

SEZNAM PŘÍLOH

- D1 TECHNICKÁ ZPRÁVA + SEZNAM PŘÍLOH
- D2a SITUACE – část A
- D2b SITUACE – část B
- D3a SITUACE – ZÁKRES DO MAPY KN – část A
- D3b SITUACE – ZÁKRES DO MAPY KN – část B
- D4 VZOROVÉ PŘÍČNÉ ŘEZY
- D5 PŘÍČNÉ ŘEZY
- D6 SCHEMA BEZBARIÉROVÝCH ÚPRAV
- D7a SITUACE VYTYČOVACÍ – část A
- D7b SITUACE VYTYČOVACÍ – část B
- D8 ORIENTAČNÍ ROZPOČET, VÝKAZ VÝMĚR

D.1.1 – OBJEKT 101 – CHODNÍK

| | | | | | |
|---|---|--------------------|-------------|---|----------------------|
| ZODP. PROJEKTANT | PROFESE | VYPRACOVAL | KONTROLOVAL | © TOPO-CAD PARDUBICE • tel: 464601851 | |
| stavební část | doprava | ing. Radim Loukota | | | |
| . | | | | | |
| OBEC | DOLNÍ ÚJEZD | KRAJ | PARDUBICKÝ | FORMÁT | 1x A4 |
| INVESTOR | OBEC DOLNÍ ÚJEZD, DOLNÍ ÚJEZD ČP. 281, 569 61 DOLNÍ ÚJEZD, IČ: 00276596 | | | DATUM | 08.2019 |
| DOLNÍ ÚJEZD ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI CHODCŮ V CENTRU OBCE | | | | STUPEŇ | DPS |
| | | | | ČÍS. ZAKÁZKY | |
| | | | | ČÍS. KOPIE | |
| | | | | ČÍS. ARCHIVNÍ | |
| TECHNICKÁ ZPRÁVA | | | | MĚŘÍTKO | ČÍS. VÝKR. D1 |
| | | | | . | |

TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. Identifikační údaje stavby

| | |
|---------------------------|---|
| Akce: | DOLNÍ ÚJEZD - ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI CHODCŮ V CENTRU OBCE |
| Inženýrský objekt: | 101 - Chodník |
| Místo stavby: | Obec Dolní Újezd k.ú. Dolní Újezd u Litomyšle p.p.č. 140/4, 114/10, 2623, 172/2, 171/4, 173/3, 140/1, 2615/1, 187/12, 187/13, 114/8, 156/2, 177/14, 179, 187/1, 177/5, 168/2, 2622, 2591/1, 2591/2, 2240/1, 2240/2, 2591/3, 157/1, 156/3, 156/1, st.p.č. 610 a 593 |
| Stavebník: | Obec Dolní Újezd Dolní Újezd 281 569 61 Dolní Újezd IČ: 00276596 tel.: 461 632 821 e-mail: obec@dolniujezd.cz |
| Hlavní projektant: | ing. Radim Loukota provozovna: Br. Veverkových 2717, 530 02 Pardubice 2 tel.: 464601851 e-mail: topocad@archcen.cz IČ: 150 14 894 |
| Projektant části doprava: | ing. Radim Loukota provozovna: Br. Veverkových 2717, 530 02 Pardubice 2 tel.: 464601851 e-mail: topocad@archcen.cz IČ: 150 14 894 |
| Stupeň dokumentace: | DPS |
| Datum zpracování: | březen 2019 |

2. Podklady

Jako podklad pro PD bylo použito geodetické doměření předané hlavním projektantem ing. arch. Radimem Bártou. Dále byla provedena prohlídka staveniště za účasti stavebníka a dohodnut rozsah a způsob jednotlivých stavebních úprav a konzultace s hl. projektantem v rámci zpracování dokumentace.

Průběh inž. sítí byl získán z vyjádření jednotl. správců sítí a zaměřená situace (polohopis, výškopis) byl předán stavebníkem. Průběh vlastnických hranic byl získán z aktuální digitální mapy KN.

Předkládaná dokumentace je vypracována v digitální podobě v souřadnicovém systému S-JTSK a výškovém systému Bpv.

3. Situační řešení a technické řešení

Na základě požadavků stavebníka byly navrženy stavební úpravy chodníků podél silnice II/359 v průtahu centrem obce Dolní Újezd pro zvýšení bezpečnosti chodců v centru obce. Začátek úseku rekonstruovaných chodníků je navržen poblíž čp. 433 v křižovatce silnice II/359 se silnicí III/36019. Konec úprav je poblíž zdravotního střediska (čp. 383) u hřbitova.

Celková délka úseku stavebně upravovaných chodníků je 0,421 56 km.

Účelem stavby je zajištění bezbariérových přístupů po celé trase stav. upravovaných chodníků, od autobusových zastávek k objektům občanské vybavenosti a další veřejné infrastruktury a k parkovacím stáním pro imobilní občany.

Součástí stavby jsou rovněž bezbariérové přechody pro chodce, bezbariérová místa pro přecházení, úprava dotčených a nově zřizovaných parkovacích stání, stavební úpravy sjezdů, které křižují řešené chodníky, nová vyrovnávací schodiště a doprovodné terénní a sadové úpravy. Přechod přes školu bude doplněn ochranným ostrůvkem. Navrženy jsou stavební úpravy přechodů pro chodce (2) a míst pro přecházení (8 míst) + jedna úprava stávajícího místa pro přecházení u obecního úřadu.

Stavební úpravy chodníků řeší napojení širšího území centra obce pomocí bezbariérových úprav na východní i západní straně okolí komunikace, na stávající přístupy do budov, na autobusové zastávky a na plochy dopravy v klidu.

Využívá se přitom stávající dopravní i technické infrastruktury - pro odvodnění, osvětlení a navazující plochy komunikací a chodníků.

Je zajištěno propojení pěších tras od Zdravotního střediska na jižní straně až k Mariánskému sousoší na severní straně řešeného území, po obou stranách silnice II/359. Tím je zabezpečeno užívání obou uličních front dle současných standardů, včetně technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby.

Chodníky místy sledují a lemují stávající budovy – dle potřeby se mění i nivelety rekonstruovaných zpevněných ploch zastávek a chodníků, navazují na stávající vstupy a vjezdy do budov.

Odtokové poměry se rovněž nemění - pozemky a stavby jsou odvodněny do stávající kanalizace, ke zvýšení množství odváděných srážkových vod nedochází. Nový způsob odvodnění je navržen na silnici II/359 ve shora uvedeném rozsahu, silnice bude po celé délce zaobroubena silničními obrubami a podél těchto obrub bude doplněn systém uličních vpustí. Nově je tedy navrženo 12 UV. Tyto budou napojeny pomocí přípojek do stávající kanalizace v obci.

Chodníky jsou v převažující ploše navrženy z betonové dlažby. V prostoru před školou jsou tyto plochy navrženy z mozaikové kamenné dlažby, která doplňuje stávající úpravy z přírodního kamene.

Autobusový záliv je navržen ze žulové dlažby drobné.

Obruby jsou navrženy kamenné štípané. Využijí se převážně stávající žulové obruby, a doplní se v chybějících částech.

Vyrovnávací schody šířky 2,0 m budou využívat betonové stupně (11x285/160) a lemy a boční zídky ze ŽB (schodiště je součástí samostatného objektu 201 – Opěrné stěny).

Dále jsou navrženy dvě opěrné ŽB zdi, jedna pro vyrovnání výškových rozdílů chodníků u nově navrženého venkovního schodiště, a druhá u zdravotního střediska pro možnost umístění jednoho nového parkovacího stání (pro sanitku). Obě jsou součástí samostatného objektu 201 – Opěrné stěny.

Kácení stromů je navrhováno v souvislosti se zřízením nových chodníků - na východní straně mezi Zdravotním střediskem a Obecním úřadem (1 ks keř); na západní straně mezi obecním úřadem a Mariánským sousoším bude provedeno vykácení starého stromořadí (12 ks stromů) a jeho náhrada novou výsadbou (9 ks – viz situace, např. lípa velkolistá kult. Fastigiata (10/7) nebo Zelzate (8/8)).

4. Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Zpevněné plochy jsou navrženy dle vyhl. č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Přirozenou vodící linii bude tvořit u chodníků přilehlé objekty a podezdívky přilehlých plotů k rekonstruovaným chodníkům, tam kde tyto objekty nejsou, bude přirozenou vodící linií tvořit převýšená obruba +6 cm. Tyto přirozené vodící linie jsou schematicky vyznačeny v situaci.

Příčný spád chodníku je navržen o velikosti max. 2% a podélné spády chodníků kopírují podélný spád přilehlé silnice II/359 v rozsahu 0,4 až 2,0 %.

Snížené obruby v místech přechodů a míst pro přecházení a vstupy na parkovací plochy s vyhrazenými místy pro invalidy jsou navrženy s převýšením +2 cm nad kryt přilehlé vozovky, snížené obruby v místech sjezdů na přilehlé pozemky jsou navrženy s převýšením +5 cm. Základní převýšení přilehlé obruby silnice II/359 je 12 cm nad kryt přilehlé vozovky.

Chodníky jsou navrženy v základní šířce min. 2,0 m, ve stísněných poměrech min. 1,64 m, v případě, že je chodník z obou stran lemován zelení, je navržen v š. 1,5 m.

Autobusová zastávka je navržena v šířce 3,0 m.

U snížených obrub pod výšku 8 cm jsou navrženy varovné pásy v šířce 0,4 m, které jsou v místě přechodu doplněny signálními pásy šířky 0,8 m a u míst pro přecházení odsazenými signálními pásy též šířky 0,8 m nebo jsou provedeny bez signálních pásů.

Autobusová zastávka u OÚ bude doplněna kontrastní dlažbou podél nástupní hrany. Zde bude také vytvořena umělá vodící linie k navrženému místu pro přecházení.

Přechody pro chodce budou označeny vodorovným dopravním značením V7a a svislým dopravním značením IP6.

Tam, kde budou reliéfní dlažby kombinovány s žulovou dlažbou drobnou nebo mozaikovou, budou tyto lemovány hladkou kamennou dlažbou šířky 0,25 m.

Všechny tyto prvky jsou patrné ze situace a přílohy Schema bezbariérových úprav.

Pojížděné a chodníkové plochy musí splňovat smykové tření min. 0,5.

Použité výrobky na hmatové úpravy musí splňovat technické požadavky na vybrané stavební výrobky v souladu s předpisem 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04, aktual. 1.1.2017.

5. Vytyčení

Pro potřeby stabilizace situačního řešení navrhovaných komunikací jsou podrobné vytyčovací body fixovány v rámci digitálního zpracování v souřadnicích S-JTSK. Seznam souřadnic vytyčovacích bodů je součástí výkresu Situace vytyčovací.

Šířkové uspořádání upravovaných komunikací je dáno orientačním kótováním. Rozsah situačního řešení je zcela zřejmý z výkresu Situace vytyčovací 1:250.

6. Výškové řešení

Výškové řešení vychází z průběhu silnice II/359, stávajícího terénu a stávajícího výškového řešení přilehlých ploch a napojení nových pěších komunikací na stávající navazující zpevněné plochy a chodníky, i vstupy do přilehlých objektů.

Příčný spád chodníků je navržen jako jednostranný o velikosti max. 2 % a podélné spády chodníků kopírují podélný spád přilehlé silnice II/359 v rozsahu 0,4 až 2,0 %.

Sjezdy v místech, kde překonávají chodník, jsou navrženy s podélným spádem rovnajícím se příčnému spádu chodníku, tj. max. 2 %.

Návrh výškového řešení je nejlépe patrný z doložených vzorových příčných řezů, podélného profilu a situace.

Základní převýšení obrub podél silnice II/359 je navrženo 12 cm, výška nástupní hrany u zastávky HD 20 cm, v místech přechodů a míst pro přecházení, bezbariérových tras s převýšením 2 cm, a v místech sjezdů 5 cm.

7. Navrhované konstrukce

Konstrukce nových zpevněných ploch komunikací a chodníků jsou navrženy v souladu s technickými podmínkami TP 170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“, schválenými MD ČR OPK pod č.j. 517/04-120-RS/1 s účinností od 1.12.2004, za předpokladu dodržení standardních návrhových podmínek. Tyto podmínky, zejména únosnost zemní plně, namrzavost, vodní režim a další, je potřeba ověřit na místě samém příslušnými zkouškami.

Veškerý materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným ustanovením ČSN. Pro podkladový beton ČSN 73 6124, šterkové podsypy ČSN 73 6126 a dlažby ČSN 73 6131. Při provádění konstrukcí je nutné zajistit kvalitní spojení jednotlivých konstrukčních vrstev, eventuelně použít spojovací živičné postřiky a nátěry v souladu s ČSN 73 6129. Ošetření spár u živičných úprav v místě napojení na stávající úpravu bude provedeno zálivkou s použitím výztužné mřížoviny. Napojení vrstev vozovky bude provedeno ve spáře s odstupňováním jednotlivých konstrukčních vrstev.

Ložní vrstva dlážděných konstrukcí na podkladě KSC (SC C), PB musí být při provádění podkladní vrstvy odvodněna v souladu s TP 170, např. vložení geosyntetika tl. 5 – 15 mm se součinitelem propustnosti $> 1 \times 10^{-4} \text{ ms}^{-1}$.

Náležitou pozornost je třeba věnovat úpravě zemní pláň, zejména je nutno zabránit jejímu zvodnění. Z toho důvodu je důležité začít s realizací a pokládkou navržených konstrukcí zpevněných ploch v těsné návaznosti na její definitivní úpravu. Rozhodující pro posouzení pláň je provedení zatěžovacích zkoušek a dodržení minimální hodnoty modulu přetvárnosti $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$ pro jemnozrnné a 120 MPa pro hrubozrnné zeminy. Na základě měření hodnot modulů na pláni v rámci provádění objektu musí v případě nedodržení minimálních předepsaných hodnot dodavatel v součinnosti s geologem stanovit optimální způsob sanace pláň. Možnost použití vytěžených materiálů posoudí odpovědný geotechnik na základě vhodnosti dle ČSN 72 1002 v průběhu provádění stavební činnosti dle konkrétních podmínek na stavbě.

Rozsah jednotlivých typů konstrukcí je zřejmý ze situace 1:250 a vzorových příčných řezů 1:50.

Chodníky pro pěši s krytem z beton. dlažby ve složení (D2-D-1, TDZ CH):

| | | | |
|-----------------|------|--------|--------|
| betonová dlažba | DL I | 60 mm | |
| kladecí vrstva | L | 40 mm | |
| šterkodrt' | ŠD | 200 mm | 45 MPa |
| celkem | | 300 mm | |

Chodníky pro pěši s krytem ze žulové mozaiky ve složení (D2-D-1, TDZ CH):

| | | | |
|----------------|------|--------|--------|
| žulová mozaika | DL I | 60 mm | |
| kladecí vrstva | L | 40 mm | |
| šterkodrt' | ŠD | 200 mm | 45 MPa |
| celkem | | 300 mm | |

Sjezdy s krytem z betonové dlažby ve složení (D1-D-1, TDZ VI):

| | | | |
|----------------------------|----------------------|--------|--------|
| betonová dlažba | DL I | 80 mm | |
| kladecí vrstva | L | 40 mm | |
| kamenivo zpevněné cementem | SC C _{8/10} | 120 mm | |
| šterkodrt' | ŠD | 150 mm | 45 MPa |
| celkem | | 390 mm | |

Sjezdy s krytem ze žulové kostky drobné ve složení (D1-D-1, TDZ VI):

| | | | |
|----------------------------|----------------------|--------|--------|
| žulová kostka drobná | DL I | 100 mm | |
| kladecí vrstva | L | 40 mm | |
| kamenivo zpevněné cementem | SC C _{8/10} | 120 mm | |
| šterkodrt' | ŠD | 150 mm | 45 MPa |
| celkem | | 410 mm | |

Parkovací stání s krytem z betonové dlažby ve složení (D1-D-1, TDZ VI):

| | | | |
|----------------------------|----------------------|--------|--------|
| betonová dlažba | DL I | 80 mm | |
| kladecí vrstva | L | 40 mm | |
| kamenivo zpevněné cementem | SC C _{8/10} | 120 mm | |
| šterkodrt' | ŠD | 150 mm | 45 MPa |
| celkem | | 390 mm | |

Parkovací stání s krytem z žulové kostky drobné ve složení (D1-D-1, TDZ VI):

| | | | |
|----------------------------|----------------------|--------|--------|
| žulová kostka drobná | DL I | 100 mm | |
| kladecí vrstva | L | 40 mm | |
| kamenivo zpevněné cementem | SC C _{8/10} | 120 mm | |
| šterkodrt' | ŠD | 150 mm | 45 MPa |
| celkem | | 410 mm | |

Zastávkový záliv s krytem z žulové kostky drobné ve složení (D1-D-1, TDZ VI):

| | | | |
|----------------------|------|--------|--|
| žulová kostka drobná | DL I | 100 mm | |
|----------------------|------|--------|--|

| | | | |
|----------------------------|----------------------|--------|--------|
| kladecí vrstva | L | 40 mm | |
| kamenivo zpevněné cementem | SC C _{8/10} | 120 mm | |
| šterkodrť | ŠD | 150 mm | 45 MPa |
| celkem | | 410 mm | |

Doplnění konstrukce vozovky s krytem z asf. betonu ve složení (D1-N-6, TDZ IV):

| | | | |
|----------------------------|----------------------|--------|--------|
| asfaltový beton | ACO11 | 50 mm | |
| asfaltový beton | ACL | 60 mm | |
| kamenivo zpevněné cementem | SC C _{8/10} | 130 mm | |
| šterkodrť | ŠD | 150 mm | 45 MPa |
| celkem | | 390 mm | |

8. Odvodnění

Odvodnění silnice II/359 zůstane stávající podélným a příčným spádem k okrajům vozovky.

Nový způsob odvodnění je navržen na silnici II/359 ve shora uvedeném rozsahu, silnice bude po celé délce zaobroubena silničními obrubami a podél těchto obrub bude doplněn systém uličních vpustí. Nově je tedy navrženo 12 UV. Nově navržené UV jsou hradeckého typu s kalovým prostorem a litinovou mříží 50x50 cm. Nové vpusti budou napojeny pomocí přípojek DN 200 do stávající kanalizace v obci, a to buď útesem do potrubí, nebo přímo do revizních šachet, a nebo jako prodloužení stávajících přípojek.

Odvodnění stavebně upravovaných chodníků bude provedeno pomocí příčných a podélných spádů na přilehlou komunikace nebo přilehlou zeleň.

Odtokové poměry se nemění - pozemky a stavby jsou odvodněny do stávající kanalizace, ke zvýšení množství odváděných srážkových vod nedochází.

9. Inženýrské sítě, přeložky a jejich ochrana

Tato část dokumentace neřeší práce spojené s výstavbou, rekonstrukcí, překládkou či úpravami inženýrských sítí. Podmínky ochrany stávajících sítí budou stanoveny správci jednotlivých inženýrských sítí.

Je nutné, aby před zahájením stavebních prací bylo provedeno řádné polohové a výškové vytyčení podzemních vedení jejich správci se zákresem do projektové dokumentace. Případně je třeba předat písemný doklad o neexistenci vedení a učinit o tom zápis do stavebního deníku. Stávající zařízení správců sítí musí být během stavební činnosti chráněna před poškozením, v případě poškození stavbou musí být za účasti správce opravena.

Vytyčení inženýrských sítí musí být během stavby neporušeno. Pracovníci dodavatele musí být prokazatelně seznámeni s polohou vedení a zákazem používat v jeho blízkosti mechanismy (min. 1,5 m po každé straně vedení, u dálkových 3 m). Správci inženýrských sítí musí být vyrozuměni nejméně 15 dní před zahájením stavebních prací. Pokud se ve výkopisti vyskytnou nepoužívané kabely, nelze tyto zrušit bez předchozího souhlasu jejich správce a přesného označení, o jaké kabely se jedná.

Před pokládkou konstrukčních vrstev vozovek a ploch musí být položeny veškeré chráničky a provedeny pokládky a úpravy inženýrských sítí.

10. Bourací a zemní práce

Provede se vybourání stávajících chodníků a obrub, frézování příslušných asfaltových ploch, odkop až na pláš zpevněných ploch (dle vzorových příčných řezů), případná demontáž stávajících konstrukcí v místech připojení nového chodníku, a pláš se upraví na únosnost dle příslušné TP.

Vybouraná suť, nepotřebné hmoty a výkopek pro konstrukci nových zpevněných ploch bude odvezen na skládku. Vybourané žul. krajníky se očistí a znovuosadí do předepsaných profilů. Zřízení deponie zeminy v rámci staveniště se neuvažuje. Zemina a humus potřebný pro zelené plochy bude dovezen na stavbu a ihned uložen do navrhovaných zpevněných ploch.

Pro tento stupeň dokumentace nebyl proveden žádný geologický, hydrogeologický průzkum stavebního pozemku ani diagnostický průzkum stávajících zpevněných ploch. Protože se jedná o stávající zpevněné plochy, předpokládáme, že po vybourání těchto stávajících zpevněných ploch na úroveň pláň nových konstrukcí bude hutněním možno dosáhnout předpokládaného modulu přetvárnosti $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$. Pakliže nebude možno této hodnoty dosáhnout, provede se zlepšení nebo výměna pláň.

Definitivní násypová tělesa uvažovaná budou provedena z materiálů vhodných pro násypy a náležitě zhutněna. Možnost použití vytěžených materiálů posoudí odpovědný geotechnik na základě vhodnosti dle ČSN 72 1002 v průběhu provádění stavební činnosti dle konkrétních podmínek na stavbě.

U výstavby komunikací je potřeba ochránit silniční pláň před znehodnocením klimatickými vlivy. Dotěžení se pak provede v rámci postupu při provádění podkladních vrstev komunikací.

Podloží pod komunikacemi je nutno před zahájením výstavby vozovky upravit tak, aby minimální hodnota modulu přetvárnosti byla $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$ ($E_{\text{def},2} / E_{\text{def},1} < 2,2$) pro jemnozrnné zeminy. Na základě měření hodnot modulů na pláni v rámci provádění objektu v případě nedodržení minimálních předepsaných hodnot musí geolog v součinnosti s dodavatelem a projektantem stanovit optimální způsob sanace pláně.

Při provádění zemních prací je nutné dodržovat následující obecné podmínky:

- skryvkové a hutnicí práce by se měly zahájit pouze při předpovědi delšího suchého počasí. Práce se doporučuje provádět po částech a v případě nepříznivého deštivého počasí pokračovat až po vysušení terénu nebo skrytí rozmočené vrstvy a přehutnění povrchu,
- po celou dobu stavebních prací by měl fungovat geotechnický dozor, který by v případě jakýchkoli odchylek oproti popsáním předpokladům rozhodoval o změnách navržené technologie, případně potřebná sanační opatření,
- v případě, že navrhované úpravy silniční pláně a následné pokládky konstrukčních vrstev vozovek nebudou provedeny v těsném sledu, bez časové prodlevy, a dojde ke zvodnění, rozbrzdění, nebo rozježdění zemní pláně vozidly stavby je nutné za účasti odpovědného geotechnika stavby navrhnout následná sanační opatření – nejlépe nahrazení poškozené vrstvy konstrukce novým násypem a zhutnění na požadované hodnoty doložené novými zatěžovacími zkouškami.

11. Definitivní dopravní značení

Součástí projektu je návrh nového vodorovného dopravního značení v nezbytně nutném rozsahu vyvolaném touto stavbou.

Veškeré dopravní značení bude provedeno v souladu s platným zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a ČSN 01 8020 Dopravní značky na pozemních komunikacích.

Vodorovné dopravní značení bude provedeno v plastu.

Dále se provede úprav svislého dopravního značení navržených přechodů.

12. Požadavky na provádění stavby

Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními. Při stavebních pracích v pásmu podzemního vedení, v pásmu dálkových kabelů a v pásmu vzdušného vedení je nutné respektovat veškerá příslušná ustanovení, zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz použití mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

Před vlastním zahájením stavebních prací se doporučuje provést prohlídku a zdokumentovat stav pozemků.

Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům. Živičné směsi musí mít požadované vlastnosti.

Zemní pláň je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit jejímu zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost a první stmelenou vrstvu položit co nejdříve.

Zařízení staveniště se předpokládá pouze malého rozsahu s využitím mobilních objektů. Parkování mechanismů je možné na staveništi. Odběr elektrické energie je nutno dohodnout s příslušnou služebnou energetické společnosti.

Plochy pro větší skládky se neuvažují.

Stavebník zajistí pravidelné provádění zkoušek míry hutnění zeminy podloží, zkoušky podkladních vrstev a živičných krytů vozovky a provede o tom záznamy ve stavebním deníku.

13. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

Při realizaci stavby je nutné dodržet úpravy z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví třetích osob vč. nutných úprav pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Při stavebních pracích je nutno dodržovat platné předpisy, zejména nařízení vlády č. 591/2006 Sb. (požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích) a všechny předpisy s tím související.

Zvýšenou pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti podzemních vedení. Jejich poloha musí být jejich správci předem vytyčena a po celou dobu stavby udržována. S jejich polohou musí být pracovníci dodavatele prokazatelně seznámeni. Práce v jejich blízkosti je nutno provádět za odborného dozoru příslušné organizace, bez použití mechanismů a za dodržení dalších podmínek správce.

Dále je nutná zvýšená pozornost při pracích v blízkosti nadzemních vedení, zejména při použití mechanismů ve výškách větších 3 m.

Je nutno zajistit bezpečnost pracovníků při souběžném provádění prací. Pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s nebezpečím, dodavatelské organizace musí uzavřít vzájemné dohody.

Je třeba zamezit přístupu veřejnosti na staveniště, otevřené výkopy chránit zábradlím a v noci výstražným světlem. Během provozu je nutno dodržovat ustanovení zákona o pozemních komunikacích.

Pakliže budou při provádění splněny podmínky zákona č. 309/2006 Sb., musí investor na stavbě zajistit koordinátora bezpečnosti práce.