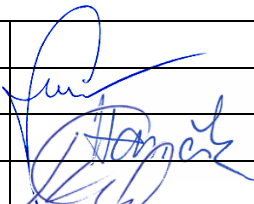


SO100

ZMĚNA Č.1

vedoucí projektant	ING. SEDLÁK		 Pod Příkopem 6, 586 01 Jihlava tel. 567 310 106 567 320 345
zodp. projektant	ING. SEDLÁK		
vypracoval	J. HANČÍK		
kontroloval	ING. KOTLÁN		
investor: MĚSTO ŽDÁR NAD SÁZAVOU			
akce OBYTNÝ SOUBOR KLAJAR III – ČÁST C1, ŽDÁR NAD SÁZAVOU			stupeň: DSP, DPS
			zak..č. 2014-000097
			paré č.
			obsah TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. Identifikační údaje

Název stavby : Obytný soubor Klafar III – část C1, Žďár nad Sázavou
Stavební objekt: SO 100 – komunikace, chodníky
Místo stavby : Žďár nad Sázavou, kraj Vysočina
Investor : Město Žďár nad Sázavou
Pořizovatel dokumentace: Město Žďár nad Sázavou
Zpracovatel dokument. : PROfi Jihlava, s.r.o., Pod příkopem 6, Jihlava
Vedoucí projektant: Ing. Jan Sedlák
Datum zpracování : listopad 2015
Stupeň dokumentace : **Dokumentace pro stavební povolení a provádění stavby**

2. Základní údaje

Předmětem stavby je výstavba místních komunikací pro budoucí výstavbu rodinných domků v lokalitě Žďáru nad Sázavou Klafar III – část c1. Součástí tohoto stavebního objektu je výstavba komunikace dle výkresové části a dále realizace oboustranného resp. pravostranného chodníku v šířce 2,0m v délce dle navržených komunikací. Po provedení stavebních prací bude okolní terén urovnán a ozeleněn. Dále bylo navrženo kontejnerové stání o velikosti 6x3m pro 6 kontejnerů.

3. Přehled výchozích podkladů

Jako výchozích podkladů pro zpracování této složky dokumentace bylo použito :

- Katastrální mapa – k.ú. Žďár nad Sázavou
 - Inženýrskogeologický průzkum strojně kopanými sondami
 - Mapový podklad = polohopisné a výškopisné zaměření staveniště), zpracované firmou GEOSET spol. s r.o v letech 2009 - 2010. Souřadnicový systém S-JTSK, výškový systém Bpv. Vytýčení resp. vytyčovací body jsou uváděny v souřadnicovém systému S-JTSK. Výšky resp. výškové údaje jsou uváděny ve výškovém systému Bpv.
 - Informace o parcelách KN (Údaje katastru nemovitostí)
- Mapový podklad byl doplněn o průběhy podzemních a nadzemních inženýrských sítí na staveništi - podle provozní dokumentace provozovatelů (správců) inženýrských sítí. Provedena rovněž byla prohlídka budoucího staveniště.

4. Území výstavby, staveniště

Území výstavby resp. staveniště se nachází v lokalitě Klafar ve Žďáře nad Sázavou. Rozsah staveniště je dán vlastní budoucí zástavbou rodinných domů a umístění technické infrastruktury.

Na staveništi a jeho blízkosti se nacházejí podzemní a nadzemní inženýrské sítě, vedení a zařízení :

- vodovody
- kanalizace dešťové (gravitační)
- kanalizace splaškové (gravitační)
- venkovní vedení elektrické energie NN
- kabelová vedení elektrické energie NN (VN)
- kabelová vedení elektrické energie NN veřejného osvětlení
- STL plynovody
- telekomunikační kabely přístupové sítě

Nemělo by dojít k přeložkám těchto stávajících podzemních ani nadzemních inženýrských sítí, vedení či zařízení.

Pozor !

Před zahájením stavebních (zemních) prací musí být přímo na staveništi vytýčeny a označeny všechny stávající podzemní inženýrské sítě, vedení a zařízení. S polohou podzemních sítí musí být prokazatelně seznámena osoba zodpovědná za provádění stavebních (zemních) prací. Zajistit vytýčení sítí od jejich provozovatelů je povinností investora. Případně obnažená vedení musí být chráněna proti poškození.

5. Technické řešení – popis stavebních objektů

Stávající zástavba je charakterizována jako „dopravně zklidněná“. Tomu odpovídá i technické řešení komunikace a chodníku. Komunikace bude sloužit jen pro příjezd k navrženým rodinným domkům a bude z nich vyloučena „zbytná doprava“. Podle ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací jde o komunikace funkční skupiny C. Návrhová rychlost na komunikaci „C“ a „B“ je stanovena na 50 km/h. Na těchto komunikacích se z důvodu dodržení rozhledových poměrů v křižovatkách uvažuje s dopravně technickými opatřeními zklidňujícími dopravu dle ČSN 73 6102 článek 9.2.8 odst. f) g. Pro zvýšení bezpečnosti chodců na místě pro přecházení se navrhne co nejmenší poloměr oblouku nároží, který omezuje rychlost vozidel odbočujících vpravo. Článek 5.2.9.10 odst. a) navržením vhodných dopravně technických opatření (například navržením nejmenších možných poloměrů v obloucích), snížit rychlost a umožnit tak dosažitelné rozhledy. Na komunikaci „C“ se v navržených obloucích s malým poloměrem nebude navrhovat rozšíření komunikace a tím bude docíleno snížení rychlosti.

Komunikační připojení musí být upraveno v souladu s vyhláškou č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích tj.

- povrch komunikačního připojení musí být opatřen bezprašným a snadno čistitelným vozovkovým krytem a zpevnění musí odpovídat předpokládanému zatížení od užívaného typu vozidel (navržen asfaltový povrch)
- srážkové vody z komunikačního připojení a přilehlých ploch nesmí vytékat na vozovku silnice ani na silniční pozemek (odvodnění zajištěno dešťovou vpustí se zaústěním do nově budované kanalizace)
- v místě napojení sjezdu v celé jeho šířce musí být okraj vozovky zaříznut rovnoběžně s osou silnice, v případě nutnosti odstranění stávajícího poškozeného krytu okraje vozovky bude asfaltový kryt doplněn

5.1 Komunikace

Rozsah komunikace v předmětné lokalitě popisuje výkres č. 10.1 – Situace komunikací.

Komunikace „B“ začíná ve staničení 0.077 (z důvodu zkrácení oproti původnímu návrhu) a pokračuje v přímém směru do km.0,339008, kde začíná pravotočivá zatáčka o poloměru $R=65\text{m}$ a na konci úseku se napojuje na navrženou komunikaci „C“. V km. 0,08873 je kolmo po levé straně ve směru staničení navržen zárodek křižovatky.

Příčné uspořádání:

Jde o navrženou živičnou komunikaci „B“ (prostor místní komunikace $PMK=12,0$) při šířce vozovky 6,0m, jednostranným zeleným pásem š. 2,0m a oboustranným chodníkem š. 2,0m. Vozovka komunikace má od začátku v km. 0,077 na podélný sklon pravostranný sklon 2,5% ve směru staničení . Na konci úseku komunikace „B“ příčný sklon navazuje na podélný sklon komunikace „C“

Výškové poměry:

Podélný sklon komunikace se pohybuje od -2,82% do 2,50%. Niveleta se snaží v co nejvyšší míře kopírovat stávající terén. Vzhledem ke svažitému terénu bude na levé straně ve směru staničení za hranou chodníku terén mírně zaříznutý a na pravé straně ve směru staničení bude terén mírně dosypán. Navržené komunikace budou lemovány betonovými silničními obrubníky ABO 100/15/25 uloženými do betonového lože, v základním provedení osazeny s převýšením 12 cm nad vozovku. V místech vjezdů po levé straně ve směru staničení je navrženo osazení silničních obrubníků ABO 100/15/25 uložených do betonového lože na ležato. V místech vjezdů

po pravé straně ve směru staničení bude silniční obrubník snížen na úroveň komunikace a v šířce vjezdu bude osazen snížený nájezdový obrubník. ABO 100/15/15.

Komunikace "C" navazuje na stávající komunikaci v ulici Sázavská v místě křižovatky s ulicí K Milířům a pokračuje pravotočivým obloukem o poloměru $R = 70\text{m}$ až do km. 0.076600, kde prochází v přímém směru do km. 0.11769. V km. 0.101070 se na komunikaci "C" napojuje po levé straně ve směru staničení navrhovaná komunikace "B". V km. 0.117695 přechází komunikace do levotočivé zatáčky o poloměru $R = 75\text{m}$. Navržený úsek komunikace "C" je ukončen v km. 0,19340 vysvahováním na původní terén ve spádu 1:2.

Příčné uspořádání:

Jde o navrženou živičnou komunikaci "C" (prostor místní komunikace $PMK = 12,0$) při šířce vozovky 6,0m, jednostranným zeleným pásem š. 2,0m a oboustranným chodníkem š. 2,0m. Vozovka komunikace navazuje na stávající podélný sklon komunikace v ul. Sázavská. V km. 0,018873 přechází komunikace v pravotočivém oblouku na pravostranný příčný sklon 2,50% ve směru staničení. V km. 0,06000 se začíná příčný sklon komunikace měnit na střechovitý 2,50%, který se v km. 0,10000 mění na levostranný příčný sklon 2,50% v levotočivém oblouku o poloměru $R = 75\text{m}$. Levostranný příčný sklon 2,50% ve směru staničení je navržen až na konec úseku komunikace "C".

Výškové poměry:

Podélný sklon komunikace se pohybuje od -2,13% do 2,86%. Od začátku úseku komunikace "C" je podélný sklon komunikace "C" navržen -2,13% do nejnižšího místa v km. 0.049038, kde bude osazena uliční vpusť. Dále komunikace stoupá 2,86%. Niveleta se snaží v co nejvyšší míře kopírovat stávající terén. Navržené komunikace budou lemovány betonovými silničními obrubníky ABO 100/15/25 uloženými do betonového lože, v základním provedení osazeny s převýšením 12 cm nad vozovku. V místech vjezdů po pravé straně ve směru staničení bude silniční obrubník snížen na úroveň komunikace a v šířce vjezdu bude osazen snížený nájezdový obrubník. ABO 100/15/15.

Podrobné údaje o hlavních bodech směrového vedení trasy jsou uvedeny v situaci komunikací a v příloze této technické zprávy.

V místě napojení na stávající komunikaci bude okraj asfalt. krytu vozovky silnice odříznut. Spára vzniklá mezi stávající a navrženou komunikací bude vyplněna pružnou spárovací hmotou.

Navržená skladba živičných komunikací:

DLE TP170: D1-N-2-IV	
ASFALT. BETON STŘEDNĚZRN. ACO11	40 mm
POSTŘIK SPOJOVACÍ EMULZÍ 0.7KG/M2	
OBALOVANÉ KAMENIVO ACP16+	80 mm
POSTŘIK Z MODIFIKOVANÉ KATIONAKTIVNÍ EMULZE	
MECH. ZPEVNĚNÉ KAMENIVO MZK	200 mm
ŠTĚRKODRŤ FR. 32-63	ŠD 180 mm
CELKEM	500 mm

Celková plocha živičných komunikací 3020,5m²

Pláně pod podkladními vrstvami komunikací musí být zhuťněny na $E_{\text{def},2} = 45 \text{ Mpa}$.

Pozor !

Všechny zastížené navážky a zejména průmyslový slévárenský odpad musí být v trase nové komunikace vytěžen a uložen na bezpečnou skládku. Po odstranění navážek bude plán tvořena nebezpečně namrzavými a namrzavými zeminami. V důsledku toho bude nutné tyto zeminy z

pláně odstranit a nahradit do nezámrazné hloubky kamenito-písčitymi nenamrzavými šterky třídy G3-Y dovezenými z nejbližšího kamenolomu. Podle technických podmínek TP170 je hloubka promrzání pro zájmové území vypočtena na 1,23m od budoucího povrchu vozovky.

Odvodnění podkladních vrstev komunikace je navrženo podélnou drenáží z drenážních PVC trubek D 160 mm dl. 511m, vyústěné do uličních vpustí s kalníkem. Navrhovaný rozsah je dán rozsahem vlastní stavby, jejich provedení resp. umístění je zřejmé z výkresu č. 10.2 – Vzorový příčný řez.

Odvodnění povrchů komunikací je (spolu s chodníky a zelenými pásy) řešeno příčným a podélným sklonem s vyústěním do navržených dešťových uličních vpustí s kalníkem, kam bude svedena veškerá dešťová voda z navržených komunikací, dále zde bude provedeno vyústění drenáže z pláňe vozovky. Uliční vpusti budou napojeny na navrhovanou dešťovou kanalizaci plastovým potrubím PVC DN 150.

Množství dešťových vod bylo řešeno v rámci SO300 – dešťová kanalizace.

5.2 Kontejnerové stání

Mezi staničením 0,091148 – 0,097148 komunikace “C” se po pravé straně ve směru staničení za navrženým zeleným pásem š.2,0m a navrženým chodníkem š. 2,0m nachází Kontejnerové stání o velikosti 6 x 3 m. Přístup ke stání je zajištěn z komunikace “C” dvěma navrženými pásy chodníku s dlážděným povrchem š. 2,0m. Kontejnerové stání je navrženo pro umístění šesti kontejnerů na tříděný odpad.

Výškové řešení kontejnerového stání je řešeno v návaznosti na přilehlý chodník. Kontejnerové stání bude lemováno chodníkovým obrubníkem ABO 100/10/25 do bet.lože zvýšeným o 10cm nad úroveň povrchu stání.

Navrhované **konstrukční provedení** kontejnerového stání – podle výkresu č. 10.2 – Vzorový příčný řez bude provedeno ve stejné konstrukci jako navrhované chodníky.

Příčný spád povrchů kontejnerového stání bude jednostranný = 2,0%, směrem k chodníku podél komunikace “C”.

Navržená skladba kontejnerového stání:

DLE TP170: D1-N-2-IV	
DLAŽBA BET. ZÁMKOVÁ	80 mm
KAMENNÁ DRŤ VEL. 4-8	40 mm
ŠTĚRKODRŤ VEL. 0-32	200 mm
CELKEM	320 mm

Celková plocha kontejnerového stání 18m²

Pláně pod podkladními vrstvami kontejnerového stání musí být zhutněny na $E_{def,2} = 30$ Mpa.

5.3 Chodníky

Pro přístup pěších do lokality RD jsou navrženy chodníky š. 2,0m lemující oboustranně navržené komunikace. Tyto chodníky od komunikace “A” dělí oboustranně zelené pásy š. 1,5. Podél komunikace “B” je navržen zelený pás š. 2,0m pouze po levé straně ve směru staničení. Podél komunikace “C” je navržen zelený pás š. 2,0m pouze po pravé straně ve směru staničení. Mezi parcelami č. 5 a 6 je navržen chodník š. 3,0m a délky 31,5m, který bude v budoucnu napojen na hlavní tepnu pěších komunikací.

Výškové poměry:

Chodník bude lemován betonovými obrubníky. Od vozovky silničními obrubníky ABO 100/15/25 uloženými do betonového lože, v základním provedení osazeny s převýšením 10 cm nad

vozovku. Od zelených ploch na vnější straně bude chodník lemován chodníkovým obrubníkem ABO 100/8/25 s převýšením max. 10 cm. V místech, kde obrubníky, lemují hranice parcel, budou sníženy na úroveň povrch chodníku. Na rozhraní mezi chodníkem a navrženým zeleným pásem bude osazen chodníkový obrubník ABO 100/8/25 snížený na úroveň chodníku.

Příčné uspořádání:

Příčný spád povrchů chodníků bude jednostranný 2,0 %, směrem ke komunikacím resp. k zeleným pásům. Navržené zelené pásy mají příčný sklon směrem ke komunikaci, pouze zelený pás podél komunikace "C" má dostředný příčný spád 1,0% z důvodů maximálního vsakování v ploše zeleného pásu

Navržená skladba chodníků:

DLE TP170: D1-N-2-IV	
DLAŽBA BET. ZÁMKOVÁ	80 mm
KAMENNÁ DRŤ VEL. 4-8	40 mm
ŠTĚRKODRŤ VEL. 0-32	200 mm
CELKEM	320 mm

Celková plocha chodníků 1851,82m²

Pláně pod podkladními vrstvami chodníků musí být zhutněny na $E_{\text{def},2} = 30 \text{ Mpa}$.

5.4 Vjezdy

V rámci tohoto objektu budou zbudovány vjezdy k jednotlivým parcelám RD. Na komunikaci "B" jsou vjezdy na parcely pro RD navrženy oboustranně. Na komunikaci "C" jsou vjezdy navrženy po pravé straně ve směru staničení. Vjezdy budou řešeny dle výkresu č. 10.6 – Detail vjezdu. Na komunikaci "B" po levé straně ve směru staničení bude vjezd řešen silničním obrubníkem ABO 100/15/25 uloženým do bet. lože "na ležato" zvýšeným 2 cm nad úroveň povrchu komunikace. Převýšení mezi chodníkem a komunikací bude provedeno v šířce zeleného pásu spádem 7,7% směrem ke komunikaci a příčný sklon chodníku v místě vjezdu je navržen 2,0% směrem ke komunikaci. Silniční obrubníky ABO 100/15/25 lemující komunikaci "B" po levé straně ve směru staničení budou v místech vjezdů vyvedeny obloukem o poloměru $R=2,0\text{m}$ na rozhraní navrženého chodníku a zeleného pásu do úrovně povrchu chodníku. Na komunikaci "B" po pravé straně ve směru staničení a na komunikaci "C" po pravé straně ve směru staničení budou obrubníky sníženy na úroveň komunikace a v šířce vjezdu bude osazen snížený nájezdový obrubník. Vjezdy jsou provedeny bezbariérovou rampou, kde musí být dodržen minimální prostor na chodníku 0,9m pro osoby s omezenou pohyblivostí a osoby invalidní. Spád nájezdové rampy je navržen 11,4% směrem ke komunikaci a prostor pro osoby s omezenou pohyblivostí a osoby invalidní je navržen ve spádu 2,0% směrem ke komunikaci.

6. Dopravní značení

Uvažuje se s osazením svislých dopravních značek P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“ a P2 „Hlavní pozemní komunikace“

Umístění dopravních značek je patrné z výkresu 10.1 Situace komunikací a chodníků

7. Dopravně inženýrská opatření po dobu stavby

Přístup na staveniště bude po stávajících komunikacích v ul. Sázavská a Kupecká. Detailní návrh řešení dopravně-inženýrských opatření si zajistí dodavatel.

8. Bezbariérové řešení stavby

Stavba je navržena tak, aby odpovídala i pro provoz osob s omezenou pohyblivostí a osob invalidních. Jako vodící linie na chodníku bude použit zvýšený vnější chodníkový obrubník zabezpečující umělou vodící linii ve smyslu vyhlášky 398/2009 Sb. Tam kde chodník lemuje hranici navrhovaných parcel RD bude jako vodící linie použito oplocení parcely. V místech, kde je umožněno přecházení přes komunikace, bude navrženo "Opatření usnadňující přecházení", které spočívá v umístění varovného pásu š. 0.4m na hraně mezi chodníkem a komunikací. Tato úprava je v souladu s ČSN 73 6110/Z1 Článek 10.1.3.1.14 „Pokud místo pro přecházení/přechod pro chodce není možno z důvodů stavebně technických nebo provozních podmínek považovat pro osoby se zrakovým postižením za bezpečné, zřizuje se pouze varovný pás; signální pás a vodící pás přechodu se neprovádí.“ V místech, kde je umožněno přecházení přes komunikace, bude chodník opatřen šikmou rampou viz. výkres č. 10.2 - Vzorový příčný řez. V místech vjezdů na parcely bude rovněž osazen varovný pás š. 0,4m ve smyslu vyhlášky 369/2001 Sb. viz. výkres č. 10.6 - Detail vjezdu. Varovné pásy budou provedeny z betonové dlažby s reliéfním povrchem pro nevidomé a slabozraké a budou barevně odlišeny.

9. Odvodnění zpevněných ploch

Součástí návrhu je i návrh odvodnění zpevněných ploch, které je navrženo pomocí uličních vpustí s kalníkem pro zachytávání splachů s následným zaústěním do dešťové kanalizace. Rozmístění uličních vpustí je řešeno ve výkresu 10.1 – Situace komunikací a chodníků.

10. Zemní práce

Z nezpevněných ploch bude sejmuta ornice v tl. 0,3m, bude uložena na mezideponii a po dokončení zpevněných ploch použita zpět k ohumusování zelených pásu podél komunikace. Místo pro uložení ornice uvede investor před vydáním stavebního povolení.

Po sejmutí ornice a odstranění příslušné vrstvy zeminy, dle skladby komunikace, bude provedeno urovnání zemní pláně dle výškového osazení navrhovaných zpevněných ploch. Přebytečná zemina ze zemních prací pro komunikace, bude použita pro zemní práce v navrhovaném parku. V rámci tohoto stavebního objektu jsou provedeny definitivní sklony zemní pláně chodníků, tyto je třeba zhutnit na předepsanou hodnotu min. $E_{def2}=45(30)MPa$.

Při provádění zemních prací budou v navržených křižovatkách založeny rezervní chráničky HDPE D160mm pro případné budoucí zakládání kabelů.

Všechny zastížené navážky a zejména průmyslový slévárenský odpad musí být v trase nové komunikace vytěžen a uložen na bezpečnou skládku. Po odstranění navážek bude plán tvořena nebezpečně namrzavými a namrzavými zeminami. V důsledku toho bude nutné tyto zeminy z pláně odstranit a nahradit do nezámrazné hloubky kamenito-písčitými nenamrzavými štěrky třídy G3-Y dovezenými z nejbližšího kamenolomu. Podle technických podmínek TP170 je hloubka promrzání pro zájmové území vypočtena na 1,23m od budoucího povrchu vozovky.

V rámci tohoto oddílu technické zprávy projektant upozorňuje dodavatele stavebního díla na skutečnost, že veškeré objemy zemních prací pro odkopávku i vykopávku jsou uváděny v rostlém stavu. Obdobně se konstatuje, že objem sypaniny, či zeminy, ukládané do zhutněných násypu, je projektantem uváděn v cílovém stavu, tedy po předepsaném zhutnění. Z výše uvedeného vyplývá, že si dodavatel sám stanoví potřebný objem zeminy v nakypřeném stavu a to na základě příslušných charakteristik těžených zemin či nakupovaného materiálu. Tato skutečnost může ovlivnit cenu stavebního díla vzhledem k nutné přepravě zemin, možnému nákupu zeminy a hutnění sypaniny.

11. Péče o životní prostředí:

Při realizaci stavby vzniknou z hlediska zákona č. 185/2001 Sb. tyto odpady:

- 17 01 01 O beton
- 17 05 04 O zemina a kamení
- 17 09 04 O smíšené stavební a demoliční odpady

Původcem odpadu je dodavatel stavby. Uvedené odpady jsou inertní. Provoz je tedy bez vlivu na životní prostředí.

Při realizačních pracích nesmí dojít ke znečištění podzemních a povrchových vod závadnými látkami ve smyslu §39 zákona č.254/2001 Sb. (o vodách a jeho změn), zejména ropnými látkami ze stavebních a dopravních prostředků.

Živičné vrstvy ze stávající komunikace budou v maximální možné míře odfrézovány a odvezeny na skládku.

12. Zásady řešení zařízení staveniště, provádění

Rozsah staveniště je dán rozsahem předmětné stavby. Staveniště je také popsáno v kap. 4. Území výstavby, staveniště.

Protože jde o stavbu relativně malého rozsahu, nebudou se zřizovat objekty zařízení staveniště s výrobním či sociálním zařízením nebo zázemím. Očekává se pouze umístění mobilní staveništní buňky (maringotky) zhotovitele na staveništi.

Příjezd na staveniště je možný po stávajících místních komunikacích v zájmovém území.

Umístění případné (dočasné) skládky stavebního materiálu je možné přímo na staveništi. Doporučuje se v co největším rozsahu "letmá" montáž stavebního a trubního materiálu - zabudování přímo z dopravních prostředků.

Nepředpokládá se, že bude nutné zřízení staveništní přípojky elektrické energie NN. Zřízení staveništní přípojky elektrické energie bude případně možné ze stávajících kabelových rozvodů elektrické energie NN - s osazením staveništního rozvaděče.

Nepředpokládá se, že bude nutné zřízení staveništní přípojky vody. Zřízení staveništní přípojky vody bude případně možné ze stávajícího vodovodu – se zřízením dočasné vodoměrové šachty s vodoměrem. Nebude se zřizovat staveništní telefonní přípojka. Pro telefonické spojení ze stavby se předpokládá použití mobilních telefonů.

Přebytečná zemina z výkopů a odkopávek, příp. stavební suť a vybourané hmoty se ze staveniště odvezou na k tomu určenou skládku. Místo jejich skládky určí investor.

13. Plán kontrolních prohlídek stavby

Ve smyslu § 18 zákona 63/2013 Sb. vyhlášky, kterou se provádí některá ustanovení stavebního zákona ve věcech stavebního řádu, bude prováděna kontrolní činnost rozestavěné stavby při provádění těchto prací:

- správnost vytyčen prostorové polohy stavby
- provedení uložení kabelových tras do korýtkových chrániček
- kontrola pláň komunikace a zpevněných ploch
- kontrola skladeb zpevněných ploch
- kontrola povrchových úprav zpevněných ploch
- kontrola stavby po jejím dokončení a předložení dokladů a certifikátů zhotovitelem
- kontrola splnění požadavků požární ochrany, civilní ochrany, ochrany veřejného zdraví a životního prostředí (splnění požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby)

Stanovení termínů kontrol pro provádění shora uvedených činností bude upřesněn po odsouhlasení harmonogramu postupu prací po úrovni Smlouvy o dílo, uzavřené s vybraným dodavatelem stavby. Dohodnuté termíny budou před zahájením stavebních prací sděleny příslušnému stavebnímu úřadu.

14. Závěr

Před zahájením stavebních (zemních) prací musí být přímo na staveništi vytýčeny a označeny všechny stávající podzemní inženýrské sítě, vedení a zařízení. S polohou podzemních sítí musí být prokazatelně seznámena osoba zodpovědná za provádění stavebních (zemních) prací. Zajistit vytýčení sítí od jejich provozovatelů je povinností investora. Případně obnažená vedení musí být chráněna proti poškození.

Navržené výškové řešení je nutno aplikovat na místě samém před zahájením prací a upřesnit případné detaily!

Projekt byl zpracován z hlediska maximální hospodárnosti, platných nařízení a směrnic. Všechny změny oproti PD, které nastanou při realizaci stavby, je nutné zakreslit do dokumentace. Pokud dojde při provádění k nejasnostem či nepředvídaným okolnostem, je nutné přizvat projektanta k upřesnění postupu prací.

Po dokončení stavebních prací bude předána dokumentace skutečného provedení dodavatelem investorovi, popř. okolním správcům kříženích zařízení.

Přílohy - Směrový výpočet do kružnic komunikací "B" a "C"