

SELLA & AGRETA s.r.o.

T.G.Masaryka 620, Choceň 565 01

IČO: 25935721

DIČ: CZ25935721

Tel. 777 938 864

ID: ye3zrq

sella.agreta@seznam.cz

D.1.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA SO 101 CHODNÍKY

AKCE:

OPATŘENÍ PRO ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI CHODCŮ - VJEZDOVÁ BRÁNA A CHODNÍKY HLUBOKÝ DŮL I

projektové dokumentace pro vydání povolení – společné územní a stavební řízení (DUR+DSP) dle př. č. 11 k vyhl.
č. 499/2006 sb. - nahrazena zák. 283/2021 Sb. bez změn pro povolení záměru

DATUM : 06/2024

DOKUMENTACE KE SPOJENÉMU ÚZEMNÍMU A STAVEBNÍMU ŘÍZENÍ

OBSAH:

1) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU	3
2) STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ	3
3) VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI (DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM ATD.)	4
4) VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY	6
5) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ	8
6) REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE	20
7) NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU	21
8) ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU	22
- PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK:	22
- POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍ ŘEŠENÍ:	24
9) VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ	25
10) PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZU	25
11) ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	25
12) ZÁVĚR	27

1) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

Druh stavby:	Rekonstrukce a novostavba chodníků, rekonstrukce autobusových zálivů, parkovací stání a vjezdová brána
Název stavby:	OPATŘENÍ PRO ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI CHODCŮ -VJEZDOVÁ BRÁNA A CHODNÍKY HLUBOKÝ DŮL I
Stavební objekt:	SO 101 CHODNÍKY
Stavebník:	obec Nebovidy; Nebovidy 75, 280 02 Kolín 2 Stavebník je zároveň i vlastníkem stavby
Zpracovatel dokumentace:	SELLA&AGRETA s.r.o. T.G.Masaryka 620 565 01 Choceň
Stupeň dokumentace:	projektové dokumentace pro vydání povolení – společné územní a stavební řízení (DUR+DSP) dle př. č. 11 k vyhl. č. 499/2006 Sb. v PZPP

2) STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

SO 101 CHODNÍKY

Součástí objektu jsou:

- trasy chodníků funkční skupiny D2
 - o (celkem 795,49m; rekonstrukce 576,04m; novostavba 219,45m)
- vjezdová brána do obce
- odvodnění zpevněných ploch

Trasa chodníků A1 40,80m (novostavba)

Trasa chodníků A2 23,61m (novostavba)

Trasa chodníků B 218,67m (155,30m novostavba 63,37m rekonstrukce)

Trasa chodníků C 130,38m (rekonstrukce)

Trasa chodníků D 133,31m (rekonstrukce)

Trasa chodníků E 248,72m (rekonstrukce)

SO 401 VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

- nasvětlení přechodů a míst pro přecházení, doplnění neosvětlených míst na trase a BUS zastávek, CELKOVÁ DÉLKA NOVÉ TRASY VO 683m
- 7ks posunutí stávajících sloupů VO, 5ks nových sloupů VO, 9ks rekonstrukce stávajících sloupů VO

SO 901 LÁVKA PRO PĚŠÍ

Součástí objektu jsou:

- lávka pro pěší

Návrhový stav:

V místech rekonstrukce a výstavby chodníků dojde ke sjednocení šířky chodníků na 1,55m(1,50; 1,35m); 2,0 až 2,63m dle prostorových možností. Návrh odpovídá vyhlášce 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání a metodice dotačního programu SFDI pro zvýšení bezpečnosti chodců.

Stávající plochy budou upraveny dle potřeb vedení trasy chodníků a dodržení návrhových prvků a realizaci varovných a signálních pásů, umělé vodící linie, rampových částí, bezbariérové úpravy (sklonové poměry).

Dojde k bouracím pracím (stávající podezdívky, obruby, zpevněné a nezpevněné plochy...), kácení křovin a stromů.

Dojde k zásahu do asf. komunikace III/12555 a jejímu lokálnímu rozšíření pro zlepšení šířkového uspořádání a bezpečnosti dopravy a chodců.

Navrženy jsou místa pro přecházení a přechody, které budou nasvětleny. Plochy budou odvodněny stávajícími či nově navrženými uličními vpusti a stávajícím odvodněním komunikace.

Na trase chodníků B je navržena podél mostku přes Nebovidský potok lávka pro pěší.

Pro zklidnění dopravy je navržena vjezdová brána s ostrůvkem a vyosením vjezdového pruhu do obce.

Zájmové území probíhá celou obcí.

3) VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI (DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM ATD.)

Projektové dokumentace pro vydání povolení – společné územní a stavební řízení (DUR+DSP) dle př. č. 11 k vyhl. č. 499/2006 sb.

- geodetické podklady (výšk. a polohopisné zaměření území Geodézie Kolín s.r.o., Polepská 831, 280 00 Kolín IV (07/2022;03/2023 Pánek, Vlasák, Kotek) (souřadnicový systém S-JSTK a výškový systém Bpv;3. třída přesnosti mapování dle ČSN 01 3410)
- Geologický průzkum nebyl proveden, projekt uvažuje s podložím typu PIII. Zemní pláň tělesa bude vykazovat minimální předepsanou hodnotu $E_{def,2} = 30$ (45) MPa (dle ČSN 72 1006, 4.3.2.3). Požadovaná minimální hodnota modulu přetvárnosti $E_{def,2}$, předepsaná na pláni vozovky dle ČSN 72 1006 (Kontrola hutnění zemin a sypanin) se stanovuje v závislosti na druhu zeminy dle tab. 4, uvedené v TP 170 (Navrhování vozovek pozemních komunikací z 11/2004.)
- zákresy sítí jednotlivých správců sítí (podklad v .dgn; dwg, pdf)
- smlouva na vypracování projektové dokumentace (Obec Nebovidy)
- výpis z katastru nemovitostí
- pochůzka na místě stavby (pořízena fotodokumentace)

Návrh odpovídá:

- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6110/Z1 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
- ČSN 73 6133 Navrhování a provádění zemního tělesa
- ČSN 01 3466 Výkresy inženýrských staveb – Výkresy pozemních komunikací
- ČSN 73 6425 - 1 Autobusové zastávky

- ČSN EN 13201 - Osvětlení pozemních komunikací
- ČSN 75 2101 úprava vodních toků
- ČSN 732 6201 mostní objekty
- -TNV 75 2101 úpravy potoků

DOKUMENTACE KE SPOJENÉMU ÚZEMNÍMU A STAVEBNÍMU ŘÍZENÍ

- ČSN 75 2130 Křížení a souběhy toků s pozemníky komunikacemi
- TP 65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 66 - Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích
- TP 83 - Odvodnění pozemních komunikací
- TP170 (č.j.517/04-120-RS/1) - Navrhování vozovek pozemních komunikací
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 192 Dlažby pro konstrukce pozemních komunikací
- TP170 - Změna č.1. - Navrhování vozovek pozemních komunikací
 - VL 1 – Vozovky a krajnice
 - VL 2.2 Odvodnění
- Zákona č.183/2006 Sb. - Stavební zákon, ve znění pozdějších před. a jeho prováděcí předpisy
 - **Zákon č. 283/2021Sb.** Stavební zákon
- Zákon č.13/1997 Sb. - o pozemních komunikacích a jeho prováděcích vyhlášek
- Zákona č.183/2006 Sb. - , stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů a jeho prováděcí předpisy
- Zákon č.13/1997 Sb. - o pozemních komunikacích a jeho prováděcí vyhláška
- Vyhláška č. 398/2009 Sb. – o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- Vyhláška č. 146/2008 sb. - Příloha č.5 (aktualizace 1.12.2018)
 - vyhláška 499/2006 Sb., znění dle 405/2017 Sb. Vyhláška o dokumentaci staveb
 - **Vyhl. 227/2024** Rozsah a obsah projektové dokumentace staveb dopravní infrastruktury

V rámci zpracování PD byl proveden průzkum existence stávajících podzemních vedení a zařízení u těchto správců :

- ČEZ Distribuce, a.s. (ČEZ Distribuce, TelcoPro, ICT Services)
- CETIN a.s.,
- Alfa Telecom, s.r.o.
- ČEPRO, a.s.
- ČEPS, a.s.
- CRA, a.s.
- GasNet služby, s.r.o.
- Energie Kolín, a.s.
- JON.CZ s.r.o.
- MERO ČR, a.s.
- Ministerstvo obrany Česká Republika
- Net4Gas, s.r.o.
- Správa železnic, státní organizace
- Obec Nebovidy
- T-Mobile Czech Republic
- Vodafone Czech Republic a.s.

Na ploše zájmového území se nachází tato podzemní a nadzemní vedení a zařízení:

- ČEZ Distribuce, a.s. (Distribuce)
- CETIN a.s.
- Obec Nebovidy (kanalizace, vodovod, veřejné osvětlení)
- ČEPRO, a.s.
- ENERGIE KOLÍN AG Kolín, a.s.
- GasNet, s.r.o.,
- Správa železnic

Informace o průběhu inženýrských sítí jsou předmětem obchodního tajemství a je možné je využít pouze pro tuto projektovou dokumentaci!

DOKUMENTACE KE SPOJENÉMU ÚZEMNÍMU A STAVEBNÍMU ŘÍZENÍ

Zákres stávajících podzemních a nadzemních sítí je pouze orientační a neslouží jako vytyčovací výkres. Před zahájením stavebních prací je nutno stávající dotčené podzemní sítě vytyčit a postupovat dle pokynů jejich správců. Předpokládá se ale, že veškeré stávající inženýrské sítě jsou, pod vozovkou a okolními zpevněnými plochami, uloženy s výškovým krytím odpovídajícím ČSN 73 6005 (Prostorová úprava vedení technického vybavení) a dle energetického zákona č. 458/2000 Sb. a násl., případně ochráněny. Při zjištění jiné skutečnosti je nutno postupovat dle platných norem.

Veškeré stávající inženýrské sítě v prostoru staveniště budou před zahájením stavby polohově a výškově vyznačeny, v průběhu stavby k nim bude zajištěn přístup, a budou dodrženy podmínky jejich ochranných pásem vč. dodržení uvedených ve vyjádření jednotlivých vlastníků sítí.

Zvlášť projektant upozorňuje na skutečnost, že některé stávající inženýrské sítě mohou být zakresleny, geodetem, orientačně a po odkrytí se mohou nacházet v jiné poloze, než je vyznačeno v situaci. Při hutnění a odstraňování horních vrstev a bourání stávajících konstrukcí je nutné dbát zvýšené opatrnosti na stávající vedení sítí, aby nedošlo k jejich porušení nebo poškození. Veškeré výkopové práce v blízkosti stávajících inženýrských sítí se musí provádět ručně. Při jejich porušení nebo odkrytí je nutné neprodleně uvědomit správce těchto sítí a zajistit ochranu zařízení proti porušení a jiným vnějším účinkům. Případné vzniklé úpravy přeložek inženýrských sítí budou následně řešeny na stavbě, za účasti TDI a projektanta přeložek dané inž. sítě, na objednávku investora.

Byl proveden průzkum v terénu pochůzkou po trase, spolu s pořízením fotodokumentace. Rovněž byl proveden komplexní průzkum podzemního a nadzemního zařízení.

Před stavbou musí být u všech dotčených správců požádáno o souhlas s činností v ochranných pásmech a musí být dodrženy podmínky provádění stavební činnosti v ochranných pásmech dle vyjádření správců sítí.

!! V případě souběhu/kolize ing. sítí s navrženou stavbou (bet. palisáda/ obruba...) po vytyčení/obnažení sítí na místě stavby a zjištění reálného průběhu vedení trasy sítě a konzultaci s jejich správcem dojde k zásahu do ochranného pásma, nedostatečnému krytí, nebo nelze ing. sít' technicky ochránit (chránička, zásyp...). Je zhotovitel povinen tuto skutečnost nahlásit TDI a projektantovi ke konzultaci následného řešení posunu stavby mimo ing. sít' (rozšíření/zmenšení chodníků- šířka chodníku min. 1,5m!), posunutí/ přeložení stávající ing. sítě!!

4) VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Stavba se nachází v aktivním zóně záplavového území. (SO 901)

- Nebovidský potok Id.: 108410000100, Povodí Labe

Stavba se nachází v záplavovém území Q5,Q20 a Q100 (SO 901)

Stavba se nenachází v ochranném pásmu lesa.

Stavba se nachází v ochranném pásmu komunikace III. Třídy

- III/12555 (1332A226 1332A227; Krajský úřad Středočeského kraje)
- III/12553 (1332A120 1332A226)
- most E.č.12555-2 (1332A226 1332A227)

Stavba se nenachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV)

Stavba se nachází na pozemcích zemědělského půdního fondu (ZPF)

Stavba se nenachází v památkové rezervaci, ani památkové zóně.

Stavba se nenachází v chráněné oblasti.

Stavba se nenachází v ochranném pásmu vodního zdroje

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy.

Sadové úpravy nejsou součástí PD.

Nezastavěné plochy budou po dokončení stavebních úprav opět vráceny do původního stavu.

SO 401 VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

- nasvětlení přechodů a míst pro přecházení, doplnění neosvětlených míst na trase a BUS zastávek
- 7ks posunutí stávajících sloupů VO, 5ks nových sloupů VO, 9ks rekonstrukce stávajících sloupů VO

SO 401 Veřejné osvětlení je samostatný stavební objekt a jeho výstavba bude probíhat v koordinaci s výstavbou a rekonstrukcí chodníků. Energetické napojení trasy VO pro nasvětlení míst pro přecházení a přechodů je provedeno ze stávajícího rozvodu VO. V lokalitě dojde k posunutí stávajícího VO mimo trasu chodníků s min. průchozím prostorem 0,9m. VO bude přesunuto za chodníkovou obrubu, nebo dle situace VO.

Délka výložníku svítidla a naklonění nasvětlení míst pro přecházení a přechodů budou praveny dle zvoleného typu a výkonu svítidla.

Typ svítidla může být upřesněn dle místního správce VO a typu (např. teploty světla) již instalovaného osvětlení v obci, obdobného výkonu a vyzařovacího úhlu (jiný na MP/přechodu a jiný pro nasvětlení komunikace) jako navržená svítidla.

Před realizací veřejného osvětlení bude zhotovena prováděcí projektová dokumentace včetně světelného výpočtu a typ ukotvení sloupu VO dle dodavatelem zvoleného typu a parametrů svítidla.

SO 901 LÁVKA PRO PĚŠÍ

Součástí objektu jsou:

- lávka pro pěší

Ve staničení 0,014 68 – 0,021 68 trasy chodníku B, je navržena mostní lávka pro pěší s povrchem z pororostu délky 7,0m s celkovou šířkou 1,75m.

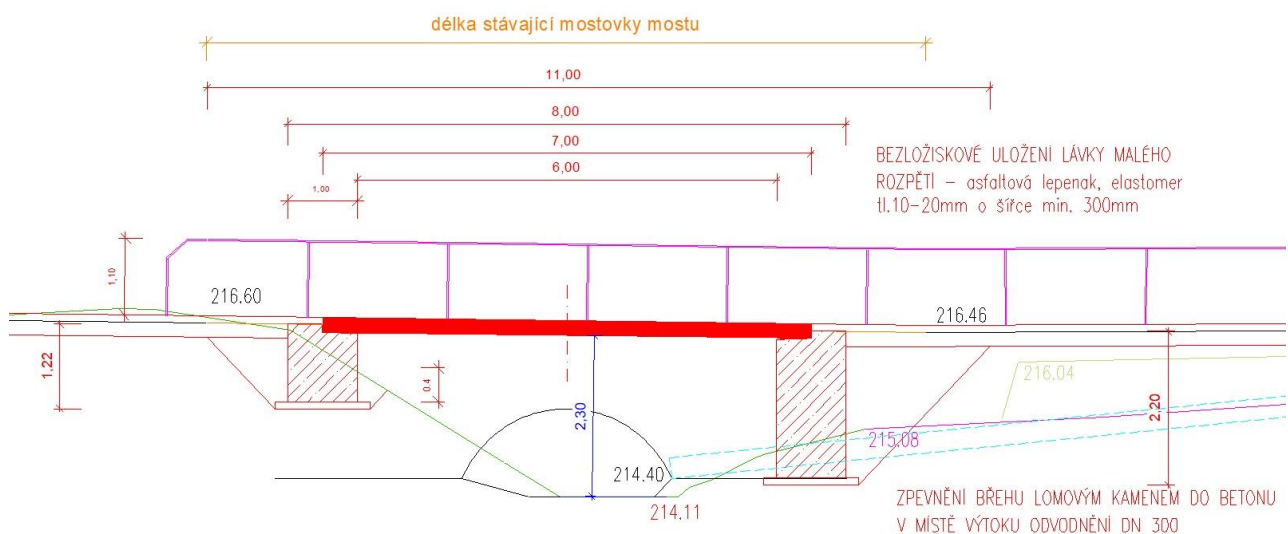
Lávka vede souběžně se stávajícím betonový mostem s 0,5m mezerou mezi konstrukcemi.

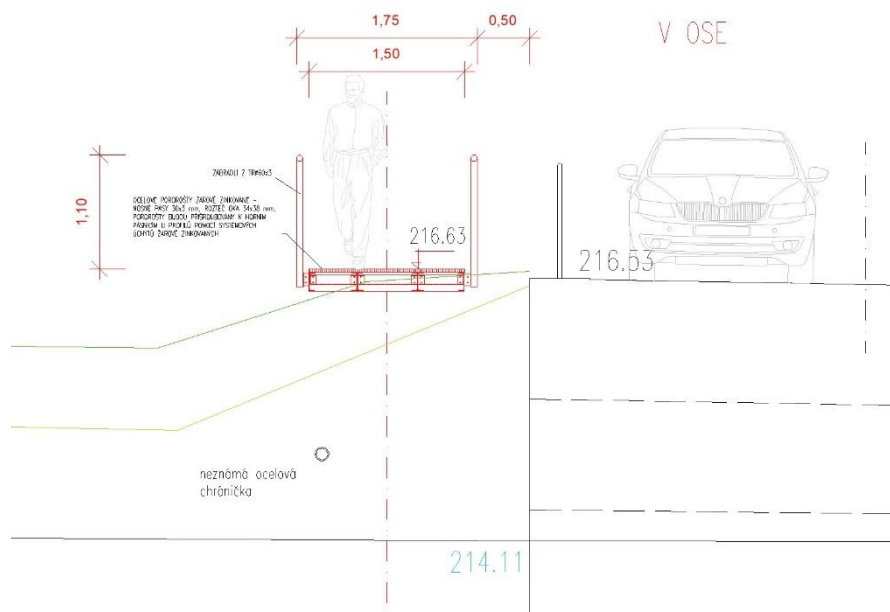
Stávající konstrukce mostu nebude výstavbou lávky dotčena.

Celková délka stavebního objektu 11,0m. rozpětí podpor 6,00m.

Lávka bude osazena zábradlí min. délky 1,1m délky 19,8m a na straně s komunikací 12,0m.

Ocelová konstrukce mostovky z U a I profilů uložená na betonových opěrách.





5) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

Chodník je navržen dle ČSN 73 6110 (*Projektování místních komunikací*), jako pás pro chodce – komunikace funkční skupiny D2. Šířkové uspořádání chodníku je přizpůsobeno vyhl. 398/2009 Sb. (*Vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb*) a chodník je tak navržen v min. šířce 1,50m. V našem případě v nejužším místě 1,5m (lokálně na výjimku 1,35m) dále pak 1,55m; 2,0 až 2,63m.

Celkem 795,49m chodníků - rekonstrukce 576,04m
- novostavba 219,45m

5.1 Směrové řešení

Trasy komunikací jsou navrženy z přímých úseků a prostých kružnicových oblouků spojených plynule přes tečnu. Osy komunikací jsou vedeny v geometricky definované trase. Navržené řešení respektuje požadavky ČSN 73 6110 „Projektování místních komunikací“.

Směrové řešení je zřejmé z výkresu D.1.2. „Hlavní situace stavby“

Trasy jsou vedeny souběžně v zeleném pásu a podélně s komunikací III/12555 přes celou obec.

5.2 Výškové řešení

Zájmové území je rovinné, místy mírně svažité.

Navržené řešení respektuje požadavky ČSN 73 6110 „Projektování místních komunikací“. V technickém návrhu nebyly překročeny doporučené minimální a maximální podélné sklony ČSN vyhl.398/2009Sb. pro bezbariérovost tras.

- Chodníky musí být rampově spádovány v místech vstupů, vjezdů a ukončení chodníku s max. Možným sklonem 8,33% (10,00 %).
- celkový sklon rampové části (při připočtení samotného podélného sklonu chodníku) nesmí přesáhnout 12,50% (1:8).

Komunikace jsou plynule napojeny na stávající stav.

Výšky navazujících částí zpevněných ploch, při provádění nutno ověřit na stavbě!!

5.3 Příčné uspořádání

Návrh příčného uspořádání je řešen s ohledem na požadavek neškodného a bezpečného odvodnění srážkových vod z komunikací.

Příčný sklon je navržen jednostranný ve 2,00% (1,00%). Srážková voda bude odvedena převážně do okolního terénu, nebo na stávající komunikaci, do stávajících nebo nově navržených/přesunutých uličních vpustí a silničního příkopu.

Navržené řešení respektuje požadavky ČSN 73 6110 „Projektování místních komunikací“.

V technickém návrhu nebyly překročeny doporučené minimální a maximální příčné sklony.

Příčné sklony chodníků jsou navrženy ve SKLONU 1,00 až 2,00%.

Příčný sklon BUS zastávky a zastávka je 1,00% směrem ke komunikaci od budovy.

Šířka chodníku je uzpůsobena vyhl. 398/2009 Sb. (Vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb) a je tak navržena po celé své délce v min. velikosti 1,50m. Převážně 1,55m; 2,0m až 2,63m. Šířkové uspořádání je navrženo dle ČSN 73 6110 (Projektování místních komunikací), jako pás pro chodce – komunikace funkční skupiny D2, bezpečnostní odstup od hlavního dopravního prostoru je 0,50m a od pevné překážky 0,25m.

Celkový sklon rampové části (při připočtení samotného podélného sklonu chodníku) nesmí přesáhnout 12,50% (1:8).

Dojde k lokální zúžení (2x) na šířku 1,35m - výjimka dle §14 vyhl. č. 398/2009 sb. a v souladu s §169 zákona č. 183/2006 sb.

5.4 Dopravní napojení

Obec Nebovídy se nachází asi 5 km (Hluboký důl cca 1km) jižně od Kolína. Pro příjezd do lokality bude sloužit komunikace III/12555, kterou lemuje navržená stavba.

5.5 Konstrukce zpevněných ploch

Konstrukce zpevněných ploch jsou navrženy dle typizované skladby vozovky z TP 170 (Navrhování vozovek pozemních komunikací) z 8/2010 schváleného MD ČR, za předpokladu dodržení standartních návrhových podmínek a upraveny dle místních podmínek.

Tyto podmínky, zejména únosnost zemní pláně, namrzavost, vodní režim a další je potřeba ověřit na místě příslušnými zkouškami a oprávněnou osobou.

Veškerý použitý materiál musí odpovídat příslušným ČSN norem, rezortních předpisů TKP a TP v platném znění.

Př.:

ČSN 73 6121 Stavba vozovek – Hutněné asfaltové vrstvy – Provádění a kontrola shody

ČSN 73 6124 Stavba vozovek-Vrstvy ze směsi stmelěných hydraulickými pojivy-část 1:Provádění a kontrola shody ČSN 73 6126-1 Stavba vozovek - Nestmelené vrstvy – část 1: Provádění a kontrola shody

ČSN 73 6131 Stavba vozovek – Kryty z dlažeb a dílců

Vzhledem k chybějícímu geologickému průzkumu může dodavatel stavby nahradit zde níže navržené skladby konstrukcí dle platné TP při dodržení všech požadovaných parametrů a na základě stejných nebo vyšších užitečných vlastností, řádně doložených předepsanými zkouškami a dodržením kontroly prací při výstavbě, které jsou podrobně specifikovány v odpovídajících ČSN a TKP. V případě zjištění nevhodných podkladních zemin v mocnosti aktivní zóny navržených konstrukcí komunikací, budou tyto stávající zeminy upraveny/vyměněny dle ČSN 73 6133 (Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací). Vhodnost a následná mocnost úpravy/výměny podloží bude odsouhlasena přítomným geologickým dozorem stavby, na základě kontroly zhutnění podkladních vrstev pomocí terénních geodetických metod v úrovni předpokládané zemní pláně dle ČSN 72 1006 (Kontrola hutnění zemin a sypanin).

DOKUMENTACE KE SPOJENÉMU ÚZEMNÍMU A STAVEBNÍMU ŘÍZENÍ

Navrhované skladby:

1) PŘEPLÁTOVÁNÍ, DOPLNĚNÍ, ROZŠÍŘENÍ KOMUNIKACE:

D1-N-2-TDZ: V-PIII, DLE TP 170, dodatek č.1

Kryt komunikace bude proveden z asfaltobetonu pro obrusné vrstvy (ACO 11) tloušťka 40 mm dále z asfaltobetonu pro ložní/podkladní vrstvy (ACP 16+) tloušťky 70 mm, obě vrstvy budou spojeny spojovacím postříkem (PS) 0,30 kg/m². Horní podkladní vrstva je navržena ze štěrkodrti (ŠDa) fr. 0/32 mm tl. 150 mm, která je s asfaltobetonem spojena infiltračním postříkem (PI) 1,00 kg/m². Dolní podkladní vrstvou je štěrkodrt' (ŠDb) tl. 150 mm. Zemní plán s únosností min. 45 MPa, bude vyspádována k odvodňovacímu prvku komunikace.

Konstrukce komunikace

- Asfaltový beton – obrusná vrstva	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13108-1; ČSN 736121+TKP 7
- spojovací postřík emulzní mod. 0,3 kg/m ² PS			ČSN 73 6129
- Asfaltový beton – ložní vrstva	ACP 16+	70 mm	ČSN EN 13108-1; ČSN 736121+TKP 7
- Infiltrační postřík emulzní 1,00 kg/m ² PI			ČSN 73 6129
- zhutnit na <u>Edef,2 min. = 100 MPa</u>			
- Štěrkodrt'	ŠDA	150 mm	ČSN 13242; ČSN 736126-1; TKP 5
- zhutněné podloží Edef,2 min. = 70 MPa			
- Štěrkodrt'	ŠDB	150 mm	ČSN 13242; ČSN 736126-1; TKP 5
- zhutněné podloží Edef,2 min. = 45 MPa			
CELKEM		410 mm	

V případě nevyhovující únosnosti základové spáry Edef2min 45Mpa:

Zlepšení nevhodných podkladních vrstev min. 400mm* ČSN 73 6133

Netkaná zajišťuje separační a filtrační funkci TP97; ČSN EN ISO 12236

- netkaná polypropylenová geotextilie, plošná hmotnost min. 350g/m²

CELKEM

810 mm

Pozn.*:

Předpokládáná sanace stávajících nevyhovujících zemin stavby bude provedena v podobě zlepšení stávajících zemin cementem/vápnem (DOROSOLem) dle doporučení laboratoře do hloubky 400 mm. Vhodnost úpravy podloží a následná mocnost úpravy podloží bude odsouhlasena přítomným geologickým dozorem stavby, na základě kontroly zhutnění podkladních vrstev pomocí terénních geodetických metod v úrovni předpokládané zemní pláně dle ČSN 72 1006 (Kontrola hutnění zemin a sypanin).

2) SKLADBA KONSTRUKCE CHODNÍKŮ

D2-D-1-CH-PIII, DLE TP170 - upraveno

- BETONOVÁ DLAŽBA TL.60	DL	60 mm	ČSN 73 6131-1
- LOŽE Z KAMENIVA-DRCENÉ KAMENIVO	L	40 mm	ČSN 73 6126
Zhutnění na Edef,2 = 50Mpa			
- ŠTĚRKODRT' 0/32	ŠDb	200 mm	ČSN 73 6126
<u>ROSTLÝ TERÉN, ŘÁDNĚ HUTNIT (Edef,2 = 30 MPa)</u>			

CELKEM

300 mm

3) SKLADBA SJEZDŮ

D1-D-2, VI, PIII, DLE TP 170: upraveno

Kryt sjezdů bude proveden z betonové vibrolisované (zámkové) dlažby tl. 80 mm uložené do kladecí vrstvy tl. 40 mm ze štěrkodrti (ŠD) fr. 4 / 8 mm. Dlažba bude dvakrát zhutněna vibrační deskou opatřenou speciálním plastovým krytem. Po každém hutnění budou spáry zasypány křemičitým pískem fr. 0-1 mm. Podkladní vrstva je navržena ze směsi stmelené cementem (SC 8/10) v tloušťce 120 mm a ze ŠD fr. 0/32 mm tl. 150 mm. Zemní plán s únosností min. 45 MPa, bude vyspádována k o dvodňovacímu prvku komunikace.

DOKUMENTACE KE SPOJENÉMU ÚZEMNÍMU A STAVEBNÍMU ŘÍZENÍ

Konstrukce sjezdů

- dlažba vibrolisovaná	DL	80 mm	ČSN 73 6131
- ložná vrstva ze štěrkodrti 4/8	L	40 mm	ČSN 73 6131-1
- směs stmelená cementem	SC 8/10 (KSC I)	120 mm	ČSN EN 14227-1
- Zhutnění na Edef,2 = 60Mpa			
- štěrkodrt' 0/32	ŠD	150 mm	ČSN 73 6131-1
- Zhutnění podloží na Edef,2 = 45Mpa			
Celkem		390 mm	

V případě nevyhovující únosnosti základové spáry Edef2min 45Mpa se bude postupovat dle úpravy podloží ve skladbě 1).

4) SKLADBA autobusové zastávky

DLE TP 170 a 192: D1-D-1, IV, PIII úprava BUS

- Žulová dlažba 10/10/10	DL	120 mm
- Bet. lože C20/25 XF3	L	40 mm
- Směs stmelená cementem	SC8/10	200 mm
<i>Zhutnění na Edef,2 = 60Mpa</i>		
- Štěrkodrt' 0/64	ŠDa	200 mm
<i>Zhutněné podloží (Edef,2 = 45MPa)</i>		
Celkem		560 mm

V případě nevyhovující únosnosti základové spáry Edef2min 45Mpa se bude postupovat dle úpravy podloží ve skladbě 1).

5.5.1 Komunikace funkční skupiny D2 - chodník

Trasa chodníků A1 délky 40,80m, celá trasa je novostavba. Trasa chodníku lemuje stávající komunikace III/12555. Chodník je navržen v šířce 1,55m.

Novostavba je ukloněná 2,00% (1,00%) směrem do komunikací III/12555. Chodník odděluje od zeleného pruhu chodníková obruba 1000/100/200 převýšená o +60mm jako umělá vodící linie. Při styku s komunikací je navržena bet. silniční obruba 1000/150/200 převýšená o +120mm.

Za chodníkovou obrubou dojde k vysvahování v šířce 1,0m na stávající terén, max. sklon 1:2.

Stávající bet. otevřené odvodnění (betonový žlab) bude rušen a nahrazen zatrubněním DN 200 dl. 16m napojeným na stávající bet. fázefix. Do navržené šachty s mříží budou vysvahovány terénní úpravy a zaústěna uliční vpust' před MP.

Na konci trasy bude v délce 1,7m doasfaltováno k stávajícímu sjezdu pro napojení příčných sklonů.

Trasa A1 navazuje na trasu A2 místem pro přecházení MP 01 délky 6,15m.

Trasa chodníků A2 délky 23,61m, celá trasa je novostavba. Trasa chodníku lemuje stávající komunikace III/12555. Chodník je navržen v šířce 1,55m.

Novostavba je ukloněná 2,00% (1,00%) směrem do komunikací III/12555. Chodník odděluje od zeleného pruhu chodníková obruba 1000/100/200 převýšená o +60mm jako umělá vodící linie. Při styku s komunikací je navržena bet. silniční obruba 1000/150/200 převýšená o +120mm.

Podél trasy chodníku bude odstraněna stávající zezeň (keře).

Na trase dojde k doplnění stávajícího VO o výložník pro nasvětlení MP01.

Trasa A2 navazuje na trasu B místem pro přecházení MP 02 délky 6,50m.

Trasa chodníků B délky 218,67m od staničení 0,000 00 do staničení 0,155 30 (155,30m) se jedná o novostavbu, dále se jedná o rekonstrukci chodníku z bet. dlažby (63,37m). Chodník je navržen v šířce 1,55m, okolo stávajících zděných přípojných míst ing. sítí v nejužším místě 1,50m (lokálně

DOKUMENTACE KE SPOJENÉMU ÚZEMNÍMU A STAVEBNÍMU ŘÍZENÍ

1,35m na výjímku).

Při styku s komunikací je navržena bet. silniční obruba 1000/150/200 převýšená o +120mm.

Na sjezdech je dlažba dotažena ke stávající komunikaci ukončena přejezdným silničním obrubníkem 1000/150/150 převýšeným o +20mm. Při styku se zástavbou a navazujícím vjezdem na soukromý pozemek bez převýšení. Chodník při styku se stávající zástavbou (zeď, podezdívka, palisáda bude vložena nová folie vytažena nad terén a zaříznuta. V místě plotů, kde není podezdívka nebo plot zcela chybí, bude osazena chodníková obruba převýšená o +60mm jako umělá vodící linie.

Na trase dojde k přesunutí stávajících sloupů VO mimo trasu chodníku s min. průchozím prostorem šířky 0,9m.

Chodník je ukloněn 2,00% (1,00%) směrem do komunikací III/12555 nebo do zástavby do zeleného pruhu.

Na začátku trasy bude stávající výtok dešťové kanalizace u čp.16 osazen betonovou šachtou s mříží místo poklopu, do které bude stávající kanalizace zaústěna. Dále bude pokračovat ve stejné niveletě zatrubněním DN300 v délce 16,0m vedené pod chodníkem a mezi opěrou mostku a navrženou lávkou vyvedené na terén zpevněný dlažbou z lomového kamene do betonu do Nebovidského potoka.

Na začátku trasy bude chodník podepřen betonovou palisádou výšky 1,60m šířky 0,20m uloženou z 1/3 do betonu. Mezera mezi RD čp.16 a navrženým chodníkem bude ponechána.

Ve staničení 0,014 68 – 0,021 68 je navržena mostní lávka s povrchem z poroporuštu s celkovou šířkou 1,75m. detaily lávky viz. samostatný stavební objekt SO 901 LÁVKA PRO PĚŠÍ.

Za navrženou lávkou bude v délce 2,50m chodník podepřen betonovou palisádou výšky 0,80m z 1/3 uloženou do betonu po obou stranách (prostor mezi obrubami bude dobetonován a osazen zábradlím ve tvaru půlkruhu spojující zábradlí mostní římsy se zábradlím na lávce).

Podél trasy za lávkou pro pěší dojde ke kácení 8ks stromů v trase navrženého chodníku z důvodu rozšíření stávající vozovky v obou směrech v oblouku pře mostem pře Nebovidský potok. Tímto rozšířením bude umožněno vyhnutí vozidel N2 před mostem.

Ve staničení 0,026 13 je navržen nový sjezd pro budoucí výstavbu občanské vybavenosti a navrženému parkovišti.

Stávající BET.SLOUP ve staničení 0.048 20 je součástí umělé vodící linie, průchozí prostor 1,50m.

Ve staničení 0,072 83 je navržen sjezd na dětské hřiště. Tento sjezd si vyžádá demontování jednoho stávajícího pole drátěného plotu. V místě sjezdu bude příčný sklon chodníku přetočen směrem ke sjezdu. Za sjezdem je navržena nová uliční vpust' svedena pod násypem na terén.

Mezi sjezdy č.2 a č.3 0,076 83- 0,104 33 bude stávající podemletý svah odtěžen včetně stávající zeleně (keřů) a bude nově zbudován a vysvahován v max. sklonu 1:2. (při realizaci HTU se rozhodne o technologii sanace svahu a projedná se ponechání stávající zeleně v maximální možné míře).

Za sjezdem č.3 je navržena nová uliční vpust' svedena pod násypem na terén.

Ve staničení 0,119 70 v délce 9,50m je navržena betonová palisáda proměnné výšky v nejvyšším místě 1,60m šířky 0,20m uloženou z 1/3 do betonu pro ochranu chodníku v zářezu. Zadní část palisády spolu se základem v případě chodníku v zářezu (přesypáno) bude opatřen novou izolací a u paty zdi bude uloženo drenážní flexibilní potrubí DN 100. Okolí palisády bude vysvahováno pro plynulé napojení sjezdu č.4 na stávající příjezdovou cestu podél kamenné zdi.

Trasa v oblouku lemuje stávající kamennou zeď, ke které přiléhá. Komunikace v tomto oblouku bude rozšířena o 0,90m v nejširším místě (z původní šířky 5,88m na 6,00m). Chodník je v tomto místě lokálně široký 1,45m z důvodu sloupů stávajícího veřejného osvětlení (technické vybavení komunikace 398/2009Sb. příloha č.2 1.2.1; 1.2.2; 1.2.3). Ve staničení 0.155 48 dojde k lokálnímu zúžení na šířku 1,35m z důvodu stávajícího zděného plotu a komunikace - výjimka dle §14 vyhl. č. 398/2009 sb. a v souladu s §169 zákona č. 183/2006 sb.

Sjezd č.5 s šířkou chodníku 3,20m bude vysvahován ke stávající bráně s ponecháním průchozí šířky chodníku 1,5m v příčném sklonu 2,0% do komunikace.

Ve staničení 0.186 40 dojde k lokálnímu zúžení na šířku 1,35m z důvodu stávajícího zděného sloupku NN CEZ - výjimka dle §14 vyhl. č. 398/2009 sb. a v souladu s §169 zákona č. 183/2006 sb.

DOKUMENTACE KE SPOJENÉMU ÚZEMNÍMU A STAVEBNÍMU ŘÍZENÍ

Lokálně bude chodník zúžen na 1,28m z důvodu sloupu stávajícího veřejného osvětlení (technické vybavení komunikace 398/2009Sb. příloha č.2 1.2.1;1.2.2; 1.2.3).

Trasa B navazuje na trasu C místem pro přecházení MP 03 délky 7,50m.

Trasa chodníků C délky 130,38m, celá trasa je rekonstrukce stávajícího chodníku. Chodník je navržen v šířce 2,0m, v místě autobusového zálivu 1,70m na začátku trasy kolem stávajících schodů lokálně zúžen na 1,50m.

Při styku s komunikací je navržena bet. silniční obruba 1000/150/200 převýšená o +120mm.

Na sjezdech je dlažba dotažena ke stávající komunikaci ukončena přejezdným silničním obrubníkem 1000/150/150 převýšeným o +20mm. Při styku se zástavbou a navazujícím vjezdem na soukromý pozemek bez převýšení. Chodník při styku se stávající zástavbou(zed', podezdívka, palisáda bude vložena nová folie vytažena nad terén a zaříznuta. V místě plotů, kde není podezdívka nebo plot zcela chybí, bude osazena chodníková obruba převýšena o +60mm jako umělá vodící linie. Na začátku trasy bude demontována stávající bus zastávka a po předláždění znovu osazena.

Od staničení 0,013 15 – 0,045 82 je navržena autobusová zastávka v polozálivu a nástupní hranou autobusové zastávky v přímé délce 12,0m. Bet. obruba HK 400/370/1000 s převýšením 160mm na mrazuvzdorné lepidlo na betonový základ C30/37 XF3 tl. 150mm. Detaily viz. D.1.3 Vzorové řezy. Výška nástupiště u změn dokončených staveb (rekonstrukce), dle vyhl. č. 398/2009 Sb., bez výjimky dle §14 vyhl. č. 398/2009 Sb. na výšku hrany nástupiště 16cm.

Šířka nástupní hrany 1,70m z důvodu stávajícího přístřešku BUS zastávky - stísněné podmínky (ČSN 73 6425-1, čl. 6.2.2.5). Přístřešek zůstane stávající.

Chodník v místě autobusové zastávky, tak polozáliv bude ukloněn 1,00% příčného sklonu do komunikace.

Za autobusovou zastávkou je chodník veden podél stávajícího prostoru pro kontejnery v šířce 1,75m s umělou vodící linií (drážky v dlažbě) v délce 14,0m.

Ve staničení 0,107 00 je navržena osa přechodu pro chodce délky 5,85m šířky 4,0m spojující trasy C a E.

Trasa C navazuje na trasu D rekonstruovaným místem pro přecházení MP 04 délky 7,65m.

Trasa chodníků D délky 133,31m, celá trasa je rekonstrukce stávajícího chodníku. Chodník je navržen v šířce 1,55m.

Na sjezdech je dlažba dotažena ke stávající komunikaci ukončena přejezdným silničním obrubníkem 1000/150/150 převýšeným o +20mm. Při styku se zástavbou a navazujícím vjezdem na soukromý pozemek bez převýšení. Chodník při styku se stávající zástavbou(zed', podezdívka, palisáda bude vložena nová folie vytažena nad terén a zaříznuta. V místě plotů, kde není podezdívka nebo plot zcela chybí, bude osazena chodníková obruba převýšena o +60mm jako umělá vodící linie.

Chodník je ukloněná 2,00% (1,00%) směrem do komunikací III/12555 nebo do zástavby do zeleného pruhu.

Trasa D končí u posledního RD v obci a dále nepokračuje.

Trasa chodníků E délky 133,31m, celá trasa je rekonstrukce stávajícího chodníku. Chodník je navržen v šířce 1,55m a je spojen s trasou C přechodem pro chodce.

Na sjezdech je dlažba dotažena ke stávající komunikaci ukončena přejezdným silničním obrubníkem 1000/150/150 převýšeným o +20mm. Při styku se zástavbou a navazujícím vjezdem na soukromý pozemek bez převýšení. Chodník při styku se stávající zástavbou(zed', podezdívka, palisáda bude vložena nová folie vytažena nad terén a zaříznuta. V místě plotů, kde není podezdívka nebo plot zcela chybí, bude osazena chodníková obruba převýšena o +60mm jako umělá vodící linie.

Chodník je ukloněná 2,00% (1,00%) směrem do komunikací III/12555 nebo do zástavby do zeleného pruhu.

Trasa E končí zpevněnou asf. plochou před vjezdem do budovy ENERGIE AG Kolín a prostor s kontejnery. Na tuto zpevněnou plochu navazuje vjezdová brána. Detaily viz. 5.5.2 Vjezdová brána.

5.5.2 Vjezdová brána

Na vjezdu do obce je navržena pro zpomalení rychlosti vozidel vjíždějících do obce vjezdová brána s jednostranným vyhnutím.

Jedná se o vyhnutí vjezdového pruhu komunikace směrem do obce spolu s přejezdným ostrůvkem z dlažby.

Výjezdový pruh je rozšířen na 3,25m doplněn o nezpevněnou krajnici šířky 0,50m a rekonstruovaným příkopem. Ochranný ostrůvek v nejširším místě 2,25m lemován ostrůvkovou obrubou. Vjezdový pruh je vyhnutý o šířku ostrůvku s šířkou pruhu 3,50m. Z pravé je vjezdová brána lemována nezpevněnou krajnicí šířky 0,50m.

Vjezdová brána je doplněna vodorovným dopravním značením navádějícím vozidla, Optickou psychologickou brzdou ve směru vjezdu do obce v délce min. 30m a svislý dopravním značením C4a+Z4b pro navedení vozidel.

Před vjezdovou bránu bude posunuta značka začátek a konec obce IZ4a,b. 50m před značkou začátku obce bude osazena SDZ IS 10c (změna směru jízdy) doplněná o E3a 50m (vzdálenost).

Do obruby lemující ostrůvek budou osazeny všesměrné retroreflexní oka na principu odrazu světla. (zafrézováno do obrub ne do vozovky).

Vyhnutý vjezdový pruh do obce nahradí stávající příkop, který bude v délce 40,0m zatrubněn prodloužením stávající dešťové kanalizace DN300 a vyveden výustním objektem z LK a pokračování stávajícího příkopu podél III/12555.

Dojde k posunutí SDZ začátek a konec obce před vjezdovou bránu.

Délka vjezdové brány je celkem 58,75m (18,75+20,0+20,0).

Vyhnutí je konstruováno z kružnicových oblouků R70m a R73,50m.

Do obruby lemující ostrůvek budou osazeny všesměrné retroreflexní oka na principu odrazu světla. (zafrézováno do obrub ne do vozovky).

5.5.3 Krajnice, obruba

Nezpevněná krajnice bude zřízena po obou stranách vjezdové brány v šířce 0,5m ze štěrkodrti 0/22 nebo frezingu v úklonu 8% od netuhé vozovky. Zásyp bude proveden se zhuťněním na 95 % PS.

Pro oddělení zpevněných chodníkových ploch od komunikace je navržen silniční obrubník 1000/150/250 s převýšením 120mm na komunikaci III. třídy do betonu C12/15 s opěrkou.

V místech, kde silniční obruba přímo přilehá ke komunikaci bude realizováno přeplátování dle pokynů správce komunikace a jejich vyjádření v min. šířce 0,50m. Předpokládá se přeplátování odfrézováním šířky 0,5m v horní obrusné vrstvě, spodní budou odskočené. Pracovní spára bude proříznuta a opatřena modifikovanou asf. zálivkou za horka dle TP 115. Spáry budou ošetřeny modifikovanou zálivkou dle TP 146 „Provádění výkopů a jejich zásypů ve stávajících pozemních komunikacích“

Na sjezdech je navržena silniční přejezdová bet. obruba 1000/150/150 s převýšením 20mm do betonu C12/15 bez přídlažby. Navržené sjezdy budou na konci uzavřeny bet. silniční obruba přejezdová 1000/150/150 bez převýšení.

V místech, kde chodník nepřilehá k zástavbě bude oddělen na vnitřní straně od terénu chodníkovou bet. obrubou 1000/100/200 převýšenou o 60mm do betonu C12/15 s opěrkou jako umělá vodící linie.

V místech, kde chodník přilehá k zástavbě bude oddělen nopovou folií vytyženou nad dlažbu a bude zaříznuta.

V místě navržených BUS zastávek je bet. obruba HK 400/370/1000 s převýšením 160mm na mrazuvzdorné lepidlo na betonový základ C30/37 XF3 tl. 150mm.

Detaily viz. D.1.3 Vzorové řezy.

5.5.4 ODVODNĚNÍ ZEMNÍ PLÁŇ - TRATIVOD

Odvodnění zemní pláň nových a rekonstruovaných tras chodníků je pomocí stávajícího odvodnění komunikace a zatravněných pruhů podél chodníků.

5.5.5 Napojení

V místech, kde bude chodník obrubou přiléhat přímo ke komunikaci, bude podle místních podmínek a stavu konstrukce komunikace zvoleno buď přeplátování šířky 0,5m nebo přisazení obrubníku k čistě zaříznuté vozovce. Veškeré výše uvedené zásahy do komunikace budou před realizací detailně řešeny a odsouhlaseny se zástupcem KSUS přímo na místě v rámci kontrolních dnů stavby.

Při přímém napojení na asf. kryt dojde k seříznutí a očištění pracovní spáry a následně bude spára zalita spojovacím postříkem asfaltovou emulzí za tepla. dle TP 146 a TP 115).

-Při styku stavby se stávající zástavbou bude styk ošetřen nopovou folií. Nopová folie bude vyvedena nad terén na seříznuta.

-V místech přeplátování se bude postupovat dle pokynů správce komunikace a jejich vyjádření v min. šířce 0,50m. Předpokládá se přeplátování odfrézováním šířky 0,5m v horní obrusné vrstvě, spodní budou odskočené. Pracovní spára bude proříznuta a opatřena modifikovanou asf. zálivkou za horka dle TP 115. Spáry budou ošetřeny modifikovanou zálivkou dle TP 146 „Provádění výkopů a jejich zásypů ve stávajících pozemních komunikacích“

5.5.6 Zemní těleso

Před zahájením stavby se provede vytýčení všech stávajících inž. sítí jejich správci za přítomnosti odpovědného pracovníka za vedení stavby.

Je důležité dbát na provádění výstavby v klimaticky vhodných podmínkách a sledovat vlhkost a konzistenci podloží. Zejména při provádění podkladních vrstev v jarním či srážkově intenzivním období je vysoce pravděpodobné, že výstavba bude minimálně lokálně prováděna za přítomnosti podzemní vody. Proto je při provádění zemního tělesa je nutné zabezpečit odtok srážkové vody mimo staveniště.

Zemní pláň $E_{def} = 30\text{Mpa}$ (45Mpa) nezbytná přítomnost geologického dozoru, který bude s pomocí terénních geotechnických metod kontrolovat zhuňování podkladních vrstev.

Zemní práce budou prováděny v potřebném rozsahu pro realizaci konstrukčních vrstev chodníku (sjezdů).

Navržené komunikace bude v převážné míře kopírovat stávající terén.

Základní předpoklady

Předpokládá se podloží typu PIII (nebyl proveden geologický průzkum). Návrh nových konstrukcí komunikací předpokládá dostatečně únosné podloží min. $E_{def} = 30\text{MPa}$ (45). **Při zjištění neúnosného podloží, či jiných komplikací (výskytu jílového/ podmáčeného podloží při provádění je nutné návrh upravit (zlepšení podloží /výměna neúnosných vrstev).** Pro stavební práce na zpevněných plochách platí DIN 18 315 a DIN 18 318 a následující požadavky.

Všechny nespojené stavební hmoty, které budou použity, musí být přizpůsobeny z hlediska jejich filtrační stability k sousedním materiálům (např. nezámrzá vrstva k podkladu a spárovací materiál k ložnému materiálu). Realizace vrstev na zmrzlém podkladu možná pouze s výslovným souhlasem zadavatele/TDI.

Povrch nosných vrstev musí být v navrženém spádu. Je nutné zabránit znehodnocení směsi při realizaci.

Veškerý použitý materiál použitý do konstrukcí musí odpovídat požadavkům ČSN. Hutnění pláň musí odpovídat požadavkům ČSN 72 10 06. Provádění musí být v souladu se zásadami technických podmínek TP 170 „ Navrhování vozovek pozemních komunikací „ z 11/2004 schváleného MD ČR.

Zemní pláň

Požadavky na zemní pláň a její odvodnění jsou v TP 170. Při kontrole hutnění zemní pláně je nutné postupovat dle ČSN 72 1006. Modul přetvárnosti zemní pláně se kontroluje např. zatěžovacími zkouškami. Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti podloží zeminy je $E_{def,2} = 30\text{MPa}$ (sjezdy, komunikace 45MPa). Pokud nelze za normálních podmínek dosáhnout požadované hodnoty bude vhodné je odstranit, nebo pro splnění základních požadavků pro vhodné podloží, bude nutno je správně upravit (např. stabilizovat s pomocí vápna/ cementu (Dorosol), přehutnění, výměna). Před pokládkou další vrstvy budou provedeny kontrolní zkoušky.

V základové spáře nesmí být mechanicky porušená zemina, nakypřená zemina nebo jinak porušená zemina. Před prováděním základových prací je nutné **geologem potvrdit předpokládané vlastnosti zemní pláně a výkopové zeminy** a provést případně potření či úpravu navržených násypů a podkladních vrstev.

Ochranná vrstva a Podkladní vrstva

Podkladní vrstvu tvoří štěrkodrt' (ŠD_A - ŠD_B), musí být v souladu s ČSN 73 6125, ČSN 73 6126-1. Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti podkladní vrstvy $E_{def,2}$ dle TP 170. Před pokládkou další vrstvy budou provedeny kontrolní zkoušky.

Podkladní materiál musí být rovnoměrně promíchaný a vlhký. Povrch podkladní vrstvy musí prokazovat požadovaný příčný sklon se stejným požadavkem na rovinnost. Nepovolené nerovnosti nosné vrstvy nesmí být vyrovnány podkladní vrstvou.

5.5.7 Kryt komunikace

Vrstvy budou pokládány za klimaticky příznivých podmínek.

Povrch chodníku je navržen z klasické betonové vybroliované zámkové dlažby 0,20/0,10/0,06 odstín šedá. V místě sjezdů je navržena betonová zámková dlažba 0,20/0,10/0,08.

Varovné pásy budou z betonové reliéfní dlažby, odstín červená (nutný barevný kontrast s dlažbou chodníku) a nehmátný pás šířky min.0,6m podél nástupní hrany.

Barevná kombinace a tvar kostek bude upraven dle návrhu investora a stávajících použitých barvách a tvarů dlažby chodníků.

Pro dosažení funkčního hmatového kontrastu dle TN TZÚS 12.03.04-06. musí okolí výrazně hmatově odlišných ploch (dlažba s výstupky/reliéfní, umělá vodící linie) tvořit rovinné desky min. šířky 250mm např. rovinné dlaždice bez sražených hran se spárami max.4mm!!! Materiál použitý pro hmatové úpravy musí splňovat NV 163/2002 Sb.: Dodržet barevný kontrast hmatových prvků.

- Pro dosažení funkčního hmatového kontrastu bude na celé stavbě v místě okolo reliéfní dlažby (celá plocha sjezdu, MP atd..)použita dlažba bez zkosených hran a bude vypuštěno použití lemování reliéfní dlažby rovinnými deskami.

Podrobná bilance viz. rozpočet (výkaz výměr).

Orientační bilance:

<i>Plocha odstranění DLAŽBY chodník/sjezdy</i>	657 m ²
<i>Plocha odstranění/frézování</i>	354 m ²
Odstraněné zpevněné plochy celkem	1011 m²

<i>Plocha doplnění asf. konstrukce</i>	392 m ²
<i>Plocha nově navržená DL60 chodník</i>	1072 m ²
<i>Plocha nově navržená DL80 sjezdy</i>	590 m ²
<i>Plocha nově navržená DL120BUS. záliv a ostrůvek</i>	119 m ²
<i>Plocha reliéfní dl.</i>	99 m ²
<i>Plocha nehmátného kontrastního pásu dl. (u BUS)</i>	5,2 m ²

Navržené zpevněné plochy celkem **2277 m²**

*Předpoklad vytěžené zeminy pro konstrukce chodníků (nové chodníky 1266m²) cca 506 m³
(pouze zemina, není započítána konstrukce stávajících chodníků viz, výše)*

*Předpoklad navežené zeminy podkonstrukce chodníků cca 0 m³
Skrývka ornice (93m²*0,2m) cca 0m³*

Plocha zatravnění podél stavebních objektů (obruby, zpevněná plocha...) 479m²

5.6 Technické vybavení a detaily

5.6.1 ZÁBRADLÍ

Součástí lávky pro pěší je oboustranné zábradlí. Před zadáním zábradlí (lávky) do výroby bude vypracována prováděcí dokumentace zábradlí, kde bude upřesněn vzor a profil zábradlí.

V místě lávky dojde k doplnění zárazky pro hůl ve výšce 100-250mm v souladu s vyhl.č. 398/2009 Sb.

5.6.2 AUTOBUSOVÁ ZASTÁVKA

Návrh autobusových zálivů je dle ČSN 73 6425-1, ČSN 73 6110 ČSN 73 6101 a TP 170 Katalog vozovek pozemních komunikací. Navržena je autobusová zastávka v polozálivu. Délky zařazovacích a vyřazovacích pruhů byly zkráceny s přihlédnutím k prostorovým možnostem stávajícího stavu Lz=5m.(autobus má díky polozálivu reálnou délku pro zařazení na hranici křižovatky 15,0m). Šířka zastávkového pruhu v zálivu je 3,00m. Délka nástupní hrany bude 12m a Lv=10m .(autobus má díky polozálivu reálnou délku pro vyřazení na hranici nástupní hrany 12,50m).

Zpevněná plocha bude zhotovena z žulových kostek DL120 viz. **TP 170 a 192: D1-D-1, IV, PIII úprava BUS**. Převýšená nástupní hrana v přímé o 16cm z bet. obruby HK400/330/1000 do betonu C30/37 XF3 tl. min 150mm. Sklon chodníku bude v celé délce nástupní hrany konstantní. Autobusový záliv bude s příčným sklonem 2,00% (1,00%) do vozovky a odvedněno směrem do stávající komunikace.

Výška nástupiště u změn dokončených staveb (rekonstrukce), dle vyhl. č. 398/2009 Sb., bez výjimky dle §14 vyhl. č. 398/2009 Sb. na výšku hrany nástupiště 16cm.

Šířka nástupní hrany 1,70m z důvodu stávajícího přístřešku BUS zastávky - stísněné podmínky (ČSN 73 6425-1, čl. 6.2.2.5). VZD V11a bude prodloužena z úvodu zastávky v polozálivu a zamezení parkování automobilu v místě pro vyřazení na délku 22,0m. Průjezdová šířka na komunikaci v místě BUS zastávky je v neužívaném místě 7,45m.

Autobusová zastávka bude pro její jednoznačnou viditelnost a přehlednost doplněna o SDZ IJ4C začátek zastávky.

5.6.3 MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ, PŘECHODY

Místa pro přecházení:

Trasy na sebe navazují místy pro přecházení MP01 – MP04 délek 6,15-7,65m.

(délka MP 7,65m v nároží dle ČSN 73 6110 čl. 10.1.3.3.2)

- Dodržen rozhled na Dz=35m pro 50km/h (v místech s výpočtem charakteristické rychlosti je Dz=25m pro 40km/h a 15m pro 30km/h; y=0,5m).

Více viz. výkresová dokumentace D.1.6. SITUACE DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ.

Místo pro přecházení doplněno varovným pásem z důvodu stáv. poměrů a šířky chodníku dle ČSN 73 6110 z1 -10.1.3.1.14 viz. TZ. Signální pás šířky 80cm vypuštěn dle ČSN Z1 čl. 10.1.3.1.14.

Místa pro přecházení jsou nasvětleny veřejným osvětlením nově zřízeným, nebo přesunutím stávajícího VO.

V nepřehledných místech MP doplněno vodícím pásem z termoplastu v místě navádění vodící linií.

Přechody pro chodce:

Trasy C a E na sebe navazují přechodem pro chodce P01 délky 5,85m dle ČSN 73 6110 čl. 10.1.3.3.2 š. 4,00m; VDZ V7a.

Dodržen rozhled na Dz=35m pro 50km/h; y=1,0m.

DOKUMENTACE KE SPOJENÉMU ÚZEMNÍMU A STAVEBNÍMU ŘÍZENÍ

Místa pro přecházení jsou nasvětleny veřejným osvětlením nově zřízeným, nebo přesunutí stávajícího VO.

Přechod doplněn varovným a signálním pásem z důvodu stáv. poměrů a šířky chodníku dle ČSN 73 6110 z1 -10.1.3.1.14.

5.6.4 OPĚRNÁ ZÍDKA, PALISÁDA

Na trase B je lokálně chodník veden v násypu a v zářezu. Na začátku trasy bude chodník veden v násypu podepřen betonovou palisádou výšky 1,60m šířky 0,20m uloženou z 1/3 do betonu.

Za navrženou lávkou bude v délce 2,50m chodník veden v násypu podepřen betonovou palisádou výšky 0,80m z 1/3 uloženou do betonu.

Ve staničení 0,120 00 v délce 9,50m je navržena pro ochranu chodníku v zářezu betonová palisáda proměnné výšky v nejvyšším místě 1,60m šířky 0,20m uloženou z 1/3 do betonu.

Zadní část palisády spolu se základem v případě chodníku v zářezu (přesypáno) bude opatřen nopovou izolací a u paty zdi bude uloženo drenážní flexibilní potrubí DN 100.

5.6.5 ODVODNĚNÍ PLOCH, ULIČNÍ VPUSŤ

Při stavbě a rekonstrukci chodníků budou zřízeny tři nové uliční vpustě.

Za chodníkovou obrubu na trase A2 dojde k odstranění stávajícího bet. otevřené odvodnění (betonový žlab), bude rušen a nahrazen zatrubněním DN 200 dl. 16m napojeným na stávající bet. faserfix. Do navržené šachty DN315 s mříží budou vysvahovány terénní úpravy a zaústěna nová uliční vpust' před MP 01.

Na trase B za sjezdem č.2 je navržena nová uliční vpust' s vyústěním skrz násyp na terén přípojkou DN160 délky 4,0m. Za sjezdem č.3 je navržena nová uliční vpust' s vyústěním skrz násyp na terén přípojkou DN160 délky 10,5m. Vyústění přípojek UV zaszabilizováno bet. bokem a opevněno LK.

V případě dotčení stávajících při stavebních pracích osazování bet. obrub a přelátování, budou uliční vpustě demontovány a znovu osazeny. Zpevnění plochy budou odvodněny příčným a podélným sklonem do stávajícího odvodnění vozovky, nebo do zeleného pruhu podél komunikace.

ODVODŇOVACÍ ŽLABY (faserfix)

Při styku chodníku se stávající zástavbou budou na svody dešťové vody ze střech vyvedené před budovu, svedeny do osazeného faserfixu přes gajgr, s pochozí mřížkou kolmo na trasu chodníku a vyvedeny mezerou v obrubníku na komunikaci nebo do zeleného pruhu.

Stávající vývody dešťových vod budou tímto způsobem převedeny v chodníku nebo pod chodníkem těsně pod dlažbou dle výškových možností v konkrétním místě.

Pokud dojde po realizaci chodníků k zjevným závadám v odvodnění komunikace, bude povinností investora toto vyřešit formou dodatečných nápravných opatření.

5.7 PŘÍPRAVA STAVENIŠTĚ

Před zahájením stavby se provede **vytyčení všech stávajících inženýrských sítí** jejich správci za přítomnosti odpovědného pracovníka za vedení stavby.

V celé délce trasy se nacházejí parcely ve vlastnictví obce, které se využijí jako prostor pro zřízení deponie a uskladnění stavebního materiálu. Konkrétní p.č. po domluvě na místě stavby při KD.

Zvlášť projektant upozorňuje na skutečnost, že některé stávající inženýrské sítě mohou být zakresleny orientačně a po odkrytí se mohou nacházet v jiné poloze, než je vyznačeno v situaci. Vzhledem k datu vyhotovení a data realizace stavby je nutné aktualizovat seznam střetu ing. sítí se stavbou a dohled případné nové/ upravené vedení ing. sítí a jiné. **Všechny ing. sítě musí zhotovitel nechat před zahájením stavby vytyčit jednotlivými správci sítí (směrově s dohledáním a potvrzením hloubky uložení).** Při hutnění a odstraňování horních vrstev a bourání stávajících konstrukcí je nutné dbát zvýšené opatrnosti na stávající vedení sítí, aby nedošlo k jejich porušení nebo poškození. Veškeré výkopové práce v blízkosti stávajících inženýrských sítí se musí provádět ručně. Při jejich porušení nebo odkrytí je nutné neprodleně uvědomit správce těchto sítí a zajistit ochranu

DOKUMENTACE KE SPOJENÉMU ÚZEMNÍMU A STAVEBNÍMU ŘÍZENÍ
zařízení proti porušení a jiným vnějším účinkům. Případné vzniklé úpravy přeložek inženýrských sítí budou následně řešeny na stavbě, za účasti TDI a projektanta přeložek dané ing. sítě, na objednávku investora.

SKRÝVKA ORNICE

Nepředpokládá se skřívka ornice vzhledem k výstavbě ve stávající zástavbě.

5.8 VYTYČENÍ

Jako podklad pro orientační vytyčení a vedení trasy slouží tento stupeň PD (DUR+DSP) s případným upřesněním s odpovědným projektantem a geodetem ve stupni dokumentace pro provádění stavby DPS.

Výkres D.1.7 VYTYČOVACÍ SITUACE přiložený digitálně na DVD slouží pro zasazení a určení stavby, podrobné vytyčení stavby pro realizaci bude zasláno digitálně zhotoviteli vzhledem k náročnosti stavby v dalším stupni PD pro provádění stavby.

5.9 BOURACÍ PRÁCE

Při realizaci dojde k bouracím a odstraňovacím pracem.

V rekonstruovaných částech tras dojde k odstranění stávající skladby chodníku v min. tl. skladby nového chodníku včetně obrub.

Dojde k bouracím pracím otevřeného odvodnění (bet žlab šířky 60cm) v délce 16m.

V prostoru před čp.16 bude pročištěno stávající koryto a bude dotčeno stavbou bet. palisády a zatrubněním které bude na něj položeno. Toto koryto bude částečně odbouráno.

Na trase B dojde k demontování jednoho pole stávajícího pletivového plotu.

Na trase C dojde k demontáži a opětovné montáži autobusového přístřešku.

Na konci trasy C dojde k demolici stávajícího bet. schodiště v trase navrženého chodníku. Pod tímto schodištěm se nachází nezaměřené zatrubnění silničního příkopu (III/12553) se zákrytem z betonové desky v nároží křižovatky (betonová zábrana). Bourací práce se této konstrukce nedotknou a tento objekt není součástí této PD.

V prostoru vjezdové brány dojde k odfrézování stávající vozovky v nezbytně nutné ploše pro realizaci a rozšíření vozovky v prostoru vjezdové brány.

Na sjezdech dojde k odstraňovacím pracem stávajících zpevněných ploch (beton, dlažba, asfalt, šterk) v min. tl. nově navržené skladby sjezdů. V místech stávajících propustků a jejich dotčení, budou tyto propustky obnoveny včetně čel tohoto odvodnění pro zachování funkčnosti.

Dojde k přesunutí stávajících sloupů VO a SDZ.

Dojde k odfrézování/odbourání krajů stávající vozovky(v šířce dle vyjádření správce/vlastníka komunikace, popřípadě dojde jen k zaříznutí), vytrhání stávajících silničních obrub pro vybudování nových.

Odfrézování asf. nároží křižovatek a celé plochy autobusové zastávky a míst vyznačených v PD pro rekonstrukci.

V případě dotčení stávajících uličních vpustí, šachet, šoupat a poklopů při stavebních pracech osazování bet. obrub, překlátování aj., budou tyto objekty demontovány a znovu osazeny/ přizvednuty.

Konkrétní postup bouracích prací stanoví vybraný zhotovitel.

Během prací bude dbáno na dodržení platných bezpečnostních předpisů. Pracovníci provádějící práce musí být řádně proškoleni BOZP. Tento technologický postup bude zpracován zodpovědnou osobou dodavatele a odsouhlasen TDI a koordinátorem BOZP.

Uzkladnění materiálu z rozebraných konstrukcí bude provedeno dle dohody mezi stavebníkem a Obcí. Následné použití do konstrukcí stavby bude po konzultaci s dozorem stavby. Veškerý využitý materiál musí splňovat parametry vhodné použití do konstrukcí na stavbě.

Dojde ke kácení keřů a vzrostlých stromů podél navržené trasy. Nová výsadba není součástí této PD.

Dojde ke kácení 8ks **vzrostlých stromu** s obvodem kmene nad 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí.

Součástí dokladové části je přiložena přehledná situace kácení a mýcení.

DOKUMENTACE KE SPOJENÉMU ÚZEMNÍMU A STAVEBNÍMU ŘÍZENÍ

Kácení bude prováděno nejlépe v době vegetačního klidu, v každém případě mimo dobu hnízdění a dobu péče o mláďata, tj. od začátku vegetace do konce srpna příslušného kalendářního roku. Vykácená dřevní hmota bude zpracována dle požadavků investora.

Stromy a další zeleň, které budou určeny na staveništi k zachování, je nutno ochránit ve smyslu ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů a způsobem předepsaným orgány životního prostředí. A veškeré zemní práce v okolí budou prováděny dle ČSN 83 9061 Sadovnictví a krajinářství – Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech.

Další dřeviny v blízkosti stavby, u nichž hrozí možnost poškození, musí být po dobu stavby účinně chráněny ve smyslu ČSN 83 9061 (*Technologie vegetačních úprav v krajině – ochrana stromů, porostů a ploch při stavebních pracích*).

Místo deponie vybouraných či odstraněných stavebních hmot a stavební suti určí investor stavby. Předpokládá se dopravní vzdálenost do 10 km.

Konkrétní postup bouracích prací stanoví vybraný zhotovitel demoličních prací.

(předpokládá se naložení a odvoz)

Zhotovitel uvede po dokončení stavby vše do původního stavu bez porušení a to, které bylo prokazatelně způsobeno realizací stavby bude následně odstraněno na náklady zhotovitele. Konečný stav převezme protokolárně TDI. Zhotovitel by měl při práci postupovat dle zákona č. 309/2006 Sb.; z. č. 262/2006 Sb.; vyhl. 324/1990 Sb. ČÚBP, ČBÚ a příslušných ČSN.

„Postup bouracích prací musí být stanoven tak, aby stávající objekty a nově zbudované objekty stavby nebyly demolicí dotčeny. Během bouracích prací bude dbáno na dodržení platných bezpečnostních předpisů. Pracovníci provádějící bourací práce musí být řádně proškoleni BOZP. Technologický postup bude zpracován zodpovědnou osobou dodavatele a odsouhlasen TDI a koordinátorem BOZP“.

Při provádění demoličních prací musí být dodrženy veškeré platné předpisy a vyhlášky související s prováděním uvedených prací a to zejména s ohledem na ochranu zdraví a životního prostředí.

Veškerý využitý materiál musí splňovat parametry vhodné použití do konstrukcí na stavbě.

Zhotovitel před započítím prací vyhotoví fotodokumentaci stávajícího stavu (pasport).

Po vytyčení obrysu stavby a hlavních prvků se provede sejmutí zeminy, popř. přímo odtěžení na zemní plán a její zahutnění v základní šířce chodníku, včetně stávající betonové obruby a zpevněné plochy chodníku. *V některých částech, po dohodě s vlastníky přilehlých pozemků a dle jejich představ bude provedeno odstranění stávajícího oplocení a v nové trase vybudováno nové s bránami a brankami (NENÍ SOUČÁSTÍ TÉTO PD).*

Podrobný soupis viz. VV a rozpočet.

6) REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE

Odvodnění srážkové vody z povrchů je zajištěno příčným a podélným spádem komunikace D2, převážně ve 2,00%(1,00%) do okolního terénu, na stávající komunikaci).

Sklon zemní pláň bude ukloněna 3,00% od stávající zástavby směrem do zeleného pásu nebo směrem k stávajícímu odvodnění vozovky.

Je důležité dbát na provádění výstavby v klimaticky vhodných podmínkách a sledovat vlhkost a konzistenci podloží.

Proto je při provádění zemního tělesa je nutné zabezpečit odtok srážkové vody mimo zemní pláň.

Výstavbou dojde ke křížení nebo souběhu s novými i se stávajícími zařízeními a vedením ve správě cizích organizací v řešené lokalitě. Bude nutné respektovat veškerá ochranná pásma těchto podzemních i nadzemních inženýrských sítí.

7) NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNALŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU

Dopravní značení je navrženo v souladu s platným zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a s platnou vyhláškou MDS č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Nově navržené VDZ musí odpovídat TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, TP 133 – Zásady pro vodorovné DZ, ČSN EN 1436+A1 a ČSN EN 12899-1.

Rozmístění dopravního značení viz. PD D. 1.6 SITUACE DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ

Do obruby lemující ostrůvek budou osazeny všesměrné retroreflexní oka na principu odrazu světla. (zafrézováno do obrub ne do vozovky).



Dopravní režim bude navazovat na již vzniklý systém dopravního značení.

Dopravní značení trvalé bude provedeno dle ČSN EN 12899-1 v třídě 2 (R2), dále dle PPK SZ a PPK ZNA. Velikost dopravních značek (činné plochy) bude základní (zmenšené). Svislé DZ budou osazeny do betonových patek na pozinkované nebo hliníkové sloupky. Svislým značením budou opatřeny místa pro přecházení, zastávky autobusu.

Dopravní značení a dopravní zařízení bude provedeno v souladu s ČSN EN 12899-1 (*Stálé svislé dopravní značení – část 1: Stálé dopravní značky (včetně změn Z1 z 05/2006)*), s ČSN EN 1436 (*Vodorovné dopravní značení – Požadavky na dopravní značení*), TKP a ZTKP vydané MD a ŘSD ČR, dále pak v souladu s TP 65 (*Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích 2. vydání*) a TP 133 (*Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích*), v souladu se zákonem 361/2000 Sb. a s jeho prováděcí vyhláškou 30/2001 Sb. a v souladu s vyhláškou č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprav a řízení provozu na pozemních komunikacích, v platném znění.

Použité svislé dopravní značky včetně svých nosných konstrukcí musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou a musí být schváleny MD k užití na pozemních komunikacích v ČR.

- Rozhledové poměry na křižovatkách jsou stávající.
- Rozhledové trojúhelníky na místech pro přecházení a přechodech jsou dle ČSN 73 6110 projektování místních komunikací, čl. 10.1.4 tab.č.17. obr. 54b a 55
 - návrhová povolená rychlost 50 km/h, Dz= 35m (rozhled pro zastavení), vzdálenost od kraje komunikace 0,5m MP, 1,0m P
 - (v místech s výpočtem charakteristické rychlosti je Dz=15m pro 30km/h; y=0,5m).
- Rozhledové trojúhelníky sjezdů dle ČSN 73 6110/z1 - projektování místních komunikací (2/2010), čl. 12.7 zařazen jako dopravně nevýznamný a bude tak posuzován obr. 71.

DOKUMENTACE KE SPOJENÉMU ÚZEMNÍMU A STAVEBNÍMU ŘÍZENÍ

-Prověření rozhledových poměrů vyhovují dle ČSN 73 6110 z1; 12.7 sjezd dopravně méně významných veřejně užívaných účelových komunikací; $X_b, X_c = D_z = 35m$, $y = 2,50m$ pro 50km/h

- Rozhledový trojúhelník nového sjezdu dle ČSN 73 6110/z1 - projektování místních komunikací (2/2010), čl. 12.8 zařazen jako dopravně nevýznamný a bude tak posuzován obr. 72.
 - Prověření rozhledových poměrů vyhovují dle ČSN 73 6110 z1; 12.7 sjezd dopravně méně významných veřejně užívaných účelových komunikací; $X_b, X_c = D_z = 35m$, $y = 2,0m$ pro 50km/h

Na ploše takto vymezeného rozhledového trojúhelníka nesmí být žádné překážky vyšší než 0,75m nad úrovní jízdního pruhu/páso u sjezdu. Příпустné jsou ojedinělé překážky o šířce $< 0,15m$ a ve vzájemné vzdálenosti $> 10m$ (veřejné osvětlení, dopravní značení, strom).

- řidič vozidla přijíždějící ke křižovatce po vedlejší komunikaci, musí mít rozhled, který mu umožní včas zjistit uspořádání přednosti v jízdě určené dopravním značením, aby měl možnost reagovat snížením rychlosti nebo zastavením vozidla před křižovatkou.

Všude je dodržena vzdálenost pro zastavení D_z .

8) ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

Pro provádění stavby se předpokládá použití obvyklých technologií a materiálů. Na stavbu se nekládou žádné zvláštní podmínky ani postupy výstavby.

Technologické postupy prací zajistí vybraný zhotovitel.

TECHNICKÉ DETAILS A PŘÍPADNÉ DALŠÍ VÝKRESY ČÁSTÍ STAVBY, BUDOU UPŘESNĚNY V DALŠÍM STUPNI PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE, POPŘÍPADĚ DLE ZVOLENÉHO DODAVATELE PO DOHODĚ S INVESTOREM.

- PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK:

Kontrolní prohlídky mají za cíl ověřit za přítomnosti stavebního úřadu, že stavba v dané fázi (tj. k datu konání kontrolní prohlídky) splňuje sledovaná kritéria z hlediska "veřejného zájmu", tj. zejména hlediska prokazující zajištění ochrany života, zdraví, bezpečnosti, životního prostředí a šetrnost k okolí (sousedům). Kontrolní prohlídku svolává a provádí stavební úřad.

Způsob provedení a rozsah kontrolních prohlídek stavby stanoví § 133 a § 134 zákona č. 183/2006 Sb. (Stavební zákon) a § 18q vyhlášky č. 503/2006 Sb. Tento plán v průběhu realizace stavby bude sloužit jako doporučení projektanta pro příslušný stavební úřad.

Rozsah kontrolní prohlídky

Při kontrolní prohlídce rozestavěné stavby příslušný pracovník stavebního úřadu kontroluje zejména ty části stavby, které budou zakryty nebo budou trvale nepřístupné, jejichž vadné provedení by mohlo ohrozit bezpečnost a užité vlastnosti stavby. Tyto a další důležité fáze výstavby je třeba kontrolovat při předem stanovené kontrolní prohlídce na stavbě buď osobně, nebo kontrolou zápisů ve stavebním deníku, které jejich splnění potvrzují.

Při kontrolní prohlídce stavby se zjišťuje zejména:

- dodržení rozhodnutí nebo jiné opatření stavebního úřadu týkajícího se stavby anebo pozemku;
- zda je stavba prováděna technicky správně a v náležité kvalitě, popřípadě použití v odsouhlasené projektové dokumentaci stanovených stavebních výrobků, materiálů a konstrukcí;

DOKUMENTACE KE SPOJENÉMU ÚZEMNÍMU A STAVEBNÍMU ŘÍZENÍ

- stavebně technický stav stavby, zda není ohrožován život a zdraví osob nebo zvířat, bezpečnost anebo životní prostředí;
- zda prováděním nebo provozem stavby není nad přípustnou míru obtěžováno její okolí, jsou prováděny předepsané zkoušky a zda je veden stavební deník nebo jednoduchý záznam o stavbě;
- zda stavebník plní povinnosti vyplývající ze stavebního zákona
- zda je stavba užívána jen k povolenému účelu a stanoveným způsobem;
- zda je řádně prováděna údržba stavby;
- zda je zajištěna bezpečnost při odstraňování stavby.
- kontrola správnosti vytyčení stavby; zahrnuje kontrolu polohového a výškového osazení – kontrolní výškové a směrové zaměření objektu (ČSN 73 0202, 73 0420-1, 73 0420-2, PD);
- kontrola v rámci přejímky základové spáry zahrnující kontrolu po realizaci výkopových prací, kontrolu složení a kvality základové půdy, posouzení naplnění předpokladů z geologického průzkumu:
 - zemní práce, zařídění zemin (ČSN 73 6133, [ČSN EN ISO 14688-1](#), ČSN 73 1001;PD)
 - násypy a podsypy (ČSN 72 1006, PD)
 - zemní pláň pod konstrukčními vrstvami komunikací - únosnost
 - podkladní vrstvy pod živičným povrchem - kontrola hutnění a použitého materiálu
 - dokončené komunikace (závěrečná prohlídka před kolaudačním souhlasem)
 - kontrola provedení výkopů před pokládkou potrubí
 - položení potrubí přes obsypy a zásypy, tlakové zkoušky a zkoušky těsnosti, kontrola armaturních a kanalizačních šachet
 - kontrola zásypu potrubí - míra hutnění
 - dokončené inž. sítě (závěrečná prohlídka před kolaudačním souhlasem)

Návrh termínů pro kontrolní prohlídky stavby, které stavební úřad uskuteční v rámci rozestavěné stavby, bude proveden a aktualizován dle návrhu jednotlivých etap provádění stavby a v rámci konečného výběru a smluvních vztahů s generálním dodavatelem stavby.

Při stanovení plánu kontrolních prohlídek se vychází z předpokladu, že plánem kontrolních prohlídek by neměla být suplována činnost technického dozoru stavebníka, resp. Nadměrně komplikována činnost stavebního úřadu, který tyto prohlídky svolává a provádí.

Poznámka: V rámci kontrolní prohlídky stavby je stavební úřad oprávněn odsouhlasit případné změny stavby před jejím dokončením zápisem do stavebního deníku.

Kontrolní prohlídka probíhá na podkladě ověřené projektové dokumentace, popřípadě dokumentace zpracované do úrovně dokumentace pro provedení stavby. Na výzvu stavebního úřadu jsou podle povahy věci povinni zúčastnit se kontrolní prohlídky vedle stavebníka též projektant nebo hlavní projektant, stavbyvedoucí a osoba vykonávající stavební dozor. Ke kontrolní prohlídce stavební úřad podle potřeby přizve též dotčené orgány, autorizovaného inspektora nebo koordinátora bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, působící-li na staveništi. TDI zavazuje stavební úřad vést evidenci o vykonaných kontrolních prohlídkách jednotlivých staveb, ze které musí být patrné, kdy byla kontrolní prohlídka provedena, které stavby se týkala a jaký byl její výsledek.

PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK ROZDĚLEN DO ČÁSTÍ:

Pro všechny stavební objekty se předpokládá kontrolní prohlídka:

1) Při předání staveniště

- Objednatel předá dodavateli místo stavby, seznámí ho s provedenými průzkumy, vyjádření dotčených orgánů a správců sítí za účasti speciálního stavebního úřadu.

DOKUMENTACE KE SPOJENÉMU ÚZEMNÍMU A STAVEBNÍMU ŘÍZENÍ

2) Po provádění zemních prací – sejmutí ornice z manipulačních pruhů a odtěžení zeminy na úroveň základové pláně, kontrola pláně, LK

3) Po zřízení spodních konstrukčních vrstev konstrukce

4) Po dokončení významných dílčích etap

5) Závěrečná prohlídka po dokončení

- (ve lhůtě do 15 dnů ode dne doručení oznámení stavebníka stavebnímu úřadu o užívání stavby (dle §120 zákona), případně po doručení žádosti stavebníka o kolaudační souhlas stavebnímu úřadu (dle §122 zákona).

!!Před Výstavbou nechá zhotovitel schválit „Plán kontrolních prohlídek“ stavby.

Stavba bude mít negativní dopad na kvalitu životního prostředí hlavně při její realizaci. Vlivem používání těžké stavební techniky dojde ke zvýšené hlučnosti a prašnosti blízkého okolí. Na zhotovitele stavby musí být ze strany objednatele (STD) kladen požadavek, aby tyto negativní dopady na životní prostředí po dobu realizace co nejvíce eliminoval! Při provádění veškerých stavebních prací musí být zabráněno úniku škodlivých látek ze stavební techniky.

Nakládání s odpady vznikajícími na místě stavby se bude řídit příslušnými ustanoveními zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech a ustanoveními vyhlášek MŽP č. 381/2001 Sb. a 383/2001 Sb.

Pro skladování veškerých druhů nebezpečných odpadů, jejichž vznik se předpokládá na místě stavby bude v rámci stavebního dvora zřízen zastřešený prostor, ve kterém budou umístěny shromažďovací prostředky pro ukládání jednotlivých druhů nebezpečných odpadů. Shromažďovací prostředky budou označeny identifikačním listem nebezpečného odpadu, symbolem nebezpečné vlastnosti odpadu a budou svým provedením odpovídat technickým požadavkům uvedeným ve vyhlášce č. 381/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady a budou zabezpečeny proti zcizení odpadu a neoprávněné manipulaci s ním.

Při provádění stavby je nutno dodržovat veškeré platné předpisy a nařízení týkající se bezpečnosti práce a technických zařízení, zejména směrnice Rady 92/57/EHS ze dne 24. června 1992 o minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví na dočasných nebo přechodných staveništích (osmá samostatná směrnice ve smyslu čl. 16 odst. 1 směrnice 89/391/EHS) ve smyslu nařízení vlády 591/2006 Sb. Požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

Při práci na staveništi je třeba dodržovat nařízení vlády č. 591/2006., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích a zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

Změny proti projektové dokumentaci je možné provádět pouze po dohodě s projektantem, s investorem stavby a s Policií ČR, DI.

Koordinace stavby bude řízena autorizovaným zástupcem realizační firmy – (stavbyvedoucím) popř. investorským dozorem ve spolupráci s autorským dozorem.

Vybraný zhotovitel stavby, je povinen řídit se dle pokynů a podmínek jednotlivých vyjádření v dokladové části a učinění kroků nutných před zahájením stavby (Žádost o zvláštní užívání komunikace, přechodné dopravní značení, objížďky, uzavírky aj....).

Zhotovitel před započetím prací zhotoví fotodokumentaci stávajícího stavu (pasport).

DIO navrhne před realizací zhotovitel stavby a dá k odsouhlasení PČR a případnému dopravci MHD, dotčeným orgánům /vlastníkům.

- POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍ ŘEŠENÍ:

Tento typ stavby nevyžaduje zhotovení PBŘ.

Stavba neomezuje přístup k zařízení pro zásobování požární vodou, a nebudou vytvářeny překážky zásahové jednotce HZS.

Vzhledem k charakteru stavby se neřeší rozmístění hasicích přístrojů ani rozmístění požárně bezpečnostních tabulek na stavbě. Na veškeré materiály a práce související s požární bezpečností stavby musí být při kolaudaci doloženy doklady dle zákona č.22/97 Sb. .

OPATŘENÍ PRO ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI CHODCŮ
-VJEZDOVÁ BRÁNA A CHODNÍKY HLUBOKÝ DŮL I
D.1.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA

DOKUMENTACE KE SPOJENÉMU ÚZEMNÍMU A STAVEBNÍMU ŘÍZENÍ

Vzhledem že se jedná o novou stavbu nedošlo oproti stávajícímu stavu ke zhoršení parametrů – tzn., že se nesnížila únosnost povrchů. S ohledem na charakter stavby se objekt nerozděluje do požárních úseků, nepožaduje se odolnost stavebních konstrukcí, neprovádí se zhodnocení stavebních hmot a neprovádí se posouzení požárního zásahu a evakuace osob.

Na trase stavby se nacházejí podzemních hydranty. V případě jejich dotčení, budou výškově upraveny do stávající nivelety chodníku, přístup k nim bude bez změny.

Stavba neomezuje přístup k zařízení pro zásobování požární vodou, a nebudou vytvářeny překážky zásahové jednotce HZS.

V trasách asf. komunikací je dodržena min. šířka pro průjezd vozidel HZS (Navržená oprava a rozšíření asf ploch je **D1-N-2-TDZ: V-PIII nebo lepší** dle TP 170 připouští TNV_k -100 o celkové působící statické síle na hnací nápravě 115kN (výpočtové zatížení 100kN na nápravě).

Stavba je navržena mimo ochranné pásmo nadzemního vedení vysokého napětí, umožňuje příjezd a provedení zásahu mimo ochranné pásmo (Příloha č. bod 5. Vyhl. č. 268/2011 Sb.) Stavba se nenachází v blízkosti vedení VN.

Všechny trasy jsou průjezdné.

9) VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Stavební objekt neřeší.

10) PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZU

V PD není řešeno. Případné detaily nad standard typizovaných prvků např. atypické části, veřejné osvětlení, zatrubnění příkopu aj, upřesněny v dalším stupni projektové dokumentace (DPS), popřípadě dle výkresu a výpočtu výrobce/dodavatele.

Návrh konstrukce byl proveden dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací

11) ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍSTEM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Součástí stavby jsou chodníky, či plochy pro pohyb osob a osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Stavba je ve smyslu vyhl. 398/2009 Sb. stavbou pro obč. vybavení určených pro veřejnost. V souladu s § 2 vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 5. listopadu 2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb jsou prostory částečně řešeny pro užívání os. s omezenou schopností pohybu a orientace.

Šířkové uspořádání chodníku je přizpůsobeno vyhl. 398/2009 Sb. (Vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb) a chodník je tak navržen v min. šířce 1,50m.

POZNÁMKY - BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ:

ÚPRAVY PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE JSOU ZAKRESLENY POUZE SCHÉMATICKY. PŘESNÉ ROZMĚRY JEDNOTLIVÝCH PRVKŮ PRO BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVEB JSOU DÁNY DLE VÝKRESU HMATOVÉ ÚPRAVY D.1.8 A VYHLÁŠKOU Č.398/2009 VČ. JEJICH PŘÍLOH. PROSTOROVÉ UMÍSTĚNÍ PRVKŮ MUSÍ BÝT ROVNĚŽ V SOULADU S ČSN 736110 VČ. Z1. POUŽITÉ MATERIÁLY MUSÍ BÝT V SOULADU S VYHLÁŠKOU MMR ČR Č. 398/2009 SB. O OBEČNÝCH TECHNICKÝCH POŽADAVCÍCH ZABEZPEČUJÍCÍCH BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVEB A DÁLE PAK DLE NV Č.163/2002 A TN TZÚS 12.03.04; 12.03.05 A 12.03.06 A TP 65.

DOKUMENTACE KE SPOJENÉMU ÚZEMNÍMU A STAVEBNÍMU ŘÍZENÍ

- chodníky v místech ukončení (napojení na zpevněné i nezpevněné plochy) musí mít snížený obrubník na výškový rozdíl 20 mm oproti povrchu přilehlé plochy a doplněny o varovný pás šířky 40cm z reliéfní dlažby v barevném kontrastu

- hmatová dlažba musí mít dostatečný hmatový kontrast, na varovných pásích musí být barevně odlišena a dlaždice hmatových úprav pro nevidomé nesmějí být na veřejně přístupných komunikacích použity k jiným účelům

- po celé délce sníženého obrubníku musí být zřízen varovný pás šíře 400 mm, varovný pás je ukončen v místě, kde výška hrany obrubníku vůči vozovce je nejméně +80 mm

- chodníky musí být rampově spádovány v místech vstupů, vjezdů a ukončení chodníku s max. možným sklonem 10,00 %

- celkový sklon rampové části (při připočtení samotného sklonu chodníku) nesmí přesáhnout 12,50% (1:8)

- za rampovou částí musí být vždy dodržen průchozí prostor šířky min. 900mm v max sklonu 2,0%

- největší podélný sklon chodníků nesmí přesáhnout 1:12 (8,33%)

- vždy musí být zachován minimální průchozí prostor na chodníku 1,50m (resp. 0,90m u technického vybavení komunikace)

- vodící linie chodníku bude v místech kde není stávající zástavba realizována chod. obrubou převýšenou minimálně o 60mm

- při přerušení přirozené vodící linie na délku větší jak 8,00 m, musí být chodník doplněn o umělou vodící linii v podobě dlažby s podélným drážkováním, šíře 400 mm

- přechody a místa pro přecházení jsou kótována v ose nebo v místě navedení vodící linií dle půdorysného uspořádání a nároží

- přechod pro chodce bude doplněn o signální pás šířky 80cm v ose přechodu dotažený k vodící linii.

- šířka nástupišť min. 2,20m, výška nástupní hrany 20cm.

(šířka nástupní hrany 1,70m z důvodu stávající zástavby- stísněné podmínky (ČSN 73 6425-1, čl. 6.2.2.5))

- nástupní hrana doplněna kontrastním barevným pásem bez hmatové úpravy v šířce 0,40m (včetně obruby min. 0,60m), 0,80m od začátku bude kolmo doplněn signální pás šířky 0,80m z reliéfní dlažby

- Pro dosažení funkčního hmatového kontrastu dle TN TZÚS 12.03.04-06. musí okolí výrazně hmatově odlišných ploch (dlažba s výstupky/reliéfní, umělá vodící linie) tvořit rovinné desky min. šířky 250mm např. rovinné dlaždice bez sražených hran se spárami max. 4mm!!! Materiál použitý pro hmatové úpravy musí splňovat NV 163/2002 Sb.: Dodržet barevný kontrast hmatových prvků.

- Pro dosažení funkčního hmatového kontrastu bude na celé stavbě v ploše okolo reliéfní dlažby použita dlažba bez zkosených hran a bude vypuštěno použití lemování reliéfní dlažby rovinnými deskami viz. D.1.6 HMATOVÉ ÚPRAVY

-Vodící pás přechodu (lze použít i na místě pro přecházení) je zvláštní forma umělé vodící linie, která slouží k orientaci osob se zrakovým postižením při přecházení; musí mít šířku 550 mm a skládá se z 2 x 3 nebo 2x2 pásků. Zřizuje se, je-li trasa přecházení delší než 8000 mm, vedená v šikmém směru, nebo z oblouku o poloměru menším než 12 000 mm a musí navazovat na případné signální pásy na chodníku (Materiál termoplast výšky min 3mm).

DOKUMENTACE KE SPOJENÉMU ÚZEMNÍMU A STAVEBNÍMU ŘÍZENÍ

V projektové dokumentaci dodrženo a odůvodněno dle:

- **Dodrženy rozhledy pro zastavební Dz= 35m pro 50km/h.**
- **Délky míst pro přecházení a přechodů pro chodce** dle ČSN 73 6110 čl. 10.1.3.3.2 (při prodloužení z důvodu stávající šířky pruhu a frekvence provozu, dostatečně přehledné místo, dle čl. 2.0.3 př.č.2 vyhl.č. 398/2009 Sb.)
- MP vypuštění odsazených signálních pásů dle ČSN Z1 čl. 10.1.3.1.14
- přechod pro chodce doplněn varovným dle ČSN 73 6110 z1 -10.1.3.1.14
- délka snížené hrany do 6,0m (na sjezdu, na sdruženém sjezdu do 12m) dle čl.10.1.2.12
- umělá vodící linie v souladu s vyhl.č. 398/2009 Sb.
- přerušená vodící linie dle ČSN 73 6110 - ZMĚNA Z1
- místo pro přecházení doplněno varovným pásem z důvodu stáv. poměrů a šířky chodníku dle ČSN 73 6110 z1 -10.1.3.1.14 viz. TZ
- reliéfní dlažba kontrastní barvy -(přesah min.0,80m), varovný pás š.40cm, rampová část max. 1:8 (12,5%) dle vyhl.č.398/2009 Sb.
- Materiál použitý pro hmatové úpravy musí splňovat NV 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04-06, barevný kontrast
- Reliéfní dlažba kontrastní barvy - Pro dosažení funkčního hmatového kontrastu dle TN TZÚS 12.03.04 musí okolí výrazně hmatově odlišných ploch (dlažba s výstupky/reliéfní, umělá vodící linie) tvořit rovinné desky min. šířky 250mm např. rovinné dlaždice bez sražených hran se spárami max.4mm.
- U SLOUPU VO DODRŽEN MIN. PRŮCHOZÍ PROSTOR 0,9m technické vybavení komunikace 398/2009Sb. příloha č.2 1.2.1;1.2.2; 1.2.3

12) ZÁVĚR

Stavbu je nutno provést dle schválené projektové dokumentace. Během stavby je nutno dodržovat veškeré předpisy ČSN a BOZP. Změny a doplňky oproti projektové dokumentaci je nutno předem projednat s projektantem a s investorem stavby.

Při provádění výstavby musí být zabráněno nadměrné prašnosti, hluku a znečišťování komunikací.

Náročnost stavby vyžaduje respektování platných norem ČSN, stavebních a bezpečnostních předpisů. Navržené materiály a zejména jejich navržené mezní pevnosti musí být dodrženy.

Jakékoliv změny a případné úpravy jsou možné pouze po předchozím projednání s projektanty v rámci jejich autorského dozoru. Stavbu musí řídit kvalifikovaný pracovník pod kontrolou odborného stavebního dozoru. Projekt stavby není přípustné jakkoli upravovat a měnit bez vědomí projektanta.

Veškeré změny v navržených konstrukcích je nutno konzultovat s projektantem a nové úpravy je nutno před kolaudací zakreslit do projektu.

Projektant si vyhrazuje právo doplňovat, případně pozměňovat projekt na základě nových poznatků, zjištěných během provádění výstavby.

Všechny stavební práce musí být provedeny v souladu se stavebním zákonem a souvisejícími předpisy, v kvalitě předepsané v požadavcích příslušných norem pro navrhování a provádění staveb uvedených v Seznamu českých norem a ve Věstníku Úřadu pro technickou normalizaci, nebo v kvalitě vyšší.

Při provádění se musí dodržovat bezpečnost práce - ČSN 73 2400, ČSN 73 1209, ČSN 73 1216 a ostatní platné související normy a předpisy.

Všechny použité materiály a výrobky musí mít platný certifikát ve smyslu §156 zákona č.183/2006 Sb. a nařízení vlády č.163/2002 Sb. a nařízení vlády č.312/2005 a zákonů a nařízení souvisejících.

Při jakékoli nejasnosti je nutné se spojit s projektantem a problém vyřešit.

V Chocni 06/2024

Vypracoval: Ing. Musílek
SELLA&AGRETA s.r.o.