

Obsah:

1	Identifikační údaje	2
1.1	Stavba:.....	2
1.2	Objednatel:.....	2
1.3	Zhotovitel dokumentace:.....	2
1.4	Stupeň dokumentace:.....	2
1.5	Majetkový správce objektu:.....	2
2	Úvod	3
2.1	Všeobecně.....	3
2.2	Použité podklady.....	3
3	Technické řešení	3
4	Související objekty	9
5	Ochranná pásma	10
6	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na staveništích.....	12

1 Identifikační údaje

1.1 Stavba:

Název stavby: III/11127 Radonice, mosty ev.č. 11127 – 4,5 a silnice - PD
Objekt: SO 101 Stavební úprava silnice III/11127
Místo stavby: Zdebuzevy, Radonice
Katastrální území: Zdebuzevy
Druh stavby: rekonstrukce

1.2 Objednatel:

Název investora: Středočeský kraj,
Adresa investora: Zborovská 11, 150 21

1.3 Zhotovitel dokumentace:

Název: PRAGOPROJEKT, a.s.
Adresa: K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4
IČO: 452 72 387
DIČ: CZ 45272387
Zpracovatelský útvar: Ateliér Praha, ředitel ateliéru Ing. Zdeňka Heroldová
Zpracovatel objektu: Ing. Jiří Ctibor
HIP: Ing. Dominika Urbanová a.i.

1.4 Stupeň dokumentace:

Dokumentace pro stavební povolení (DSP)

1.5 Majetkový správce objektu:

Středočeský kraj (KSÚS SK)

2 Úvod

2.1 Všeobecně

Předmětem této stavby je rekonstrukce silnice III/11127 v úseku mezi napojením na silnici II/125 (uzlový bod 1333A095) a mostem přes řeku Blanici, a zřízení nového mostu a propustku v obci Radonice (SO 201). Silnice III/11127 vede v souběhu s dálnicí D1, a spolu se silnicemi I/125 a I/111 propojuje oblast mezi dálničními sjezdy 41- Šternov a 49 - Psáře. Celková délka rekonstruovaného úseku je 5450 m. Rekonstrukce silnice nemění stávající směrové, výškové a šířkové uspořádání, a zahrnuje úpravu vozovky, krajnic a částečně odvodnění (pročištění silničních příkopů a rekonstrukce stáv. propustků).

2.2 Použité podklady

Zaměření území (PRAGOPROJEKT, a.s., 11/2012)

Zjištění stavu inženýrských sítí (PRAGOPROJEKT, a.s., 11/2012)

Zpráva o diagnostice vozovky (QVIA spol. s r.o., 03/2013)

Zpráva o diagnostice vozovky - doplněk (QVIA spol. s r.o., 04/2013)

3 Technické řešení

Objekt SO 101 řeší rekonstrukci silnice III/11127 v délce cca 5450 m. V ZÚ navazuje na sil. II/125, v KÚ navazuje v pracovní spáře na zrekonstruovanou část silnice na předpolí mostu ev.č. 11127-3 přes řeku Blanici.

Technologie rekonstrukce byla navržena v souladu s doporučením diagnostického průzkumu vozovky – recyklace za studena. Rekonstruovaný úsek je rozdělen na extravilán a intravilán, které se liší mocností frézování, hl. recyklace, tl. nového voz. souvrství i nadvýšením oproti stávající niveletě.

Na začátku prací bude odfrézováno asfaltové souvrství tl. 20 mm (platí pro extravilán) resp. 100 mm (platí pro intravilán). Vzhledem k tomu, že průměrná tloušťka asfaltového souvrství je dle provedené diagnostiky vozovky pouze cca 50 mm, bude v intravilánu provedeno odfrézování asf. vrstev v max. možné míře, zbylé konstrukční vozovkové souvrství bude odstraněno tak, aby celk. tl. odstraněné konstrukce vozovky byla 100 mm. Dále bude provedena sanace okrajů vozovky ve 100% délky trasy, která spočívá v odstranění stáv. konstrukce vozovky v š. 0,75 m, do hloubky 0,5 m, následné přehutnění pláň, a položení vrstvy ŠD frakce 0/45 tl. 0,25 m a vrstvy R-mat tl. 0,25 m (do úrovně okolní odfrézované vozovky). V případě nesplnění filtračního kritéria bude na úroveň pláň položena separační geotextilie.

Po dosypání krajnice bude provedeno rozfrézování a reprofilace do hloubky 150 mm resp. 120 mm v extravilánu (příčná homogenizace) v celé šířce vozovky. Následuje recyklace homogenizovaného konstrukčního souvrství na hloubku 150 mm resp. 120 mm dle TP 208 technologií za studena na místě, s přidáním kombinovaného pojiva asfalt + cement – bude upraveno průkazní zkouškou. V místech vyrovnání příčného a podélného sklonu bude přidáván R-materiál při recyklaci.

Následně budou položeny asfaltové vrstvy v tl. 40 mm obrus a ložná 60 mm resp. 70 mm v extravilánu. Dále bude provedeno zpevnění zemní krajnice tl. 0,15 m asfaltovým recyklátem a ohumusování svahů.

V extravilánu je niveleta oproti stávajícímu stavu navýšena o 90 mm, v intravilánu zůstává zachována v původní úrovni.

Součástí úpravy je pročištění stávajících příkopů a propustků (betonových). Kamenné propustky jsou na základě požadavku investora nahrazeny novými betonovými viz podkapitola

odvodnění vozovky. Sjezdy na okolní pozemky v extravilánu zůstanou zachovány ve stávajícím stavu, pokud není podkapitole odvodnění vozovky uvedeno jinak.

Směrové vedení

Směrové vedení je zachováno stávající.

Výškové řešení

Výškové vedení zcela respektuje stávající stav (pouze srovnání lokálních nerovností a reprofilace př. sklonu.) V příloze 3 Podélný profil je niveleta vedena v úrovni stávajícího stavu. Niveleta v extravilánu je navýšena o 90 mm. Přechodový výškový klín na rozhraní intravilánu a extravilánu bude proveden na dl. 20 m.

Šířkové uspořádání

Šířkové uspořádání je zachováno stávající, průměrná šířka zpevnění je 5,0 m (4,70 – 5,30 m), viz vzorové příčné řezy. Příčný sklon ve směrových obloucích je sjednocen vždy pro příslušný oblouk.

Odvodnění vozovky a pláně

Odvodnění vozovky je zajištěno příčným a podélným sklonem do okolního terénu. Odvodnění v intravilánu zůstává zachováno, pouze bude provedena výměna stáv. kamenných propustků a pročištění bet. propustků.

Výjimkou jsou následující místa:

km 4,3736 – navržena ocelová svodnice vody 120/90, zatížení D400, dl. 8 m, která odvádí vodu do zatrubněného příkopu. (Vzhledem k neexistenci podkladů o tomto systému odvodnění se předpokládá v těchto místech jeho vedení.) V místech nepojení bude provedena úprava zatrubnění v místech napojení (otevřený příkop s odlážděním). **Upozornění: v souběhu s předpokládaným zatrubněným příkopem je veden sdělovací kabel O2!**

km 4,468 – vydutý výškový oblouk - v současném stavu voda z vozovky i z okolního přilehlého terénu odváděna pomocí vtokové jímky (šachty), a dále pod vozovkou na soukromý pozemek. Pro nápravu tohoto ne zcela vyhovujícího stavu bude stávající šachta nahrazena novou horskou vpustí (km 4.474), do které se rovněž zaústí všechny místní svody dešťové vody (zatrubeňný příkop z obce). Tato nová horská vpust bude odvodněna zatrubněným příkopem pomocí přípojky DN 400 délky cca 113 m do staničení km 4,589527, kde se nachází propustek P11, který bude nahrazen novým. Jedná se o obnovu stávajícího zatrubněného příkopu. V trase zatrubněného příkopu je navržena bet. kontrolní šachta DN 1000.

Navržené zpevnění příkopů před horskými vpustmi (bet. žlabovky š. 0,6 m) je navrženo v tomto rozsahu:

Zpevnění příkopů:

km P 2,253–2,263 dl. 10 m žlab š. 0,6 m

km P 2,377–2,387 dl. 10 m žlab š. 0,6 m

km P 4,469–4,479 dl. 10 m žlab š. 0,6 m

V rámci rekonstrukce bude provedeno pročištění a prohloubení příkopů v následujícím rozsahu:

km P 0,145–0,555 dl. 410 m

km P 0,780–0,885 dl. 105 m

km P 0,900–1,923 dl. 1023 m
 km P 2,055–2,093 dl. 38 m
 km P 2,115–2,153 dl. 38 m
 km P 2,252–2,292 dl. 40 m (výměna horské vpusti v km 2,252)
 km P 2,377–2,400 dl. 23 m
 km P 2,460 – 3,100 dl. 640 m (v km 3,100 navržen nový trubní propustek)
 km P 3,200 – 3,55 dl. 355 m
 km P 3,630 – 3,900 dl. 270 m
 km P 4,100 – 4,250 dl. 150 m
 km P 4,480 – 4,555 dl. 75 m (nová horská vpust v km 4,470 + odvodnění)
 km P 4,690 – 4,98 dl. 290 m navazuje na nový příkop podél sjezdu na lesní cestu
 km P 5,250 – KÚ 5,45 dl. 200 m
 km L 0,125 – 0,670 dl. 545 m
 km L 2,275 – 2,305 dl. 30 m (pročistit až na stáv. kamenný příkop)
 km L 3,583 – 3,640 dl. 57 m
 km L 3,875 – 4,130 dl. 255 m
 km L 5,000 – 5,240 dl. 240 m
 CELEKM 4784 m

Prodloužení stávajících příkopů je navrženo v rozsahu:

km P 4,980 – 5,00 v délce cca 20 m podél sjezdu na lesní cestu

Odvodnění silniční pláně v extravilánu v zářezech, kde je stáv. příkop zcela zanesen, bude řešeno případným doplněním podélné drenáže DN 150 (v případě výskytu vody v úrovni pláně a současně reálnou možností jejího vyústění).

Dále se v rozsahu rekonstrukce nachází celkem 14 propustků různého stáří, stavu i konstrukčního typu, převádějících vodu pod komunikací. V rámci rekonstrukce byly propustky zdokumentovány, byl prověřen jejich stav, a navržen případný způsob sanace. Na základě požadavku investora bude provedena výměna všech kamenných propustků za betonové. jedná se tedy celkem o výměnu 9ti stávajících a doplnění jednoho nového.

Přehled nových propustků:

PN1	3,100	400	není	nový trubní DN400 s horskou vpustí
-----	-------	-----	------	------------------------------------

Přehled stávajících propustků:

označ. Prop.	km	DN	poznámka	navrhovaný způsob sanace
P1	1,177		kamenný	nový trubní DN 600
P2	1,359	600	betonový	pročištění
P3	1,639	600	betonový	pročištění
P4	2,157	2000	kamenná klenba	-
P5	2,375	600	kamenný šikmý s UV na vtoku	nový trubní DN400 s horskou vpustí
P6	2,695	500	betonový	pročištění
P7	2,966		kamenný, propadlý strop	nový trubní DN400 s horskou vpustí
P8	3,362		kamenný s vtok. jímkou	nový trubní DN400 s horskou vpustí

P9	3,583		kamenný s bet. čelem na vtoku, u výtoku částečně prolomený	nový trubní DN600
P10	4,313		strop kamenný šikmý, vtoková jímka totálně zdestruovaná	nový trubní DN600
P11	4,590		kamenný	nový trubní DN600
P12	4,669	800	nový s bet. čely a zábradlím	Sanace svahu u výtokového čela
P13	5,025		kamenný s bet. čelem na vtoku, sesuv svahu před propustkem, totální koroze zábradlí	nový trubní DN600
P14	5,076	600	bet. roura s kamenným čelem, vtoková jímka vlevo	nový trubní DN600

V rekonstruovaném úseku se rovněž nachází sjezdy na polní a lesní cesty, které nezřídka kdy přerušují stávající příkopy. V řadě případů jsou sice navrženy s propustky, ovšem s profily nevyhovující platným ČSN. Vzhledem k tomu, že jejich úprava není součástí této PD, je nutno je pravidelně tyto čistit, aby nedocházelo k jejich zanesení.

Přehled sjezdů na okolní lesní a polní cesty v extravilánu:

km	strana	pozn.	navrhovaný způsob úpravy
0,0145	L	lesní cesta	nemá vliv na odvodnění
0,56	P	sjezd na pole – příkop přerušen sjezdem	-
0,890	P, L	sjezd na pole	nemá vliv na odvodnění
1,350	L	sjezd na polní cestu	nemá vliv na odvodnění
1,41	L	sjezd na polní cestu	nemá vliv na odvodnění
1,9	P	sjezd na pole živičný s propustkem	pročistit propustek pod sjezdem
2,17	P	sjezd k nemovitosti s propustkem	pročistit propustek pod sjezdem
2,45	P	sjezd na polní cestu	nemá vliv na odvodnění
2,56	P	sjezd ke hřbitovu zřejmě	pročistit propustek
2,58	P	sjezd na pole živičný s propustkem částečně zaneseným	pročistit propustek
2,66	L	sjezd na lesní cestu	nemá vliv na odvodnění
2,78	P	sjezd na lesní cestu – příkop přerušen sjezdem	zrušit sjezd nebo doplnit rouru DN 400
2,87	P	sjezd na lesní cestu – příkop přerušen sjezdem (nepoužívaná záhy končící cesta	zrušit sjezd nebo doplnit rouru DN 400(POZOR SDĚL. KABEL PŘÍČNĚ!!!)
3,548	P	sjezd na pole s propustkem	pročistit propustek
3,895	P	sjezd na lesní cestu	nemá vliv na odvodnění,

4,060	L	sjezd na pole s propustkem	voda z příkopu teče na lesní cestu
4,122	L	sjezd na pole s propustkem	zrušit, nepoužívaný, používá se v km 4,122
4,24	P	sjezd k nemovitosti s propustkem, DN 120	pročistit propustek pod sjezdem na pole
4,68	P	sjezd na pole s propustkem	pročistit propustek (malý profil)
4,73	P	sjezd na pole – příkop přerušen sjezdem	, pozor dále teče přes soukromý pozemek
4,996	P	sjezd na lesní cestu – příkop přerušen sjezdem	nemá vliv na odvodnění bez propustku – ideálně zrušit a využívat v km 4,680
5,240	L	sjezd na lesní cestu – voda z příkopu teče na lesní cestu	doplnit nový příkop dl. 20 m podél lesní cesty
			nemá vliv na odvodnění

Konstrukce vozovky

Návrh rekonstrukce vozovky je v souladu s provedenou diagnostikou:

Recyklaci vozovkového souvrství a následnému položení nových živých vrstev předchází **odfrézování asfaltového souvrství v tl. 20 mm (platí pro extravilán) + dalších 30 mm v krajích š. 0,75 m resp. odstranění konstrukčních vrstev vozovky v tl. 100 mm (platí pro intravilán) a sanace krajů vozovky v rozsahu cca 100%.**

konstrukce vozovky v intravilánu:

ACO 11+ 50/70	40 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
PS, EP (C 60 BP 5)	0,3kg/m ² *	ČSN 73 6129
ACL 16+ 50/70	60 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
PI, EP (C 50 BP 5)	0,60kg/m ² *	ČSN 73 6129
RECYKLÁT S KOMBINOVANÝM POJIVEM ASFALT+CEMENT 150 mm		
<u>STÁVAJÍCÍ KONSTRUKCE VOZOVKY</u>		
CELKEM MIN.	250 mm	

konstrukce vozovky v extravilánu:

ACO 11+ 50/70	40 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
PS, EP (C 60 BP 5)	0,3kg/m ² *	ČSN 73 6129
ACL 16+ 50/70	70 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
PI, EP (C 50 BP 5)	0,60kg/m ² *	ČSN 73 6129
RECYKLÁT S KOMBINOVANÝM POJIVEM ASFALT+CEMENT 120 mm		
<u>STÁVAJÍCÍ KONSTRUKCE VOZOVKY</u>		
CELKEM MIN.	230 mm	

* postřiky jsou uváděny v množství zbytkového pojiva

Modul přetvárnosti zemní pláň Edef,2 je požadován min. 45 Mpa (platí pro sanaci krajů vozovky), požadovaná hodnota modulu přetvárnosti v úrovni povrchu recyklace musí odpovídat hodnotě $E_{\text{def},2}=150 \text{ MPa}$.

Konstrukce vozovky v místě nových propustků je provedena následující:

intravilán (extravilán) DZ V, D1-N-8

ACO 11+ 50/70	40 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
PS, EP (C 60 BP 5)	0,3kg/m ² *	ČSN 73 6129
ACP 16+ 50/70	60 mm (70 mm)	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
SC C 1,5/2,0	130 mm	ČSN 73 6124-1
ŠDB 0/32 GN	200 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
CELKEM MIN.	430 mm (440 mm)	

Modul přetvárnosti zemní pláň Edef,2 je požadován min. 45 MPa, modul přetvárnosti šterkové vrstvě Edef,2 je požadován 80 MPa. Napojení na stávající stav bude provedeno se zaříznutím a provedením modifikované asfaltové zálivky. Konstrukční vrstvy vozovky budou napojeny se vzájemnými odstupy alespoň 0,5 m.

Plocha vozovky je 26 530 m². (extravilán 21 402 m², intravilán 5 128 m²)

Zemní práce

Zemní práce spočívají v dosypání stáv. krajnic a tělesa po provedení sanace krajnic.

Základní výměry frézování vozovky

frézování živ. vrstev	907 m³
(bude kompletně zpětně využit)	
zbývající materiál z konstrukce vozovky celkem	9085 m³
(bude odvezen na skládku)	
zpevnění krajnic z R-mat. v tl. až 150 mm	613 m³

Bezpečnostní opatření

Ve stávajícím stavu je osazeno ocelové svodidlo v km 2,87 – 2,97, které je v dobrém stavu, a proto nebude měněno.

Vzhledem k charakteru silnice, kde je trvale předpokládána rychlost 60 km/h a nižší, nejsou dle ČSN 736101 nevržena žádná další bezpečnostní opatření (svodidla).

Z hlediska bezpečnosti však navrhujeme odstranění stávajících stromů v bezprostřední blízkosti vozovky, které v několika případech i narušují vozovku svými kořenovými systémy. Stromy určené ke kácení jsou vyznačeny v koordinačních situacích a v Dendrologickém průzkum, v části Související dokumentace.

Dopravní značení

Svislé dopravní značení bude zachováno v současném stavu, vyjma úseku v okolí mostu ev.č. 11127-5 (SO 201). Vzhledem k šířkovému uspořádání na mostě (jednostranný s jednostranným chodníkem bez zábradlí) je navrženo nové SDZ upravující přednost v jízdě a omezující dovolenou rychlost, viz příloha 6 tohoto SO.

Svislé dopravní značení (dále jen SDZ) je navrženo v souladu s platným zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a s platnou vyhláškou MDS č. 30/2001

Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích. SDZ je navrženo podle TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“, TP 100 „Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích“ a v souladu s výše uvedenými normami a právními předpisy vztahujícími se k dopravnímu značení.

Kvalita svislého dopravního značení musí splňovat podmínky ČSN EN 12899-1, včetně národní přílohy a TKP vydané MD ČR. Svislé dopravní značky včetně jejich nosných konstrukcí musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou a musí být schváleny MD k užití na pozemních komunikacích v ČR.

Činná plocha všech svislých dopravních značek musí odpovídat ČSN EN 12899-1. Grafika provedení činné plochy, světelné technické vlastnosti, barevné provedení, typ písma a symboly dopravních značek odpovídají platné ČSN EN 12899-1 a platným Vzorovým listům staveb pozemních komunikací – VL 6.1 Svislé dopravní značky. Značky budou lisované s dvojitým ohybem z pozinkovaného plechu s plnými rohy. Poloměr zaoblení rohů značek musí být nejméně 20 mm. Spojovací materiál je navržen nekorodující. Sloupky standardních značek musí vyhovovat TP 118 a ČSN EN 12767.

Všechny definitivní SDZ budou provedeny v základní velikosti s folií nejméně třídy R1.

Svislé značky budou umístěny kolmo ke směru jízdy. Značky ani jejich nosné konstrukce nesmí zasahovat do průjezdného profilu komunikace. Nosné konstrukce značek mohou zasahovat pouze do průchozího prostoru pro chodce, a to za předpokladu, že v daném prostoru zůstane volná šířka 1,5 m.

Spodní okraj nejníže umístěných dopravních značek (včetně dodatkových tabulek) osazených ve volné trase bude ve výšce nejméně 1,5 m nad úrovní přilehlé vozovky. Značky umístěné v obci nebo místech předpokládaného pohybu chodců budou spodním okrajem v minimální výšce 2,20 m.

Demontované DZ bude nabídnuto jeho správci k případnému dalšímu využití.

Vodorovné dopravní značení není navrženo.

V rámci rekonstrukce budou doplněny v extravilánu směrové sloupky plastové typu D3. výšky 0,8 m.

Různé

Přebytečný materiál, který nebude možno zpětně využít, bude odvezen na skládku.

Provádění bude probíhat za úplného vyloučení provozu, viz SO 190 DIO.

4 Související objekty

SO 001 Příprava území a úprava po stavbě

SO 190 DIO

SO 201 Stavební úprava mostu ev.č. 11127-4 a 5

SO 401 Přeložka NN a VO

SO 451 Přeložka kabelu Telefónica ČR

5 Ochranná pásma

Inženýrské sítě, podzemní i nadzemní jsou orientačně zakreslena v koordinační situaci a podélném profilu. V koordinační situaci jsou rovněž vyznačena jednotlivá ochranná pásma pro danou síť. Před zahájením stavebních prací je zajistí stavba jejich ověření a vytýčení. Při stavebních pracích v ochranných pásmech je nutno řídit se příslušnými bezpečnostními předpisy.

Přehled ochranných pásem:

Ochranná pásma silnic a dálnic jsou dle zákona č. 13/1997 Sb. §30 následující:

SILNICE II. a III. TŘ. a MK II. TŘ. 15 m (od osy vozovky nebo osy přilehlého jízdního pásu)

Ochranná pásma stávajících vedení jsou dle zákona č. 458/2000 Sb. §46 následující:

Elektro nadzemní vedení

NAPĚTÍ DO 1 kV 1 m (od krajního vodiče)

NAPĚTÍ NAD 1 kV DO 35 kv VČETNĚ 7 m (od krajního vodiče)

NAPĚTÍ NAD 35 kv DO 110 kv VČETNĚ 12 m (od krajního vodiče)

Elektro podzemní vedení

SDĚLOVACÍ KABELOVÁ VEDENÍ MÍSTNÍ I DÁLKOVÁ 1,5 m (od krajního kabelu)

U vedení, která byla realizována do roku 1994, se ochranná pásma stanovují podle původních předpisů.

Stávající inženýrské sítě:

Km 1,932110 - SPOJOVACÍ (TELEFONICA O2)

km 1,940217 - NN (ČEZ)

km 2,016417 - NN (ČEZ)

km 2,020394 - SPOJOVACÍ (TELEFONICA O2)

km 2,049369 - NN (ČEZ)

km 2,052201 - SPOJOVACÍ (TELEFONICA O2)

km 2,084967 - NN (ČEZ)

km 2,095126 - SPOJOVACÍ (TELEFONICA O2)

km 2,122183 - NN (ČEZ)

km 2,148859 - SPOJOVACÍ (TELEFONICA O2)

km 2,203780 - NN (ČEZ)

km 2,327215 - SPOJOVACÍ (TELEFONICA O2)

km 2,357154 - NN (ČEZ)

km 2,620501 - NN (VODAFONE)

km 2,674058 - VN (ČEZ)

km 2,864112 - SPOJOVACÍ (TELEFONICA O2)

km 2,926504 - VN (ČEZ)

km 3,900874 - VN (ČEZ)

km 4,099768 - VN (ČEZ)

km 4,176979 - VN (ČEZ)

km 4,270634 - SPOJOVACÍ (TELEFONICA O2)

km 4,341901 - SPOJOVACÍ (TELEFONICA O2)

km 4,374276 - SPOJOVACÍ (TELEFONICA O2)

km 4,448439 - SPOJOVACÍ (TELEFONICA O2)

km 4,480265 - SPOJOVACÍ (TELEFONICA O2)

km 4,487812 - NN (ČEZ)

km 4,576739 - SPOJOVACÍ (TELEFONICA O2)

km 4,594420 - NN (ČEZ)

km 4,744744 - VN (ČEZ)

Stávající inženýrské sítě jsou také patrné z přílohy č. 3, Podélný profil a z koordinačních situací (část B.2).

6 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na staveništích

Při provádění prací na staveništích je třeba dodržovat právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ustanovení technických norem (ČSN), bezpečnostních a hygienických předpisů.

Právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (vymezení pojmu je uvedeno v ustanovení § 349 odst. 1 zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce) jsou předpisy na ochranu života a zdraví, předpisy hygienické a protiepidemické, technické předpisy, technické dokumenty a technické normy, stavební předpisy, dopravní předpisy, předpisy o požární ochraně a předpisy o zacházení s hořlavinami, výbušninami, zbraněmi, radioaktivními látkami, chemickými látkami a chemickými přípravky a jinými látkami škodlivými zdraví, pokud upravují otázky týkající se ochrany života a zdraví.

Pokud při stavební činnosti dochází ke střetu se silniční, železniční, pěší nebo vodní dopravou, je nutné identifikovat tato rizika a přijmout potřebná opatření k zabránění ohrožení veřejnosti. Při stavebních a udržovacích pracích na dálnicích a silnicích za provozu je nutné přijmout potřebná preventivní opatření k zabránění ohrožení osob pohybujících se na staveništi (pracovišti) veřejnou dopravou.

Některé základní právní předpisy:

Zákon 262/2006 Sb., zákoník práce.

Zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci).

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.

Nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.

Nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí.

Nařízení vlády č. 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a zavedení signálů.

Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci.

Nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a náradí.

Nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu.

Nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čisticích a dezinfekčních prostředků.

Zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci práce.

Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů.

Přílohy:

Směrový výpočet, (pouze na CD)
Protokol o niveletě, (pouze na CD)