve výměně asfaltových vrstev stávající silnice a v jejich případném zesílení. V zastavěné části (úseky, kde není možné navýšení) dojde k odfrézování 11 cm stávajícího krytu, provedení spojovacího postřiku, pokládce 7 cm asfaltové ložní vrstvy AVL 16+ a 4 cm finální ohrubné vrstvy ACo 11+.

Mimo obec a v obci v místě nezpevněných krajnic dojde k odfrézování stávajícího krytu v tloušťce 10 cm a k pokládce podkladní asfaltové vrstvy ACp 16+ v mocnosti 5 cm, ložné asfaltové vrstvy ACL 16+ v mocnosti 6 cm a následně k pokládce ohrubné vrstvy v tloušťce 4 cm ACo 11+. Tímto postupem dojde v této části k zesílení krytu o cca 5 mm. Zesílením krytu dojde k zvýšení únosnosti a životnosti vozovky.

V úseku mostního objektu ev. č. 279-014 bude mezi mostními závary provedeno odfrézování 4 cm stávající ohrubné vrstvy s opětovnou pokládkou 4 cm ohrubné vrstvy ACo 11+.

V celém úseku extravilánu bude po odfrézování předepsané mocnosti stávajících konstrukčních vrstev provedeno vytipování úseků vyžadujících sanaci okrajů vozovky. Sanace bude provedena formou odtěžení stávajících konstrukčních vrstev v tloušťce 45 cm na úroveň silniční pláň. Vzhledem k předpokládanému

	ČÍSLO ZAKÁZKY:	INVESTOR:	ČÍSLO PŘÍLOHY:	STUPEŇ PD:
	2009-114	STŘEDOČESKÝ KRAJ	A	PDPS
	STAVEBNÍ OBJEKT:	STAVBA:	VYPRACOVAL:	KONTROLOVAL:
	-	II/279 HORNÍ BOUSOV, DOLNÍ BOUSOV, REKONSTRUKCE SILNICE	RADEK DITTRICH	ING. JINDŘICH JIRÁK

nevhodnému podloží bude nutné provést jeho výměnu v tl. Min. 0,3 m. Nevhodná zemina bude nahrazena materiálem vhodným dle ČSN 73 6133.

Nezpevněná krajnice podél komunikace v intravilánu je navržena v šířce 0,5 m. Mimo obec bude šířka nezpevněné krajnice 0,75 m popřípadě 1,5 m v místě svodidel. Sklon nezpevněných krajnic je v celém úseku neměnný a je stanoven na 8,0%.

V celé délce nezpevněných krajnic v extravilánu dojde k osazení směrových sloupků i na svodidla. Svodidla jsou navržena pro úroveň zadržení H1, případně N2. Svodidla budou osazena na třech místech, dle grafické části projektové dokumentace.

Technické parametry navrhovaných komunikací (tj. směrové a výškové vedení, příčné uspořádání, konstrukce vozovek, atd.) jsou zřejmé z výkresových příloh.

Komunikace: obousměrná dvoupruhová

Funkční skupina: B

Km 0,000 - km 0,802

Třída komunikace : MS - místní sběrná
Návrhová kategorie : MS2 8,5/30
Charakter komunikace : dvoupruhová, směrově nerozdělená
Jiné charakteristiky : intravilán

příčné uspořádání:

jízdní pruh : 2,75 m
zpev. krajnice : -
šířka vozíčního proužku : 0,25 m
celk. š. zpevnění : 7,5 m (v některých místech až 8,3 m)

Komunikace: obousměrná dvoupruhová

Funkční skupina: B

Km 0,000 - km 0,802

Třída komunikace : MSK - místní sběrná s krajnicemi
Návrhová kategorie : MSK 7,0/30
Charakter komunikace : dvoupruhová, směrově nerozdělená
Jiné charakteristiky : intravilán

příčné uspořádání:

jízdní pruh : 2,75 m
zpev. krajnice : -
šířka vozíčního proužku : 0,25 m
celk. š. zpevnění : 6,0 m

Komunikace: obousměrná dvoupruhová


Funkční skupina: S

Km 0,802 - km 1,760 38

Třída komunikace : S - silnice II. třídy
Návrhová kategorie : S 7,0/30
Charakter komunikace : dvoupruhová, směrově nerozdělená
Jiné charakteristiky : extravilán

příčné uspořádání:

jízdní pruh : 2,75 m

	ČÍSLO ZAKÁZKY:	INVESTOR:	ČÍSLO PŘÍLOHY:	STUPEŇ PD:
	2009-114	STŘEDOČESKÝ KRAJ	A	PDPS
	STAVEBNÍ OBJEKT:	STAVBA:	VYPRACOVAL:	KONTROLOVAL:
	-	II/279 HORNÍ BOUSOV, DOLNÍ BOUSOV, REKONSTRUKCE SILNICE	RADEK DITTRICH	ING. JINDŘICH JIRÁK

zpev. krajnice : -
 šířka vodícího proužku : -
 celk. š. zpevnění : cca 5,5 m
 nezpev. krajnice : 0,75 m - 1,5 m

Jedná se o rekonstrukci krytu stávající silnice. Rekonstruovaná silnice je dvoupruhová, obousměrná, směrově nerozdělená. V extravilánu je komunikace zařazena do kategorie S 6,5/50 s šířkou jízdního pruhu 2,75 m. Návrhová rychlost byla stanovena na 50 km/h. V intravilánu je komunikace zařazena do kategorie MS 7,0/30, kde šířka jízdního pruhu činí 2,75 m a vodící proužek má šířku 0,25 m. Na začátku staničení lze komunikaci zařadit do kategorie MS 8,5/50 s šířkou jízdního pruhu 3,25 m a vodící proužek má šířku 0,25. Návrhová rychlost byla stanovena na 30 km/h.

Účelem stavby je vyřešení špatného technického stavu vozovky a přilehlých nezpevněných krajnic. Důležitou součástí je i vyřešení odvodnění komunikace. Na trase se nachází celkem čtyři propustky a tři mostní objekty. Jeden propustek v km 1,857 70 bude kompletně zrekonstruován. Místo stávajícího propustku bude vytvořen nový propustek. U ostatních propustků dojde pouze k ošetření říms a zábradlí dle postupu popsaného níže. Na trase dojde k doplnění popřípadě prodloužení svodidel na normovou délku.

Projektová dokumentace je členěná do dvou samostatných stavebních objektů. **SO. 101 Silnice** řeší samotnou rekonstrukci silnice pro automobilovou dopravu, úpravu nezpevněných krajnic, úpravu odvodňovacích příkopů a ozelenění ostatních ploch. Stavební objekt **SO. 241 Propustek** řeší rekonstrukci stávajícího nevyhovujícího propustku na nový tlamovitý oválný propustek z vlnitého plechu o rozměrech 1,951x1,1 m. Na vstoku a výstoku tohoto propustku dojde k odláždění přírodním lomovým kamenem do betonu.


Na konci úseku dojde k prodloužení zatrubnění stávající dešťové kanalizace. Stávající kanalizace je vyústěna do otevřeného silničního příkopu a dále je zaústěna do stávající vodoteče. Voda z dešťové kanalizace podemílá násypové těleso a dochází k trhání vozovky. Navržené řešení předpokládá prodloužení zatrubnění ve stávající dimenzi. Použity budou železobetonové hrdlové trouby DN 100 délky 2500 mm. Napojení na stávající vyústění bude pomocí přechodového kusu DN 100 délky 2500 mm, protože výtok stávající kanalizace je uložen obráceně. Délka prodloužení zatrubnění je 77,5 m. Pro revizi a možnost čištění budou v troubách vyříznuty otvory 600 x 900 mm. Tyto otvory dále budou dle přiložené grafické část obetonovány a bude na nich připraven prostor pro osazení poklopů 600 x 900 mm třídy dopravního zatížení B150. Jedná se o poklopy v prostoru zeleně, které nebudou pojižděny. Železobetonové trouby budou uloženy na podkladní betonový pražec, který bude po pokládce trub spojen pomocí betonu C12/15 do betonového sedla, jenž bude tvořit základ pod troubami. Následně budou trouby zasypávány zeminou minimálně málo vhodnou po vrstvách mocnosti max. 250 mm. Až budou trouby zasypány do poloviny budou na této vrstvě vybetonovány konstrukce pro revizní vstupy z betonu C 25/30 XF2+XC2. Na trase budou umístěny tři revizní otvory. Charakter vstupů je zvolen kvůli malému prostoru pro vybudování revizních šachet. Po provedení konstrukcí pro vstupy dojde opět k provádění zpětného zásypu minimálně málo vhodnou zeminou dle ČSN 736133 a ČSN 72 1006 po vrstvách mocnosti 250 mm. Následně dojde k povrchové úpravě celého násypového tělesa. Hutnění zásypového materiálu dle výše uvedených podmínek přispěje k zvýšení stability násypového tělesa celé silnice. Voda z paty svahu bude odstraněna a tím i příčina ujíždění. Pro zachování odtoku vody ze silnice bude v délce zatrubnění položena příkopová tvárnice, jenž bude zaústěna do stávající vodoteče. Vyústění zatrubnění bude provedeno seříznutou troubou DN 1000 a odlážděním svahu kolem výstoku lomovým kamenem do betonu LK25.

Součástí rekonstrukce silnice je i úprava a pročištění stávajících silničních příkopů. V některých místech, kde je prostor pro příkop příliš úzký bude dno příkopu, které vystupuje nad úroveň pláně komunikace zpevněno pomocí příkopové tvárnice velikosti 600 mm. Pod příkopovou tvárnici bude uložena podélná drenážní trubka dle vzorového příčného řezu uvedeného v grafické části projektové dokumentace. Drenáž bude v místě regulérního příkopu vyústěna do dna příkopu. Na drenážích musí být umístěny speciální revizní šachty pro možnost čištění. Šachty budou osazeny po max. vzdálenostech 40 m.

7.1.2. ODVODNĚNÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE

7.1.2.1. Povrchové odvodnění

V celé trase opravované části silnice II/279 bude zachován stávající systém povrchového odvodnění. V intravilánu města Dolní Bousov v místě stávajících obrub je povrchové odvodnění realizováno příčným a podélným spádem komunikace, které budou částečně upraveny pokládkou nové ohrubné vrstvy do stávajících

	ČÍSLO ZAKÁZKY:	INVESTOR:	ČÍSLO PŘÍLOHY:	STUPEŇ PD:
	2009-114	STŘEDOČESKÝ KRAJ	A	PDPS
	STAVEBNÍ OBJEKT:	STAVBA:	VYPRACOVAL:	KONTROLOVAL:
	-	II/279 HORNÍ BOUSOV, DOLNÍ BOUSOV, REKONSTRUKCE SILNICE	RADEK DITTRICH	ING. JINDŘICH JIRÁK

uličních vpustí. V místě nezpevněné krajnice bude zachován systém přelivné hrany. Mimo zastavěn území je systém otevřených silničních příkopů, které budou stavbou vyčištěny a bude obnovena jejich funkce. Přebytečný materiál bude odvezen na místo k tomu určené.

V úseku rekonstruované komunikace se nachází celkem 4 propustky a 3 mostní objekty. Vzhledem k jejich technickému stavu bude nutná jejich úprava popřípadě celková rekonstrukce.

Propustek č. 1 - km 1,120 00 zůstane zachován, pouze bude nutná úprava vtoku a výtoku. Vtokový objekt je zanesený. Celý propustek bude vyčištěn včetně okolních příkopů. Dojde k ošetření a tryskání římsy. Římsa bude ošetřena dle popisu níže. Na vtoku bude provedeno dláždění lomovým kamenem do betonu LK25. Výtok je ukončen mříží. I tato část propustku bude vyčištěna a zkontrolován odtok z propustku.

Propustek č. 2 - km 1,717 81 vyžaduje větší stavební úpravy. Propustek je tvořen jednou šikmou troubou vejčitého tvaru. Vtok je rozpadlý a zanesený. V rámci stavby dojde k prodloužení vtokové části a úpravě násypového tělesa ve sklonu 1:2. Následně dojde k odláždění vtoku lomovým kamenem do betonu LK25. Výtok je tvořen betonovým čelem, jenž bude opět ošetřeno dle popisu níže. Stávající výtok je odlážděn, dojde tedy k pročištění a případnému doplnění zadláždění. Nad propustek bude po pravé straně ve směru staničení osazeno silniční svodidlo s jedním krátkým a jedním dlouhým náběhem v celkové délce 60 m. Osazeno bude silniční svodidlo pro úroveň zadržení N2. Pročištěny budou také příkopy před a za propustkem. Charakter propustku se stavebními pracemi nemění.


Propustek č. 3 - km 1,857 69 - tento propustek bude odstraněn z důvodů nevyhovujícího stavu. Místo něj bude proveden propustek nový tlamovitý oválný z vlnitého plechu o rozměrech 1,951x1,1 m. Upraven bude také vtok a výtok z propustku pomocí přírodního kamene uloženého do betonu LK25. Nad propustek bude osazeno svodidlo po obou stranách. Po pravé straně bude svodidlo délky 68 m s dlouhými náběhy a po levé straně ve směru staničení bude svodidlo délky 52 m s krátkými náběhy díky blízkosti hospodářských sjezdů. Úroveň zadržení N2. Další podrobnosti k tomuto propustku jsou součástí samostatného stavebního objektu SO.241 - Propustek, jenž je součástí této dokumentace.

Propustek č. 4 - km 2,415 77 je tvořen jednou betonovou troubou. Propustek je v současné době zanesený a nemá viditelný vtok. Na vtoku a výtoku je opatřen římsami. Římsy budou opět ošetřeny postupem popsaným níže. Vtok a výtok bude pročištěn a budou provedeny nutné úpravy pro zajištění jeho funkčnosti. Vyčištěny budou také příkopy kolem. Následně dojde k odláždění vtoku a výtoku lomovým kamenem do betonu LK25. Vzhledem k hloubce propustku se nepředpokládá s osazením zábradlí ani svodidla. Bude zachován stávající stav.

Mostní objekt č. 1 (ev. č. 279-014) - km 0,480 00 - jeho římsy budou ošetřeny postupem uvedeným níže a dojde k šetření zábradlí. Stávající zábradlí bude opatřeno stejným nátěrem jako zábradlí nové. Pouze na místě dojde k okartáčování stávajícího zábradlí, očištění a odmaštění před provedením nátěrů. Použita bude barva šedá. Nosné prvky a madlo bude opatřeno barvou šedou RAL 7011 a výplňové prvky barvou šedou RAL 7040. podrobný popis ošetření zábradlí je popsán v následující kapitole.

Mostní objekt č. 2 - km 0,679 03 - tento most se nachází ve městě Dolní Bousov a navazuje na zed', u které bude budována nová železobetonová římsa. Tato římsa bude provedena i nad pravou částí mostního objektu a bude tvořit jeden celek. Stávající římsa na pravé straně ve směru staničení bude odstraněna včetně zákrytové desky nad stávající zdí. Obnažený povrch bude následně očištěn a opatřen izolací. Následně dojde k vybudování nové železobetonové zdi dle návrhu. Nad mostem bude vybudována samotná římsa. Nad zdí bude římsa ze strany od vozovky ukončena šterbinou s obrubníkem výšky 15 cm. Šterbina je navržena z důvodů téměř nulového spádu nivelety komunikace v tomto místě. Celková délka šterbiny je 13 x 4,0 m průběžných kusů a 4 kusy délky 1,0 m. Jedná se o dva čistící kusy a dvě vpustí. Šterbina je použita s vnitřním spádem 0,5 % a průběžnou šterbinou.

Všechny odkryté stávající plochy betonů nosné konstrukce (nosníky ze spodu a krajní nosníky ze stran) budou sanovány. Nejprve budou otryskány vodním paprskem (příp. křemičitým pískem) na zdravý beton. Poté bude ošetřena případně odhalená výztuž, aby nedocházelo k její korozi (inhibitory koroze) a beton bude ošetřen proti působení chloridů a postupu karbonatce. Poté bude dle hloubky otryskání provedena hrubá a jemná reprofilace povrchu. Musí být zajištěna přilnavost reprofilačního materiálu ke stávajícímu očištěnému betonu. Povrch betonu musí být před provedením reprofilace odmaštěn, zbaven olejů, krycích nátěrů, asfaltu, volných částic, nečistot a navlhčen (ne mokrý). Důkladně se oklepe volný a odpadaný beton, neudržující

	ČÍSLO ZAKÁZKY: 2009-114	INVESTOR: STŘEDOČESKÝ KRAJ	ČÍSLO PŘÍLOHY: A	STUPEŇ PD: PDPS
	STAVEBNÍ OBJEKT: -	STAVBA: II/279 HORNÍ BOUSOV, DOLNÍ BOUSOV, REKONSTRUKCE SILNICE	VYPRACOVAL: RADEK DITTRICH	KONTROLOVAL: ING. JINDŘICH JIRÁK

vrstvy. Vydrolená místa a kompletní plochy budou očištěny až na zdravý nerozrušený beton. Obnažená výztuž bude řádně otryskána a odstraněna rez na stupeň čistoty Sa 2 ½. Po provedení reprofilace bud povrch vlhčen min. 48 hodin (dle návodu výrobce), aby nedošlo k jeho prudkému vyschnutí. Reprofilace povrchu musí být provedena při okolní teplotě nad bodem mrazu, v létě naopak vlhčena. Na závěr bude proveden na viditelných (lícových) plochách sjednocující difúzní hydrofobní protikarbonatační nátěr (nosníky ze spodu a krajní nosníky ze stran). Jednotlivé části kotevních oblastí bude nutné po odkrytí a otryskání zkontrolovat, ošetřit vyčnívající ocelové části aby nedocházelo k jejich korozi (inhibitory koroze) a beton bude ošetřen proti působení chloridů a postupu karbonatce. Poté bude vytvořena ochrana ze stěrek a dobetonávky čel nosníků.

Mostní objekt č. 3 - km 2,883 70 - jeho římsy budou ošetřeny postupem uvedeným níže. Na mostním objektu je v současné době osazeno svodidlo, které bude před a za mostním objektem doplněno tak, aby splňovalo požadovanou délku. Svodidlo bude prodlouženo na celkovou délku dle grafické části PD s dlouhými náběhy. Další práce na tomto mostě se nepředpokládají.

Ošetření říms:

Stávající římsy u propustků a dotčených mostních objektů budou ošetřeny následujícím postupem. Římsy budou očištěny a otryskány. Následně bude proveden spojovací nátěr. Dále budou ošetřeny neprofilační stěrkou pro beton a poslední nátěr bude tvořit polyuretanový nátěr pro římsy barvy šedé. Barvy a nátěry budou v celém upravovaném úseku použity stejné, aby došlo k jejich sjednocení.

7.1.2.2. Podpovrchové odvodnění

Odvodnění silniční pláně neboť se jedná pouze o obnovu krytu stávající silnice.

7.1.3. VYBAVENÍ POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

a) Dopravní značky, dopravní zařízení, zařízení pro provozní informace a telematiku

Obecně

Provedení jednotlivých dopravních značek musí odpovídat zejména ČSN EN 12899-1, ČSN EN 1436, VL 6.1 a VL 6.2. Užití a umístění jednotlivých dopravních značek musí být v souladu s příslušnými technickými podmínkami MD. Dopravní značky a dopravní zařízení musí být MD schváleny pro užití na pozemních komunikacích.

Další podrobnosti a požadavky na provedení a kvalitu dopravních značek dále stanovují předpisy ŘSD ČR.

V rámci stavby bude nutné znovu osadit stávající svislé dopravní značení. V obci Dolní Bousov, bude nově osazena dopravní značka IP 6.


Vodorovné dopravní značky

Vodorovné dopravní značení bude provedeno ve dvou etapách. V první etapě se na nový koberec položí kompletní dopravní značení pouze jako hladké jednosložkovou barvou s krátkodobou životností.

Po stabilizování vlastností povrchu vozovky (odstranění posypu pro počáteční zdrsnění, vyprchání těkavých látek), případně po uplynutí zimního období se provede druhá etapa. V jejím rámci bude vzd provedeno definitivně z dlouhoživotních materiálů. Vodorovné dopravní značení v rozsahu stavby bude provedeno nátěrovou hmotou s reflexní úpravou v tloušťce 2 mm.

8.1.3.1. DÉLKA OBJEKTU

- délka železobetonová římsa je 60,4 m

	ČÍSLO ZAKÁZKY:	INVESTOR:	ČÍSLO PŘÍLOHY:	STUPEŇ PD:
	2009-114	STŘEDOČESKÝ KRAJ	A	PDPS
	STAVEBNÍ OBJEKT:	STAVBA:	VYPRACOVAL:	KONTROLOVAL:
	-	II/279 HORNÍ BOUSOV, DOLNÍ BOUSOV, REKONSTRUKCE SILNICE	RADEK DITTRICH	ING. JINDŘICH JIRÁK

8.1.3.2. ŽELEZOBETONOVÁ ŘÍMSA

Navržená římsa bude z monolitického železobetonu s odrazným obrubníkem výšky 150 mm na mostním objektu a mimo mostní objekt nad stávající zdí bude část římsy přiléhající k vozovce tvořena šterbinou s obrubníkem výšky 150 mm. Římsa bez šterbiny je široká 1030 mm a dlouhá 5840 mm. Na římsu je připevněno pomocí šroubů zábradlí. Šířka římsy s obrubníkem a šterbinou je 1245 mm, bez šterbiny s obrubníkem 845 mm. Délka této části římsy se šterbinou je 56,54 m. Římsa bude kotvena pomocí navrtávaných kotev z vrchu stávající zdi v taktu 1,0 m. Vršek římsy bude ošetřen za studena aplikovaným systémem na bázi metyl methakrylátových pryskyřic. Prostor mezi římsou a zdí je oddílován separační vložkou tl. 20 mm. Způsob provedení bude proveden dle VL4 a za dozoru TDI. Spád a povrch římsy je vždy skloněn k ose vozovky, činí 4,0 %. Římsy jsou rozdílovány cca v taktu 3,0 m (max. 6,0 m), dilatační spára je široká 10 mm a je provedena dle detailu ve výkresu římsy. Mezera je vyplněna pružnou vložkou, obalená polyuretanovým provazcem a zatažena trvale pružným tmelem.

Římsa je železobetonová z betonu C 30/37 XD3+XF4+XC4 a použitá výztuž je 10 505 (R). Tahová napětí v betonu jsou bezpečně zachycena betonářskou výztuží, která rovněž zajišťuje přijatelnou šířku a rozdělení trhlin v betonu. Povrchová úprava betonu římsy bude provedena podle článku 18.3.6.7.9 kapitoly 18. TKP v kategorii Dd. Veškeré viditelné hrany budou zkoseny (min. 15/15 mm dle VL 4).

Povrch římsy bude ze strany od komunikace natřen ochranným impregnačním nátěrem (nebo pružným polymer. povlakem) proti účinku posypových prostředků, takto bude ošetřen také bok římsy. Podél komunikace a v pracovních spárách budou provedeny těsnící modifikované asfaltové zálivky s předtěsněním. Všechny technologické spáry, zejména mezi vozovkou a šterbinou s obrubníkem budou těsněny trvale elastickou těsnící hmotou. Úprava všech spár bude provedena v souladu s VL4. Viditelné plochy betonových konstrukcí budou během betonáže ošetřeny vkládáním drenážního potahu do bednění, nebo hůře pouze natřeny sjednocujícím nátěrem s hydrofobními a protikarbonačními účinky.

Ocelové zábradlí

Vzhledem k návrhové rychlosti méně jak 50 km/hod, umístění opravované římsy v obci a směrovým podmínkám nejsou na zdi nutná svodidla. Jako záchytné zařízení je provedeno zábradlí. Jedná se o ocelové zábradlí se svislou výplní. Římsa je dlouhá 60,4 m a zábradlí na ní je dlouhé 60,4 m. Výška madla od povrchu římsy po vršek madla (U80) je 1100 mm. Příčle zábradlí tvoří výplň P10x60. Mezi madlo a příčle je svisle umístěna výplň z plechů P4x40 mm. Maximální světlá rozteč prvků nesmí činit více jak 120 mm. Sloupek zábradlí je tvořen profilem U 80, který je pomocí přivařených patní desky P14x220-280 a šroubů v hmoždinách připevněn k římsě. Součásti zábradlí (plechy a profily) jsou k sobě buď přivařeny (svar a=3 mm), nebo přišroubovány. Patní plech je pro vyrovnání sklonu a vyspádování pod patní deskou podmazán plastmaltou. Zábradlí je vedeno po celé délce souběžně s komunikací dle směrového vedení římsy. Výškově zábradlí kopíruje niveletu. Jednotlivá pole budou mezi sebou spojena pomocí šroubů, nedojde tak k porušení protikorozi ochrany. Montážní díly jsou dlouhé většinou 2,000 m. Tyto styky nezkomplikují dokončení protikorozi ochrany. Řezné hrany na jednotlivých dílech zábradlí, které nebudou roztaveny svarovým spojem budou zaobleny o r = 2 mm.

Materiál použitý na zábradlí: ocel S 235 JR, výrobní skupina C dle ČSN 73 2601/1989 Provádění ocelových konstrukcí, vč. změn a) 10/1990, 2) 8/1994, 3) 3/1998. Na ocelových částech zábradlí bude provedena kvalitní antikorozi ochrana s vysokou životností.

Protikorozi úprava


Zábradlí bude opatřeno kombinovaným protikorozním systémem, sestávajícím ze žárového zinkování a epoxi-nátěrů tj. systémem ŽSP (žárově stříkaný povlak) + ONS 02 (ochranný nátěrový systém) v min. tl. 200 µm mimo vrstvu žárového zinkování.

Povrch zábradlí bude nejdříve 6 hodin před zinkováním otryskán křemičitým pískem na stupeň čistoty Be a drsnost povrchu Ra 12 µm podle ČSN 8504-2, ČSN ISO 8501-1 a odmaštěn.

Metalizace slitinou Zn85%-Al15% na min. tl. 120 µm nebo zinkování ponorem v tl. 120 µm. Podmínky pro provádění kovových povlaků jsou stanoveny ČSN EN 22063. Dále pak bude proveden penetrační nátěr tl. 40 µm na bázi epoxidové pryskyřice. Upřednostňujeme žárově zinkování ponorem.

Před provedením krycích nátěrů je ocelové prvky opět nutno zbavit nečistot a odmastit. Nátěry nesmí být prováděny za deště.

Nátěry na zinkový povrch budou provedeny jako epoxipolyuretanový systém, sestávající ze:

	ČÍSLO ZAKÁZKY:	INVESTOR:	ČÍSLO PŘÍLOHY:	STUPEŇ PD:
	2009-114	STŘEDOČESKÝ KRAJ	A	PDPS
	STAVEBNÍ OBJEKT:	STAVBA:	VYPRACOVAL:	KONTROLOVAL:
	-	II/279 HORNÍ BOUSOV, DOLNÍ BOUSOV, REKONSTRUKCE SILNICE	RADEK DITTRICH	ING. JINDŘICH JIRÁK

- 1- základní vrstvy vysokosušinové epoxidové barvy na metalizovaný povrch tl. 80 µm
- 2- mezivrstvy epoxidové barvy s obsahem železité slídy nebo skleněných vloček tl. 60-80 µm
- 3- krycí vrstvy polyuretanové barvy s obsahem železité slídy tl. 60-80 µm v odstínu určeném investorem.

Jednotlivé vrstvy nátěrů musí mít odlišný barevný odstín. Základní vrstva a mezivrstva se provedou jako součást dílenského zpracování. Krycí finální vrstva bude provedena na staveništi po osazení. Dodavatel předloží ke schválení technologický postup prací pro PKO ke schválení TDI.

Veškeré hrany na ocelových prvcích, které nebudou následně roztaveny svarovým spojem, budou z důvodu zajištění kvalitní protikorozi ochrany opatřeny zaoblením o poloměru $r=2$ mm dle ČSN EN ISO 12944-3. Spojovací materiál bude pozinkovaný.


Konkrétní nátěrový systém musí být opatřen certifikátem tuzemské akreditované zkušebny, včetně technologického postupu a posouzení přilnavosti na kovových povlacích, postup musí obsahovat způsob úpravy povrchu, odpovídající konkrétním podmínkám jednotlivých objektů pro nové konstrukce s kovovými povlaky, schválen stavebním dozorem investora. Barevný odstín bude určen investorem, či správcem mostního objektu.

Stávající zábradlí budou opatřena stejným nátěrem jako zábradlí nová. Pouze na místě dojde k okartáčování stávajícího zábradlí, očištění a odmaštění před provedením nátěrů. Použita bude barva šedá. Nosné prvky a madlo bude opatřeno barvou šedou RAL 7011 a výplňové prvky barvou šedou RAL 7040.

7.1.4. SO. 241 -PROPUSTEK

Nový propustek bude navržen na stávající šířkové pořádku S6,5/50 bez chodníku (komunikace má 2 jízdní pruhy široké 2,708m a 2,919m (dle stávajícího stavu vozovky) a 2x 1,50m jsou široké nezpevněné krajnice). Průtočný profil je navržen z tlamovitého oválného profilu o jednom otvoru 1951x1100mm při sklonu dna propustku 1,0%. Propustek bude převádět pouze občasnou vodoteč. Podle normy ČSN 736201 byl navržen výše jmenovaný profil. Ve staničení km 1,857 695 upravovaného úseku je navržen propustek o jednom otvoru. Propustek je navržen z flexibilních ocelových trub z vlnitého, žárově zinkovaného plechu s polymerovým povlakem. Na koncích je propustek opatřen železobetonovými věnci tvořícími šikmá čela ve sklonu násypového tělesa 1:1,5. V tomto sklonu je vytvořen i kamenný obklad bezprostředně u vtoku a výtoku propustku. Kamenný obklad bude proveden na šířku max. 4,75m od kraje propustku na strany propustku a na svahu nad propustkem na úroveň koruny komunikace. Ocelové trouby budou plošně uloženy do ztuhlého šterkopiskového lože tloušťky 250mm. Geologie podloží v blízkosti tohoto objektu není známa, údaje byly převzaty z nejbližšího prováděného vrtu, a tak údaje o založení nemusí být přesné. Předpokládá se, že propustek bude založen na zeminách S5, CS. Podzemní voda bude nejspíše vázána na překračovaný vodní tok (nebyla zjišťována), proto je nutné počítat s možnými přítoky do stavební jámy. Přítoky do stavební jámy lze očekávat v období dešťů, kdy terénní úžlabí odvádí vodu z polí a odvodnění příkopu komunikace propustkem na druhou stranu násypového tělesa. Pro tento případ je bezpodmínečně nutné zajistit odčerpávání vody ze stavebních jam, příp. usměrnit vodní tok pomocí pytlů s pískem a svislou pažicí stěnou na vtokové straně. Nosná konstrukce je kolmá a je šikmo uložena k ose komunikace. Propustek je tvořen 3ks ocelových trub z vlnitého plechu dlouhých 8,0m, 6,82m (vtokový díl) a 2,93m (výtokový díl). Nový profil propustku bude mít maximální světlé rozměry 1951x1100mm. Celkem je délka trub propustku 20,11m. Trouby propustku jsou opatřeny polymerovým povlakem, není proto nutné použití hydroizolace. Spoje jednotlivých dílů jsou provedeny pomocí ocelových páskových spojek. Příčný sklon vozovky je střechovitý na obě strany 2,5%, sklon nezpevněné krajnice je 8,0% směrem od osy komunikace. Komunikace na propustku o 1 otvoru je směrově v oblouku o poloměru 10 000,0m, výškově jednostranně klesá. Sklony tečen jsou proměnné 2,03% a 0,93%, údolnicový oblouk má poloměr 3 000,0m.

Propustek se nachází cca 800m od Dolního Bousova na silnici II/279 směrem na Horní Bousov. Propustek je kolmý a komunikace přechází šikmo přes propustek pod úhlem 39,90°. Opěry a křídla u tohoto typu objektu nejsou použity, propustek je řešen jako přesypáný s šikmými čely ve tvaru násypového tělesa na vtoku i výtoku. Silniční propustek nadchází dno propustku s rozdílem nivelety komunikace 1,575m. Stavební výška propustku je 0,475m. Světlá kolmá šířka pod propustkem je 1,95m, výška je 1,10m, rozpětí je 1964mm. Šířka propustku je 20,11m, délka propustku je 1,977m (ocelová trouba), podélný sklon dna propustku je 1,0%. Volná šířka na propustku je stejná jako přilehlé komunikaci 6627mm (zpevněná plocha 5627mm), která je tvořena vozovkou a nezpevněnými krajnicemi. Nad propustkem jsou vedeny dva jízdní pruhy šířky 2,708m a 2,919m (dle stávajícího stavu vozovky) bez chodníku. Vlivem šikmých čel propustku prochází násypové těleso nad propustkem ve stejném tvaru a šíři, jako na přilehlém násypovém tělese. Nad propustkem bude umístěno ocelové svodidlo, které je součástí SO.101. Propustek bude na návodní i povodní straně opatřen

	ČÍSLO ZAKÁZKY:	INVESTOR:	ČÍSLO PŘÍLOHY:	STUPEŇ PD:
	2009-114	STŘEDOČESKÝ KRAJ	A	PDPS
	STAVEBNÍ OBJEKT:	STAVBA:	VYPRACOVAL:	KONTROLOVAL:
	-	II/279 HORNÍ BOUSOV, DOLNÍ BOUSOV, REKONSTRUKCE SILNICE	RADEK DITTRICH	ING. JINDŘICH JIRÁK

železobetonovými věnci. Vozovka je tvořena souvrstvím z asfaltových a šterkových vrstev bez hydroizolace. Z důvodu malého nadnásypu je mezi asfaltové vrstvy vložena dvouosá výztužná geomříž na délku 14,0 m, která omezí vyjetí vrstev v okolí propustku. Velmi důležité je také dbát na dokonalé zhutnění nového zásypu výkopu přechodové oblasti. Celkem je vozovkové souvrství blízkosti propustku v tloušťce 450mm. Statické schéma nevyžaduje mostní ložiska ani závěry. Na propustku nebude osazen odvodňovač, voda plynule odtéká ze zpevněné plochy příčným sklonem vozovky na nezpevněné krajnice, dále na svahy zemního tělesa a pak ze zemních svahů spádem 1:1,5 odtéká do příkopů, resp. na terén. Zasypané části trouby na rubu jsou opatřeny polymerovým povlakem, není tedy zapotřebí nátěru proti zemní vlhkosti. Zásyp za propustkem bude řádně zhutněn po vrstvách tl. max. 250mm z nesoudržné zeminy. Přechodové oblasti za opěrami budou provedeny v souladu s ČSN 73 6244. Stavební jámy budou zajištěné svahováním ve sklonu 1:1. Dno propustku bude vybetonováno betonem C30/37 XC2+XD2+XF4. Odláždění do betonu bude provedeno max. 2,99m od vnější hranice propustku na vtoku a výtoku propustku (na svahy podél šikmých čel propustku max. 4,75m), nad propustkem bude dláždění provedeno ve sklonu násypového tělesa komunikace 1:1,5. Bude tím zabráněno zarůstání vegetací v blízkosti propustku. Během stavby propustku nebude nutné přeložit žádná vedení sítí. Případné sítě bude nutné před zahájením stavebních prací vytyčit, přeložit, popř. ochránit a označit. Svahy násypu u propustku budou upraveny podél čel propustku do sklonu násypového tělesa 1:1,5. V tomto sklonu je také proveden sklon svahu bezprostředně nad propustkem. Úprava odlážděním bude ukončena vtokovým a výtakovým betonovým prahem. Z důvodu napojení nové výšky na vtoku bude nutné dno upravit a vyčistit na délku cca 3,0m před i za propustkem.

Dno propustku bude provedeno z betonu C30/37 XC2+XD2+XF4. Železobetonové věnce jsou navrženy z betonu C30/37 XC4+XD3+XF4. Tahová napětí v betonu jsou bezpečně zachycena betonářskou výztuží, která rovněž zajišťuje přijatelnou šířku a rozdělení trhlin v betonu. Betonářská výztuž konstrukcí je navržena z oceli 10 505 (R). Ocelové části nosné konstrukce i záchytných zařízení jsou provedeny z konstrukční oceli S235.

- Charakteristika propustku: trvalý silniční propustek přes občasnou vodoteč, směrově v oblouku, výškově jednostranně klesá do úžlabí údolnicového oblouku, jednopodlažní, přesypaný, nepohyblivý, masivní, ocelová flexibilní trubní konstrukce plošně uložená, šikmá se zatížitelností dle třídy A podle ČSN 73 6203,
- Délka přemostění: 1,951m,
- Délka propustku: 1,977m,
- Délka nosné konstrukce: 1,977m,
- Rozpětí pole: 1,964m,
- Šikmost propustku: 90,00°,
- Úhel křížení: 39,90°,
- Volná šířka propustku: 1,000m,
- Šířka průchozího prostoru: - ,
- Šířka propustku: 20,110m,
- Výška propustku: 1,100m,
- Světlost propustku kolmá : 1,951m,
- Stavební výška: 0,475m,
- Zatížení: zatěžovací třída A podle ČSN 73 6203
- Vozovkové souvrství: asfaltové vrstvy na podkladních vrstvách tl. max. 0,450m
- Volná výška pod propustkem: 1,100m
- Počet otvorů: 1.

Prostorové uspořádání na mostě odpovídá ČSN 73 6201 - kategorie S 6,5/50, bez chodníku.


8) DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMÁ, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY

Během stavby bude dotčeno několik ochranných pásem inženýrských sítí a komunikací.

Silnice, dálnice a místní komunikace:

(1) Silniční ochranná pásma jsou určena zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 30, platí pro dálnice, silnice a místní komunikace I. a II. třídy; mimo souvislé zastavění obcí.

(2) Rozumí se jimi prostor ohraničený svislými plochami do výšky 50m a ve vzdálenosti:

	ČÍSLO ZAKÁZKY:	INVESTOR:	ČÍSLO PŘÍLOHY:	STUPEŇ PD:
	2009-114	STŘEDOČESKÝ KRAJ	A	PDPS
	STAVEBNÍ OBJEKT:	STAVBA:	VYPRACOVAL:	KONTROLOVAL:
	-	II/279 HORNÍ BOUSOV, DOLNÍ BOUSOV, REKONSTRUKCE SILNICE	RADEK DITTRICH	ING. JINDŘICH JIRÁK

a) 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice, rychlostní silnice nebo rychlostní místní komunikace anebo od osy větve jejich křižovatek; pokud by takto určené pásmo nezahrnovalo celou plochu odpočívky; tvoří hranici pásma hranice silničního pozemku; ostatních místních komunikací II. třídy.

b) 50 m od osy vozovky přilehlého jízdního pásu ostatních silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. třídy

c) 15 m od osy silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

Dráhy:

Ochranné pásmo dráhy - § 8 zák. č. 266/1994 Sb. o dráhách

Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou:

a) u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy

b) u dráhy celostátní, vybudované pro rychlost větší než 160 km/h, 100 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranic obvodu dráhy

c) u vlečky 30 m od osy krajní koleje

d) u speciální dráhy (Metro) 30 m od hranic obvodu dráhy, u tunelů speciální dráhy 35 m od osy krajní koleje

e) u dráhy lanové 10 m od nosného lana, dopravního lana nebo osy krajní koleje

f) u dráhy tramvajové a dráhy trolejbusové 30 m od osy krajní koleje nebo krajního trolejového drátu.

! Pro dráhu vedenou po pozemních komunikacích a vlečku v uzavřeném prostoru provozovny nebo v obvodu přístavu se ochranné pásmo nezřizuje.

Elektroenergetika:

(1) Ochranná pásma zařízení pro výrobu elektřiny a rozvodná vedení elektřiny jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně, § 46.

(2) Ochranné pásmo venkovního vedení 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:

a) u napětí nad 1 kV do 35kV včetně

1. pro vodiče bez izolace 7 m,

2. pro vodiče s izolací základní 2 m,

3. pro závěsná kabelová vedení 1 m,

b) u napětí nad 35kV do 110kV včetně

1. pro vodiče bez izolace 12 m,

2. pro vodiče s izolací základní 5 m,

c) u napětí nad 110kV do 220kV včetně 15m;

d) u napětí nad 220kV do 400kV včetně 20m;


e) u napětí nad 400kV 30m.

f) u závěsného kabelového vedení 110 kV 2 m,

g) u zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence 1 m.

V lesních průsecích udržuje provozovatel přenosové soustavy nebo provozovatel příslušné distribuční soustavy na vlastní náklad volný pruh pozemků o šířce 4 m po jedné straně základů podpěrných bodů nadzemního vedení podle písm. a) bodu 1 a písm. b), c), d) a e), pokud je takový volný pruh třeba; vlastníci či uživatelé dotčených nemovitostí jsou povinni jim tuto činnost umožnit.

(3) Ochranné pásmo podzemního vedení elektrizační soustavy do 110 kV včetně a vedení řídicí, měřicí a zabezpečovací techniky činí 1 m po obou stranách krajního kabelu, nad 110 kV činí 3 m po obou stranách krajního kabelu.

	ČÍSLO ZAKÁZKY:	INVESTOR:	ČÍSLO PŘÍLOHY:	STUPEŇ PD:
	2009-114	STŘEDOČESKÝ KRAJ	A	PDPS
	STAVEBNÍ OBJEKT:	STAVBA:	VYPRACOVAL:	KONTROLOVAL:
	-	II/279 HORNÍ BOUSOV, DOLNÍ BOUSOV, REKONSTRUKCE SILNICE	RADEK DITTRICH	ING. JINDŘICH JIRÁK

(4) Ochranné pásmo elektrické stanice je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti

- a) u venkovních elektrických stanic a dále stanic s napětím větším než 52 kV v budovách 20 m od oplocení nebo od vnějšího líce obvodového zdiva,
- b) u stožárových elektrických stanic a věžových stanic s venkovním přívodem s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 7 m,
- c) u kompaktních a zděných elektrických stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 2 m,
- d) u vestavěných elektrických stanic 1 m od obestavění.

Plynárenská zařízení:

Ochranná pásma plynárenských zařízení jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb., § 68

(1) Plynárenská zařízení jsou chráněna ochrannými pásmy k zajištění jejich bezpečného a spolehlivého provozu. Ochranné pásmo vzniká dnem nabytí právní moci územního rozhodnutí.

(2) Ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí souvislý prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti od jeho půdorysu.

(3) Ochranná pásma činí

- a) u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce, 1 m na obě strany od půdorysu,
- b) u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek 4 m na obě strany od půdorysu,
- c) u technologických objektů 4 m na všechny strany od půdorysu.

(4) Ve zvláštních případech, zejména v blízkosti těžebních objektů, vodních děl a rozsáhlých podzemních staveb, které mohou ovlivnit stabilitu uložení plynárenských zařízení, může ministerstvo stanovit rozsah ochranných pásem až na 200 m.

(5) V ochranném pásmu zařízení, které slouží pro výrobu, přepravu, distribuci a uskladňování plynu, i mimo něj je zakázáno provádět činnosti, které by ve svých důsledcích mohly ohrozit toto zařízení, jeho spolehlivost a bezpečnost provozu.

(6) Pokud to technické a bezpečnostní podmínky umožňují a nedojde-li k ohrožení života, zdraví nebo bezpečnosti osob, fyzická nebo právnická osoba provozující příslušnou plynárenskou soustavu či podzemní zásobník plynu nebo přímý plynovod či plynovodní přípojku

a) stanoví písemně podmínky pro realizaci veřejně prospěšné stavby, pokud se prokáže nezbytnost jejího umístění v ochranném pásmu,

b) může udělit písemný souhlas se stavební činností, umístováním staveb neuvedených v písmenu a), zemními pracemi, zřizováním skládek a uskladňováním materiálu v ochranném pásmu; souhlas musí obsahovat podmínky, za kterých byl udělen.

(7) Podmínky nebo souhlas se připojují k návrhu regulačního plánu nebo návrhu na vydání územního rozhodnutí a orgán, který je příslušný k vydání regulačního plánu nebo územního rozhodnutí, podmínky nepřezkoumává.

(8) V lesních průsecích udržuje provozovatel přepravní soustavy nebo provozovatel příslušné distribuční soustavy na vlastní náklad volný pruh pozemků o šířce 2 m na obě strany od osy plynovodu; vlastníci či uživatelé dotčených nemovitostí jsou povinni jim tuto činnost umožnit.

Odvodňovací a závlahové sítě:

Ochranná pásma pro tyto sítě nejsou stanovena.

Stokové sítě a související objekty:


(1) Ustanovení o ochranném pásmu je uvedeno v čl. 4.6.23. ČSN 75 6101.

(2) Neurčí-li vodohospodářský orgán jinak, je šířka ochranného pásma 3m od okrajů půdorysných rozměrů stok a souvisejících objektů.

Telekomunikační zařízení:

(1) Ochrana telekomunikačních zařízení je upravena zákonem č. 225/2003 Sb., kterým se mění zákon č. 151/2000 Sb., o telekomunikacích, ve znění pozdějších předpisů, oddíl V. Způsob vymezení ochranných pásem určuje § 92.

(2) Ochranné pásmo podzemních telekomunikačních vedení vzniká dnem nabytí právní moci územního rozhodnutí o umístění stavby.

	ČÍSLO ZAKÁZKY:	INVESTOR:	ČÍSLO PŘÍLOHY:	STUPEŇ PD:
	2009-114	STŘEDOČESKÝ KRAJ	A	PDPS
	STAVEBNÍ OBJEKT:	STAVBA:	VYPRACOVAL:	KONTROLOVAL:
	-	II/279 HORNÍ BOUSOV, DOLNÍ BOUSOV, REKONSTRUKCE SILNICE	RADEK DITTRICH	ING. JINDŘICH JIRÁK

(3) Ochranné pásmo podzemních telekomunikačních vedení činí 1,5 m po stranách krajního vedení.

(4) V ochranném pásmu podzemních telekomunikačních vedení je zakázáno

a) provádět bez souhlasu jejich vlastníka zemní práce, s výjimkou nezbytně nutných oprav vodovodů a kanalizací při jejich haváriích; v těchto případech je provozovatel vodovodů a kanalizací povinen tuto skutečnost oznámit bez zbytečného odkladu provozovateli dotčeného telekomunikačního zařízení

b) zřizovat stavby či umísťovat konstrukce nebo jiná podobná zařízení a provádět činnosti, které by znemožňovaly nebo podstatně znesnadňovaly přístup k podzemnímu telekomunikačnímu vedení nebo které by mohly ohrozit bezpečnost a spolehlivost jeho provozu

c) vysazovat trvalé porosty

(5) Ochranná pásma ostatních telekomunikačních zařízení vznikají dnem právní moci územního rozhodnutí o ochranném pásmu. Účastníkem územního řízení o ochranném pásmu je Úřad.

(6) Ochranné pásmo nadzemních telekomunikačních vedení vzniká dnem nabytí právní moci rozhodnutí podle zvláštního právního předpisu a je v něm zakázáno zřizovat stavby, elektrická vedení a železné konstrukce, umísťovat jeřáby, vysazovat porosty, zřizovat vysokofrekvenční zařízení a nebo jinak způsobovat elektromagnetické stíny, odrazy nebo rušení.

(7) Existence a rozsah ochranného pásma telekomunikačního zařízení se zajistí u správce příslušného zařízení, případně u územně příslušného orgánu územního plánování.

9) ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

9.1. BOURACÍ PRÁCE (DEMOLICE)

V průběhu stavby dojde k odstranění stávajícího propustku v km 1,857 70. Propustek bude nahrazen novým propustkem. Dále dojde ve městě Dolní Bousov k odstranění stávající římsy u mostního objektu a zdi, která na mostní objekt navazuje. Římsa bude provedena nová železobetonová. Na ni bude ukotveno nové zábradlí mostního typu.

9.2. KÁCENÍ MIMOLETNÍ ZELEŇ A JEJICH PŘÍPADNÁ NÁHRADA

Veškeré kácení dřevin je znázorněno v koordinační situaci.

9.3. ROZSAH ZEMNÍCH PRACÍ A KONEČNÁ ÚPRAVA TERÉNU

- rozsah zemních prací je uveden v samostatných stavebních objektech
- vytěžená ornice a podorničí bude použita na ohumusování okolí dotčeného stavbou
- terénně budou upravena místa dotčená stavbou

9.4. OZELENĚNÍ NEBO JINÉ ÚPRAVY NEZASTAVĚNÝCH PLOCH


Při rekonstrukci není počítáno s novým osázením okolních ploch.

9.5. ZÁSAH DO ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU A PŘÍPADNÉ REKULTIVACE

V rámci stavby dojde k zásahu do zemědělského půdního fondu jedná se o pozemky p. č. 1227, p. č. 1226/1, p. č. 1279 v katastrálním území Dolní Bousov. Pozemek p. č. 22 v k.ú. Horní Bousov. Tyto pozemky je nutné vyjmout ze zemědělského půdního fondu.

Zemědělský půdní fond tvoří pozemky zemědělsky obhospodařované, to je orná půda, chmelnice, vinice, zahrady, ovocné sady, louky, pastviny (dále jen "zemědělská půda") a půda, která byla a má být nadále zemědělsky obhospodařována, ale dočasně obdělávána není.

Pro nezemědělské účely je nutno použít především nezemědělskou půdu, zejména nezastavěné a nedostatečně využitě pozemky v zastavěném území nebo na nezastavěných plochách stavebních pozemků 5)

	ČÍSLO ZAKÁZKY:	INVESTOR:	ČÍSLO PŘÍLOHY:	STUPEŇ PD:
	2009-114	STŘEDOČESKÝ KRAJ	A	PDPS
	STAVEBNÍ OBJEKT:	STAVBA:	VYPRACOVAL:	KONTROLOVAL:
	-	II/279 HORNÍ BOUSOV, DOLNÍ BOUSOV, REKONSTRUKCE SILNICE	RADEK DITTRICH	ING. JINDŘICH JIRÁK

staveb mimo toto území, stavební proluky a plochy získané zbořením přežilých budov a zařízení. Musí-li však v nezbytných případech dojít k odnětí zemědělského půdního fondu, nutno zejména

- co nejméně narušovat organizaci zemědělského půdního fondu, hydrologické a odtokové poměry v území a síť zemědělských účelových komunikací,
- odnímat jen nejnutnější plochu zemědělského půdního fondu,
- při umísťování směrových a liniových staveb co nejméně ztěžovat obhospodařování zemědělského půdního fondu,
- po ukončení povolení nezemědělské činnosti neprodleně provést takovou terénní úpravu, aby dotčená půda mohla být rekultivována a byla způsobilá k plnění dalších funkcí v krajině podle schváleného plánu rekultivace.

9.6. ZÁSAH DO POZEMKŮ URČENÝCH K PLNĚNÍ FUNKCE LESA

V rámci stavby nedojde k zásahu do pozemků určených k plnění funkce lesa.

Pozemky určené k plnění funkcí lesa jsou

-pozemky s lesními porosty a plochy, na nichž byly lesní porosty odstraněny za účelem obnovy, lesní průseky a nebezpečné lesní cesty, nejsou-li širší než 4 m, a pozemky, na nichž byly lesní porosty dočasně odstraněny na základě rozhodnutí orgánu státní správy


-zpevněné lesní cesty, drobné vodní plochy, ostatní plochy, pozemky nad horní hranicí dřevinné vegetace (hole), s výjimkou pozemků zastavěných a jejich příjezdnic komunikací, a lesní pastviny a políčka pro zvěř, pokud nejsou součástí zemědělského půdního fondu¹⁾ a jestliže s lesem souvisejí nebo slouží lesnímu hospodářství (dále jen "jiné pozemky"). U těchto pozemků může orgán státní správy lesů naříditi označení jejich příslušnosti k pozemkům určeným k plnění funkcí lesa.

-Pozemky určenými k plnění funkcí lesa nejsou školky a plantáže lesních dřevin založené na pozemcích, které nejsou určeny k plnění funkcí lesa, pokud orgán státní správy lesů na návrh vlastníka pozemku nerozhodne jinak.

9.7. ZÁSAH DO JINÝCH POZEMKŮ

Níže vypsane pozemky se nacházejí v katastrálním území Dolní Bousov, 628735

č. LV	Vlastník (správa nemovitosti)	adresa	KN (PK) p. č. kat.	Druh pozemku	výměra (m ²)
10001	Město Dolní Bousov	Nám. T. G. Masaryka 1, Dolní Bousov, 294 04	1792/2 1792/4 1769/4 1769/1 1792/5 1769/2 1792/6 1792/7 1887/10 1226/1 1227	Ostatní plocha Ostatní plocha Ostatní plocha Ostatní plocha Ostatní plocha Ostatní plocha Ostatní plocha Ostatní plocha Vodní plocha Trvalý travní porost zahradka	146 1651 29 174 613 45 801 486 64 141 49
867	Vlastník: Středočeský kraj Správce: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, přísp. org.	Zborovská 81/11, Praha, Smíchov, 150 00	1845/1 1844/2 1844/1	Ostatní plocha Ostatní plocha Ostatní plocha	1551 798 12 443

	ČÍSLO ZAKÁZKY: 2009-114	INVESTOR: STŘEDOČESKÝ KRAJ	ČÍSLO PŘÍLOHY: A	STUPEŇ PD: PDPS
	STAVEBNÍ OBJEKT: -	STAVBA: II/279 HORNÍ BOUSOV, DOLNÍ BOUSOV, REKONSTRUKCE SILNICE	VYPRACOVAL: RADEK DITTRICH	KONTROLOVAL: ING. JINDŘICH JIRÁK

60000	Vlastník: Česká republika Správce: Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových	Rašínovo nábřeží 390/42, Praha, Nové Město, 128 00	1882/2	Vodní plocha	49
1397	JUDr. Skákalová Silvie Mgr. Jan Skalička, M.A.	Na Olešce 437, Semily, Podmoklice, 513 01 Rýnská 948/1, Praha, Čakovice, 196 00	1279	Orná půda	123
1221	Rybářství Chlumeck nad Cidlinou, a.s.,	Boženy Němcové 711, Chlumeck nad Cidlinou IV, 50351 Chlumeck nad Cidlinou	1366	Ostatní plocha	52

Níže vypsane pozemky se nachazejí v katastrálním území Horní Bousov, 642487

č. LV	Vlastník (správa nemovitosti)	adresa	KN (PK) p. č. kat.	Druh pozemku	výměra (m ²)
246	Město Dolní Bousov	Nám. T. G. Masaryka 1, Dolní Bousov, 294 04	22	Trvalý travní porost	252
867	Vlastník: Středočeský kraj Správce: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, přísp. org.	Borovská 81/11, Praha, Smíchov, 150 00	760	Ostatní plocha	10 760

10) NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

Jelikož navržená stavba není stavbou výrobního charakteru ani nemá potřeby zvýšených nároků na dodávky energií, nepředpokládají se značné požadavky na dodávky jakýchkoliv energií.

11) VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Veškeré odpady z činnosti při výstavbě vzniklé je nutno likvidovat na k tomu určených místech a takovéto chování dokladovat objednateli a dalším kompetentním orgánům, které si to vyžádaly či vyžadají.

Před proniknutím nepovolaných osob na staveniště budou kolem stavby umístěny výstražné cedule dodavatelskou organizací, upozorňující na nebezpečí úrazu.

Po dobu výstavby musí být respektovány všechny zákony a vyhlášky vztahující se k životnímu prostředí a to především:

- Zákon č.258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví.
- Nařízení vlády č.148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.


Ovzduší

Během výstavby může být zemní těleso zejména v suchém období plochou se zvýšenou prašností, kterou je možno minimalizovat vhodnou technologií výstavby. Během provozu by komunikace neměla být významným zdrojem prachu vzhledem k používání bezprašných krytů vozovek.

Voda

Podzemní vody

Nepředpokládá se vliv na podzemní vody

	ČÍSLO ZAKÁZKY:	INVESTOR:	ČÍSLO PŘÍLOHY:	STUPEŇ PD:
	2009-114	STŘEDOČESKÝ KRAJ	A	PDPS
	STAVEBNÍ OBJEKT:	STAVBA:	VYPRACOVAL:	KONTROLOVAL:
	-	II/279 HORNÍ BOUSOV, DOLNÍ BOUSOV, REKONSTRUKCE SILNICE	RADEK DITTRICH	ING. JINDŘICH JIRÁK

Povrchové vody

Komunikace je odvodněna do stávající kanalizace.

Půda

Stavba je z větší části umístěna na půdě, která není zemědělsky obdělávána. Jedná se o stávající zpevněné plochy.

12) OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

12.1. BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ

Při výstavbě je nutné dodržovat všechny platné právní předpisy (vyhlášky, nařízení, závazné normy apod.) v oblasti bezpečnosti práce, technických zařízení a v oblasti ochrany zdraví (zejména vyhl. č. 48/1982 Sb., Českého úřadu bezpečnosti práce ve znění vyhl. ČÚBP č. 207/1991 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění práce a technických zařízení).

Dále je při provádění stavebních prací nutno věnovat pozornost zejména těmto ustanovením příslušných vyhlášek:

Vyhláška ČÚBP č. 48/1982 Sb. kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení

Vyhlášku 48/1982 Sb. je nutné kombinovat s některými souvisejícími předpisy a ČSN v příslušném rozsahu:

Zákon č. 105/1990 Sb. o soukromém podnikání občanů

Zákon č. 262/2006 Sb. zákoník práce

Nařízení vlády č. 523/2002 Sb. o podmínkách ochrany zdraví zaměstnanců

Vyhláška Ministerstva zdravotnictví č. 77/1965 Sb. o výcviku, způsobilosti a registraci obsluh stavebních strojů

ČSN EN 50110-1 Obsluha a práce na elektrických zařízeních

ČSN ISO 3864 Bezpečnostní barvy a bezpečnostní značky

ČSN P ENV 13670-1 Provádění betonových konstrukcí - Část 1: Společná ustanovení

ČSN EN 206-1 Beton - Část 1: Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda

ČSN 73 2310 Provádění zděných konstrukcí

ČSN 73 8101 Lešení - Společná ustanovení

ČSN 73 8106 Ochranné a záchytné konstrukce

ČSN 74 3305 Ochranná zábradlí

Při přepravě materiálu je nutno dodržovat vyhl. ČÚBP o bezpečnosti při práci a provozu silničních motorových vozidel.

Zhotovitel stavebních prací je povinen vést evidenci pracovníků od jejich nástupu do práce až po opuštění pracoviště. Je povinen vybavit všechny osoby, které vstupují na staveniště osobními ochrannými prostředky odpovídající ohrožení, které pro tyto osoby z prováděných prací vyplývá.


Zhotovitel stavebních prací musí v rámci zhotovitelské dokumentace vytvořit podmínky k zajištění bezpečnosti práce. Součástí zhotovitelské dokumentace je technologický nebo pracovní postup, který musí být po dobu stavebních prací na stavbě k dispozici. Pracovníci musí být seznámeni se zhotovitelskou dokumentací v rozsahu, který se jich týká.

Pracovník, který zpozoruje nebezpečí, které by mohlo ohrozit zdraví nebo životy osob, nebo způsobit provozní nehodu, případně i příznaky takového nebezpečí je povinen pokud nemůže nebezpečí odstranit sám přerušit práci a oznámit to odpovědnému pracovníkovi a podle možnosti upozornit všechny osoby, které by mohly být tímto nebezpečím ohroženy. O přerušení práce v daném úseku rozhodne odpovědný pracovník zhotovitele po posouzení důvodů.

Pro provádění stavebních prací za mimořádných podmínek musí být v projektu stavby stanoveny zásady technických, organizačních a dalších opatření k zajištění bezpečnosti práce. Potřebná opatření určí zhotovitel stavebních prací případně ve spolupráci s projektantem.

Práce v blízkosti inženýrských sítí mohou být konány po dohodě se správcí sítí. Jakékoliv poškození musí být hlášeno provozovateli sítí. V nebezpečném prostředí nesmí pracovník pracovat osaměle, kde není v dohledu nebo doslechu další pracovník.

Pracovníci jsou povinni dodržovat technologické nebo pracovní postupy, návody, pravidla a pokyny. Obsluhovat stroje a zařízení a používat nářadí a pomůcky, které jim byly pro jejich práci určeny, dodržovat bezpečnostní označení a signály pověřených pracovníků dozorem na pracovišti.

	ČÍSLO ZAKÁZKY:	INVESTOR:	ČÍSLO PŘÍLOHY:	STUPEŇ PD:
	2009-114	STŘEDOČESKÝ KRAJ	A	PDPS
	STAVEBNÍ OBJEKT:	STAVBA:	VYPRACOVAL:	KONTROLOVAL:
	-	II/279 HORNÍ BOUSOV, DOLNÍ BOUSOV, REKONSTRUKCE SILNICE	RADEK DITTRICH	ING. JINDŘICH JIRÁK

Všechny otvory a jámy na staveništi, kde hrozí nebezpečí pádu musí být zakryty nebo ohrazeny.

Před započítím zemních prací musí být zajištěn ze strany zhotovitele v prostoru těchto prací průzkum všech překážek a odpovědným pracovníkem jejich vyznačení na terénu zejména tras podzemních vedení inženýrských sítí, které písemně odevzdal zadavatel při předání staveniště.

Výkopy musí být ohrazeny nebo zakryty. Okraje výkopů se nesmějí zatěžovat. Přes výkopy v zastavěném území musí být položeny lávky pro chodce šířky 1,50 m s oboustranným zábradlím pro každý vstup do objektu nebo max. po 50 m. Případné vjezdy do objektů musí být opatřeny přejezdy se zábradlím a označením dovolené únosnosti a rychlosti. Do výkopů musí být zajištěn bezpečný sestup po žebříku apod.

Zavěšování břemen na jeřáb provádí pověřený pracovník (vazač). Před vlastním zdvihem musí být provedena kontrola bezpečnosti nadzvednutím břemene. Pod dopravovanými břemeny ani v jejich blízkosti se do ustálení břemene nesmí nikdo zdržovat.

Do pracovního prostoru stroje a zařízení se nesmí vstupovat po dobu činnosti stroje.

Prostory, nad kterými se pracuje musí být vždy bezpečně zajištěny, aby nedošlo k ohrožení pracovníků a zájmu jiných osob.

Před započítím bouracích a rekonstrukčních prací musí být vymezen ohrožený prostor podle technologie prováděných prací a zajištěn proti vstupu nepovolaných osob. Musí být zajištěn průzkum objektu, inženýrských sítí a sousedních objektů.

Stroje může samostatně obsluhovat pouze pracovník, které má pro tuto činnost příslušnou odbornou způsobilost. Stroje a technická zařízení mohou být uvedena do provozu jen odpovídají-li příslušným předpisům technického stavu.

Práce v ochranném pásmu elektrického vedení mohou být zahájeny až po provedeném opatření k zajištění bezpečnosti práce. (Např. dozor pracovníka energ. závodu)

Elektrická vedení musí být uložena tak, aby byla přehledná a co nejkratší. Elektrická zařízení musí být před uvedením do provozu odborně prověřena a vyzkoušena.


Pracoviště, stroje a technická zařízení s nebezpečím ohrožení osob musí být opatřeny bezpečnostním označením.

Lešení nebo jiné konstrukce pro práce ve výšce zasahující do veřejné komunikace musí být zřetelně označeny a za snížené viditelnosti a v noci osvětleny výstražným červeným světlem.

Práce v kanalizačních šachtách je možné provádět ze přítomnosti minimálně dvou pracovníků - jeden na povrchu. Před vstupem do šachty provádět kontrolní měření přítomnosti kyslíčnicku uhličitého a v místech se zvýšenou pravděpodobností jeho výronu, což je celá oblast se zvýšeným rizikem a její bezprostřední okolí a u revizních šatech hlubších než 4,0 m i v průběhu prací.

12.2. ZABEZPEČENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE


Jedná se pouze o rekonstrukci sávacího krytu. Všechny ostatní stávající parametry budou zachovány. Není tedy třeba řešit přístup užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu.

	ČÍSLO ZAKÁZKY:	INVESTOR:	ČÍSLO PŘÍLOHY:	STUPEŇ PD:
	2009-114	STŘEDOČESKÝ KRAJ	A	PDPS
	STAVEBNÍ OBJEKT:	STAVBA:	VYPRACOVAL:	KONTROLOVAL:
	-	II/279 HORNÍ BOUSOV, DOLNÍ BOUSOV, REKONSTRUKCE SILNICE	RADEK DITTRICH	ING. JINDŘICH JIRÁK

13) ZÁVĚR

Projektová dokumentace na akci „II/279 HORNÍ BOUSOV - DOLNÍ BOUSOV, REKONSTRUKCE SILNICE“ je zpracována na základě řádné objednávky za současného respektování příslušných platných vyhlášek, norem a předpisů. Do projektové dokumentace byly zpracovány závěry ze všech veřejnoprávních jednání, jichž jsme se zúčastnili. Objekt byl navržen na základě projednaných skutečností a představ investora a dalších oprávněně zúčastněných osob.

.....
RADEK DITTRICH

	ČÍSLO ZAKÁZKY:	INVESTOR:	ČÍSLO PŘÍLOHY:	STUPEŇ PD:
	2009-114	STŘEDOČESKÝ KRAJ	A	PDPS
	STAVEBNÍ OBJEKT:	STAVBA:	VYPRACOVAL:	KONTROLOVAL:
	-	II/279 HORNÍ BOUSOV, DOLNÍ BOUSOV, REKONSTRUKCE SILNICE	RADEK DITTRICH	ING. JINDŘICH JIRÁK

14) PŘÍLOHY