

DOKUMENTACE PRO ÚZEMNÍ ŘÍZENÍ A STAVEBNÍ POVOLENÍ				PROJEKTANT	
ZODPOV. PROJEKTANT		HIP	VYPRACOVAL	KONTROLOVAL	
ING. JIŘÍ HRNČÍŘ		ING. VÍTĚZSLAV PRUŠA	ING. JIŘÍ HRNČÍŘ	ING. VÍTĚZSLAV PRUŠA	
MÍSTO STAVBY:	k.ú.Dolní Vilémovice				
KRAJ:	VYSOČINA				
OBJEDNATEL:	Pfeifer Petr Ing. a Pfeiferová Jitka, třída Edvarda Beneše 1417/25, 50012 Hradec Králové				
NÁZEV STAVBY: VYBUDOVÁNÍ TECHNICKÉ PRO LOKALITU Z16 DOLNÍ VILÉMOVICE				DATUM	únor 2022
				FORMÁT	
				ČÍSLO ZAKÁZKY	044/2021
				MĚŘÍTKO	
NÁZEV VÝKRESU: TECHNICKÁ ZPRÁVA				ČÍSLO PARÉ:	ČÍSLO VÝKRESU: 01

Obsah:

1.	Všeobecně	2
2.	Návrh celkového řešení lokality	2
3.	Dopravní obslužnost území	2
4.	Návrh technického řešení	3
5.	Opatření pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace	3
6.	Doprava v klidu	4
7.	Konstrukce vozovek	4
8.	Odvodnění	6
9.	Dopravní značení, organizace dopravy	6
10.	Zemní práce	7
11.	Inženýrské sítě	8
12.	Základní technologické požadavky	8
13.	Provádění stavby	9
14.	Vytyčení	9
15.	Bezpečnost při práci	10
16.	Závěr	10

1. Všeobecně

Řešené území se nachází v severovýchodní části obce Dolní Vilémovice. Terén pozemku je svažité směrem k jihu. V současné době se jedná o nezastavěné území, které sloužilo k zemědělským účelům. Území je dopravně napojeno místními komunikacemi, které navazují na páteřní komunikaci obce, tj. silnici II/401. Řešené území bude dopravně napojeno ze severní strany.

2. Návrh celkového řešení lokality

Základní charakteristiky komunikací:

Kategorie:	komunikace se smíšeným provozem
Funkční skupina:	D1 – obytná zóna
Typy příčného uspořádání:	MO2p, MO2
Provoz:	obousměrný
Šířka komunikace:	5,5 m
Návrhová rychlost:	20 km/h
Kategorie vozidel:	- osobní automobily, - nákladní automobily (zásobování, HZS, svoz odpadu)

Pro zabezpečení dopravní obsluhy navrženého obytného souboru se 7 rodinnými domy je navržena místní komunikace, která začíná od severního místa napojení na stávající místní komunikaci a pokračuje na jih, kde je ukončena slepě obratištěm. Připojení je navrženo přes zpomalovací práh délky 6,0 m. Obratiště na konci komunikace je navrženo ve tvaru T o délce 15 m a šířce 7,0 m se zaoblením nároží o poloměrech 6 m.

Z hlediska šířky dopravního prostoru (5,5 m) je komunikace řešena jako dvoupruhová, obousměrná. Komunikace je z hlediska dopravní funkce navržena pro trvalý smíšený provoz chodců, cyklistů a motorových vozidel - tzn. místní komunikace IV. třídy a funkční podskupiny D1 – obytná zóna. Veškeré komunikace jsou dimenzovány tak, aby umožnily obsluhu přílehlých objektů osobními a nákladními automobily (zejména vozidel svozu odpadu a HZS, tj. vozidel do délky 10 m).

Komunikace je navržena v přímé nebo směrových obloucích s prostými kružnicovými oblouky. Minimální poloměr směrového oblouku je navržen 12 m.

Zaoblení nároží připojení na severu je navrženo oblouky o poloměru 5 m. Navrhované komunikace výškově kopírují stávající terén a polohově navazují na stávající komunikace. Maximální podélný sklon komunikací je navržen 8,33 %, minimální 2,5 %, základní příčný sklon je jednostranný 2,0 %. Sjezdy k jednotlivým rodinným domům budou realizovány přes nájezdový obrubník a pouze v délce po hranici pozemku.

V jižní části řešeného území je navržena účelová komunikace pro připojení pozemků parc. č. 547/191 a 547/84. Komunikace bude napojena na stávající místní komunikaci v místě výhybny a je navržena v šířce 4,0 m.

3. Dopravní obslužnost území

V řešeném území se nenachází žádná cyklotrasa. V navrženém obytném souboru se nepředpokládá zvýšený pohyb cyklistů, a proto nejsou pro cyklistickou dopravu vymezeny samostatné pruhy. Navrhované komunikace jsou určeny pro smíšený provoz - tzn. vyhovují také požadavkům

cyklistické dopravy. Obsluha území je zajištěna veřejnou hromadnou dopravou. Nejbližší zastávka autobusu se nachází v docházkové vzdálenosti do 500 m.

4. Návrh technického řešení

Pro umožnění geometrického výpočtu byla každá jednotlivá komunikace proložena výpočtovou osou. Komunikace v obytné lokalitě je řešena ve funkční skupině D1 (komunikace se smíšeným provozem) – obytná zóna s převahou pobytové funkce s přímou obsluhou staveb, ve které je umožněn pohyb chodců, cyklistů a motorových vozidel a her dětí ve společném prostoru za stanovených podmínek provozu podle zvláštních předpisů. Obytná zóna je dimenzována pro šířku dopravního prostoru 5,5 m pro obousměrný provoz, což odpovídá šířce jízdního pruhu 2,75 m (bez vodicích proužků). Pro regulaci rychlosti vozidel jsou navrženy zpomalovací prahy. Parkovací stání jsou navrženy v zálivech šířky min. 2,5 m. Připojení obytné zóny na místní komunikaci je navrženo přes nájezdový obrubník s nášlapem 2 cm a zpomalovací práh délky 6,0 m. Začátek obytné zóny bude vyznačen varovným a signálním pásem a příslušným dopravním značením. Komunikace je dimenzována tak, aby umožnila obsluhu přilehlých objektů osobními a nákladními automobily (zejména vozidel svozu odpadu a HZS). Komunikace a zpevněné plochy budou odvodněny příčným a podélným sklonem do uličních vpustí s odvedením srážkových vod do vsakovacích zařízení – viz samostatná část dokumentace.

Komunikace v obytné lokalitě

Komunikace je navržena v délce 143,41 m. Začátek úpravy (ZÚ = 0,000) je v připojení na stávající místní komunikaci (na severu) a konec úpravy (KÚ = 0,143 41) je v na slepém konci s obratištěm (na jihu). Směrové řešení vyplývá z návrhu parcelace jednotlivých RD. Směrově je osa navržena z úseků v přímé a prostých kružnicových oblouků (min. $R = 12$ m). Poloměry směrových oblouků odpovídají návrhové rychlosti V_n 20 km/h (dle ČSN 73 6110). Výškové řešení je navrženo tak, aby co nejvíce vykrývalo stávající terén. Podélný sklon komunikace je navržen o sklonech 2,5 až 8,3 %. Vozovka má jednostranný příčný sklon 2,0 %. Pláň je navržena v příčném sklonu min. 3,0%. Vozovka komunikace je navržena jako asfaltová. Betonové obruby lemující zpevněné plochy jsou navrženy s nášlapem 10 cm, případně snížené u sjezdů k RD s nášlapem 2 cm.

Účelová komunikace

Komunikace je navržena v délce 62,25 m. Začátek úpravy (ZÚ = 0,000) je v připojení na stávající místní komunikaci a konec úpravy (KÚ = 0,062 253) je na hranici pozemku parc. č. 547/84. Směrové řešení vyplývá z návrhu parcelace. Směrově je osa navržena z úseků v přímé a prostých kružnicových oblouků (min. $R = 10$ m). Poloměry směrových oblouků odpovídají návrhové rychlosti V_n 20 km/h (dle ČSN 73 6110). Výškové řešení je navrženo tak, aby co nejvíce vykrývalo stávající terén. Podélný sklon komunikace je navržen o sklonech 4,0 až 15,0 %. Vozovka má jednostranný příčný sklon 3,0 %. Pláň je navržena v příčném sklonu min. 3,0%. Vozovka komunikace je navržena z recyklátu s uzavíracím nátěrem. Vozovka je navržena bez obrub, pouze s nezpevněnou krajnicí.

5. Opatření pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace

V rámci objektu se navrhuje stavební opatření pro usnadnění pohybu osob se sníženou schopností pohybu a orientace dle „Vyhlášky o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb“ (398/2009 Sb.), jsou navržena tato opatření:

- maximální navrhovaný příčný sklon je 2%

- povrch ploch pro pěší musí splňovat požadavek na koeficient smykového tření $0,5 + \operatorname{tg} \alpha$, kde α je úhel, který svírá podélný sklon s vodorovnou rovinou
- max. navrhovaný podélný sklon je 8,33 %
- výškové rozdíly v rámci bezbariérových pěších tras nepřesahují hodnotu 2 cm
- začátek a konec obytné zóny bude vyznačen signálním a varovným pásem

6. Doprava v klidu

Pro řešení statické dopravy je závazná ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, kde je specifikováno, že odstavná a parkovací stání u nových staveb musí být řešena jako součást stavby, nebo jako neoddělitelná část stavby a umístěna na pozemku stavby, a řídí se velikostí bytu (rodinného domu). Do 100 m² celkové obytné plochy obytných místností rodinného domu je požadováno 1 odstavné stání, nad 100 m² 2 stání. Na veřejném prostranství jsou navržena 4 parkovací stání (z toho 1 vyhrazené pro osoby ZTP), ostatní doprava v klidu bude řešena samostatně v rámci jednotlivých projektových dokumentací RD. Parkovací stání jsou navržena v zálivech šířky 2,5 m, délka stání je navržena min. 5,75 m. Vyhrazené stání pro osoby ZTP je navrženo také jako podélné stání – délka 7,0 m a šířka 3,5 m.

7. Konstrukce vozovek

Konstrukce vozovky komunikace v obytné lokalitě je navržena jako vozovka netuhá s krytem živičným. Parkovací stání a zpomalovací prahy jsou navrženy s krytem z betonové dlažby. Sjezdy k nemovitostem a účelová komunikace jsou navrženy z recyklátu s uzavíracím nátěrem.

Konstrukce vozovek je navržena v souladu s TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací, schváleného Ministerstvem dopravy ČR, takto:

1) Konstrukce asfaltové vozovky: D1-N-8-III-P11:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+ 50/70	40 mm	ČSNEN 13108-1
Spojovací postřik z kationaktivní asfaltové emulze 0.20 kg/m ²	C 60 BP 3		ČSN EN 13808
Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16+ 50/70	60 mm	ČSNEN 13108-1
Spojovací postřik z kationaktivní asfaltové emulze 0.30 kg/m ²	C 60 BP 3		ČSN EN 13808
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+ 50/70	50 mm	ČSNEN 13108-1
Spojovací postřik z kationaktivní asfaltové emulze 0.50 kg/m ²	C 60 BP 3		ČSN EN 13808
Infiltrační postřik z kationaktivní asfaltové emulze 1.0 kg/m ²	PI-E		ČSN 73 6129
Směs stmelená cementem	SC 0/32 C 8/10	150 mm	ČSNEN 14227-1
Štěrkodrt' frakce 0/32	ŠD _A 0/32 G _E	min. 150 mm	ČSN 73 6126-1
Konstrukce vozovky celkem (min.)		min. 450 mm	

U asfaltových vrstev se požaduje odolnost proti tvorbě trvalých deformací. Na vrstvách SC musí být provedena vhodná opatření proti vývoji reflexních trhlin do asfaltových vrstev (např. úpravou pojiva, pojezdy vibračním válcem, vytvořením smršťovacích trhlin apod.). Zvýšenou pozornost je třeba věnovat také řádnému odvodnění vozovky. Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti

podložní zeminy $E_{def,2} \min = 60 \text{ MPa}$, přičemž poměr modulů $E_{def,2}/E_{def,1} < 2,5$. Pokud nebude na pláni této hodnoty dosaženo, bude provedena úprava podloží v tloušťce min. 0,5 m.

2) Konstrukce zpomalovacího prahu: D1-D-1-V-PIII:

Betonová dlažba zámková šedá	DL	80 mm	ČSN 73 6131
Lože z drceného kameniva fr.4/8	L	40 mm	ČSN 73 6126-1
Směs stmelená cementem	SC 0/32 C 8/10	160 mm	ČSN EN 14227-1
Štěrkodrt fr. 0/32	ŠD _B 0/32 G _E	170 - 270 mm	ČSN 73 6126-1
Konstrukce vozovky celkem (min.)		min. 450 - 550 mm	

Na zemní pláni musí být dosaženo minimálně požadovaného modulu přetvárnosti $E_{def,2}$ 45 MPa. Pokud nebude na pláni této hodnoty dosaženo, bude provedena úprava podloží v tloušťce 0,5m. Veškeré vozovkové vrstvy musí být provedeny v souladu s platnými TKP, ČSN a ČSN EN.

3) Konstrukce parkovacích stání: D2-D-1-V-PII:

Betonová dlažba zámková šedá	DL	80 mm	ČSN 73 6131
Lože z drceného kameniva fr.4/8	L	40 mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt fr. 0/32	ŠD _A 0/32 G _E	min. 150 mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt fr. 0/32	ŠD _A 0/32 G _E	min. 150 mm	ČSN 73 6126-1
Konstrukce vozovky celkem (min.)		min. 420 mm	

Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti podložní zeminy $E_{def,2} \min = 45 \text{ MPa}$, přičemž poměr modulů $E_{def,2}/E_{def,1} < 2,5$. Jednotlivé parkovací stání budou oddělena páskem dlažby jiné barvy.

4) Konstrukce vozovky z recyklátu dle TP „Katalog vozovek polních cest – změna č.2“ Ministerstvo zemědělství ČR, 03/2011: D2-VI-PII

Nátěr dvouvrstvý	N DV	10 mm	ČSN EN 12271
R - materiál	L	100 mm	ČSN EN 13108-8
Štěrkodrt fr. 0/32	ŠD _B 0/32 G _E	300 mm	ČSN 73 6126-1
Konstrukce vozovky celkem (min.)		min. 410 mm	

Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti podložní zeminy $E_{def,2} \min = 30 \text{ MPa}$, přičemž poměr modulů $E_{def,2}/E_{def,1} < 2,5$. Vrstva R - materiálu (recyklátu) dle TP 208.

5) Konstrukce dlažby pro odpad: D2-D-1-CH-PII:

Betonová dlažba zámková šedá	DL	60 mm	ČSN 73 6131
Lože z drceného kameniva fr.4/8	L	40 mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt fr. 0/32	ŠD _B 0/32 G _E	150 mm	ČSN 73 6126-1
Konstrukce chodníku celkem (min.)		min. 250 mm	

Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti podložní zeminy $E_{def,2} \min = 30 \text{ MPa}$, přičemž poměr modulů $E_{def,2}/E_{def,1} < 2,5$.

8. Odvodnění

Komunikace a zpevněné plochy v obytné lokalitě budou odvodněny příčným a podélným sklonem do uličních vpustí s odvedením srážkových vod do vsakovacích zařízení – viz samostatná část dokumentace. Plán komunikací a zpevněných ploch je odvodněná příčným sklonem 3 % do průběžných drenáží s odvedením do stejných vsakovacích zařízení.

Uliční vpusti

Pro uliční vpusti ve vozovce se použijí typizované betonové prefabrikované dílce o vnějším průměru 600 mm (např. typ TBV) s pozinkovaným kalovým košem. Spojení jednotlivých částí vpusti se provede na polodrážku vyplněnou cementovou maltou CM 100. Styčné spáry budou mít tl. 10 mm. Litinová nebo plastová mříž bude dimenzována na třídu D 400 (dle DIN 19580). Spodní díl vpusti se osadí do betonového lůžka (C 8/10) tl. 100 mm na štěrkopískovém podsypu tl. 100 mm. Po osazení odtokové trouby o DN 200 (oblouk) se tato včetně spodního dílu vpusti celá obetonuje (B 10). Zbývající část vpusti se obsype štěrkopískem (cca 150 mm) až po úroveň pláně zpevněné plochy.

9. Dopravní značení, organizace dopravy

V rámci objektu je navrženo svislé a vodorovné dopravní značení. Umístění dopravních značek je patrné z výkresové části. Vodorovné dopravní značení je navrženo zejména v parkovacích zálivech, tzn. V 10a – podélné parkovací stání a V10f - vyhrazené parkoviště pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou. Parkovací stání budou oddělena proužkem dlažby jiné barvy, symbol ZTP – V10f barvou.

Typ dopravních značek

Dopravní značky musí odpovídat ČSN EN 12 899 - 1 „Dopravní značky na pozemních komunikacích“. Velikost dopravních značek bude základní. Svislé dopravní značky budou mít podkladový materiál Al plech nebo Arapen. Povrchová úprava bude z fólie třídy 2. Sloupky budou z ocel. trubky ϕ 60 x 2,5 m pozinkované. Svislé dopravní značky budou umístěny do kovové podložky, která bude upevněna v betonovém základě (B 12,5) do hloubky min. 40 cm. Značky budou osazeny cca 70 cm od okraje vozovky tak, aby žádná její část nezasahovala do dopravního prostoru (50 cm za vnitřní hranu obrubníku). Vodorovné dopravní značení bude provedeno barvou, dělení parkovacích míst lze řešit páskem z dlažby jiné barvy.

Specifikace svislého DZ

- rozměr DZ	základní
- povrch DZ	reflexní folie (např. 2 M typ I)
- provedení DZ	ZN plech lisovaný s dvojitým okrajem
- upevnění DZ	nastřelený „C“ profil
- sloupky DZ	ocelové pozinkované, průměr 60 mm, stěna 2 – 3 mm
- patky DZ	tříbodé, slitina Almg, otvor pro sloupek 60 mm,
- víčko sloupků	vrchní díl sloupků bude zaslepen plastovým víčkem 60 mm
- záruka DZ	60 měsíců ode dne protokolárního předání a převzetí DZ
- otvor pro patky	průměr 40 cm do hl. 70 cm (základní rozměr DZ)
- základ	beton (B 12,5)

Spodní okraj svislé DZ bude 180 cm nad úrovní vozovky, v místech průchozího prostoru pro chodce 220 cm. Nejmenší vodorovná vzdálenost svislé DZ od vnějšího okraje vozovky bude 50 cm (pouze ve výjimečných případech je možno tuto vzdálenost snížit na 30 cm), největší vzdálenost bude 200 cm.

Druh dopravních značek

- Svislé DZ

IZ 5a	Obytná zóna	1 ks
IZ 5b	Konec obytné zóny	1 ks
IP 12	Vyhrazené parkoviště	1 ks
E 13	Symbol osoby ZTP	1 ks
IP 10a	Slepá pozemní komunikace	1 ks

10. Zemní práce

Jedná se o hrubé terénní úpravy včetně přípravy území a hutnění zemní pláně. Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti podložní zeminy $E_{def,2} \min = 30$ až 60 MPa (dle konstrukce vozovky), přičemž poměr modulů $E_{def,2} / E_{def,1} < 2,5$. Součástí objektu je i hutnění zemní pláně na požadovanou únosnost a případná výměna či úprava podloží. Drobné rozdíly mezi HTÚ a konstrukcí vozovky budou dosypány štěrkodrtí a hutněny na požadovanou únosnost. Aktivní zóna komunikací a zpevněných ploch, která bude prováděna v rámci HTÚ, musí splňovat veškeré požadavky dle příslušných norem ČSN (především 73 6133).

V případě výskytu nevhodných zemin bude pro zajištění únosnosti pláně nutná úprava nebo výměna zemin v podloží. Návrh úprav je nutné konzultovat přímo na stavbě s geotechnikem a vyhodnotit v laboratoři. Technologický postup úpravy podloží nutno ověřit na místě hutněním pokusem ve zkušebním poli. Výměna zemin je technicky i ekonomicky náročnější. Vhodnější variantou je úprava zemin přidáním vhodného hydraulického pojiva (hydraulická směs, vápenný hydrát, cement, apod.) pro zvýšení únosnosti jemnozrnné zeminy, kdy se optimalizuje a neutralizuje obsah jílovité a prachovité složky. Smísení zeminy ve vrstvě 50 cm s hydraulickým pojivem (v dávkování 2 – 4 %) zajistí dlouhodobě funkční a únosný materiál do násypu vozovky.

Pokud nebude úprava podloží možná, musí dojít v aktivní zóně k užití kvalitního HDK 0/64, ŠD 0/63 nebo recyklátu splňující kvalitativní podmínky ČSN 73 6133. Paraplán komunikací a zpevněných ploch bude od konstrukčních vrstev oddělena netkanou geotextilií gramáže 300 – 400 g/m². Kubatura násypů a dosypávek se provede z materiálu splňující požadavky příslušných norem ČSN (především ČSN 736133). Drobné násypy se provedou ve sklonu min. 1:2,5. Kubatura násypů se provede z nakupovaného materiálu splňující požadavky příslušných norem ČSN (především ČSN 736133).

Před zahájením zemních prací je nutno vytyčit a viditelně označit polohu jednotlivých inženýrských sítí. Během zemních prací je nutné stávající inženýrské sítě ochránit.

Zemní práce se budou provádět podle Technických kvalitativních podmínek staveb pozemních komunikací, kapitola č. 4 Zemní práce, vydaných MDS odbor pozemní komunikace v roce 1997,

a příslušných ČSN. Při provádění zemních prací musí být splněny požadavky ČSN 73 3050 a ČSN 73 6133.

Zemní pláš pod zpevněnými plochami bude odvodněna příčným sklonem 3% do silniční drenáže DN 110 typu SN8. Rýhy drenáže budou šířky 300 mm a hloubky 400 mm pod úrovní pláň. Její tvar bude kónický. Dno a spodní část stěn se upraví vodonepropustně (jílovitý materiál). Drenážní trubka se uloží na ochrannou vrstvu šterkopísku v tl. 100 mm. Materiálem o zrnitosti 8 - 11 se obsype v tl. 100 mm. Drenážní rýha se vyplní kamenivem zrnitosti (16 - 64). Drenážní výplň nesmí být pojížděna staveništním provozem ani hutněna těžkými válci.

Použité kamenivo musí splňovat kvalitativní podmínky ČSN 72 1511 a ČSN 72 1512.

11. Inženýrské sítě

Viz. koordinační situace a příslušné objekty inženýrských sítí.

Ochrana kabelů pod vozovkou:

Pod vozovkami budou stávající i nové inženýrské sítě uloženy v chráničkách (ty budou zahrnuty v příslušných objektech inženýrských sítí).

12. Základní technologické požadavky

Veškeré stavební práce musí být provedeny v souladu s platnými právními předpisy, TKP, ČSN a ČSN EN s důrazem na provádění předepsaných zkoušek a měření pro jednotlivé práce. Veškeré materiály použité při stavbě musí odpovídat všem platným právním předpisům, TKP, ČSN a ČSN EN. Zásady zkoušení jsou podrobně v těchto TKP specifikovány (zejména TKP 4,10).

Stavební práce a postup stavby musí být v souladu zejména s těmito normami a předpisy:

- Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích
- Zákon č. 361/2000 Sb. o silničním provozu
- Vyhláška MD č. 104/1997 Sb. prováděcí vyhláška zákona o pozemních komunikacích
- Vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- TP 103 Navrhování obytných a pěších zón
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací

Pro zemní práce platí ustanovení ZTKP, TKP (zejména kap. 4), ČSN (zejména ČSN 73 6133 a 73 3050), příslušné TP (zejména TP76, TP94, TP97), vzorové listy pozemních komunikací a předpisy uvedené v ZTKP a TKP. Zhotovitel předloží certifikáty na použité materiály a výrobky. Změny proti projektové dokumentaci je možné provádět pouze po dohodě s projektantem a s investorem stavby.

13. Provádění stavby

Před zahájením zemních prací musí být vyhledány, vytyčeny a ověřeny stávající inženýrské sítě a podzemní zařízení v prostoru dotčeném stavbou. Jejich skutečný průběh musí být ověřen ručně kopanými sondami. Zhotovitel je povinen respektovat ochranná pásma jednotlivých inženýrských sítí a podzemních zařízení.

V ochranných pásmech vedení se musí postupovat v souladu s požadavky vlastníků vedení. V ochranných pásmech lze provádět výkopové práce pouze ručně. Součástí stavebního povolení jsou jednotlivá stanoviska dotčených správců sítí, podle nichž je třeba v ochranných pásmech postupovat.

V ochranném pásmu sítě je možné provádět stavební práce pouze po předchozím písemném souhlasu vlastníka. Při stavebních pracích musí být splněny veškeré podmínky dané legislativou a majitelem sítí. Mezi podmínky patří nutnost vytyčit polohu sítě geodetickým vytyčením. Pracovníci provádějící práce musí být prokazatelně seznámeni s polohou sítí. Při stavebních pracích v ochranném pásmu je třeba dbát nejvyšší opatrnosti a nesmějí se používat nevhodná nářadí a žádné mechanizační prostředky. Nad trasou sítí nesmí být umisťována zařízení včetně skladování materiálu, které mohou omezit přístup k sítím a nesmí být vysazovány dřeviny trvalého charakteru. Odkryté sítě musí být řádně zabezpečeny proti poškození a musí být zajištěna fotodokumentace. Po trase sítí nebude pojížděno těžkými vozidly (mechanizací) pokud nebude provedena odpovídající ochrana těchto tras proti mechanickému poškození (panely nebo jiným vhodným způsobem – musí být řešeno v projektové dokumentaci). Bez předchozího souhlasu vlastníka sítí nebude snížena nebo zvýšena vrstva zeminy. Jakékoliv poškození či narušení sítí musí být okamžitě ohlášeno na servisní dispečink společnosti.

Každý stroj, technické zařízení, přístroj a nářadí používané na staveništi bude vybaven provozní dokumentací. Stavbyvedoucí popř. Koordinátor BOZP bude na základě smluvních vztahů oprávněn provádět kontroly těchto prostředků pro provádění prací, včetně kontrol průvodní dokumentace a souladu s touto dokumentací.

Kontrola bude prováděna zejména při nástupu nového zhotovitele nebo jiné osoby na stavenišť. V případě zjištění nedostatků, které by mohly ohrozit bezpečnost zaměstnanců nebo jiných osob, bude tento nedostatek považován za nepřipravenost zhotovitele provádět práce a nebude puštěn k práci na staveništi se všemi důsledky z toho vyplývajícími (nesplnění termínů - smluvní pokuty).

V případě, zjištění nedostatků nebo závad na stroji, technických zařízeních, přístrojích a nářadí, při běžných kontrolách BOZP během práce, bude zakázána další činnost s těmito stroji, technickými zařízeními, přístroji a nářadím. Vše v jiném než bezvadném stavu musí být okamžitě odstraněno ze staveniště. Opětovné použití je možné, až po odborné opravě a předložené revizi.

Stavba bude probíhat za neomezeného provozu na veřejných komunikacích. Vjezdy na stavenišť je nutno označit příslušným dopravním značením.

Veškeré stavební práce budou prováděny dle platných technologických předpisů, příslušných norem a technicko-kvalitativních podmínek, případně podle zvláštních TKP s důrazem na provádění předepsaných zkoušek a měření pro jednotlivé práce.

Zhotovitel předloží certifikáty na použité materiály a výrobky.

14. Vytyčení

Navržené zpevněné plochy budou vytyčeny v souřadnicích v JTSK nebo pomocí vzdáleností od pevných bodů. Výškové řešení bude vztaženo k systému Balt po vyrovnání. Přesnost vytyčení se bude řídit ČSN 73 0422 Přesnost vytyčování liniových a plošných stavebních objektů (1986).

15. Bezpečnost při práci

Bezpečnost práce veškerých prací bude v souladu se zákoníkem práce č. 262/2006 Sb. v platném znění, se zákonem č. 309/2006 Sb., v platném znění, zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, s ostatními platnými právními předpisy. Budou se uplatňovat i zákony č. 258/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů, o ochraně veřejného zdraví a č. 251/2005 Sb. v platném znění, o inspekci práce.

Budou-li podle §14 zákona č. 309/2006 Sb. na staveništi působit současně zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby, je zadavatel stavby povinen určit potřebný počet koordinátorů bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi s přihlédnutím k rozsahu a složitosti díla a jeho náročnosti na koordinaci ve fázi přípravy a ve fázi jeho realizace.

V případech, kdy při realizaci stavby celková předpokládaná doba trvání prací a činností je delší než 30 pracovních dnů, ve kterých budou vykonávány práce a činnosti a bude na nich pracovat současně více než 20 fyzických osob po dobu delší než 1 pracovní den nebo celkový plánovaný objem prací a činností během realizace díla nepřesáhne 500 pracovních dnů v přepočtu na jednu fyzickou osobu je zadavatel stavby dle §15 odstavce (1) zákona č. 309/2006 Sb., povinen doručit oznámení o zahájení prací a to nejpozději do 8 dnů před předáním staveniště zhotoviteli.

Před započítáním stavebních prací je nutné vytýčit všechny podzemní inženýrské sítě. Při práci je potřebné dodržovat hlavně předpisy o práci v blízkosti a pod elektrickým vedením předpisy o manipulaci se stavebními stroji a nákladními automobily, které zahrnuje Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu ze 14. srpna 1990 „o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích“ a včetně následných novel a předpisů souvisejících.

Současně je nutno dodržovat veškeré související bezpečnostní předpisy a nařízení. Při provádění vlastních prací je nutno zabezpečit staveniště před přístupem nepovolaných osob. Na stavbě budou dodržována příslušná ustanovení vyhlášek č. 268/2009 a 269/2009 Sb., ve znění pozdějších předpisů, o obecných technických požadavcích na výstavbu.

Veškeré výrobky, technologie a materiály použité při stavbě musí odpovídat příslušným závazným ČSN, být schváleny pro použití v ČR a mít příslušné hygienické a bezpečnostní atesty. Dodavatel stavby doloží tyto materiály při kolaudaci.

Materiály a výrobky pro stavbu musí vyhovovat ve smyslu zákona č. 22/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů, o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů.

16. Závěr

Změny proti projektové dokumentaci je možné provádět pouze po dohodě s projektantem a investorem stavby. Navržené technické řešení je v projektové dokumentaci uvedeno jako referenční. Při dodržení technických a kvalitativních standardů je možno použít obdobná řešení a jiné výrobky, vždy však s přihlédnutím k navazujícím a souvisejícím výrobkům, konstrukcím a technologiím. Případnou změnu je však nutné odsouhlasit se zpracovatelem PD a investorem.

V Brně dne 16. 2. 2022

Ing. Jiří Hrnčíř