

TECHNICKÁ ZPRÁVA

A – Identifikační údaje objektu

Název stavby :	REKONSTRUKCE MÍSTNÍ KOMUNIKACE V OBCI ČESKÁ KUBICE
Místo stavby :	Česká Kubice
Okres :	Domažlice
Katastrální území :	Česká Kubice, Starý Spálenec
Investor :	Obec Česká Kubice
Projektant :	Projekční kancelář Rojt
Stupeň PD :	Dokumentace pro provádění stavby DPS
Datum zpracování PD :	XII/2017

B – Úvodem

Předmětem předložené projektové dokumentace pro provádění stavby je rekonstrukce stávající místní komunikace v obci Česká Kubice. Součástí stavby bude i rekonstrukce všech stáv. sjezdů a přístupových chodníků na jednotlivé parcely, zřízení nového odvodnění uvedené místní komunikace a terénní úpravy v okolí komunikace a sjezdů.

Základem pro zpracování PD výše uvedené akce byl požadavek investora, na zpracování technické dokumentace pro zřízení výše uvedené stavby v rozsahu nezbytném pro provádění stavby při respektování platných zákonů, norem a vyhlášek používaných ve stavebnictví.

Vlastní technický návrh je vypracován na základě objednávky investora, konzultací se zainteresovanými orgány a na základě provedeného výběru staveniště, mapování současného stavu a provedené pochůzky po trase. Požadavky z těchto jednání jsou zapracovány do výsledné podoby dokumentace tak, jak je předložena.

C – Použité výchozí podklady

Hlavním podkladem pro zpracovávanou dokumentaci DPS bylo provedené geodetické polohopisné a výškopisné zaměření celého zájmového území s vloženými vlastnickými hranicemi provedené firmou Agroreal CZ, s.r.o. Dále bylo provedeno mapování současného stavu s provedenou pochůzkou po trase se zástupci investora. Dalším podkladem bylo vyjádření jednotlivých správců inženýrských sítí a zařízení vyskytujících se v zájmovém území.

D – Současný stav

Uvažovaná část komunikace pro rekonstrukci a její zájmové území se nachází v centru obce ve stávající převážně obytné zástavbě rodinných domů a venkovských usedlostí. Místní komunikace je napojena na silnici III/1901 vedoucí v průtahu obcí přes přejížděný chodník a je ve špatném technickém stavu. Asfaltobetonový kryt je věkem, dopravním zatížením a zásahy po provedených pokládkách podzemních inž. sítí na konci své životnosti. Šířkové uspořádání místní komunikace je proměnné a s ohledem na narůstající dopravu nevyhovující.

Odvodnění místní komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem přes nezpevněnou část krajnice vsakováním do okolního terénu a podloží.

V prostoru staveniště se nachází stáv. zeleň, kterou je nutné při výstavbě chránit před možným poškozením. Stavba nebude prováděna v záplavovém území ani chráněné zóně či památkové rezervaci.

V trase rekonstruované místní komunikace a v prostoru staveniště se vyskytují některá podzemní a nadzemní vedení a zařízení inženýrských sítí, jejichž existence byla prověřena projektantem v souvislosti s pracemi na PD. Jedná se o podzemní vedení dešťové a splaškové kanalizace, veřejného vodovodu, sdělovacího vedení SEK, silového vedení NN a veřejného osvětlení, a dále o nadzemní silové vedení NN a nadzemní sdělovací vedení SEK.

E – Zadání

Požadavkem investora bylo navrhnout dle možností a respektování stáv. zástavby takové technické řešení, které bude vycházet z následných hlavních priorit:

- rozšířit stáv. šířkové uspořádání místní komunikace
- při návrhu nového šířkového uspořádání místní komunikace respektovat průběh vlastnických hranic okolních pozemků
- stáv. sjezdy z místní komunikace rekonstruovat
- navrhnout nové odvodnění místní komunikace

F – Technické řešení

Všeobecně

Stavebně je místní komunikace řešena jako místní komunikace funkční třídy D1 – zklidněná komunikace, obytná zóna. Tomu odpovídá i šířkové uspořádání komunikace, směrové vedení a další prvky, vyplývající z této skutečnosti. Obytná zóna je zvláštním druhem místní, případně účelové komunikace. Oproti klasickému členění uličního prostoru na plochy pro pěší, vozidla a cyklisty se všichni účastníci provozu dělí o společný prostor. Pobytová funkce této komunikace převládá nad funkcí dopravní. To může být zdůrazněno jejím stavebním řešením.

Směrové vedení trasy

Trasa komunikace byla s ohledem na okolní zástavbu a místem napojení v začátku a konci úpravy ponechána ve stávajících směrových parametrech. V trase je tudíž vložena řada směrových kruhových oblouků, jejichž parametry byly voleny s ohledem na okolní zástavbu a stávající průběh komunikace. Trasa sleduje s malými odchylkami stávající průběh komunikace.

Výškové vedení trasy

Výškové vedení trasy komunikace bude dáno především stávajícími podmínkami, t.j. místem napojení na začátku a konci úpravy a dále řadou vyskytujících se sjezdů a podzemních inž. sítí. Ty musí být polohou nové nivelety respektovány. Tím je dán základ výškového průběhu nivelety, která bude upravena dále z důvodu odvodnění komunikace. Nová poloha nivelety sleduje s malými odchylkami stávající niveletu komunikace.

Šířkové uspořádání

Šířkové uspořádání místní komunikace je s ohledem na průběh vlastnických hranic proměnné. V místě napojení na silnici III/1901 v začátku úpravy je komunikace navržena v šířce 5,50 m. Dále je v úseku cca km 0,039⁰⁰ – 0,204³⁶ šířka místní komunikace upravena na 4,50 m.

V úseku cca km 0,204³⁶ – 0,407⁶⁶ je navržená šířka místní komunikace upravena na 4,00 m. Od cca km 0,407⁶⁶ až do konce navržené úpravy km 0,740⁹⁵ je šířka místní komunikace, s ohledem na stáv. šířkové uspořádání uličního prostoru a zejména poloze stáv. stožárů veřejného osvětlení a podezdívek oplocení sousedních pozemků, navržena 3,50 m. Základní příčný sklon vozovky je jednostranný 2,50 %, v obloucích je komunikace klopena kolem osy. Při levé straně komunikace je z důvodu možnosti realizace nového odvodnění místní komunikace pomocí nových uličních vpustí navržena obruba z beton. silničních obrubníků s přídlažbou z beton. přídlažbové tvarovky. Po pravé straně komunikace vozovku lemuje zpevněná krajnice z kameniva drceného tl. 100 mm a šířky 0,5 m.

Technologie rekonstrukce

Nová konstrukce komunikace je navržena v jednotné technologii. V místě rekonstrukce bude provedeno odstranění stáv. asfaltobetonového krytu, stáv. podkladních vrstev komunikace a následně budou provedeny odkopávky pro spodní stavbu silničního tělesa komunikace. Dále bude provedena pokládka nově navržené dešťové kanalizace (viz samostatná PD). Po té bude provedeno odvodnění zemní pláně komunikace a položení kanal. přípojek uličních vpustí, a po dokonalém zhutnění rýh a zřízení zemní pláně silničního tělesa budou provedeny nové konstrukční vrstvy vozovky.

Komunikace je navržena s krytem z asfaltobetonu, stejně jako jednotlivé sjezdy na pozemky. Komunikace bude téměř v celé délce úpravy při levé straně lemována betonovým silničním obrubníkem výšky 250 mm uloženým do betonového lože C 20/25-XF4 s boční opěrou s přídlažbou z beton. přídlažbové tvarovky tl. 80 mm. Základní výška nášlapu nové silniční obruby je navržena 120 mm, která je v místě sjezdů snížena na 40 mm a v místě napojení chodníků na 20 mm. Po pravé straně komunikace vozovku lemuje zpevněná krajnice z kameniva drceného tl. 100 mm a prům. šířky 0,5 m.

Základní příčný sklon vozovky je navržen jednostranný 2,5 %. Sklon pláně je jednotný 3,0 %.

Zemními pracemi narušený pruh území mezi stáv. oplocením popř. okolním terénem a silniční obrubou bude upraven dosypáním vhodnou zeminou, jejím urovnáním a sesvahováním, ohumusováním ornici v tl. 100 mm a osetím travním semenem.

Konstrukce vozovky komunikace je navržena dle TP 170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“ (katalogový list D1-N-2-V-PIII) a je patrná z výkresových příloh.

Konstrukce vozovky komunikace (v místě nového sil. tělesa)

asfaltový beton střednězrný tř. II	ACO 11	tl.	40	mm
obalované kamenivo střednězrné tř. I	ACP 16+	tl.	70	mm
štěrkodrt'	SD	tl.	150	mm
štěrkodrt'	ŠD	tl.	150	mm

Napojení nového asfaltobetonového krytu na stávající v místě začátku a konce úpravy bude provedeno odříznutím stávajícího asf. krytu a dokonalým napojením nových a stáv. živých vrstev s provedenou pružnou asf. zálivkou.

Asfaltové směsi nesmějí být pokládány za deště a je-li na podkladu souvislý vodní film, sníh nebo led. Nejnižší přípustná teplota vzduchu při pokládce obrusné vrstvy je 5°C a minimální průměrná teplota vzduchu za posledních 24 h 3°C. Veškeré stavební postupy a materiály musí odpovídat technicko kvalitativním podmínkám (TKP) staveb pozemních komunikací.

Sjezdy, vstupy na pozemky

Součástí stavby je i rekonstrukce všech stáv. sjezdů a přístupových chodníků z místní komunikace na jednotlivé sousední pozemky. Rekonstrukce bude provedena ve stáv. šířkových parametrech až na vlastnickou hranici popř. ke stáv. oplocení. Kryt sjezdů i přístupových chodníků je navržen z asfaltobetonu. Konstrukce vozovky sjezdů a přístupových chodníků je patrná z výkresových příloh.

Konstrukce vozovky sjezdů je navržena dle TP 170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“ (katalogový list D1-N-2-VI-PIII) a je patrná z výkresových příloh.

Konstrukce vozovky sjezdů (v místě nového sil. tělesa)

asfaltový beton střednězrnný tř. II	ACO 11	tl.	40	mm
obalované kamenivo střednězrnné tř. I	ACP 16+	tl.	50	mm
šterkodrt'	ŠD	tl.	150	mm
šterkodrt'	ŠD	tl.	150	mm

Konstrukce vozovky chodníků (v místě nového sil. tělesa)

asfaltový beton střednězrnný tř. II	ACO 11	tl.	40	mm
obalované kamenivo střednězrnné tř. I	ACP 16+	tl.	50	mm
šterkodrt'	SD	tl.	200	mm

Chodník

Součástí stavby bude i úprava napojení stáv. chodníku vedoucího od silnice III/1901 k rekonstruované místní komunikaci. Kryt chodníku je navržen, stejně jako stávající, z betonové tvarovky tl. 60 mm. Chodník v místě styku se zatravněním bude lemován betonovým záhonovým obrubníkem uloženým do lože z betonu tř. C 20/25-XF4. Nášlapná výška nové záhonové obruby v místě vodící linie bude 60 mm. Základní šířka chodníku je navržena 1,5 m.

V místě snížené obruby (v místě vyústění chodníku na rekonstruovanou komunikaci) bude provedena stavební úprava pro nevidomé (varovný pás). Základní příčný sklon chodníku je navržen 2,0 %, sklon pláně je jednotný min. 3,0 %. Konstrukce komunikace chodníku je navržena dle TP 170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“ a je patrná z výkresových příloh.

Konstrukce chodníku

betonová tvarovka	DL	tl.	60	mm
kamenivo drcené fr. 4/8	L	tl.	30	mm
šterkodrt'	ŠD	tl.	150	mm

Zemní práce, provádění, zkoušky

Provádění násypového tělesa pod komunikacemi, parkovacími plochami a chodníky je nutno věnovat náležitou pozornost, postupovat dle ČSN 73 6133 – Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací.

Násypové těleso musí být, v případě použití zemin bez úpravy, provedeno s odvoláním na čl. 7.1.1.3 ČSN 73 6133 ze zemin vhodných nebo alternativně méně vhodných dle klasifikace příslušné ČSN. To předpokládá případné dovezení vhodného násypového materiálu.

V případě možného výskytu neúnosných a namrzavých zemin v místě komunikace bude po provedení části zemních prací projektantem ve spolupráci s investorem posouzena nutnost sanace podloží před pokládkou podkladních vrstev vozovky.

V celé mocnosti aktivní zóny musí být dodržena předepsaná míra zhutnění 100 % PS. Na pláni sil. tělesa musí být dosažena nejmenší hodnota modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$ stanoveného podle ČSN 72 1006.

Zhotovitel je povinen při provádění zemních prací a konstrukčních vrstev vozovky postupovat dle technicko-kvalitativních podmínek (TKP) staveb pozemních komunikací a dodržovat technologické předpisy a předepsané postupy. Dále je zhotovitel povinen před zahájením prací předložit výsledky průkazních zkoušek a průkazy o požadované kvalitě u všech k zabudování určených výrobků. V průběhu provádění stav. prací je zhotovitel povinen provádět kontrolní zkoušky v druzích a minimálních četnostech uvedených v TKP. Před zahájením stavby předkládá zhotovitel zadavateli ke schválení kontrolně zkušební plán (KZB) na všechny technologie stavby.

Odvodnění místní komunikace

Odvodnění místní komunikace bude zajištěno novými uličními vpustmi (UV1 – UV22). Ty budou zřízeny nové, jejichž předpokládaná poloha je patrná ze situace stavby. Vpusti jsou navrženy typové (typ UV50), prefabrikované z betonových dílců s litinovým rámem, vtokovou mříží a košem na splaveniny. Vpusti budou zaústěny PVC potrubím KG SN8 DN 150 do nově navrhované dešťové kanalizace (viz samostatná PD). Vpusti jsou v trase rozmístěny s ohledem na podélný a příčný sklon vozovky a polohu stáv. podzemních inž. sítí. Výkop pro jednotlivé kanal. přípojky je nutno provádět opatrně, za dohledu správce inž. sítí, které přípojka křížuje. Je nutné dodržovat normy pro vzdálenosti při křížení jednotlivých podzemních inž. sítí.

Odvodnění silniční pláň nové komunikace bude zajištěno podélným jednostranným trativodem z drenážních flexib. PVC trubek DN 100 v celé délce trasy nové sil. obruby, zaústěným do ul. vpusti příp. přímo do jednotné kanalizace.

Součástí stavby je rovněž výšková úprava všech stavbou dotčených poklopů stáv. kanalizačních šachet, vodovodních uzávěrů, hydrantů a šoupat atd. do nové polohy nivelety komunikace, příp. upraveného terénu.

Zelený pás, terénní a sadové úpravy

Zemními pracemi narušený pruh území mezi podezdívkou oplocení stáv. parcel a novou sil. obrubou příp. okrajem asfaltobetonového krytu komunikace, stejně jako všechny stavbou dotčené travnaté plochy a nové svahy sil. tělesa bude upraven dosypáním vhodnou zeminou, jejím urovnáním a sesvahováním, ohumusováním ornici a osetím travním semenem.

Svislé a vodorovné dopravní značení

Stávající svislé dopravní značky nacházející se v zájmovém území budou zachovány a při stavbě chráněny proti možnému poškození.

Vodorovné dopravní značení nebude na novém asfaltobetonovém krytu místní komunikace realizováno.

G – Skládky, odpadový materiál

Likvidaci všech druhů odpadů zajistí původce odpadu, tj. zhotovitel stavby tak, aby byla dodržena ustanovení zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech v platném znění a další příslušné vyhlášky vč. všech novel. Doporučuje se maximální využití odpadů k recyklaci. Veškeré odpady budou likvidovány na místně příslušné skládce s potřebným oprávněním k likvidaci.

Odstraněný asfaltobetonový kryt (kód 17 03 01 kategorie N) bude odvezen a uložen na skládce živičných materiálů v recyklačním centru (předpoklad recyklační centrum AZS 98, s.r.o. Újezd u Domažlic). Odstraněný asfaltobetonový kryt může být dále zpracován jako recyklovatelná surovina pro výrobu asfaltobetonových směsí.

Při provádění zemních prací budou odstraněné podkladní vrstvy komunikace (štěrk, štět) odvezeny na skládku stavebních sutí (předpoklad recyklační centrum AZS 98, s.r.o. Újezd u Domažlic).

Zemina a hlinitý materiál (kód 17 05 01 kategorie O) získaný při zemních prací bude použit k provedení hrubých terénních úprav v okolí rekonstruované komunikace a sjezdů. Případný přebytek bude odvezen na skládku (předpoklad recyklační centrum AZS 98, s.r.o. Újezd u Domažlic).

Sejmutá ornice bude deponována na dočasné skládce v prostoru staveniště a po dokončení stavby bude použita k čistým terénním úpravám a k ohumusování ploch v okolí rekonstruované komunikace a sjezdů. Případný přebytek bude odvezen na místo určené investorem (předpoklad do 5-ti km, upřesní investor Obec Česká Kubice).

Veškerý další přebytečný materiál (nevhodný k recyklaci) bude odvezen na řízenou skládku odpadu.

H – Provádění stavby

Předpokládá se, že rekonstrukce stáv. místní komunikace bude prováděna za úplné uzavírky komunikace mimo hlavní dopravní provoz v obci.

Dočasné dopravní značení je uvedeno na samostatné příloze PD a vychází ze zásad pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

Po celou dobu stavby je nutno zachovat příjezd vozidel při mimořádné události, tj. zejména umožnit vjezd záchranným a hasičským vozidlům na stavbu. Z tohoto důvodu je na dodavatelské firmě zajistit a dodržet odpovídající organizaci stavebních prací.

Postup prací se ponechává po dohodě s investorem na dodavateli, je nutno jej volit s ohledem na minimální dobu uzavírky místní komunikace.

Při realizaci přechodného dopravního značení je nutno vycházet z TP 66 „Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“. Při umisťování dopravních značek a dopravních zařízení postupovat dle TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“.

Provedení použitých dopravních značek včetně odstínů barev, materiálů a rozměrů musí odpovídat ČSN EN 1436+A1 a ČSN EN 12899-1. V rámci pracovního místa není dovoleno užívat značek zmenšené velikosti, ani značek vzájemně odlišných velikostí. Retroreflexní materiál reflexních dopravních značek musí splňovat vlastnosti minim. tř.1 dle změny 1 uvedené normy. Dopravní značky budou osazovány na jednotlivé nosné prvky dle příslušných norem a předpisů (ČSN EN 1436+A1, ČSN EN 12899-1 a ČSN EN 1993-1-1). Při osazování mohou být zčásti využity i stávající nosné prvky.

Trvalé dopravní značky v zájmovém území, které ztrácejí svůj smysl a význam po dobu stavby, se zakryjí. Značky budou osazeny dle schématu uvedeného v PD.

I – Bezpečnost práce, ochrana zdraví

Provádění stavebních prací musí být v souladu s vyhláškou Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích.

Vyhláška stanoví požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení při přípravě a provádění stavebních, montážních a udržovacích prací a při pracích s nimi souvisejících. Základní povinností dodavatele stavebních prací je vést evidenci pracovníků od jejich nástupu do práce až po opuštění pracoviště. Je současně povinen vybavit všechny osoby, které vstupují na staveniště, osobními ochrannými pracovními prostředky, odpovídajícími ohrožení, které pro tyto osoby z provádění stavebních prací vyplývá.

Při realizaci stavby je nutné dodržovat tyto předpisy týkající se bezpečnosti práce:

- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů
- zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- vyhláška č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, ve znění pozdějších předpisů
- nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
- zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů
- nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí

J – Podzemní sítě, cizí vedení

V trase rekonstruované komunikace a v její těsné blízkosti se nacházejí některé podzemní a nadzemní inženýrské sítě a zařízení, orientačně zakreslené projektantem do situace stavby na základě podkladů jednotlivých správců sítí. Proto je nutno z výše uvedených důvodů dodržet během výstavby následující podmínky:

- před zahájením stavby nechat veškerá vedení od jejich správců vytýčit
- dodržovat pokyny správců jednotl. inž. sítí
- při křížení a souběhu dodržovat příslušné normy a předpisy
- zemní práce v blízkosti vedení provádět s max. opatrností za dohledu správce

Před začátkem výkopových prací je nutné nechat veškerá podzemní vedení a zařízení nacházející se v zájmovém území od jejich správců vytýčit. Při křížení podzemních vedení musí být dodržena předepsaná nejmenší svislá i vodorovná vzdálenost křížujících se vedení podle ČSN 73 6005 – „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“.

Výkopové práce v ochranném pásmu podzemního vedení budou prováděny pouze ručně. Před záhozem výkopu v prostoru ochranného pásma podzemního vedení musí být provedena jejich kontrola.

K – Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se staveništěm osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Povinností zhotovitele stavebního díla je veškeré stavby na veřejně přístupných komunikacích a v její těsné blízkosti řádně označit tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost pohybu osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Řešení oplocení, vjezdů a výjezdů ze staveniště, zajištění výkopů a jiných překážek na veřejně přístupných komunikacích je nutno věnovat náležitou pozornost. U vjezdu a výjezdu ze staveniště křižující komunikaci pro pěší (chodník), kde je frekvence pohybu vozidel velká či jinak nebezpečná, musí být na chodníku provedeno hmatové označení výjezdu vozidel. Toto opatření je vhodné provést i u výjezdů z dlouhodobých velkých stavenišť s velkou frekvencí staveništní dopravy. Pro oplocení staveb, ale i zajištění výkopů či dočasných skládek materiálu, platí nutnost jejich vyznačení zábranami. Oplocení nebo zábrany musí být pevné, ve výši 100 – 250 mm mít zarážku pro slepeckou hůl, musí být i barevně kontrastní.

Lávky přes výkopy musí být široké nejméně 900 mm s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100 – 250 mm nad pochozí plochou nebo sokl s výškou nejméně 100 mm. Pokud se pro pochozí plochu použije rošt, musí mít velikost mezery ve směru chůze nejvýše 15 mm.

Všechny pochozí plochy (trvalé i dočasné) musí být řešeny tak, aby byla důsledně dodržena vodící linie pro osoby se zrakovým postižením. Do průchozího prostoru podél vodící linie nesmí zasahovat ani být umístěna žádná překážka. Předměty a jiné konstrukce na ostatních místech pochozích ploch musí mít ve výši 100 až 250 mm nad pochozí plochou pevnou zarážku pro bílou hůl jako je spodní tyč zábradlí nebo podstavec a ve výši 1100 mm pevnou ochranu jako je tyč zábradlí nebo horní díl oplocení, sledující půdorysný průmět překážky. Takto musí být označeny výkopy i staveniště.

L – Vliv stavby na životní prostředí a řešení jeho ochrany

Stavba je navržena dle platných ČSN, TP a ostatních předpisů používaných ve stavebnictví. Technické řešení stavby vč. jejího provozu nebude mít negativní vliv na krajinu, zdraví a životní prostředí. Po dokončení nebude stavba zdrojem škodlivých látek, které by mohly negativně působit na zdraví občanů bydlících v dotčené lokalitě, okolní krajinu a životní prostředí. Po dobu stavby musí být dodržovány platné předpisy na ochranu přírody a krajiny.

Stavební firma, která bude realizovat stavbu musí dodržovat své vnitřní předpisy a postupy týkající se provádění stavby. Přebytečný výkopový materiál - výkopová zemina (kód 17 05 01 kategorie O) bude odvezena k recyklaci. Asfaltové povrchy (kód 17 03 01 kategorie N) budou odvezeny k recyklaci.

M – Úpravy pro nevidomé a slabozraké osoby

Všechny nové úpravy pro komunikace pro chodce a jejich bezprostřední okolí navržené v dokumentaci odpovídají technickým a stavebním požadavkům uvedeným v ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací, leden 2006 a v ČSN 73 6110/Z1, dále ve vyhlášce Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 – O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb ze dne 5. listopadu 2009.

N – Zaměření, pevné body

Zájmové území bylo pro potřebu zpracování PD polohopisně a výškopisně zaměřeno. Území je zobrazeno v souřadnicovém systému S-JTSK a ve výškovém systému Balt p. v.

Hlavní vytyčovací body jsou zajištěny v souřadnicovém systému a jsou patrné z výkresových příloh.

O – Závěr

Projektová dokumentace pro provádění stavby (DPS) byla vypracována podle platných norem a předpisů. Rozpracovaná projektová dokumentace byla projednána a odsouhlasena investorem akce.

UPOZORNĚNÍ :

Před zahájením zemních prací je nutno všechna zemní vedení a zařízení nechat investorem od jednotlivých správců sítí vytýčit a stavební práce v blízkosti těchto vedení provádět dle jejich pokynů.

Křížení s jednotlivými sítěmi, příp. jejich souběh, provést v souladu s ČSN 73 6005 - Prostorová úprava vedení technického vybavení.