

B. Souhrnná technická zpráva

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B.1 Popis území stavby

a) Charakteristika území a stavebního pozemku

Území stavebního pozemku se nachází v zastavěném území města Dolní Bousov v okrese Mladá Boleslav na jižním okraji Českého ráje. Stávající náměstí T. G. Masaryka má půdorysný tvar nepravidelného pětiúhelníku. Náměstím prochází silnice II. třídy č. 279 a silnice III. třídy č. 27932. Náměstí je lemováno souvislou zástavbou, kde kromě obytných domů se nachází městský úřad města, základní škola, pošta, obchody. Uprostřed náměstí se nachází socha Panny Marie se 4 vzrostlými lípami. V jižním cípu parkové úpravy náměstí se nachází busta T. G. Masaryka. Rekonstrukcí náměstí T. G. Masaryka dojde k zpřehlednění jednotlivých funkcí náměstí – silnice II. a III. třídy, parkování v klidu, autobusová zastávka u základní školy. Návrh rekonstrukce vychází ze zpracované studie autorkami Ing. arch. Jitky Paroubkové a Ing. arch. Ireny Pátkové z března 2021. Součástí rekonstrukce je i úprava stávajícího veřejného osvětlení.

b) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací

Rekonstrukce náměstí je v souladu s platným územním plánem města Dolní Bousov. Uvedená plocha je vedena jako plocha dopravní infrastruktury.

c) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

V rámci realizace projektové dokumentace pro společné povolení stavby nebyl proveden geologický ani hydrogeologický průzkum. Předpokládá se, že podloží je stejného charakteru vzhledem k oblasti a hladina podzemní vody má konstantní výšku. Dále byla provedena pouze vizuální prohlídka místa a průběžné konzultace s investorem. Zemní plán bude pečlivě upravena a zhutněna, aby byl dosažen požadovaný modul přetvárnosti $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$ (plán chodníků $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$). V případě, že nebude dosaženo tohoto modulu přetvárnosti, bude provedeno zvýšení vlastností zemin v aktivní zóně provedeno dle ČSN 73 6133 po odsouhlasení projektantem, geotechnikem a TDI.

d) Výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů – geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, stavebně historický průzkum apod.

V rámci projektové dokumentace rekonstrukce náměstí byl proveden hydrogeologický posudek ohledně možnosti zasakování srážkových vod do půdních vrstev v místě spadu. Posudek vyhotovil ECO-GEO, Miroslav Pivrnec, Mírová pod Kozákovem, 06/2023, jehož závěr je zohledněn při návrhu odvodnění dešťových vod. Potřebná vsakovací plocha je zhruba 1,5 x větší než plocha náměstí T. G. Masaryka. Vzhledem k velikosti vsakovacích prvků je likvidace srážkových vod z plánovaných rekonstruovaných ploch neproveditelná. Je doporučeno likvidovat srážkové vody řízeným odtokem do dešťové kanalizace.

e) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Pozemky dotčené stavbou se nenacházejí v území dle jiných právních předpisů. Stávající ochranná a bezpečnostní pásma viz bod B.1 n).

f) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Pozemky dotčené stavbou se nenacházejí v záplavovém ani poddolovaném území

B. Souhrnná technická zpráva

g) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Navržená stavba nebude mít negativní vliv na okolní stavby a pozemky. Pouze krátkodobě v době výstavby, které budou eliminovány na minimum. Navržená stavba nezmění odtokové poměry v okolí. Plochy pro odvod dešťových vod úpravou místního provozu budou proti stávajícímu stavu sníženy. Odvod dešťové vody bude do stávající dešťové kanalizace ve vlastnictví města Dolní Bousov. Na základě kamerové prohlídky bude stávající dešťová kanalizace nahrazena novým potrubím a doplněna novým odvodněním. Stávající uliční vpusti budou přemístěny a výškově upraveny, popřípadě doplněny o nové. V místech opačného spádu budou vody ze zemní pláně odváděny flexibilní plastovou trativodkou DN 150, která bude zaústěna do stávající dešťové kanalizace ve vlastnictví města Dolní Bousov.

h) Požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin

V místě stavby se nevyskytují asanace. Demolice se týkají odstranění stávajících povrchů silnice II. a III. třídy, parkoviště a místních komunikací, dále chodníků a zatravněných ploch v místě stávající autobusové zastávky. Odstranění stávajících zahrazovacích sloupků, stávajícího mobiliáře, informačních panelů.

Kácení dřevin se týká odstranění stávající zeleně v místě stávající autobusové zastávky a u městského úřadu. Jedná se celkem o odstranění 15 ks stromů o průměru kmene do 20 cm. Dále budou odstraněny nízké okrasné keře, lemující střed zatravněné plochy náměstí. Návrh nové zeleně je součástí projektu. Vzrostlé lípy u sochy Panny Marie budou v průběhu stavby chráněny.

i) Požadavky na maximální zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k funkci lesa

Požadavky na zábor pozemků zemědělského půdního fondu a pozemků určených k funkci lesa se v rámci rekonstrukce náměstí nevyskytují.

j) Územně technické podmínky

Návrh rekonstrukce vychází ze zpracované studie autorkami Ing. arch. Jitky Paroubkové a Ing. arch. Ireny Pátkové z března 2021. Napojení na stávající dopravní infrastrukturu silnice II. třídy, ulice Palackého a Brodecká, silnice III. třídy, ulice Dlouhá a místní komunikace, ulice Školní, bude beze změn.

Napojení nového vedení veřejného osvětlení na stávající technickou infrastrukturu bude ve stávajícím rozvaděči RE+RVO, který je umístěn ve vstupní chodbě Obec. úřadu čp.1. Odvod dešťových vod z náměstí bude do stávající dešťové kanalizace, která je v majetku města Dolní Bousov. Vzhledem k úpravě směrového vedení silnicí II. a III. třídy, místní komunikace a účelové komunikace bude stávající dešťová kanalizace doplněna o nové navržené větve odvodnění D1 – D4, včetně nových uličních vpustí (UV1 – UV13) a revizních šachet (Š1 – Š11). Revizní šachty jsou navrženy systémové betonové DN 1000, potrubí PVC SN10 DN 160, 200, 250 a 300. Uliční vpusti jsou navrženy s vtokovou mříží 50/50 D400 a s kalovým košem.

Návrh rekonstrukce náměstí je v souladu s vyhláškou č. 389/2009 Sb. v platném znění. Podrobněji je popsáno v bodě B.2.4 této technické zprávy a v části PD příloha C. – 3. Bezbariérové užívání staveb.

B. Souhrnná technická zpráva

k) Věcné a časové vazby, podmiňující, vyvolané, související investice

Nevyskytují se věcné a časové vazby. Vyvolanou související investicí je realizace odvodnění za účelem zavlažování nových zatravněných ploch v rámci rekonstrukce náměstí. Dokumentace „Dolní Bousov, náměstí T. G. Masaryka – odvodnění“ (zpracovatel Ing. Evžen Kozák, projekce vodohospodářských staveb) není součástí této dokumentace pro provádění stavby.

l) podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umístuje a provádí

Seznam pozemků, na kterých se stavba umístuje, je uveden v samostatné příloze této souhrnné technické zprávy – Dotčené pozemky.

m) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Seznam pozemků, na kterých se stavba umístuje, je uveden v samostatné příloze této V místě stavby se vyskytují tyto ochranná pásma:

Ochranné pásmo silnice II. a III. třídy dle zákona č. 13/1977 Sb.

Silnice II. třídy, silnice III. třídy	15 m	od osy silnice
---------------------------------------	------	----------------

Elektroenergetika energetický zákon č. 458/2000 Sb.

Podzemní vedení NN do 1kV včetně	1 m	od osy vedení
----------------------------------	-----	---------------

<i>CETIN</i> – sdělovací kabely podzemní	1 m	od osy vedení
------------------------------------------	-----	---------------

<i>Vodovod a kanalizace do DN 500</i>	1,5 m	na obě strany potrubí
---------------------------------------	-------	--------------------------

<i>Plynovod STL</i>	2 m	na obě strany potrubí
---------------------	-----	-----------------------

Veškeré inženýrské sítě na výkrese č. C. – 2. Koordinační situace jsou zakresleny pouze informativně. Před zahájením výkopových prací je nutné inženýrské sítě vytýčit. Bude dbáno ČSN 73 6005 – Prostorové uspořádání sítí technického vybavení v platném znění.

n) Požadavky na monitoring a sledování přetvoření

Nevyskytuje se.

o) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Návrh rekonstrukce vychází ze zpracované studie autorkami Ing. arch. Jitky Paroubkové a Ing. arch. Ireny Pátkové z března 2021. Napojení na stávající dopravní infrastrukturu silnice II. třídy, ulice Palackého a Brodecká, silnice III. třídy, ulice Dlouhá a místní komunikace, ulice Školní, bude beze změn.

Napojení nového vedení veřejného osvětlení na stávající technickou infrastrukturu bude ve stávajícím rozvaděči RE+RVO, který je umístěn ve vstupní chodbě Obec. úřadu čp.1. V rámci rekonstrukce je nově navržené odvodnění zpevněných ploch a komunikací zaústěno do stávající dešťové kanalizace.

B. Souhrnná technická zpráva

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1. Základní charakteristika stavby

a) **nová stavba** – rekonstrukce náměstí T. G. Masaryka, úprava stávajícího veřejného osvětlení

b) **účel užívání** – veřejná osobní a nákladní doprava, parkování, pohyb pěších, parková úprava

c) **trvalá stavba**

d) **informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky** – viz bod č. B.2.4.

e) **informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek**

Veškeré podmínky uvedené v rozhodnutí společné povolení stavby č.j. MMBB/12636/2024/ODSD/VeTy ze dne 31.1.2024 budou při realizaci stavby splněny. Zhotovitel stavby je povinen se s podmínky v rozhodnutí seznámit a zohlednit.

f) **celkový popis koncepce řešení stavby** – navržené úpravy mají za cíl upravit plochy náměstí tak, aby jednotlivé funkce byly jasně vymezené a aby celek působil uspořádaným dojmem. Důležitým požadavkem zástupců města bylo přemístit autobusovou zastávku ze stávajícího místa před základní školu. Úpravy ploch náměstí spočívají zejména v jasném oddělení jízdných a pěších ploch a v jejich funkčním rozlišení. Současně s tím je navržena i úprava trasy průtahu komunikace II. třídy, která náměstím vede z ulice Brodecké do ulice Palackého. Její trasa bude posunuta mírně k východu. Úprava její trasy přináší výhody v celkovém prostorovém uspořádání a v možnosti výhodnějšího zřízení parkovacích stání na západní straně náměstí. Na západní straně náměstí, kde je dnes chaoticky provozované parkoviště, vznikne díky posunu průjezdní komunikace prostor, na němž je možné zřídit dvě řady kolmých parkovacích stání. Vjezd a výjezd z této plochy je řešen tak, aby byl zajištěn výhled při výjezdu z parkoviště a zachována maximální bezpečnost. Plocha těchto parkovišť je od průjezdní komunikace oddělena ozeleněnou plochou. Na okraji jsou umístěny litinové zahrazovací sloupky s řetězem. Toto opatření zabrání tomu, aby řidiči vjížděli do průjezdní komunikace v libovolném místě tak, jako doposud. Zásadní změny dozná severovýchodní strana náměstí, kde doposud byla autobusová zastávka. Komunikace bude posunuta, podél řady domů bude chodník o šířce cca 3 m a k němu bude přiléhat řada kolmých parkovacích stání. Druhá strana této komunikace bude rovněž lemována kolmými parkovacími stáními. Za nimi pak už podél severovýchodní strany parku bude zřízena odpočinková zóna s lavičkami mezi řadou stříhaných stromů. V rámci této zóny bude umístěna informační tabule města. Odpočinková zóna bude mít povrch upravený jako „mlat“. Na jihovýchodní straně náměstí před školou bude autobusová zastávka. Parkovací stání zde nebudou. K autobusové zastávce bude instalován přístřešek pro čekající cestující tvaru „L“ bez bočnic. Na jihozápadní straně náměstí v prostoru před radnicí budou kolmá parkovací stání uspořádána do dvou „zálivů“ přístupných ze silnice III. třídy. V rámci řešení parkovacích stání je navržen i potřebný počet stání pro osoby se sníženou schopností pohybu. Střed náměstí je řešen jako pobytová plocha pro pěší s parkovou úpravou s mlatovým povrchem. Zde je dominantní skupina čtyř lip kolem sloupu se sochou Panny Marie. Dále je pobytová funkce zdůrazněna návrhem pásu na severovýchodním okraji, který má mlatový povrch, je zde navržena výsadba stromů a pod nimi skupiny laviček. V severním cípu parku mezi plochou zeleně je navržena malá fontánka – pítka. Další

B. Souhrnná technická zpráva

lavičky jsou navrženy na obvodu kruhu, kde stojí sloup se sochou Panny Marie a lípy. V jižní části parku je busta T. G. Masaryka, okolo této sochy je vedena pěší cesta směrem od školy ke středu parku. Západní strana plochy parku je osázena zelení, po obvodu na kraji k silnici II. třídy budou umístěny zahrazovací sloupky s řetězem. Zbývající plochy parku budou zatravněné. V jedné z nich je místo pro osazení vánočního smrku (kotvící prvek).

Při vjezdu na náměstí z ulice Palackého, Brodecká, Dlouhá a Školní jsou navrženy přechody na zvýšeném prahu a nově osazeno SDZ „Zóna 30“.

Náměstí je dnes lemováno stromy se stříhanou korunou. S ohledem na úpravy a posuny jednotlivých ploch, bude část stávajících stromů nutno pokácet. Budou nahrazeny výsadbou nových. Výsadba nových stromů je patrná z výkresu č. D. – 1. 2.a – Situace.

Veřejné osvětlení

Stávající rozvaděč pro veřejné osvětlení (dále jen ER+RVO), který je zároveň i zapínacím bodem, je osazen ve zdi chodby radnice. Odjištění stávajících jednotlivých vývodů z RVO je provedeno pojistkovými odpínači SCHRACK s válcovými pojistkami PVS10 32 A. Nové jistící prvky budou rovněž od firmy SCHRACK.

Stavba nového vedení VO je navržena kabelovým vedením v zemi kabelem AYKY-J 4Bx16 mm². Kabely VO budou v celé trase opatřeny chráničkou PE 52/63 mm a při křížení komunikací v chráničce KOPOFLEX PE 70 – 110 mm. Souběžně s novými kabely VO bude položen i zemní pás FeZn 30x4 mm (alt. vodič FeZn o Ø 10 mm), který propojí všechny stožáry VO a zásuvkové skříně.

Stavbou kabelového vedení VO je nutno respektovat stávající inženýrské sítě na staveništi. Obzvláště pak kabelovod Cetin O2 a kabelové vedení vn 22 kV a nn 1 kV ČEZ Distribuce, a.s. Děčín.

Trasy nových kabelů jsou navrženy do budoucích chodníků, parkovišť a zelených ploch v souladu s ČSN 73 6005. Kabelové vedení VO v zemi bude v celé trase opatřeno chráničkou PE 52/63 mm.

Hloubka uložení ve volném terénu zelených ploch je navržena 0,7 m, v chodnících 0,35 m a v komunikacích nebo jejich okrajích bude hloubka uložení 1,0 m v chráničce Kopoflex PE 94/110 mm.

Stožáry pro vedení VO jsou navrženy typu AZTECA 6/60 – žárově zinkované o celkové délce 6,8 m. Při hloubce základu 0,8 m bude jejich výška nad terénem 6,0 m. Výložníky **nebudou** na stožáry instalovány s výjimkou stožáru č. A18, který bude osazen dedikovaným dvojitým výložníkem.

Pro stavbu VO jsou navržena svítidla LED typu dle výkazu výměr, který je nedílnou součástí dokumentace. Náhradní teplota chromatičnosti musí být max. 3000 K.

Kabelové vedení pro zásuvkové skříně a nabíjecí stanice kol.

Stavba nového vedení pro zásuvkové skříně je navržena kabelovým vedením v zemi kabelem CYKY-J 4Bx16 mm². Kabely VO budou v celé trase opatřeny chráničkou PE 52/63 mm a při křížení komunikací v chráničce Kopoflex PE 94/110 mm.

Stavba nového kabelového vedení pro nabíjecí stanice kol je navržena kabelovým vedením v zemi kabelem CYKY-J 5Cx6 mm², který bude v celé trase opatřen chráničkou PE 52/63 mm.

B. Souhrnná technická zpráva

g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů – nevyskytuje se

h) základní bilance stavby – z bilance vyplývá přebytek výkopového materiálu cca 2500 m³, který bude předán k recyklaci. Dešťové vody z komunikace budou odváděny podélným a příčným spádem do stávající dešťové kanalizace. Opravou povrchu nedojde k navýšení ploch pro odvod dešťových vod, naopak plochy pro odvod dešťových vod bude zmenšen o nové plochy zeleně a rozšíření stávající zeleně ve středu náměstí. Posouzení nového návrhu odvodu dešťových vod viz příloha D. 1. 1. Technická zpráva.

i) základní předpoklady výstavby – předpokládaná doba výstavby 12 měsíců

j) základní požadavky na předčasné užívání staveb – nevyskytuje se

k) orientační náklady stavby – cca 28 mil Kč

B.2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) Urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení

Při návrhu byla respektována zpracovaná studie, požadavek objednatele a účel využití.

b) Architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení

Při návrhu byly respektovány platné vyhlášky, normy, technické požadavky. Materiálové řešení respektuje zpracovanou studii. Plochy komunikace II. a III. třídy, místní komunikace ulice Školní jsou navrženy z asfaltového betonu, pochozí plochy jsou navrženy z kamenné mozaiky a mlatového povrchu. Reliéfní dlažba je navržena z umělého kamene, lemována hladkým umělým kamenem. Plochy pro parkování a přilehlé účelové komunikace jsou navrženy ze štípané kamenné dlažby.

B.2.3. Celkové technické řešení

a) Popis celkové koncepce –

Celkový popis koncepce řešení rekonstrukce náměstí je podrobně popsán v odstavci B. 2.f) této technické zprávy.

Stavební objekt SO 101 Náměstí

Celková plocha z nového asfaltového betonu – 1546 m²

Celková plocha z kamenné dlažby 100/100/100 – 1967,6 m²

Celková plocha z reliéfní dlažby včetně lemování v místě sjezdu na pozemky – 18,4 m²

Celková pochozí plocha z kamenné mozaiky 50/50/60 – 1588 m²

Celková plocha z reliéfní dlažby včetně lemování v pochozí ploše – 114 m²

Celková pochozí plocha mlatová – 369 m²

Celková plocha autobusového zálivu z asfaltového betonu 160/160/160 – 80 m²

Celková plocha parkových úprav (zatravnění) – 935 m²

Návrh rekonstrukce náměstí je rozdělen do 6 tras:

B. Souhrnná technická zpráva

Trasa 1 – km ZÚ 0,000 – KÚ 0,12297 – počátek Trasy 1 je v ulici Palackého, osa trasy je vedena ve středu nově navrženého směrového vedení silnice II/279, ukončení trasy je v ulici Brodecká napojením na stávající šířkové uspořádání. Na počátku a ukončení trasy je navržen zpomalovací práh s umístěním nových přechodů.

Trasa 2 – km ZÚ 0,000 – KÚ 0,08849 – počátek Trasy 2 navazuje na Trasu 1, ve staničení km 0,06959 Trasy 1, osa trasy je vedena ve středu nově navrženého směrového vedení silnice III/27932, ukončení trasy je v ulici Dlouhá na pojení na stávající šířkové uspořádání. Na konci úseku při výjezdu z náměstí je navržen zpomalovací práh s umístěním nového přechodu.

Trasa 3 – km ZÚ 0,000 – KÚ 0,06428 – počátek Trasy 3 navazuje na Trasu 1, ve staničení km 0,02975 Trasy 1, osa trasy je vedena ve středu nově navrženého směrového vedení místní komunikace, ukončení trasy navazuje na Trasu 2, ve staničení km 0,07237 Trasy 2.

Trasa 4 – km ZÚ 0,000 – KÚ 0,02835 – počátek Trasy 4 navazuje na Trasu 1, ve staničení km 0,02342 Trasy 1, osa trasy je vedena ve středu nově navrženého směrového vedení místní komunikace a je ukončena v ulici Kostelní, napojením na stávající šířkové uspořádání.

Trasa 5 – km ZÚ 0,000 – KÚ 0,05682 – počátek Trasy 5 navazuje na Trasu 4, ve staničení km 0,01452 Trasy 4, osa je vedena ve středu nově navrženého směrového vedení účelové komunikace a je ukončena napojením na Trasu 1, ve staničení km 0,07774 Trasy 1.

Trasa 6 – km ZÚ 0,000 – KÚ 0,02463 – počátek Trasy 6 navazuje na Trasu 2, ve staničení km 0,04437 Trasy 2, osa trasy je vedena ve středu nově navrženého směrového vedení místní komunikace a je ukončena v ulici Školní, napojením na stávající šířkové uspořádání. Na konci úseku při výjezdu z náměstí je navržen zpomalovací práh s umístěním nového přechodu.

Odvodnění:

Odvodnění D1 – PVC SN 10 DN 200, 250, 300 – celková délka 74,20 m. Odvodnění D1 je zaústěno do stávající dešťové kanalizace v ulici Brodecká

Odvodnění D2 – PVC SN 10 DN 160, 200 – celková délka 24,80 m. Odvodnění D2 je zaústěno do odvodnění D1

Odvodnění D3 – PVC SN 10 DN 160, 200 – celková délka 32,70 m. Odvodnění D3 je zaústěno do stávající dešťové kanalizace

Odvodnění D 4 – PVC DN SN 10 300 – celková délka 53,80 m. Odvodnění D4 je zaústěno do odvodnění D1

Stavební objekt SO 401 Veřejné osvětlení

Stávající rozvaděč pro veřejné osvětlení (dále jen ER+RVO), který je zároveň i zapínacím bodem, je osazen ve zdi chodby radnice. Odjištění stávajících jednotlivých vývodů z RVO je provedeno pojistkovými odpínači SCHRACK s válcovými pojistkami PVS10 32 A. Nové jistící prvky budou rovněž od firmy SCHRACK.

B. Souhrnná technická zpráva

Stavba nového vedení VO je navržena kabelovým vedením v zemi kabelem AYKY-J 4Bx16 mm². Kabely VO budou v celé trase opatřeny chráničkou PE 52/63 mm a při křížení komunikací v chráničce KOPOFLEX PE 70 – 110 mm. Souběžně s novými kabely VO bude položen i zemní pásek FeZn 30x4 mm (alt. vodič FeZn o Ø 10 mm), který propojí všechny stožáry VO a zásuvkové skříně.

Stavbou kabelového vedení VO je nutno respektovat stávající inženýrské sítě na staveništi. Obzvláště pak kabelovod Cetin O2 a kabelové vedení vn 22 kV a nn 1 kV ČEZ Distribuce, a.s. Děčín.

Trasy nových kabelů jsou navrženy do budoucích chodníků, parkovišť a zelených ploch v souladu s ČSN 73 6005. Kabelové vedení VO v zemi bude v celé trase opatřeno chráničkou PE 52/63 mm.

Hloubka uložení ve volném terénu zelených ploch je navržena 0,7 m, v chodnících 0,35 m a v komunikacích nebo jejich okrajích bude hloubka uložení 1,0 m v chráničce Kopoflex PE 94/110 mm.

Stožáry pro vedení VO jsou navrženy typu AZTECA 6/60 – žárově zinkované o celkové délce 6,8 m. Při hloubce základu 0,8 m bude jejich výška nad terénem 6,0 m. Výložníky **nebudou** na stožáry instalovány s výjimkou stožáru č. A18, který bude osazen dedikovaným dvojitým výložníkem.

Pro stavbu VO jsou navržena svítidla LED typu dle výkazu výměr, který je nedílnou součástí dokumentace. Náhradní teplota chromatičnosti musí být max. 3000 K.

Kabelové vedení pro zásuvkové skříně a nabíjecí stanice kol.

Stavba nového vedení pro zásuvkové skříně je navržena kabelovým vedením v zemi kabelem CYKY-J 4Bx16 mm². Kabely VO budou v celé trase opatřeny chráničkou PE 52/63 mm a při křížení komunikací v chráničce Kopoflex PE 94/110 mm.

Stavba nového kabelového vedení pro nabíjecí stanice kol je navržena kabelovým vedením v zemi kabelem CYKY-J 5Cx6 mm², který bude v celé trase opatřen chráničkou PE 52/63 mm.

b) Celková bilance nároků všech druhů energií – vzhledem k charakteru stavby není stanoveno.

c) Celková spotřeba vody – vzhledem k charakteru stavby není stanoveno.

d) Celkové produkované množství a druhů odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

Nakládání s odpady se bude řídit vnitřním plánem nakládání s odpady dodavatelské firmy. Při stavbě dojde k nutnosti provedení následujících prací, jejichž produktem budou i odpady. Práce související s prováděním zemních prací v místě stavby.

Odpady z výstavby jsou zařazeny dle „Katalogu odpadů“ a je navrženo jejich využití, popř. odstranění:

Odpady z kategorie „ostatní“:

- stavební odpady – zemina a kameny
- směsný komunální odpad

Kód odpadu	Název druhu odpadu, jejich využití	Kategorie odpadu
17 01 01	Beton – odstranění stávající betonové obruby, odstranění stávající dlažby	O
17 01 02	Dřevo – kácení, odstranění živých plotů – pálení, štěpkování	O

B. Souhrnná technická zpráva

17 03 02	Asfalt bez dehtu – materiál z komunikací	O
17 04 05	Železo a ocel – odstranění zábradlí, zahrazovacích sloupků, SDZ	O
17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 10 – úprava VO – recyklace	O
17 05 04	Odtěžená zemina bude částečně zpět využita do nekonstrukčních násypů, přebytek bude odvezen na nejbližší skládku	O
17 09 04	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísla 17 09 01, 17 09 02, 17 09 03	O
20 03 01	Směsný komunální odpad – odpady ze zařízení staveniště – recyklace, spalování	O

Vytěžený materiál bude předán k recyklaci.

e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačního vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě – neobsazeno

B.2.4. Bezbariérové užívání stavby

Návrh rekonstrukce náměstí je v souladu s vyhláškou č. 389/2009 Sb., v platném znění. V úseku Trasy 4 ulice Kostelní je z důvodu stávající zástavby a napojení na stávající chodník šířka chodníku menší než 1,5 m. Na základě §14 vyhlášky 389/2009 Sb. bodu 1.0.2 přílohy 2, byla udělena výjimka na základě odstavce 10.1.2.4 dle ČSN 736110, kdy je v odůvodněných případech v maximální délce 50 m umožněno šířku chodníku snížit na 1 m. Lokální zúžení z důvodu stávající zástavby je 0,90 m a zúžení chodníku z důvodu napojení chodníku na stávající chodník v ulici Kostelní je 1,35 m. Průchodná min. šířka 0,90 m je zachována.

V úseku Trasy 6 ulice Školní je z důvodu stávající zástavby šířka chodníku menší než 1,5 m. Na základě §14 vyhlášky 389/2009 Sb. bodu 1.0.2 přílohy 2, byla udělena výjimka na základě odstavce 10.1.2.4 dle ČSN 736110, kdy je v odůvodněných případech v maximální délce 50 m umožněno šířku chodníku snížit na 1 m. Lokální zúžení je z důvodu stávající zástavby 1,39 m. Průchodná min. šířka 0,90 m je zachována.

Na základě ČSN 736110/Z1, článku 10.1.3.1.8, kdy je místo pro přecházení umístěno v blízkosti křižovatky, je navrženo na základě článku 10.1.3.3.2 prodloužení místa pro přecházení o 1 m.

Podrobně je bezbariérové užívání popsáno v příloze č. C. – 4. Bezbariérové užívání.

B.2.5. Bezpečnost při využívání stavby

Bezpečnost užívání stavby je zajištěna platnými zákony o provozu na pozemních komunikacích a dodržení projektem navrženého řešení. Na jejich dodržování dohlíží státní (případně městská) policie a pověření zástupci investora. Za technický stav, jeho údržbu a zimní údržbu komunikace II. a III. třídy zodpovídá Středočeský kraj. Za technický stav, jeho údržbu a zimní údržbu místních komunikací, veřejného osvětlení a dešťové kanalizace zodpovídá vlastník – město Dolní Bousov.

B. Souhrnná technická zpráva

B.2.6. Základní charakteristika objektů

SO 101 Náměstí

Stavební objekt SO 101 Náměstí je rozdělen do 6 tras. Popis jednotlivých tras viz bod č. B.2.3.a) této technické souhrnné zprávy.

Trasa 1 km ZÚ 0,000 – KÚ 0,12297

Stavební řešení – délka trasy komunikace je 123 m, šířkové uspořádání silnice II/279 je 8 m, šířka jízdního pruhu 3,25 m. Povrch komunikace je navržen z asfaltového betonu.

Směrové vedení – je dáno v začátku úseku trasy stávajícím směrovým vedením silnice II/279 ulice Palackého a na konci úseku trasy směrovým vedením silnice II/279 v ulici Brodecká. Od ZÚ je navržen přímý úsek délky 19,39 m, na který navazují levostranný oblouk $R = 30$ m, délky 4,34 m, přímý úsek délky 32,01 m, levostranný oblouk $R = 29$ m, délky 31,05 m. Do konce úseku je navržen přímý úsek délky 26,19 m.

Výškové vedení – výškové vedení vychází na začátku trasy ze stávající nivelety silnice II/279 v ulici Palackého. Na konci trasy je niveleta napojena na stávající niveletu silnice II/279 v ulici Brodecká. V úseku km ZÚ 0,000 – 0,02449 je navrženo stoupání ve spádu 3,59 %, v úseku km 0,02449 – 0,07960 je navrženo klesání ve spádu 2,60 % a v úseku km 0,07960 – KÚ 0,12297 je navrženo klesání ve spádu 4,84 %. Mezi tyto změny podélného spádu jsou vloženy výškové oblouky $R = 500$ m, $\tau = 15,472$ m, $y = 0,239$ m a $R = 1500$ m, $\tau = 16,785$ m, $y = 0,094$ m. V úseku staničení trasy km 0,01220 – 0,01520 je niveleta trasy zvýšena o 12 cm pomocí náběhových klínů ve spádu 10 %. V úseku staničení trasy km 0,09590 – 0,09890 je niveleta trasy zvýšena o 12 cm pomocí náběhových klínů ve spádu 10 %.

Šířkové uspořádání a příčné klopení – šířkové uspořádání silnice II. třídy je 8 m, šířka jízdního pruhu je 3,25 m. V úseku km ZÚ 0,000 – 0,05000 je navrženo příčné klopení střechovité ve 2,5 % spádu. V úseku 0,05000 – 0,06000 se klopení překloupí v jednosměrné vlevo ve směru staničení do KÚ. Šířkové uspořádání chodníku je v úseku trasy 1 proměnlivého charakteru, minimální šířka chodníku je 1,80 m. Příčné klopení chodníku je 1,5 % směrem do silnice II. třídy.

Konstrukční a materiálové řešení – je samostatně popsáno v příloze č. D. – 1. 1. Technická zpráva

Mechanická odolnost a stabilita – skladba konstrukčních vrstev byla navržena dle technických podmínek TP 170 pro komunikaci z asfaltového betonu s návrhovou úrovní porušení D1 a třídou dopravního zatížení PIII. Chodník je navržen z kamenné mozaiky. Komunikace je lemována kamennou obrubou umístěnou 12 cm nad niveletu silnice II. třídy. Zvýšené zpomalovací prahy jsou navrženy z kamenné dlažby.

Trasa 2 km ZÚ 0,000 – KÚ 0,08849

Stavební řešení – délka trasy komunikace je 88,50 m, šířkové uspořádání silnice III/27932 je 7,50 m a 8 m, šířka jízdního pruhu 3,25 m. Povrch komunikace je navržen z asfaltového betonu. V úseku trasy km 0,02480 a 0,03650 je kolmo napojena účelová komunikace o šířce 6 m. K této účelové komunikaci jsou napojena kolmá parkovací stání. Ve staničení Trasy 2 km 0,02480 jsou navrženy 4 parkovací stání o základním rozměru 2,50 m x 4,50 m. Ve staničení km 0,03650 je napojeno 5 parkovacích stání o základním rozměru 2,50 m x 4,50 m, dvě stání pro imobilní občany o základním rozměru 3,50 m x 4,60 m.

Směrové vedení – je dáno v začátku úseku trasy napojením na nově navržené směrové vedení Trasy 1, na konci úseku trasy směrovým vedením silnice III/27932 v ulici Dlouhá.

B. Souhrnná technická zpráva

Od ZÚ je navržen přímý úsek délky 9,07 m, na který navazují levostranný oblouk $R = 50$ m, délky 6,35 m, přímý úsek délky 19,59 m, levostranný oblouk $R = 11$ m, délky 16,47 m, přímý úsek délky 17,38 m, pravostranný oblouk $R = 25$ m, délky 8,02 m. Do konce úseku je navržen přímý úsek délky 11,61 m.

Výškové vedení – výškové vedení vychází na začátku trasy z nově navržené nivelety Trasy 1 (staničení km 0,06959). Na konci trasy je niveleta napojena na stávající niveletu silnice III/27932 v ulici Dlouhá. V úseku km ZÚ 0,000 – 0,00874 je navrženo stoupání ve spádu 3,14 %, v úseku km 0,00874 – 0,04967 je navrženo stoupání ve spádu 1,49 %, v úseku km 0,04967 – 0,07279 je navrženo stoupání ve spádu 3,15 % a v úseku km 0,07279 – KÚ 0,08849 je navrženo stoupání ve spádu 0,04 %. Mezi tyto změny podélného spádu jsou vloženy výškové oblouky $R = 900$ m, $\tau = 7,446$ m, $y = 0,031$ m, $R = 1000$ m, $\tau = 8,300$ m, $y = 0,034$ m a $R = 500$ m, $\tau = 7,761$ m, $y = 0,060$ m. V úseku staničení trasy km 0,04000 v délce 4,6 m je pro zvýraznění přehlednosti napojení na silnici III/27932 a na silnici II/279 navržen ostrůvek s navýšením středem 8 cm nad niveletu silnice III. třídy. V úseku trasy km 0,08140 – 0,08440 je niveleta trasy zvýšena o 12 cm pomocí náběhových klínů ve spádu 10 %.

Šířkové uspořádání a příčné klopení – šířkové uspořádání silnice III. třídy je do úseku km 0,03500 7,50 m. Napojení na silnici II. třídy je zakružovacími oblouky $R = 12$ m a $R = 16$ m. V úseku km 0,03500 – 0,07300 je šířkové uspořádání silnice 8 m, v úseku přechodu v ulici Dlouhá 6,45 m. Základní šířka jízdního pruhu je 3,25 m. V úseku km 0,04450 – 0,07690 vpravo ve směru staničení je šířkové uspořádání plynule rozšířeno o navržený autobusový záliv v šíři 3 m. V celé délce trasy je navrženo příčné klopení jednosměrné vpravo ve směru staničení ve 2,5 % spádu. Šířkové uspořádání chodníku je v úseku trasy 2 proměnlivého charakteru, minimální šířka chodníku je 1,80 m. Příčné klopení chodníku je 1,5 % směrem do silnice III. třídy.

Konstrukční a materiálové řešení – je samostatně popsáno v příloze č. D. – 1. 1. Technická zpráva

Mechanická odolnost a stabilita – skladba konstrukčních vrstev byla navržena dle technických podmínek TP 170 pro komunikaci z asfaltového betonu s návrhovou úrovní porušení D1 a třídou dopravního zatížení PIII. Chodník je navržen z kamenné mozaiky. Komunikace je lemována kamennou obrubou umístěnou 12 cm nad niveletu silnice III. třídy, v místě nástupu autobusové zastávky je kamenná obruba umístěna 20 cm nad niveletou autobusového zálivu. Záliv je navržen z asfaltového betonu. Zvýšené zpomalovací prahy jsou navrženy z kamenné dlažby.

Trasa 3 km ZÚ 0,000 – KÚ 0,06428

Stavební řešení – délka trasy komunikace je 56,70 m, šířkové uspořádání místní komunikace je 6 m, šířka jízdního pruhu 3 m. Povrch komunikace je navržen z kamenné dlažby. K místní komunikaci přiléhá 18 kolmých stání o základním rozměru 2,5 m x 4,5 m a jedno stání pro imobilní občany o rozměru 4,15 m x 4,50 m.

Směrové vedení – je dáno v začátku úseku trasy napojením na nově navržené směrové vedení Trasy 1, na konci úseku trasy novým směrovým vedením silnice III/27932. Od ZÚ je navržen přímý úsek délky 4,39 m, na který navazují levostranný oblouk $R = 150$ m, délky 14,87 m. Na tento levostranný oblouk přímo navazuje pravostranný oblouk $R = 17$ m, délky 13,68 m. Do konce úseku je navržen přímý úsek délky 31,35 m.

Výškové vedení – výškové vedení vychází na začátku trasy z nově navržené nivelety Trasy 1 (staničení km 0,02975), na konci trasy z nově navržené nivelety silnice III. třídy (Trasa 2, staničení km 0,07237). V úseku km ZÚ 0,000 – 0,00800 je navržen z důvodu napojení přilehlých chodníků a stávající zástavby spád 0 %. V úseku 0,00800 – 0,03742 je navrženo stoupání ve spádu 3,93 %, v úseku km 0,03742 – KÚ 0,06428 je navrženo

B. Souhrnná technická zpráva

klesání ve spádu 2,85 %. Mezi tyto změny podélného spádu jsou vloženy výškové oblouky $R = 300$ m, $\tau = 5,890$ m, $y = 0,058$ m, $R = 500$ m, $\tau = 16,946$ m, $y = 0,287$ m a $R = 150$ m, $\tau = 1,905$ m, $y = 0,012$ m.

Šířkové uspořádání a příčné klopení – šířkové uspořádání místní komunikace je 6 m, šířka jízdního pruhu 3 m. Napojení na silnici II. třídy je zakružovacími oblouky $R = 6$ m a $R = 15$ m, napojení na konci úseku na silnici III. třídy je zakružovacími oblouky $R = 5$ m a $R = 6$ m. V celé délce trasy je navrženo příčné klopení jednosměrné vlevo ve směru staničení ve 2,5 % spádu, včetně parkovacích stání navržených vpravo ve směru staničení. Parkovací stání vlevo ve směru staničení mají navržené příčné klopení ve 2 % spádu směrem k místní komunikaci. Šířkové uspořádání chodníku je v úseku trasy 2 proměnlivého charakteru, minimální šířka chodníku je 1,50 m. Příčné klopení chodníku je 1,5 % směrem do parkovacích stání, popřípadě do místní komunikace.

Konstrukční a materiálové řešení – je samostatně popsáno v příloze č. D. – 1. 1. Technická zpráva

Mechanická odolnost a stabilita – skladba konstrukčních vrstev byla navržena dle technických podmínek TP 170 pro komunikaci z kamenné dlažby. Chodník je navržen z kamenné mozaiky a mlatového povrchu (odpočinková zóna se zelení). Komunikace je lemována kamennou obrubou umístěnou 12 cm nad niveletu místní komunikace a parkovacích stání.

Trasa 4 km ZÚ 0,000 – KÚ 0,02835

Stavební řešení – délka trasy komunikace je 10,50 m, šířkové uspořádání místní komunikace je v rozmezí od 6,40 – 4,50 m. Povrch komunikace je navržen z kamenné dlažby.

Směrové vedení – je dáno v začátku úseku trasy napojením na nově navržené směrové vedení Trasy 1, na konci úseku stávající niveletou místní komunikace ulice Kostelní. Od ZÚ je navržen přímý úsek délky 10,21 m, na který navazují pravostranný oblouk $R = 12$ m, délky 4,31 m. Do konce úseku je navržen přímý úsek délky 13,83 m.

Výškové vedení – výškové vedení vychází na začátku trasy z nově navržené nivelety Trasy 1 (staničení km 0,02342), na konci trasy ze stávající nivelety místní komunikace ulice Kostelní. V úseku km ZÚ 0,000 – 0,00400 je navrženo klesání ve spádu 1,23 %, poté je niveleta zvýšena do KÚ náběhovým klínem ve spádu 4 % o 4 cm. Klesání ve spádu 1,23 % je navrženo do staničení km 0,00663, v úseku km 0,00663 – 0,02099 je navrženo stoupání ve spádu 5,50 %, v úseku km 0,02099 – KÚ 0,02835 je navrženo stoupání ve spádu 3,39 %. Mezi tyto změny podélného spádu jsou vloženy výškové oblouky $R = 130$ m, $\tau = 4,375$ m, $y = 0,074$ m a $R = 500$ m, $\tau = 5,278$ m, $y = 0,028$ m.

Šířkové uspořádání a příčné klopení – šířkové uspořádání místní komunikace je v rozmezí od 6,40 – 4,50 m. Napojení na silnici II. třídy je zakružovacími oblouky $R = 5$ m a $R = 6$ m. V celé délce trasy je navrženo příčné klopení jednosměrné vlevo ve směru staničení ve 1,5 a 2,5 % spádu. Šířkové uspořádání chodníku je v úseku trasy 4 proměnlivého charakteru, minimální šířka chodníku je 1,50 m. K zúžení chodníku na 0,90 m a 1,35 m dojde z důvodu stávající zástavby a napojení na stávající chodník v ulici Kostelní. Příčné klopení chodníku je 1,5 % směrem do místní komunikace.

Konstrukční a materiálové řešení – je samostatně popsáno v příloze č. D. – 1. 1. Technická zpráva

Mechanická odolnost a stabilita – skladba konstrukčních vrstev byla navržena dle technických podmínek TP 170 pro komunikaci z kamenné dlažby. Chodník je navržen z kamenné mozaiky. Komunikace je lemována kamennou obrubou umístěnou 8 cm nad niveletu místní komunikace a parkovacích stání.

B. Souhrnná technická zpráva

Trasa 5 km ZÚ 0,000 – KÚ 0,05682

Stavební řešení – délka trasy komunikace je 49 m, šířkové uspořádání účelové komunikace je 6 m, šířka jízdního pruhu 3 m. Povrch komunikace je navržen z kamenné dlažby. K místní komunikaci přiléhá 15 kolmých stání o základním rozměru 2,5 m x 4,5 a 2,5 x 5,0 m, jedno stání pro imobilní občany o rozměru 3,75 m x 5,0 m.

Směrové vedení – je dáno v začátku úseku trasy napojením na nově navržené směrové vedení Trasy 4, na konci úseku trasy novým směrovým vedením silnice II/279. Od ZÚ je navržen přímý úsek délky 2,79 m, na který navazují levostranný oblouk $R = 15$ m, délky 5,03 m, přímý úsek délky 19,59 m, pravostranný oblouk $R = 7$ m, délky 4,44 m, přímý úsek délky 2,99, levostranný oblouk $R = 7$ m, délky 4,44 m, přímý úsek délky 3,30 m, levostranný oblouk $R = 7$ m, délky 5,02 m. Do konce úseku je navržen přímý úsek délky 9,20 m.

Výškové vedení – výškové vedení vychází na začátku trasy z nově navržené nivelety Trasy 4 (staničení km 0,01452), na konci z nově navržené nivelety silnice II. třídy (Trasa 1, staničení km 0,07774). V úseku km ZÚ 0,000 – 0,00834 je navrženo klesání ve spádu 0,50 %, v úseku km 0,00834 – 0,04578 je navrženo klesání ve spádu 4,23 %, v úseku km 0,04578 – KÚ 0,05682 klesání ve spádu 0,42 %. V úseku staničení km 0,05180 je niveleta snížena náběhovým klínem ve spádu 4 % o 4 cm. Mezi změny podélného spádu jsou vloženy výškové oblouky $R = 360$ m, $\tau = 6,709$ m, $y = 0,063$ m, $R = 500$ m a $R = 360$ m, $\tau = 8,363$ m, $y = 0,097$ m.

Šířkové uspořádání a příčné klopení – šířkové uspořádání účelové komunikace je 6 m, šířka jízdního pruhu 3 m. V celé délce trasy je navrženo příčné klopení jednosměrné vlevo ve směru staničení ve 3 % spádu, včetně parkovacích stání navržených vlevo ve směru staničení. Parkovací stání vpravo ve směru staničení mají navržené příčné klopení ve 2 % spádu směrem k účelové komunikaci. Šířkové uspořádání chodníku je v úseku trasy 5 proměnlivého charakteru, minimální šířka chodníku je 2,90 m. Příčné klopení chodníku je 2 % spádu směrem do parkovacích stání, popřípadě do účelové komunikace.

Konstrukční a materiálové řešení – je samostatně popsáno v příloze č. D. – 1. 1. Technická zpráva

Mechanická odolnost a stabilita – skladba konstrukčních vrstev byla navržena dle technických podmínek TP 170 pro komunikaci z kamenné dlažby. Chodník je navržen z kamenné mozaiky. Komunikace je lemována kamennou obrubou umístěnou 8 cm nad niveletu účelové komunikace a parkovacích stání.

Trasa 6 km ZÚ 0,000 – KÚ 0,02463

Stavební řešení – délka trasy komunikace je 20 m, šířkové uspořádání místní komunikace je v rozmezí od 6,25 – 5,95 m, šířka jízdního pruhu 3 m. Povrch komunikace je navržen z asfaltového betonu.

Směrové vedení – je dáno v začátku úseku trasy napojením na nově navržené směrové vedení Trasy 2, na konci úseku trasy směrovým vedením místní komunikace v ulici Školní. Od ZÚ je navržen levostranný oblouk $R = 24$ m, délky 14,66 m, na který do KÚ navazuje přímý úsek délky 9,97 m.

Výškové vedení – výškové vedení vychází na začátku trasy z nově navržené nivelety Trasy 2 (staničení km 0,04437), na konci ze stávající nivelety místní komunikace v ulici Školní. V úseku km ZÚ 0,000 – 0,00899 je navrženo klesání ve spádu 2,91 %, v úseku km 0,00899 – KÚ 0,02463 klesání ve spádu 1,87 %. Mezi tuto změnu podélného spádu je vložen výškový oblouk $R = 1500$ m, $\tau = 7,800$ m, $y = 0,020$ m. V úseku trasy km 0,01450 – 0,01750 je niveleta trasy zvýšena o 12 cm pomocí náběhových klínů ve spádu 10 %.

B. Souhrnná technická zpráva

Šířkové uspořádání a příčné klopení – šířkové uspořádání místní komunikace je v rozmezí od 6,25 – 5,95 m, šířka jízdního pruhu 3 m. V celé délce trasy je navrženo příčné klopení jednosměrné vpravo ve směru staničení ve 2,5 % spádu. Šířkové uspořádání chodníku je v úseku trasy 6 proměnlivého charakteru, minimální šířka chodníku je 1,50 m. K zúžení chodníku na 1,39 m dojde z důvodu stávající zástavby. Příčné klopení chodníku je 1,5 % spádu směrem do místní komunikace.

Konstrukční a materiálové řešení – je samostatně popsáno v příloze č. D. – 1. 1. Technická zpráva

Mechanická odolnost a stabilita – skladba konstrukčních vrstev byla navržena dle technických podmínek TP 170 pro komunikaci z asfaltového betonu s návrhovou úrovní porušení D1 a třídou dopravního zatížení PIII. Chodník je navržen z kamenné mozaiky. Komunikace je lemována kamennou obrubou umístěnou 12 cm nad niveletu místní komunikace ulice Školní. Zvýšené zpomalovací prahy jsou navrženy z kamenné dlažby.

SO 401 Veřejné osvětlení

Stávající rozvaděč pro veřejné osvětlení (dále jen ER+RVO), který je zároveň i zapínacím bodem, je osazen ve zdi chodby radnice. Odjištění stávajících jednotlivých vývodů z RVO je provedeno pojistkovými odpínači SCHRACK s válcovými pojistkami PVS10 32 A. Nové jističí prvky budou rovněž od firmy SCHRACK.

Stavba nového vedení VO je navržena kabelovým vedením v zemi kabelem AYKY-J 4Bx16 mm². Kabely VO budou v celé trase opatřeny chráničkou PE 52/63 mm a při křížení komunikací v chráničce KOPOFLEX PE 70 – 110 mm. Souběžně s novými kabely VO bude položen i zemnicí pásek FeZn 30x4 mm (alt. vodič FeZn o Ø 10 mm), který propojí všechny stožáry VO a zásuvkové skříně.

Stavbou kabelového vedení VO je nutno respektovat stávající inženýrské sítě na staveništi. Obzvláště pak kabelovod Cetin O2 a kabelové vedení vn 22 kV a nn 1 kV ČEZ Distribuce, a.s. Děčín.

Trasy nových kabelů jsou navrženy do budoucích chodníků, parkovišť a zelených ploch v souladu s ČSN 73 6005. Kabelové vedení VO v zemi bude v celé trase opatřeno chráničkou PE 52/63 mm.

Hloubka uložení ve volném terénu zelených ploch je navržena 0,7 m, v chodnících 0,35 m a v komunikacích nebo jejich okrajích bude hloubka uložení 1,0 m v chráničce Kopoflex PE 94/110 mm.

Stožáry pro vedení VO jsou navrženy typu AZTECA 6/60 – žárově zinkované o celkové délce 6,8 m. Při hloubce základu 0,8 m bude jejich výška nad terénem 6,0 m. Výložníky **nebudou** na stožáry instalovány s výjimkou stožáru č. A18, který bude osazen dedikovaným dvojitým výložníkem.

Pro stavbu VO jsou navržena svítidla LED typu dle výkazu výměr, který je nedílnou součástí dokumentace. Náhradní teplota chromatičnosti musí být max. 3000 K.

Kabelové vedení pro zásuvkové skříně a nabíjecí stanice kol.

Stavba nového vedení pro zásuvkové skříně je navržena kabelovým vedením v zemi kabelem CYKY-J 4Bx16 mm². Kabely VO budou v celé trase opatřeny chráničkou PE 52/63 mm a při křížení komunikací v chráničce Kopoflex PE 94/110 mm.

Stavba nového kabelového vedení pro nabíjecí stanice kol je navržena kabelovým vedením v zemi kabelem CYKY-J 5Cx6 mm², který bude v celé trase opatřen chráničkou PE 52/63 mm.

B. Souhrnná technická zpráva

B.2.7. Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Nevyskytuje se

B.2.8. Zásady požární bezpečnostního řešení

Navrhovaná stavba – komunikace, chodníky, parkoviště, pobytové chodníky z mlatu – z hlediska požární ochrany se nejedná o objekty a ani otevřená technologická zařízení. Samostatné požární bezpečnostní řešení se nenavrhuje, z hlediska požární ochrany vyhovuje bez opatření. Na základě ustanovení §39, odst. 1 písm. b) zákona o požární ochraně v návaznosti na ustanovení §7 odst. 2 písm. d) vyhlášky 460/2021 Sb., o kategorizaci staveb, se jedná o stavbu kategorie I, z hlediska požární bezpečnosti mírné nebezpečí (stavba pozemní komunikace plní funkci komunikace pro požární techniku). Samostatné stanovisko HZS k předmětné stavbě není vydáváno.

B.2.9. Úspora energie a tepelná ochrana

Nevyskytuje se

B.2.10. Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí

Nevyskytuje se

B.2.11. Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Nepředpokládají se negativní účinky vnějšího prostředí.

c) Připojení na technickou infrastrukturu

Napojení na stávající technickou infrastrukturu viz B. 2. 6 – SO 401 Veřejné osvětlení. Podrobně je úprava stávajícího veřejného osvětlení popsána v příloze D. – 2. SO 401 Veřejné osvětlení.

d) Dopravní řešení

a) *Popis dopravního řešení* – dopravní řešení rekonstrukce náměstí T. G. Masaryka v Dolním Bousově vychází ze stávajícího stavu silnici II/279 a III/27932 Návrh rekonstrukce vychází ze zpracované studie autorkami Ing. arch. Jitky Paroubkové a Ing. arch. Ireny Pátkové z března 2021. Nově je řešeno parkování v západní části náměstí včetně účelové komunikace, stávající autobusová zastávka v severní části je přemístěna před základní školu. V místě původní zastávky je nově navržena místní komunikace. Podrobně popis dopravního řešení je popsán v bodě B.2.f); B.2.3.a) a B.2.6.

b) *Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu* – napojení území na stávající dopravní infrastrukturu je beze změn. Nová místní komunikace v severní části náměstí je nově napojena na silnici II/279 a III/27932 a je navržena s obousměrným provozem. Účelová komunikace umístěna v západní části náměstí je napojena na silnici II/279 a je navržena s jednosměrným provozem. Komunikace upravených parkovacích stání před městským úřadem jsou napojeny na silnici III/27932.

c) *Doprava v klidu* – v rámci rekonstrukce náměstí jsou navrženy nová parkovací stání. V západní části náměstí je navrženo 15 kolmých stání + 1 stání pro imobilní. Od silnice II/279 je odděleno zeleným pruhem. V severní části na místě původní autobusové

B. Souhrnná technická zpráva

zastávky je navrženo 18 kolmých stání + 1 stání pro imobilní. V jižní části před městským úřadem je navrženo celkem 9 kolmých stání + 2 stání pro imobilní.

d) *Pěší a cyklistické stezky* – v rámci rekonstrukce náměstí jsou navrženy nové komunikace pro pěší. Komunikace pro pěší jsou po celém obvodu náměstí, nově jsou navrženy pochozí plochy s mlatovým povrchem. Cyklistické stezky nejsou v rámci rekonstrukce náměstí navrhovány.

e) Řešení vegetace a související terénní úpravy

V rámci rekonstrukce náměstí bude stávající zeleň zasahující do nového návrhu odstraněna. Stávající vzrostlé lípy ve středu náměstí kolem sloupu se sochou Panny Marie budou v průběhu stavby chráněny. Nová zeleň bude doplněna dle výkresové dokumentace číslo výkresu D. – 1.2.a Situace. V západní části budou umístěny 4 ks *Prunus cerasifera* 'Nigra', v severní části mezi zástavbou a parkovacím stáním a před městským úřadem bude vysázeno celkem 8 kusů Javoru babyka 'Elsrij' (*acer campestre*), mezi parkovacími stáními a parkovou částí náměstí s mlatovým povrchem budou vysázeno 5 kusů sakur (*Prunus serrulata* 'Kanzan'). Ve východní části náměstí směrem k ulici Dlouhá bude umístěn 1 kus *Liquidambar styraciflua* 'Fastigiata'. Terénní úpravy vzniklé umístěním stavbou ve středu náměstí budou ohumusovány a zatravněny.

f) Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

Technické řešení je navrženo dle platných technických norem a je v souladu s obecnými požadavky na výstavbu.

Výstavbou jednotlivých stavebních objektů nebude ohroženo životní prostředí. S ohledem na charakter stavebních prací je nutné během stavebních prací dodržovat ohleduplnost vůči obyvatelům, v maximální míře omezit hluk a prašnost. Vyjíždějící vozidla ze stavby musí být řádně očištěna, aby nedocházelo k znečištění veřejných komunikací

Pro minimalizaci vlivu hluku v době výstavby budou stroje pro zemní práce používány v době nezbytně nutné pro tyto práce.

Další vlivy výstavby na životní prostředí se nepředpokládají. Navržená stavba negativně neovlivní současný krajinný ráz.

g) Ochrana obyvatelstva

Stavba je v souladu se základními požadavky z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva.

h) Zásady organizace výstavby

a) Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění

Zajištění veškerých zdrojů potřebných pro realizaci stavby bude věcí budoucího zhotovitele stavby. Vzhledem k charakteru a situování stavby se předpokládá využití mobilních zdrojů a dovoz vody na stavbu, popřípadě stávajících napojovacích bodů.

B. Souhrnná technická zpráva

b) *Odvodnění staveniště*

Budou přijata taková opatření, aby nedocházelo k znečišťování stávajících komunikací. Dešťové vody ze staveniště budou odvedeny do stávající dešťové kanalizace, s tím, že bude zabráněno znečištění těchto vodotečí ropnými produkty nebo mechanickými usazeninami.

c) *Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu*

Stavba bude po celou dobu přístupná z komunikací v ulici Palackého, Brodecká, Dlouhá a Školní.

d) *Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky*

Stavební práce budou probíhat tak, aby okolní stavby a pozemky nebyli stavbou ovlivněny.

Pro minimalizaci vlivu hluku v době výstavby budou stroje pro zemní práce používány v době od 7,00 – 15,30 hod, popř. krátkodobé prodloužení po dohodě s TDI. Doba provozu hlučných stavebních strojů bude minimalizována. Stojící nákladní vozy budou mít vypnuty motory. Při provádění nejhlučnějších stavebních prací nesmí být na stavbě používána jiná hlučná technika. Stacionární zdroje hluku budou, pokud možno, umístěny co možná nejdále od okolních obytných domů.

Pro snížení prašnosti v době provádění zemních prací bude stavba zkrápěna, aby byla prašnost eliminována na minimum.

e) *Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin*

Staveniště bude řádně označeno a jeho vybavení bude věcí budoucího zhotovitele. Bezpečnost staveniště bude zajištěna označením stavby. V místě stavby se nevyskytují asanace. Demolice se týkají odstranění stávajících povrchů silnice II. a III. třídy, parkoviště a místních komunikací, dále chodníků a zatravněných ploch v místě stávající autobusové zastávky. Odstranění stávajících zahrazovacích sloupků, stávajícího mobiliáře, informačních panelů.

Kácení dřevin se týká odstranění stávající zeleně v místě stávající autobusové zastávky a u městského úřadu. Jedná se celkem o odstranění 15 ks stromů o průměru kmene do 20 cm. Dále budou odstraněny nízké okrasné keře, lemující střed zatravněné plochy náměstí. Návrh nové zeleně je součástí projektu. Vzrostlé lípy u sloupu se sochou Panny Marie budou v průběhu stavby chráněny.

f) *Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště*

Trvalý zábor – stavba rekonstrukce náměstí 7355 m²

Dočasný zábor – 50 m² – zařízení staveniště na pozemcích investora

g) *Požadavky na bezbariérové obchozí trasy*

V případě uzavření náměstí použijí chodci přilehlé místní komunikace. V místě stavby pro zpřístupnění objektů na náměstí budou zřízeny obchozí trasy. Veškerá stavební činnost bude prováděna tak, aby byla zajištěna minimální průchozí šířka 1,5 m bezbariérové trasy. V případě zemních prací bude výkop zajištěn lávkou širokou 900 mm s výškovým rozdílem max. 20 mm, která bude na obou stranách vybavena zařízením proti sjetí vozíku (sokl výšky min. 100 mm). Dále musí být důsledně zajištěna vodící linie pro osoby se sníženou schopností orientace, a to ve výšce 100 až 250 mm nad pochozí plochou pevnou zarážkou pro bílou hůl, jako je spodní tyč zábradlí nebo podstavec a ve výšce 1100 mm pevnou ochranu (tyč zábradlí, popř. horní díl oplocení).

h) *Maximální produkováné množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace*

B. Souhrnná technická zpráva

Nakládání s odpady se bude řídit vnitřním plánem nakládání s odpady dodavatelské firmy. Při stavbě dojde k nutnosti provedení následujících prací, jejichž produktem budou i odpady. Práce související s prováděním zemních prací v místě stavby. Odpady z výstavby jsou zařazeny dle „Katalogu odpadů“ a je navrženo jejich využití, popř. odstranění:

Odpady z kategorie „ostatní“:

- stavební odpady – zemina a kameny
- směsný komunální odpad

Kód odpadu	Název druhu odpadu, jejich využití	Kategorie odpadu
17 01 01	Beton – odstranění stávající betonové obruby, odstranění stávající dlažby	O
17 01 02	Dřevo – kácení, odstranění živých plotů – pálení, štěpkování	O
17 03 02	Asfalt bez dehtu – materiál z komunikací	O
17 04 05	Železo a ocel – odstranění zábradlí, zahrazovacích sloupků, SDZ	O
17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 10 – úprava VO – recyklace	O
17 05 04	Odtěžená zemina bude částečně zpět využita do nekonstrukčních násypů, přebytek bude odvezen na nejbližší skládku	O
17 09 04	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísla 17 09 01, 17 09 02, 17 09 03	O
2 03 01	Směsný komunální odpad – odpady ze zařízení staveniště – recyklace, spalování	O

Vytěžený materiál bude předán k recyklaci.

i) *Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin*

Z bilance zemin vyplývá přebytek výkopového materiálu cca 2500 m³, který bude předán k recyklaci. Nový materiál bude postupně navážen a ihned zabudován do stavby. Žádné deponie a mezideponie nového materiálu v místě stavby se nepředpokládají.

j) *Ochrana životního prostředí*

Ochrana ovzduší – zemní a výkopové práce budou prováděny a vedeny způsobem, který zajistí minimální prašnost. V případě potřeby budou prováděna účinná opatření k omezení prašnosti (zkrápění staveniště, čištění kol nákladních automobilů a stavebních mechanismů při výjezdu ze staveniště, čištění komunikací). Po ukončení stavebních prací bude ze staveniště odvezen veškerý přebytečný výkopek (zemina), všechny pozemky dotčené stavbou budou uvedeny do původního stavu, včetně obnovy zatravněných ploch.

Ochrana vod – při provádění stavby je nutno dbát zvýšenou měrou na ochranu území před možným znečištěním látkami škodlivý vodám.

k) *Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi*

Při pracích je nutno dodržovat platné předpisy, zejména v souladu s §101 Zákoníku práce č. 262/2006 Sb. v platném znění (ZP), další příslušná ustanovení ZP, NV č.591/2006Sb., vyhl. ČÚBP č. 48/1982 Sb., NV 178/2001Sb., NV 378/2001 Sb., NV 101/2005 Sb., zák. 251/2005 Sb., NV č. 362/2005 sb., zákona č. 309/2006 Sb. a další právní předpisy tak, aby nemohlo dojít k ohrožení života a zdraví zaměstnanců zhotovitele nebo třetích osob. Dále bude zajištěn soulad s požadavky ustanovení §30 zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně

B. Souhrnná technická zpráva

některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů ve smyslu nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Dále je nutno dodržovat při provádění díla všechny platné bezpečnostní, požární, hygienické a ekologické předpisy, a to nejen na pracovištích, určených k provádění díla, ale i v prostorách zařízení staveniště.

l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Obchozí trasy budou odpovídat vyhlášce č. 389/2009 Sb., v platném znění. Veškerá stavební činnost bude prováděna tak, aby byla zajištěna minimální průchozí šířka 1,5 m bezbariérové trasy. V případě zemních prací bude výkop zajištěn lávkou širokou 900 mm s výškovým rozdílem max. 20 mm, která bude na obou stranách vybavena zařízením proti sjetí vozíku (sokl výšky min. 100 mm). Dále musí být důsledně zajištěna vodící linie pro osoby se sníženou schopností orientace, a to ve výšce 100 až 250 mm nad pochozí plochou.

m) Zásady pro dopravně inženýrská opatření

Stavba bude po celou dobu přístupná z komunikací ulice Palackého, Brodecká, Dlouhá a Školní. Stavební práce budou prováděny po etapách a za částečného omezení provozu komunikací. Dopravně inženýrské opatření s příslušnými dopravními značkami a objízdnými trasami bude provedeno dle „Zásad pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích“ – pro intravilán a předložena k odsouhlasení příslušným správním orgánům.

n) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby

Nevyskytují se speciální podmínky pro provádění stavby.

o) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

Etapizace výstavby – 1. Zemní práce – odstranění stávajícího povrchu a konstrukční vrstvy komunikace, 2. hloubení rýhy pro uložení nového vedení VO, 3. Urovnání a hutnění zemní pláně, pokládka jednotlivých konstrukčních vrstev a jejich hutnění, 4. Dokončovací práce – terénní úpravy, ozelenění

Předpokládaná lhůta výstavby – 12 měsíců

i) CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Rekonstrukcí náměstí T. G. Masaryka v Dolním Bousově nedojde k navýšení ploch pro odvod dešťových vod. Navržená stavba nezmění odtokové poměry v okolí. Plochy pro odvod dešťových vod úpravou provozu budou proti stávajícímu stavu sníženy. Odvod dešťové vody bude do stávající dešťové kanalizace ve vlastnictví města Dolní Bousov. Na základě kamerové prohlídky bude stávající dešťová kanalizace nahrazena novým potrubím a doplněna novým odvodněním. Stávající uliční vpusti budou přemístěny a výškově upraveny, popřípadě doplněny o nové. V místech opačného spádu budou vody ze zemní pláně odváděny flexibilní plastovou trativodkou DN 150, která bude zaústěna do stávající dešťové kanalizace ve vlastnictví města Dolní Bousov.

Příloha: Dotčené pozemky

B. Souhrnná technická zpráva

Dotčené pozemky

Dolní Bousov – rekonstrukce náměstí T. G. Masaryka

Okres: Mladá Boleslav
Obec: Dolní Bousov (535702)
Katastrální území: Dolní Bousov (628735)

Podklady:

- geodetické zaměření terénu
- katastrální mapa
- výpis z údajů katastrální mapy

Výpis dotčených pozemků je uveden v následující tabulce:

SO 101 Náměstí

Pol. č.	Parcela č.	Výměra m ²	Kulturní využití	I.v.	vlastník	Omezení vlastnického práva	Trvalý zábor m ²
01	1769/1	4751	Ostatní komunikace	10001	Město Dolní Bousov, Nám. T. G. Masaryka 1, 294 04 Dolní Bousov		4751
02	1973	19	Jiná plocha	10001	Město Dolní Bousov, Nám. T. G. Masaryka 1, 294 04 Dolní Bousov		19
03	1769/2	976	Ostatní komunikace	10001	Město Dolní Bousov, Nám. T. G. Masaryka 1, 294 04 Dolní Bousov		967
04	1792/5	285	Ostatní komunikace	10001	Město Dolní Bousov, Nám. T. G. Masaryka 1, 294 04 Dolní Bousov		212,30
05	1769/3	40	Ostatní komunikace	10001	Město Dolní Bousov, Nám. T. G. Masaryka 1, 294 04 Dolní Bousov		20,50
06	1792/15	3365	Silnice	867	Středočeský kraj; KSÚS SK, příspěvková organizace Zborovská 81/11 150 00 Praha 5 - Smíchov		792,50
07	St. 62/1	532	Zastavěná plocha a nádvoří	206	Roman Bočánek, nám. T. G. Masaryka 4, 294 04 Dolní Bousov; Tomáš Míč, Brodecká 170, 294 04 Dolní Bousov; Aneta Míčová, Nám. T. G. Masaryka 4, 294 04 Dolní Bousov; Ilona Pácaltová, č.p. 179, 294 05 Dlouhá Lhota; Pavel Svoboda. Na Koutě 200, 294 04 Dolní Bousov; Jiří Taclík, Na Sídlišti 476, 294 04 Dolní Bousov		6,70

B. Souhrnná technická zpráva

Pol. č.	Parcela č.	Výměra m ²	Kulturní využití	l.v.	vlastník	Omezení vlastnického práva	Trvalý zábor m ²
08	St. 67/1	717	Zastavěná plocha a nádvoří	10001	Město Dolní Bousov, Nám. T. G. Masaryka 1, 294 04 Dolní Bousov		9,60
09	St. 68	374	Zastavěná plocha a nádvoří	496	Robert Zelený, Zahradní 19, 294 04 Dolní Bousov		9,50
10	1769/17	2360	Ostatní komunikace	10001	Město Dolní Bousov, Nám. T. G. Masaryka 1, 294 04 Dolní Bousov		111,50
11	St. 80/2	890	Zastavěná plocha a nádvoří	10001	Město Dolní Bousov, Nám. T. G. Masaryka 1, 294 04 Dolní Bousov		1,50
12	1769/50	1117	Ostatní komunikace	10001	Město Dolní Bousov, Nám. T. G. Masaryka 1, 294 04 Dolní Bousov		35,50
13	1769/12	3124	Silnice	867	Středočeský kraj; KSÚS SK, příspěvková organizace Zborovská 81/11 150 00 Praha 5 - Smíchov		33,30
14	1769/49	1313	Ostatní komunikace	10001	Město Dolní Bousov, Nám. T. G. Masaryka 1, 294 04 Dolní Bousov		14
15	St. 81/1	375	Zastavěná plocha a nádvoří	10001	Město Dolní Bousov, Nám. T. G. Masaryka 1, 294 04 Dolní Bousov		1
16	St. 81/2	527	Zastavěná plocha a nádvoří	898	Tomáš Nožič, Nám. T. G. Masaryka 2, 29404 Dolní Bousov		2,80
17	St. 82/1	380	Zastavěná plocha a nádvoří	1485	SJM Martin Mendlík, Marie Mendlíková Zvířetice 35, 294 01 Bakov nad Jizerou		2,80
18	St. 83/1	175	Zastavěná plocha a nádvoří	503	Nguyen Thi Chinh, Nám. T. G. Masaryka 124, 294 04 Dolní Bousov		2
19	St. 83/2	198	Zastavěná plocha a nádvoří	1146	SJM Miloš Bendl, Martina Bendlová, Č.p. 67, 294 04 Rohatsko		1
20	St. 912	5	Zastavěná plocha a nádvoří	10001	Město Dolní Bousov, Nám. T. G. Masaryka 1, 294 04 Dolní Bousov		0,50
21	St. 84	884	Zastavěná plocha a nádvoří	921	Ing. Jiří Horák, Zelená cesta 2233, 511 01 Turnov; Ing. Radek Horák, Jahodová 2170, 511 01 Turnov		9,50
22	1769/26	13	Ostatní komunikace	921	Ing. Jiří Horák, Zelená cesta 2233, 511 01 Turnov; Ing. Radek Horák, Jahodová 2170, 511 01 Turnov		13

B. Souhrnná technická zpráva

Pol. č.	Parcela č.	Výměra m ²	Kulturní využití	I.v.	vlastník	Omezení vlastnického práva	Trvalý zábor m ²
23	St. 911	6	Zastavěná plocha a nádvoří	921	Ing. Jiří Horák, Zelená cesta 2233, 511 01 Turnov; Ing. Radek Horák, Jahodová 2170, 511 01 Turnov		1
24	1798/4	24	Ostatní komunikace	10001	Město Dolní Bousov, Nám. T. G. Masaryka 1, 294 04 Dolní Bousov		16,20
25	1769/11	1522	Ostatní komunikace	10001	Město Dolní Bousov, Nám. T. G. Masaryka 1, 294 04 Dolní Bousov		1
26	St. 16/3	741	Zastavěná plocha a nádvoří	1582	COOP Mnichovo Hradiště, družstvo, Turnovská 21 295 01 Mnichovo Hradiště		1
27	St. 17	892	Zastavěná plocha a nádvoří	1642	Jaroslava Jakubcová, Nám. T. G. Masaryka 270, 294 04 Dolní Bousov; Aleš Jakubec, Nám. T.G. Masaryka 270. 294 04 Dolní Bousov		1
28	St. 18/1	678	Zastavěná plocha a nádvoří	1753	Phi Tra Mi, nám. T. G. Masaryka 136, 294 04 Dolní Bousov		1,2

SO 401 Veřejné osvětlení

Pol. č.	Parcela č.	Výměra m ²	Kulturní využití	I.v.	vlastník	Omezení vlastnického práva	Délka uložení bm
01	1769/1	4751	Ostatní komunikace náměstí	10001	Město Dolní Bousov, Nám. T. G. Masaryka 1, 294 04 Dolní Bousov	Kabely VO a kabely nn, stožáry VO 13 ks, zemní reflektory 11 ks	303,0 m
02	1792/15	3365	Silnice II/279	867	Středočeský kraj; KSÚS SK, příspěvková organizace Zborovská 81/11 150 00 Praha 5 - Smíchov	Kabely VO a kabely nn 2 ks stožáry VO	41,0 m
03	1792/5	285	Ostatní komunikace	10001	Město Dolní Bousov, Nám. T. G. Masaryka 1, 294 04 Dolní Bousov	Kabely VO a kabely nn stožár VO 1 ks	29,0 m
04	1769/2	976	Ostatní komunikace	10001	Město Dolní Bousov, Nám. T. G. Masaryka 1, 294 04 Dolní Bousov	6 ks stožáry VO kabely VO a kabely nn	22,0 m
05	1798/4	24	Ostatní komunikace	10001	Město Dolní Bousov, Nám. T. G. Masaryka 1, 294 04 Dolní Bousov	kabely VO a kabely nn	18,0 m
06	1988	211	Jiná plocha	10001	Město Dolní Bousov, Nám. T. G. Masaryka 1, 294 04 Dolní Bousov	Kabely nn a rozvaděč RE	2,0 m

B. Souhrnná technická zpráva

Pol. č.	Parcela č.	Výměra m ²	Kulturní využití	I.v.	vlastník	Omezení vlastnického práva	Délka uložení bm
07	1769/12	3124	Silnice III/27932	867	Středočeský kraj; KSÚS SK, příspěvková organizace Zborovská 81/11 150 00 Praha 5 - Smíchov	Kabely VO a nn	6,0 m
08	Stp.67/1	717	Zastavěná plocha a nádvoří	10001	Město Dolní Bousov, Nám. T. G. Masaryka 1, 294 04 Dolní Bousov	Kabely VO a nn	8,0 m
09	1792/6	130	Ostatní plocha	10001	Město Dolní Bousov, Nám. T. G. Masaryka 1, 294 04 Dolní Bousov	Kabely nn	2,0 m

Nové osvětlovací body se umísťují na pozemku (k.ú. Dolní Bousov):