

HIP:		VP:		WAY project s.r.o. Jindřichův Hradec, Jarošovská 1126/II tel.: 384 321 494, 384 327 505 email: wayproject@wayproject.cz		
Vypracoval: Richard Šindelář		Kontroloval: Josef Šedivý				Zodp. projektant: Ing. Lubomír Hlom
Stavebník: Obec Stříbřec				Č. zakázky:	1096	Paré č.:
Obec: Stříbřec, místní část Libořezy				Datum:	05/2021	
Stavba: Oprava místních komunikací 1c a 2c - Libořezy				Formát:	A4	
				Měřítko:		
				Stupeň:	DOS, PDPS	
Příloha: Průvodní a souhrnná technická zpráva				Číslo arch.: 08/21	Číslo přílohy: A+B	

PRŮVODNÍ A SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA:

A. Průvodní zpráva:

1. Identifikační údaje:

a) označení stavby

„Oprava místních komunikací 1c a 2c Libořezy“

b) stavebník nebo objednatel stavby, jeho sídlo nebo místo podnikání

Obec Stříbřec, Stříbřec 149, 379 01 Třeboň, IČO: 00247529

c) projektant, jeho sídlo nebo místo podnikání, údaje o živnostenském oprávnění a autorizaci osob, IČ a jeho podzhotovitelé s identifikačními údaji

WAY project s.r.o. Jarošovská 1126/II, Jindřichův Hradec,

Certifikace: ČSN EN ISO 9001 na projektovou a inženýrskou činnost

IČO : 63906601

Autorizovaná osoba : Ing. Lubomír Hlom, 0100069, dopravní stavby

2. Údaje o umístění stavby:

a) obec, kraj, katastrální území

obec: Stříbřec

kraj: Jihočeský

katastrální území: Libořezy

b) stavební pozemek a majetkoprávní vztahy k němu

Stavba je navržena na parcelách č. 351/10, 335/3, 335/4 a 163/1 v k.ú. Libořezy ve vlastnictví stavebníka obce Stříbřec.

Stavba zasahuje do parcel č. 351/1 a 335/2 v k.ú. Libořezy ve vlastnictví Jihočeského kraje (hospodaření se svěřeným majetkem - Správa a údržba silnic Jihočeského kraje).

Stavba zasahuje do p.č. st. 8/2 v k.ú. Libořezy ve vlastnictví Kindlová Hana, J. Š. Baara 723, 25262 Horoměřice.

c) dopravní a technická infrastruktura v území

Jedná se o opravu krytu vozovky místních komunikací 1c a 2c, které zasahují do výše uvedených parcel. Technická infrastruktura v řešeném území se neupravuje, zachová se stávající. Provede se výšková úprava dotčených povrchových znaků sítí technické infrastruktury.

3. Základní údaje o stavbě:

a) rozsah stavby (délka, druh a velikost zhotovených konstrukcí, vybavení)

Stavba je zahrnuta do jediného stavebního objektu:

SO 101 – Oprava vozovek MK

Součástí jsou vedlejší rozpočtové náklady (viz. soupis prací) které jsou zahrnuty do stavebních objektů SO 02 - Ostatní a vedlejší náklady.

Oprava krytu místních komunikací je tvořena čtyřmi větvemi. Větev "10" - pátevní MK na p.č. 351/10 a 353/3 v délce 415.9 m. Větev "20" - MK na p.č. 163/1 v délce 54.7 m. Větev "30" a "40" - krátké MK na p.č. 351/10 (okolo kapličky) v délce 22.2 m a 9.7 m.

Začátek úpravy větve "10" ZÚ km 0,00000 je hraně vozovky silnice II/153, na kterou se MK větev "10" připojuje. Konec úpravy větve "10" KÚ km 0,41590 je také v hraně vozovky silnice II/153, na kterou se MK větev "10" v KÚ připojuje.

Začátek úpravy větve "20" ZÚ km 0,00000 je hraně vozovky MK větve "10", na kterou se MK větev "20" připojuje. Konec úpravy větve "20" KÚ km 0,05470 je v hraně vozovky silnice II/153, na kterou se MK větev "20" v KÚ připojuje.

Začátek úpravy větve "30" ZÚ km 0,00000 je hraně vozovky silnice II/153, na kterou se MK větev "30" připojuje. Konec úpravy větve "30" KÚ km 0,02220 je na hranici p.č. 367, kde úpravy větve "30" končí.

Začátek úpravy větve "40" ZÚ km 0,00000 je hraně vozovky MK větve "30", na kterou se MK větev "40" připojuje. Konec úpravy větve "40" KÚ km 0,00970 je v hraně vozovky MK větve "10", na kterou se MK větev "40" v KÚ připojuje.

Oprava krytu MK zahrnuje vyrovnaní příčného profilu vozovky z asfaltového betonu a provedení emulzního mikrokoberce. Základní šířka opravy větví je proměnná, zachovává se stávající šířka vozovek. Stávající šířkové uspořádání vozovek je zřejmé z protokolu šířkového a délkového zaměření, který je přílohou této zprávy.

V rámci stavby je navrženo i doplnění konstrukčních vrstev v místech stávajících překopů po pokládce inženýrských sítí a rozpadlého penetračního makadamu.

Provede se dosypání krajnic ze štěrkodrti v šířce cca 0.50 m.

V rámci opravy krytu není řešeno s ohledem na chybějící kanalizaci doporučené odvodnění vozovky, které je důležité z hlediska životnosti opravy. Zachovává se stávající způsob odvodnění - vsakování na přilehlých plochách. Stávající uliční vpusti před budou zachovány a výškově upraveny.

b) dodržení obecných požadavků na výstavbu a splnění požadavků dotčených orgánů

Stavba bude provedena podle platných technických norem.

Žádné požadavky dotčených orgánů nebyly uplatněny.

c) věcné a časové vazby na okolí

Provádění stavby se předpokládá v roce 2021.

d) předpokládaná lhůta výstavby, popis postupu výstavby

Lhůta výstavby se nestanovuje. Jednotlivé práce budou prováděny postupně, budou na sebe navazovat. Směr postupu prací v úseku se nestanovuje.

e) způsob zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Při stavebních pracích je nutno dodržovat ustanovení vyhlášky č.309/2006 Sb. a NV č. 591/2006Sb v platném znění. Pracovníci stavby musí být pravidelně školeni o

bezpečnosti práce a o tomto musí být pořízen písemný záznam potvrzený jejich vlastnoručními podpisy. Vedení stavby zajistí účinný dohled nad dodržováním zásad bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Při provádění prací v blízkosti podzemních vedení je nutno vždy uvědomit příslušného správce a zajistit pro provádění beznapěťový stav.

Je nutno zachovávat bezpečnou vzdálenost od nadzemních i podzemních vedení při pracích v jejich ochranném pásmu.

Je nutné dodržovat, veškeré v době provádění prací platné, předpisy týkající se bezpečnosti práce! Pracovníci pohybující se v prostoru nebo v těsné blízkosti provozovaných ploch a vozovek musí být vybaveni výstražnými oděvy nebo doplňky podle přílohy č. 12 vyhlášky č. 294/2015 Sb.

Výkopy hlubší než 1.20 m musí být řádně zapaženy.

B. Souhrnná technická zpráva:

- a) **zhodnocení staveniště včetně vyhodnocení současného stavu, měření a průzkumů, a začlenění jejich výsledků do projektové dokumentace; stavebně historický průzkum u stavby, která je kulturní památkou, je v památkové rezervaci nebo je v památkové zóně**

Místní komunikace větve "10" a "20" jsou v řešeném úseku převážně jednopruhové obousměrné. Začátek větve "10", větev "30" a větev "40" na návsi okolo kapličky jsou dvoupruhové obousměrné. Všechny řešené komunikace jsou v intravilánu místní části Libořezy. Vyhýbání protijedoucích vozidel na jednopruhových úsecích probíhá s využitím na přilehlých nezpevněných krajnic a samostatných sjezdů k okolním nemovitostem. Jedná se o netuhou vozovku s krytem z penetračního makadamu s uzavíracím nátěrem. V současné době je povrch krytu vozovky v zájmovém území trvale zdeformován a porušen výtluky a překopy. Část povrch z penetračního makadamu je zcela rozpadlá.

Z konstrukčního hlediska se jedná se netuhou vozovku s krytem z prolévané vrstvy PM + nátěr a lokálními nesouvislými vysprávkami z AC vrstvy s různým stádiem porušení AC vrstvy. Konstrukce vozovky je v průběhu trasy co do složení vrstev pravděpodobně heterogenní. Mocnost stmelěných vrstev nebyla zjišťována. Diagnostika vozovky nebyla po dohodě s objednatelem provedena.

Nepředpokládá se odstraňování stávajících asfaltových směsí a nebylo provedeno ani jejich analýza a zařídění s ohledem na požadavky vyhl. 294/2005 Sb. Manipulace s jednotlivými vrstvami je omezena dle TP 105, vyhl. 294/2005 Sb.

Cílem navržených úprav je oprava krytu vozovky provedením vyrovnávky z asfaltového betonu z ACO 8 o průměrné tl. 20 mm a provedením emulzního mirokobrcce v tl. cca 10 mm. Předpokládá se průměrné zvýšení nivelety vozovky o 30 mm. V prostoru stávajících překopů a rozpadlé PM se provede doplnění konstrukčních vrstev vozovky. Stávající asfaltové směsi a PM budou využity do podloží.

Vodorovné dopravní značení není navrženo, svislé dopravní značení se zachová stávající.

Návrh opravy krytu vozovek MK byl proveden dle dohody se stavebníkem. Je navržena oprava obrusné vrstvy - zesílení. Jedná se o údržbovou technologii s predikcí životnosti max. 5 - 8 let. Tato varianta je s ohledem na šířkové uspořádání vozovky proveditelná pouze za úplné uzavírky s vyloučením provozu.

Projektová dokumentace byla zpracována jako zjednodušená v rozsahu pro ohlášení stavby (DOS) a pro provedení stavby (PDPS) s položkovým soupisem prací a rozpočtem zpracovaným v cenou soustavě ÚRS.

b) technické řešení stavby s popisem jejího provedení, mechanické odolnosti a stability

Poloha vozovky MK a šířkové uspořádání se nemění. S ohledem na charakter opravy není možné upravit poloměry směrových ani výškových oblouků popřípadě délky přechodnic a pod. Šířkové uspořádání je dáno stávající šířkou vozovky. Dle ČSN 736110 se jedná převážně o jednopruhovou obousměrnou komunikaci odpovídající návrhové kategorii MO1k 4,0/4,0/30 v jednopruhových úsecích. Šířka asfaltové vozovky je cca 3,00 m ve výše uvedeném užším úseku. Začátek větve "10", větev "30" a větev "40" na návsi okolo kapličky jsou dvoupruhové obousměrné se šířkou vozovky v rozsahu 5.0 - 16.0 m.

Základní příčný sklon vozovky se předpokládá jednostranný o sklonu 2.0%, příčný sklon je s ohledem na navrženou opravu přizpůsoben stávajícímu sklonu. Na asfaltovou vozovku navazují z obou stran převážně nezpevněné krajnice šířky 0,5 m. Dosypání nezpevněných krajnic se provede z vrstvy štěrkodrti prům. tl. 100 mm, 30 mm pod povrch nového okraje vozovky silnice. Stávající nezpevněná krajnice se odstraní.

Navrhuje se následující postup opravy vozovky:

- Vizuální prohlídka povrchu komunikace odborně způsobilým diagnostikem, správcem a projektantem.
- v místě lokálních konstrukčních poruch, významných deformací a v místě překopu budou provedeny hloubkové sanace dle TP 87
 - odtěžení / odfrézování stávající konstrukce na min. niveletu cca -600 mm
 - provedení sanace zeminy podloží v min. tl. 300 mm vhodným materiálem dle ČSN 731633, TP 210 (využijí se stávající vrstvy PM a štěrkové vrstvy)
 - provedení nestmelené vrstvy z ŠD 0/63 mm v tl. 250 mm
 - provedení lokální sanace z ACP 16 + v tl. 50 mm do úrovně původního povrchu
- provedení spojovacího postříku PS C v min. mn. 0,4 kg/m²
- pokládka vyrovnávací vrstvy z ACO 8, 50/70 v průměrné tl. 20 mm (ČSN 736121)
- provedení spojovacího postříku PS C v min. mn. 0,4 kg/m²
- provedení obrusné vrstvy z EMK 0/5-DV, EP v tl. cca 10 mm (ČSN 736130)

Součástí stavby je i úprava napojení ploch stávajících křižovatek a sjezdů v nezbytně nutném rozsahu. Rozsah napojení těchto ploch je zřejmý ze situací. Předpokládá se stejným způsobem jako oprava krytu vozovky nebo dosypání ze štěrkodrti. V místech napojení bude provedeno zafrézování stávajícího krytu v tl. 30 mm, předpokládá se v šířce 2.0 m.

Sklonové poměry jsou dány stávajícím povrchem vozovky MK.

Souvrství opravy vozovky MK:

Navrhuje se konstrukce opravy vozovky ve skladbě vrstev (shora):

- emulzní mikrokoberec, EMK 0/8 DV, EP cca tl. **10 mm**, ČSN 736130
- postřik spojovací z asfaltové emulze; PS, C, (0.4 kg/m²); ČSN 736129
- vyrovnaní povrchu, ACO 8 (50/70) prům. tl. **20 mm**, ČSN 736121
- postřik spojovací z asfaltové emulze; PS, C, (0.40 kg/m²); ČSN 736129
- stávající konstrukce

celkem min. tl. **30 mm**

Konstrukce opravy vozovky je navržena po dohodě s objednatelem a dle jeho požadavku. Další výpočty se neprovádějí.

V napojení na stávající kryt bude provedeno zafrézování eventuálně zabourání stávajícího krytu. Veškeré spáry budou proříznuty a zality pružnou zálivkou.

Odvodnění:

Pro odvodnění je využit příčný a podélný sklon vozovky. Srážková voda z povrchu vozovky je sváděna přes nezpevněné krajnice na přilehlý terén, kde se předpokládá její vsakování jako doposud. Část dešťových vod bude pravděpodobně likvidováno pomocí stávajících uličních vpustí a šachet s vtokovou mříží. Dešťová voda není k uličním vpustem cíleně vedena.

Odvodnění silniční pláň vozovky se s ohledem na navrženou technologii opravy vozovky nenavrhuje.

Součástí stavby je výšková úprava všech stávajících vnějších znaků podzemních vedení (krycí hrnce šoupat, hydrantů, poklopy vstupních šachet).

Dopravní značení:

Nové svislé dopravní značení není navrženo. Je zachováno stávající svislé dopravní značení.

Vodorovné dopravní značení není navrženo.

c) napojení stavby na dopravní a technickou infrastrukturu

Nemění se.

d) vliv stavby na dopravu a její organizaci, okolní pozemky a stavby, minimalizace negativních účinků stavby na životní prostředí

Nový rovný kryt vozovky umožňuje pohodlný a bezpečnější provoz vozidel, předpokládá se snížení prašnosti a hlučnosti z dopravy.

Opatření na ochranu životního prostředí a krajiny se nenavrhují.

Po celou dobu provádění stavby nebudou překračovány hygienické limity hluku a vibrací podle zákona č. 258/2000 Sb. a nařízení vlády č. 272/2011 S., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Osoba, která používá nebo provozuje stroje a zařízení, které jsou zdrojem hluku a vibrací je povinna technickými, organizačními a dalšími opatřeními v rozsahu stanovené zákonem a prováděcím právním předpisem zajistit dodržování hygienických limitů hluku a přenosu vibrací na fyzické osoby.

Nejvyšší přípustné hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku jsou stanoveny dle nařízení vlády č. 272/2011 ze dne 24. srpna 2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Hluk od činnosti související s prováděním povolených staveb - 2 m před fasádou chráněných objektů:

- v době od 6 do 7 hodin $L_{Aeq,T} = 60$ dB
- v době od 7 do 21 hodin $L_{Aeq,T} = 65$ dB
- v době od 21 do 22 hodin $L_{Aeq,T} = 60$ dB
- v době od 22 do 6 hodin $L_{Aeq,T} = 45$ dB

Za účelem dosažení hodnoty požadovaného hygienického limitu pro hluk ze stavební činnosti $L_{Aeq,s} = 65,0$ dB v těsně přilehající zástavbě, je nezbytné v těchto prostorech dodržovat následující opatření:

1) Frézování vozovky nesmí probíhat ve stejný den jako řezání betonu či obrubníků.

2) Při frézování vozovky a při řezání betonu či obrubníků je třeba omezit pohyb ostatních těžkých strojů v bezprostřední blízkosti chráněných prostorů na minimum.

Výše uvedená opatření je nezbytné dodržet, aby nebyl překročen hygienický limit. Dále i v místech, kde limity za standardních stanovených podmínek překročeny nebudou, doporučujeme dodržovat následující opatření:

1) Výrazně hlučné stavební operace plánovat tak, aby nedošlo k jejich kumulaci ve stejnou dobu výstavby.

2) Hlučné stacionární (tj. stabilní) stavební technologie v případě potřeby vybavit akustickým krytem (či zástěnou).

3) Důsledně vypínat nepoužívané stavební technologie.

4) Na staveništi používat nové a tím méně hlučné mechanismy, dále používat, pokud to připustí technologie stavby, menší mechanismy. Všechna používaná stavební mechanizace musí být v dobrém technickém stavu a musí být průběžně kontrolována.

5) Důležité z hlediska minimalizace dopadu hluku ze stavební činnosti na okolní zástavbu, je provedení časového omezení výrazně hlučných prací. Doporučujeme nejhlučnější stavební činnosti provádět v době od 8:00 do 12:00 a od 13:00 do 17:00.

6) Doporučujeme obyvatele okolních obytných domů na tuto hlučnou činnost v předstihu upozornit. Předejde se tak stížnostem.

7) Je třeba dbát na to, aby pracovníci, kteří budou stavbu provádět, nezatěžovali okolní obytnou zástavbu zbytečným hlukem (např. poslechem hlasitého radia, atd.).

8) Stavební činnost provádět pouze mezi 7. a 21. hodinou.

e) podklady pro vytýčení stavby

Samostatný geodetický koordináční výkres ani vytyčovací protokol nebyl s ohledem na podrobnost projektové dokumentace zpracován.

D. Zásady organizace výstavby:**a) vedení a řízení veřejného provozu, objížd'ky, dopravní značení**

Stavba bude probíhat za vyloučeného provozu vozidel za úplné uzavírky opravovaného úseku MK. Úplná uzavírka je nutná s ohledem na zvolenou technologii opravy vozovky a z důvodu šířky stávající vozovky. Dopravně inženýrské opatření není zpracováno, není potřeba. Jako objízdné trasy budou sloužit okolní silnice a MK.

Musí být vymezeny – vyznačeny a ohrazeny bezpečné koridory pro pohyb pěších. O ztíženém přístupu a příjezdu k okolní zástavbě bude dotčeni obyvatelé a uživatelé okolní zástavby informovat obec Stříbřec způsobem v místě obvyklým v dostatečném předstihu.

Vlastní staveniště musí být ohrazeno, za snížené viditelnosti osvětleno, zajištěno proti vstupu nepovolaných osob. Při provádění prací za provozu zajistí bezpečnost prací i okolního provozu zhotovitel.

Je nutno dohodnout předem podmínky pro omezení a znemožnění přístupu a příjezdu k přilehlé zástavbě!

b) věcný a časový postup prací, přesun hmot, skládky materiálů

Nejprve bude provedeno stržení stávajících krajnic. Dále bude provedeno zafrézování případně zabourání krytu v místech napojení na stávající vozovky a očištění stávajícího povrchu vozovky. Poté bude provedeno doplnění konstrukčních vrstev místech poruch, deformací a překopů. Následně bude provedena samotná navržená oprava krytu vozovek MK. Následně bude provedena úprava krajnic a případné terénní úpravy. Celková doba provádění stavby se nestanovuje, může být jednou z podmínek výběrového řízení. Orientační harmonogram není v tomto stupni dokumentace zpracován.

c) nakládání s odpady a ostatní vlivy na životní prostředí

Vybourané materiály a suť, které se nepoužijí do nových konstrukcí budou za poplatek uloženy na řízenou skládku, příp. na deponii ve vlastnictví stavebníka. Nepředpokládá se vznik nebezpečného odpadu. Přebytková zemina bude za poplatek uložena na skládku odpadů.

E. Doklady:**Stanoviska dotčených orgánů, posudky a výsledky jednání vedených v průběhu zpracování projektové dokumentace**

Vyjádření správců podzemních vedení byla pořízena v listopadu roku 2020. V prostoru stavby nebo v její blízkosti se podle zjištění nacházejí tato podzemní a nadzemní vedení:

- Sdělovací kabely ve správě CETIN,a.s.
- Jednotná kanalizace ve správě ČEVAK a.s., Č. Budějovice
- Vodovod ve správě ČEVAK a.s.
- Silové podzemní kabely NN ve správě EG.D, a.s., Brno
- Silové nadzemní vedení NN ve správě EG.D, a.s., Brno

Délkové a šířkové zaměření

staničení dle kolečka	šířka vozovky	popis	poznámka	plocha vozovky
větev "10"				
0,00000	12,50	ZU, hrana vozovky sil. II/153		
0,00500	4,80	začátek vjezdu P, ŠD, š. 1.0 m		43,25
0,01400	6,00	konec vjezdu P, ŠD, š. 1.0 m; začátek rozjezdu větve "40", AB		48,60
0,02300	6,00	osa vozovky větve "40"		54,00
0,02880		UV+ŠK L (součást větve "40")		
0,03350	5,20			58,80
0,03850	3,20	konec rozjezdu větve "40", AB		21,00
0,04900	3,10	UV+ŠK L (v krajnici)		33,08
0,06400	3,00	začátek vjezdu P, ŠD, š. 1.0 m		45,75
0,06850	3,00	konec vjezdu P, ŠD, š. 1.0 m		13,50
0,06950		překop - vodovodní přípojka		
0,07250	3,00	začátek vjezdu L, AB, š. 2.9 m		12,00
0,07850	3,30	konec vjezdu L, AB, š. 2.9 m		18,90
0,09100	3,00	začátek vjezdu L, ŠD, š. 1.9 m		39,38
0,09400	3,20	konec vjezdu L, ŠD, š. 1.9 m		9,30
0,10000	3,20	začátek vjezdu P, ŠD, š. 2.0 m		19,20
0,10650	3,20	konec vjezdu P, ŠD, š. 2.0 m		20,80
0,11150		UV+ŠK P (v travě)		
0,11300	3,40	začátek vjezdu P, ŠD, š. 1.0 m, začátek vjezdu L, ŠD, š. 1.0 m		21,45
0,11650	3,40	konec vjezdu P, ŠD, š. 1.0 m		11,90
0,11900		hydrant + šoupě (ve vozovce)		
0,12000	4,10	konec vjezdu L, ŠD, š. 1.0 m, začátek vjezdu P, ŠD, š. 1.0 m		13,13
0,12450	3,80	UV+ŠK P (v travě)		17,78
0,12800	3,20	konec vjezdu P, ŠD, š. 1.0 m		12,25
0,13100	3,00	studna L (v krajnici)		9,30
0,13200	3,00	začátek vjezdu P, ŠD, š. 1.0 m		3,00
0,13350		šoupě		
0,13600	3,20	konec vjezdu P, ŠD, š. 1.0 m		12,40
0,13760	2,80	roh domu č.p. 9 L		4,80
0,15650	2,60	začátek vjezdu P, AB, š. 0.5 m		51,03
0,15800		šoupě		
0,16040		sloup NN L		
0,16150	2,50	konec vjezdu P, AB, š. 0.5 m		12,75
0,17000		šoupě		
0,18050	2,90	začátek vjezdu P, ŠD, š. 0.5 m		51,30
0,18400	3,00	konec vjezdu P, ŠD, š. 0.5 m		10,33
0,18700	3,10	začátek vjezdu P, ŠD, š. 1.0 m		9,15
0,19350		UV+ ŠK (ve vozovce)		
0,19500	3,00	konec vjezdu P, ŠD, š. 1.0 m		24,40
0,19700	3,10	začátek vjezdu P+L, ŠD, š. 1.0 m		6,10
0,20200	3,10	konec vjezdu P+L, ŠD, š. 1.0 m		15,50
0,20500	3,20	začátek vjezdu P, ŠD, š. 1.0 m		9,45
0,21000		překop		
0,21100	3,00	konec vjezdu P, ŠD, š. 1.0 m		18,60
0,22700	3,10	začátek vjezdu P, ŠD, š. 0.5 m		48,80
0,23300	3,00	konec vjezdu P, ŠD, š. 0.5 m		18,30
0,23400		sloup NN P		
0,24100		UV+ ŠK (ve vozovce)		
0,24750	3,10	začátek vjezdu P, ŠD, š. 1.0 m		44,23
0,25300	3,20	konec vjezdu P, ŠD, š. 1.0 m		17,33
0,25480		šoupě P (v krajnici)		
0,26550	3,00	začátek vjezdu L, ŠD, š. 1.0 m, sloup NN P		38,75
0,26800		překop		
0,27100	3,00	konec vjezdu L, ŠD, š. 1.0 m		16,50
0,27200	3,00	začátek vjezdu P, AB, š. 0.5 m		3,00
0,27900	3,00	konec vjezdu P, AB, š. 0.5 m		21,00
0,28000		začátek vjezdu L, ŠD, š. 1.0 m		
0,28400	2,90	konec vjezdu L, ŠD, š. 1.0 m; UV + ŠK (ve vozovce)		14,75

Stavba: Oprava místních komunikací 1c a 2c - Libořezy

Stupeň: DOS, PDPS

Délkové a šířkové zaměření

staničení dle kolečka	šířka vozovky	popis	poznámka	plocha vozovky
0,28600		hydrant + šoupě (ve vozovce)		
0,28870		lampa VO L		
0,29100	3,00	začátek vjezdu L, ŠD, š. 1.0 m		20,65
0,29600	3,00	konec vjezdu L, ŠD, š. 1.0 m; šoupě (v krajnici), překop		15,00
0,29800		sloup NN P		
0,30200	3,00	začátek vjezdu L, ŠD, š. 1.0 m		18,00
0,30600		konec vjezdu L, ŠD, š. 1.0 m		
0,32000	2,70			51,30
0,31100		2x UV (ve vozovce)		
0,33550	2,60	začátek vjezdu P, ŠD, š. 2.0 m; roh ohrad. zdi P		41,08
0,34250	3,00	konec vjezdu P, ŠD, š. 2.0 m; začátek vjezdu L, ŠD, š. 1.0 m		19,60
0,34600	3,00	konec vjezdu L, ŠD, š. 1.0 m		10,50
0,35400	2,80	osa vozovky větve "20"		23,20
0,36300	2,50	rybník (nádrž) L		23,85
0,38100	2,50		rozpadlá penetrace + výspravy	45,00
0,40500	2,50			60,00
0,41050	2,50	SDZ L P4 + E2b		13,75
0,41590	12,00	KÚ, hrana vozovky silnice II/153		39,15
Plocha vozovky větve "10"				1355,88

větev "20"				
0,00000	14,00	ZÚ (hrana vozovky větve "10")	rozpadlá penetrace + výspravy	
0,00600	4,00			54,00
0,02200	2,70	sloup NN L		53,60
0,03200		šoupě (ve vozovce)		
0,03550	2,40	roh domu č.p. 34 L		34,43
0,05000	2,50	začátek vjezdu L, ŠD, š. 1.0 m		35,53
0,05470	6,50	KU, konec vjezdu L, ŠD, š. 1.0 m		21,15
Plocha vozovky větve "20"				198,70

větev "30"				
0,00000	13,00	ZÚ, hrana vozovky sil. II/153		
0,00600	6,80			59,40
0,01600	5,00	osa větve "40"		59,00
0,02220	5,00	KU, vjezd ŠD plocha 5.0 m2		31,00
Plocha vozovky větve "30"				149,40

větev "40"				
0,00000	16,50	ZÚ (hrana vozovky větve "30")		
0,00450	13,00			66,38
0,00500	16,50			7,38
0,00850	16,50	UV + ŠK (ve vozovce)		57,75
0,00970	19,50	KU (hrana vozovky větve "10")		21,60
Plocha vozovky větve "40"				153,10