

C. Stavební část

Souřadnicový systém JTSK

Výškový systém Bpv



projektová, průzkumná a konzultační společnost

PUDIS a.s., Nad Vodovodem 2/3258, 100 31 Praha 10
tel.: +420 267 004 111, www.pudis.cz, info@pudis.cz

Vypracoval: kolektiv	Hlavní inženýr projektu: Ing. Michal Turek	Investor: Kraj Vysočina Žižkova 57 587 33 Jihlava
	Výrobní ředitel: Ing. Jan Vlček	
Odpovědný projektant: Ing. Michal Turek	Ředitel společnosti: Ing. Martin Höfler	
Číslo zakázky: D-16-061	Datum: 03/2019	

Akce: II/128 Pacov – Lukavec, 1. stavba	Měřítko:	Formát: 10x A4 Souprava:
	Stupeň: DSP	
Příloha: SO 101 Rekonstrukce silnice II/128 V KM 4,540 – KM 8,238 TECHNICKÁ ZPRÁVA	Číslo přílohy:	

II/128 PACOV – LUKAVEC, 1. STAVBA

SO 101 REKONSTRUKCE SILNICE II/128
V KM 4,540 – KM 8,238

DOKUMENTACE KE STAVEBNÍMU POVOLENÍ



1. TECHNICKÁ ZPRÁVA

Obsah:

A) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU	3
B) OBJEDNATEL STAVBY	3
C) ZHOTOVITEL PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE.....	3
D) STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS	3
E) VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ	3
F) VZTAHY K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY (SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY)	3
G) NÁVRH OBJEKTU.....	4
H) ODVODNĚNÍ OBJEKTU (REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD)	6
I) NÁVRH DOPR. ZNAČEK, DOPR. ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU.....	8
J) ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY OBJEKTU (PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU)	8
K) VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ	8
L) ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ OBJEKTU OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE.....	8
M) STAVBA OBJEKTU V OCHRANNÉM PÁSMU VRCHNÍHO VEDENÍ VN NEBO VVN	9
N) BEZPEČNOST PŘI VÝSTAVBĚ	9

a) Identifikační údaje objektu

<u>Označení stavby:</u>	II/128 Pacov – Lukavec, 1. stavba
<u>Stavebník:</u>	Kraj Vysočina, Žižkova 57, 587 33 Jihlava
<u>Projektant:</u>	PUDIS a.s., Nad Vodovodem 2/3258, 100 31 Praha 10
<u>Název objektu:</u>	SO 101 Rekonstrukce silnice II/128 v km 4,540 – km 8,238 (Pozn.: V názvu SO je provozní staničení silnice II/128.)
<u>Katastrální území:</u>	Salačova Lhota (745936), Týmová Ves (688 789)
<u>Majetkový správce objektu:</u>	Krajská správa a údržba silnic Vysočiny

b) Objednatel stavby

<u>Název:</u>	Kraj Vysočina, Žižkova 57, 587 33 Jihlava
<u>Kontaktní osoba pro věci technické:</u>	Ing. Daniel Blaha, Ing. Hana Matulová
<u>IČO:</u>	7089 0749

c) Zhotovitel projektové dokumentace

<u>Název:</u>	PUDIS a. s., Nad vodovodem č.2/3258, 100 31 Praha 10. Společnost je zapsaná v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka zápisu 1458, datum zápisu 01. 05. 1992
<u>IČO/DIČ:</u>	4527 2891, CZ 4527 2891

d) Stručný technický popis

V rámci objektu proběhne z části rekonstrukce a z části novostavba silnice II/128. Délka úseku je 3,53033 km.

e) Vyhodnocení průzkumů a podkladů

V projektu byly použity následující průzkumy a podklady:

- dokumentace pro územní rozhodnutí, zpracovatel PUDIS a.s., září 2017
- inženýrsko-geologický průzkum, zpracovatel GEOSTAR s.r.o., únor 2017
- pedologický průzkum, zpracovatel Dr. Ing. Milan Sáňka, březen 2017
- dendrologický průzkum, zpracovatel Ing. František Moravec, červenec 2017
- hluková studie z výstavby, zpracovatel Ecological Consulting s.r.o., březen 2017
- diagnostika vozovky, zpracovatel Consultest s.r.o., Zkušební laboratoř, výzkum a poradenské služby ve stavitelství, září 2016
- požadavky investora
- místní šetření a konzultace a jednání s DOSS

f) Vztahy k ostatním objektům stavby (související objekty)

S výstavbou SO 101 bezprostředně souvisí tyto stavební objekty:

SO 001	Příprava území a zařízení staveniště
SO 111	Úprava stávajících vjezdů
SO 181	DIO
SO 186	Opravy stávajících komunikací
SO 191	Trvalé dopravní značení
SO 401	Úprava venkovního vedení 1x22kV – E.ON Distribuce v km 0,275 SO 101

SO 451 Rezervní kabelové chráničky krajské optické sítě ROWANET V KM 0,007 SO 101
SO 801 Vegetační úpravy
SO 831 Rekultivace stáv. komunikací a ploch dočasného záboru

Na obou koncích řešeného úseku je aktuálně zpracovávána PD ve stupni DSP pro stavby obchvatu Salačovy Lhoty, resp. Lukavce, zpracovatel Transconsult s.r.o. Stavba je s oběma záměry koordinována.

g) Návrh objektu

- popis dopravního řešení:

Stávající komunikace II/128 propojuje město Pacov s obcemi Salačova Lhota, Lukavec a Čáslavsko. SO 101 tvoří propojení obcí Salačova Lhota a Lukavec a navazuje na plánované obchvaty těchto obcí. V rámci SO 101 dojde ke zlepšení parametrů směrových a šířkových oblouků, sjednocení šířky vozovky na návrhovou kategorii S 7,5/50-60 a také ke kompletní výměně konstrukčních vrstev vozovky a realizaci nového zemního tělesa.

- směrové vedení:

Nově navržená komunikace v zásadě kopíruje severo-jihní vedení stávající II/128, poloměry směrových oblouků byly zvětšeny pro zajištění vyšší rychlosti a komfortu jízdy. Minimální poloměr směrového oblouku je 300 m.

Směrové vedení je v souladu s ČSN 73 6101 a je patrné ze situace.

- výškové vedení:

Minimální podélný sklon na trase je 1,25 %, maximální sklon má hodnotu 8,52 %. Minimální poloměr výškového oblouku je 2 500 m. Komunikace je navržena v návrhové kategorii S 7,5/50-60, pro rychlost 60 km/h je nejvyšší dovolený podélný sklon 7 %, pro rychlost 50 km/h je nejvyšší dovolený podélný sklon 9 %.

Výškové vedení je v souladu s ČSN 73 6101 a je patrné z podélného profilu.

- šířkové uspořádání:

Šířka jízdního pruhu je 3,0 m, šířka vodícího proužku je 0,25 m, ve směrových obloucích je navrženo rozšíření vozovky v souladu ČSN 73 6101. Nezpevněná krajnice je navržena šířky 0,75 m v případě osazení směrového sloupku, resp. 1,5 m v případě osazení svodidla.

Klopení vozovky je navrženo dle ČSN 73 6101. Základní příčný sklon je střežovitý o hodnotě 2,5 %.

Šířkové uspořádání je podrobně vyznačeno na vzorovém příčném řezu.

- vozovka:

S ohledem na navrženou kombinaci směrového a výškového řešení bude v celém úseku realizována nová konstrukce vozovky, neboť nový návrh prostorového vedení komunikace neumožňuje využití delších ucelených úseků stávající silnice.

Konstrukce netuhé vozovky je navržena dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací, z asfaltového betonu, tloušťka konstrukce je min. 450 mm, návrhová úroveň porušení D1-N-2, TDZ IV, P III. Podrobný návrh vozovky a tělesa komunikace je patrný ze vzorového příčného řezu. Návrhová životnost vozovky je 25 let.

Asfaltový beton pro obrusnou vrstvu	ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13 108-1 ČSN 73 6121
Spojovací postřik z kationaktivní asf. emulze	PS – C	0,35 kg/m ² po vyštěpení	ČSN EN 13808 ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvu	ACL 16+	60 mm	ČSN EN 13 108-1 ČSN 73 6121
Spojovací postřik z kationaktivní asf. emulze	PS – C	0,35 kg/m ² po vyštěpení	ČSN EN 13808 ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvu	ACP 16+	50 mm	ČSN EN 13 108-1 ČSN 73 6121
Infiltrační postřik z kationaktivní emulze	PI – C	0,7 kg/m ² po vyštěpení	ČSN EN 13808 ČSN 73 6129
Štěrkoдрť	ŠD _A	150 mm	ČSN EN 13285 ČSN 73 6126-1
Vrstva ze štěrkoдрti	ŠD _A	150 mm	ČSN EN 13285 ČSN 73 6126-1
Konstrukce vozovky celkem:		min. 450 mm	

Minimální požadovaná únosnost na pláni $E_{\text{def-2 min.}}$ je 45 MPa.

Součástí SO je také zrušení stávající studny v km 0,230, která se nachází přímo v trase překládané komunikace. Studna bude dle vyjádření vlastníka objektu Týmova Ves č.p. 22 zrušena bez náhrady (vlastník si během projektové přípravy zřídil vodovodní přípojku). Betonové skruže stávající studny budou po odstranění předány vlastníkovu objektu, stávající přípojka bude v rozsahu záborů stavby zrušena a zaslepena.

- bezpečnostní zařízení:

Silnice je vybavena směrovými sloupky dle ČSN EN 12899-3. Svodidla jsou v rámci tohoto SO navržena pouze v místech vysokých násypů v km 0,550 – 0,698, 0,720 – 0,840 a 3,276 – 3,496 vlevo a 0,719 – 0,831 vpravo v souladu s ČSN 73 6101. Navržená bezpečnostní zařízení jsou patrná v situaci a vzorovém příčném řezu. Směrové sloupky budou osazeny odražeči proti zvěři na základě požadavků Dopravně bezpečnostního auditu.

- zemní práce:

Níže uvedené charakteristiky jsou převzaty z provedeného IGP a případně zkráceny:

V aktivní zóně se budou po skrytí půdního horizontu vyskytovat zeminy odpovídající třídám F4CS (GT 2.3) a S5SC (GT 3.1), lokálně štěrky zahrnuté do GT 4.1 – třída G5GC. Jedná se o zeminy nebezpečně, příp. vysoce namrzavé.

Dle ČSN 736133 bod 4.1.3 odst. 4a musí zemina pro použití do aktivní zóny splnit únosnost CBR minimálně 15% pro podloží P III, 30% pro podloží P II a 50% pro podloží P I.

Jelikož se jedná o zeminy nebezpečně namrzavé a nebyla splněna podmínka dostatečné únosnosti CBR, jde o zeminy nevhodné pro použití bez úpravy do aktivní zóny. Zeminy bude nezbytné upravit vhodným pojivem nebo je vyměnit v mocnosti min 500 mm dle tabulky 5 v ČSN 736133. Dávkování a typ případného pojiva se stanoví laboratorními zkouškami, při nichž se potvrdí dosažení předepsaných hodnot CBR dle ČSN 73 6133.

S ohledem na hojný výskyt slíd v testovaných zeminách a zkušenosti s podobnými typy materiálu doporučujeme pojivo s obsahem cementové příměsi.

Odtěžené zeminy ze zářezu 0,15 – 0,54 odpovídající dle ČSN 73 6133 třídám S5SC, příp. S4SM jsou podmíněčně vhodné pro použití do násypu bez úpravy. Jejich vhodnost bude nezbytné ověřit zkouškou IBI při přirozené vlhkosti zeminy.

Povrch zářezu bude tvořen zeminami náchylnými na zhoršování parametrů vlivem klimatických vlivů a k erozi. Při hloubení zářezu může dojít k nepravidelným výronům podzemní vody, tyto výrony bude nezbytné zachytit žebry a odvést do patního drénu. Při hloubení zářezu je nutná průběžná přítomnost geotechnického dozoru.

Zeminy v podloží násypů a přísypů odpovídající dle ČSN 73 6133 třídám F3MS a F4CS jsou podminěčně vhodné pro použití bez úpravy. Jejich vhodnost bude nezbytné ověřit zkouškou IBI při přirozené vlhkosti zeminy.

V místech napojení přísypů na těleso stávající komunikace doporučujeme navázat zazubením. Podloží stávajícího komunikace je již zkonsolidované, vybudováním přísypu může dojít k nerovnoměrnému sedání podloží v místech nového přitížení.

Vodní režim podloží vozovky (podle ČSN 73 6114). Na základě zjištěné hladiny podzemní vody ve vrtech JV11 a HV12 byl zde stanoven velmi nepříznivý vodní režim a ve vrtu HV16 příznivý vodní režim. Vzhledem k hloubce ostatních vrtů (kde nebyla podzemní voda zjištěna) nelze vyloučit nepříznivý až velmi nepříznivý vodní režim.

Vodní režim podloží se může měnit v průběhu roku v souvislosti s výškou hladiny podzemní vody, která je závislá především na přímém vsaku atmosférických srážek. Jelikož byly terénní práce prováděny ve velmi suchém období, doporučujeme v celé trase 1. stavby počítat s velmi nepříznivým (kapilárním) vodním režimem.

Podzemní voda tvoří ve sledovaném úseku slabě až středně agresivní prostředí vůči betonu (XA1, XA2).

Pro hutnění zeminy tělesa násypů, podloží násypů a aktivní zóny je nutné dodržet podmínky stanovené v ČSN 73 6133. Odstupňování jednotlivých konstrukčních vrstev bude provedeno dle VL 211.01 pro netuhé vozovky s nestmelenou podkladní vrstvou. Aktivní zóna bude zhutněna na 100 % PS, z materiálu vhodného dle ČSN 73 6133. Násyp bude zhutněn na 95 % PS a proveden z materiálu vhodného dle ČSN 73 6133.

V místech napojení přísypů na těleso stávající komunikace bude provedeno nové těleso s využitím svahových stupňů (zazubením).

AZ v zářezu i násypu se předpokládá z nakupovaných materiálů. U AZ v násypu je alternativně možné použít místní zlepšené zeminy.

Násyp se předpokládá z místních zlepšených zemin.

Základní šířka nezpevněné krajnice se směrovým sloupkem je 0,75 m, v úsecích se svodidlem 1,50 m. Povrch nezpevněné krajnice je zpevněn štěrkodrti ŠDB 0/32 GN v případě směrových sloupků v šířce 0,75 m, u svodidel v šířce 0,50 m. Dosypávka nezpevněné krajnice (dodatečný násyp) bude vybudován z materiálu min. podminěčně vhodného nebo lepšího dle ČSN 73 6133 hutněno 100% PS. Alternativně je možno použití R-mat. Při použití R-materiálu nebude provedeno ohumusování vrchní části nezpevněné krajnice. Dosypávka krajnice z R-materiálu nesmí být použita v úseku s ochranným pásmem vodního zdroje.

Rozdíl povrchu nezpevněné a zpevněné části krajnice je 3 cm.

Sklony násypů a zářezů jsou navrženy dle ČSN 73 6133.

Maximální výška násypu je 4,0 m (v ose), maximální hloubka zářezů je 2,5 m (v ose).

Sejmutí ornice a lesní hrabanky je určeno pedologickým průzkumem Geostar s.r.o., 2017 (Dr. Ing. M. Sářka). Ohumusování bylo navrženo v tl. 0,15 m.

V rámci stanovení záborů pro potřeby DÚR byla navržena zeleň v rovině, což je prostor mezi stanovenou hranicí trvalého záboru a fyzickým rozsahem stavebních úprav rozhodujících SO v DÚR. Tento prostor má šířku 0,6 m a slouží jako rezerva pro případné zpřesňování v dalších stupních PD.

h) Odvodnění objektu (režim povrchových a podzemních vod)

Odvodnění povrchu komunikace je řešeno podélným a příčným sklonem vozovky do přilehlých příkopů.

Zpevněné příkopy jsou navrženy dle ČSN 73 6101, zpevnění bude provedeno položením vrstvy drnu v šířce 0,5m na každou stranu ode dna příkopu, pod dno bude dále provedeno zaválcování ŠD fr. 16/32 v tl. 0,2 m. Zpevněné příkopy jsou navrženy v těchto úsecích:

Vlevo – km 0,000-0,532; km 1,020-1,836, km 1,996-2,556, km 2,816-2,936, km 3,056-3,276

Vpravo – km 0,000-0,554, km 0,750-0,780, km 0,900-1,836, km 1,996-2,516, km 2,836-KÚ

V km 0,85-KÚ budou příkopy vpravo i vlevo navíc opatřeny nepropustnou fólií z důvodu průchodu ochranným pásmem vodního zdroje. Nepropustná fólie bude směrem k ose komunikace ukončena 0,5 m od vnitřní hrany nezpevněné krajnice. Na vnější straně bude v násypech a mělkých zářezích ukončena 0,6 m za vnější hranou příkopu pod hrázkou (tj. na hraně záboru), v hlubokých zářezích 2 m za vnější hranou příkopu, zemní hrázka nebude v tomto případě realizována. V prostoru dna příkopu bude nepropustná fólie uložena až pod ochrannou vrstvu z ŠD fr. 16/63, která bude promísena se zeminou v poměru 0,7:0,3 objemu. Zemní hrázka bude tedy realizována u všech příkopů, u kterých nebude prostor pro vytažení nepropustné fólie 2 m od hrany příkopu směrem do přilehlého terénu. Hrázka pak zajistí dodatečné navýšení kapacity příkopů. Zemní hrázka bude výšky min. 0,1 m se svahy o sklonu 1:1-1:2 a bude pod ní ukončena nepropustná fólie.

Vlastní plán vozovky silnice je odvozněna příčným sklonem min. 3 % k vnějším krajům do svahu násypu.

V km 0,750 je dle požadavků OŽP KÚKV navržen rámový migrační propustek světlosti 1x1 m se šikmými čely.

V km 0,000 před zaústěním příkopu vlevo do rybníka Pazderák bude v příkopu zřízen objekt pro osazení normé stěny. Blok pro osazení hradítek normé stěny bude mít ve směru osy komunikace zkosená čela ve sklonu 1:2. Vzniklý záchytný prostor bude mít objem min. 20 m³ a dno i svahy budou opevněny lomovým kamenem do betonu. Hradítka budou osazována pouze v případě havárie a úniku většího množství ropných látek. Umístění normé stěny je vyznačeno v situaci.

V silničním km 3,276 bude levostranný příkop (dosud vedený podél komunikace) napojen pomocí skluzu do stávajícího příkopu pod tělesem komunikace. Dno skluzu bude opevněno svahovými žlabovkami, které vytváří kaskádu a tím částečně tlumí rychlost proudící vody. Břehy skluzu a napojení zatravněného silničního příkopu na skluz bude opevněno lomovým kamenem do betonu. Vývařiště pod skluzem bude tvořeno stabilizačními prahy a kamenným záhozem. Převýšení skluzu je 2,0m.

V rámci prací na stavebním objektu bude pro zajištění plynulého odvodnění realizováno několik trubních/rámových propustků:

km 0,56000	DN 800,	dl. 18,0 m
km 0,75000 – rámový migrační propustek	světlost 1x1 m,	dl. 16,0 m
km 1,05560	DN 600,	dl. 13,4 m
km 2,51555	DN 600,	dl. 13,9 m
km 3,47265	DN 400,	dl. 13,65 m

Trubní propustky se předpokládají železobetonové (C 30/37 XF4) přímé hrdlové trouby napojené na pero a drážku s integrovaným těsněním.

Trouby jsou uloženy na betonové pražce (C 25/30 XF3) v betonovém sedle (C 20/25 XF3) v úhlu 120°. Zásyp je navržen do výše 300 mm nad vrchol trouby z ŠDA, výše zeminou vhodnou dle ČSN 73 6133, obojí hutněno po vrstvách dle požadavků na výkresu.

Propustky jsou navrženy s šikmými čely po obou stranách ve sklonu 1:1,5. Koncové dílce nesmí být řezány z důvodu koroze výztuže, budou použity systémové prvky. Čela propustků jsou zpevněna dlažbou z lomového kamene tl. 200 mm s vyspárováním cementovou maltou M25

XF4 do betonového lože (C 20/25n XF3) tl. 100 mm. Propustky budou na obou koncích položeny na ŽB základy (C 25/30 XF3) o rozměrech 0,8/1,0 m.

Zpevnění dna i svahů příkopů po obou stranách propustků bude provedeno z dlažby z lomového kamene tl. 200 mm s vyspárováním cementovou maltou M25 XF4 do betonového lože (C 20/25n XF3) tl. 100 mm. Dlažba je ukončena betonovými prahy (C 30/37 XF4) 600 x 300 mm.

Rámový migrační propustek se předpokládá ŽB rámový prefabrikát o světlosti 1000/1000 mm opatřen ochrannou izolací.

Propustek je uložen na podkladním betonu (C 20/25 XF3) tl. 150 mm. Zásyp je navržen z ŠDA až do výše k vozovkovým vrstvám.

Propustek je navržen s šikmými čely po obou stranách ve sklonu 1:1,5. Čela propustků jsou zpevněna dlažbou z lomového kamene tl. 200 mm s vyspárováním cementovou maltou M25 XF4 do betonového lože (C 20/25n XF3) tl. 100 mm. Propustek je navržen pro migraci malých obojživelníků. Lavice pro migraci živočichů je navržena z kamenné dlažby do betonu s ponecháním spár 5–10 cm hlubokých a 10 cm širokých. Spáry se zasypou zeminou. Dlažba je z lomového kamene tl. 200 mm do betonového lože (C 20/25n XF3) tl. 100 mm. Šikmé plochy lavice (sklon 1:1) jsou z lomového kamene tl. 200 mm s vyspárováním cementovou maltou M25 XF4 do betonového lože (C 20/25n XF3) tl. 100 mm.

Zpevnění dna i svahů příkopů po obou stranách propustků bude provedeno z dlažby z lomového kamene tl. 200 mm s vyspárováním cementovou maltou M25 XF4 do betonového lože (C 20/25n XF3) tl. 100 mm. Dlažba je ukončena betonovými prahy (C 30/37 XF4) 600 x 300 mm.

Rozsah je patrný ve výkresech propustků (příloha 6.).

Pro odvedení vyvěrající vody jsou navržena svahová trativodní žebra šířky 1,00 m, tl. 1,00 m v osové vzdálenosti 15,00 m zaústěná do zpevněného příkopu komunikace. Jejich rozsah je patrný ze situace. Materiál musí být z propustného materiálu frakce 16/63. Na dně a stěnách trativodního žebra je navržena filtračně-separační geotextilie dle TP 97 z důvodu zabránění pohybu částic chráněné zeminy. Trativodní žebra jsou navržena v km 0,320 – 0,545 vpravo, v případě výronů se po konzultaci s geotechnikem provedou trativodní žebra i v místě výronu.

i) Návrh dopr. značek, dopr. zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Svislé a vodorovné dopravní značení je součástí samostatného objektu SO 191.

j) Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby objektu (případně údržbu)

Nejsou kladeny žádné zvláštní požadavky na výstavbu ani údržbu tohoto objektu.

k) Vazba na případné technologické vybavení

Součástí objektu není žádné technologické vybavení.

l) Řešení přístupu a užívání objektu osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Charakter stavby nevyžaduje žádná opatření pro užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace ve smyslu platného znění Vyhlášky č.398/2009 Sb.

m) Stavba objektu v ochranném pásmu vrchního vedení VN nebo VVN

Prostorem tohoto SO prochází vedení VN/VVN. Prostor stavby nacházející se v ochranných pásmech těchto vedení je potřeba vyznačit varovnými cedulemi a je nutné v těchto místech dodržovat zvýšená bezpečnostní opatření. Veškeré stavební práce prováděné v těchto místech musí být vykonávány proškolenými pracovníky.

Konkrétní vedení VN a VVN v oblasti stavby:

- km 0,279 – vedení VN, E.ON

n) Bezpečnost při výstavbě

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 platných v době provádění stavby.

Tato dokumentace slouží jako podklad pro vydání stavebního povolení, nesmí být použita k realizaci stavby.