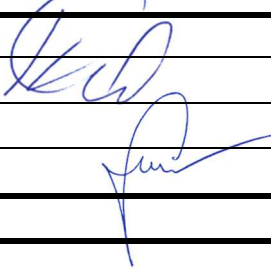



**SO 101 PARKOVIŠTĚ**  
**SO 102 CHODNÍKY A ZPEVNĚNÉ PLOCHY**  
**SO 601 POLOPODZEMNÍ KONTEJNERY NA ODPAD**

VEDOUcí PROJEKTANT	ING. KOTLÁN		 <b>PROfi Jihlava spol. s r.o.</b> Pod Příkopem 6, 586 01 Jihlava
ZODP. PROJEKTANT	ING. KOTLÁN		
VYPRACOVAL			
KONTROLOVAL	ING. SEDLÁK		
INVESTOR: MĚSTO NÁMĚŠŤ NAD OSLAVOU			
<b>AKCE:</b>  <b>Parkoviště u ZŠ Husova, Náměšť nad Oslavou</b>			STUPEŇ: DUSP
			ZAK.Č.: 2023-000001
			PARÉ Č.
			OBSAH:
<b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>			

**a) identifikační údaje objektu****-název stavby:****Parkoviště u ZŠ Husova, Náměšť nad Oslavou****-stavební objekty:**

SO 101 Parkoviště

SO 102 Chodníky a zpevněné plochy

SO 601 Polopodzemní kontejnery na odpad

**-místo stavby:**

Kraj: Vysočina (CZ063)

Okres: Třebíč

Katastrální území: Náměšť nad Oslavou [701564]

Parcelní čísla: 1296, 1318, 1297, 1292, 1291, 1290, 1289, 1286, 1284, 1283.

**b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení**

Předmětem navrhované stavby je vybudování parkoviště u základní školy v ulici Husova. V současné době zde jako parkoviště slouží asfaltová plocha jejíž stavebně technický stav je nevyhovující. Odvodnění stávajícího parkoviště je nedostatečné, zcela chybí vodorovné dopravní značení – parkovací stání nejsou definována a způsob parkování je tak zcela ponechán na libovůli jednotlivých řidičů. Kapacita stávajícího parkoviště je pouze 33 vozidel, a tak někteří řidiči odstavují svá vozidla na přilehlou travnatou plochu. Severovýchodní okraj asfaltové plochy lemují kontejnery na komunální odpad (jedná se celkem o 12 kontejnerů a 1 kontejner na textil).

Nové parkoviště bylo navrženo na základě požadavků a informací vznesených investorem. Součástí stavby je i vybudování nového chodníku podél parkoviště s napojením na stávající chodníky a dále pak předláždění chodníků a zpevněných ploch přímo navazujících na řešené parkoviště. Stavba vyvolá nutnost přeložky veřejného osvětlení vč. stožárů, které budou přemístěny a doplněny stožáry novými. Na východním okraji plochy parkoviště bylo navrženo osazení celkem 4 ks polopodzemních kontejnerů na odpad.

*Celkový projektovaný rozsah, kapacitní údaje, základní technické parametry, základní dopravní řešení základní dispoziční řešení, základní stavební a technologické řešení:*

Plocha parkoviště byla rozšířena, příjezdové komunikace byly navrženy s živičným krytem, jednotlivá parkovací stání pak z betonové drenážní dlažby, zpevněné plochy parkoviště budou ohraničeny betonovými obrubami. Kapacita nově navrženého parkoviště je celkem 63 parkovacích stání pro osobní vozidla, z toho 52 standardních stání, 5 stání pro invalidy, 4 stání pro elektromobily a 2 vyhrazená stání K+R. Na řešené parkoviště navazují chodníky a zpevněné plochy pro pěší, které budou předlážděny, případně nově provedeny. Původní kontejnery na komunální odpad budou nahrazeny osazením 4 polopodzemních kontejnerů, každý o kapacitě 5 m<sup>3</sup>. Na východním okraji parkoviště je pak navržena zpevněná plocha pro osazení 3 kontejnerů 1100 l na tříděný odpad.

**c) vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci - dopravní údaje, geotechnický průzkum apod.**

Pro potřeby projektových prací byla pořízena digitální účelová mapa zájmového území (polohopis a výškopis) s orientačním zákresem situační polohy inženýrských sítí (**vyznačení sítí je pouze orientační a jejich polohu nelze odměřovat z výkresové dokumentace, před započítáním zemních prací je nutno zajistit vytýčení veškerých sítí - zajistí zhotovitel**). Dále byla pořízena digitální katastrální mapa se zákresem pozemků dle katastru nemovitostí. Stavebně historický průzkum nebyl prováděn a vzhledem k tomu, že se na budoucím staveništi nenacházejí žádné stávající nosné konstrukce, které by bylo nutno staticky posuzovat, nebyl proveden statický posudek.

**d) technický popis stavebního objektu**

## **SO 101 Parkoviště**

Parkoviště tvoří přístupové komunikace a jednotlivá parkovací stání. Příjezdové komunikace jsou označeny „K1“ až „K5“ a byly navrženy v šířce 6,0 m s asfaltobetonovým krytem, parkovací stání pak z betonové drenážní dlažby. Rozměry parkovacích stání byly navrženy pro osobní vozidla při kolmém řazení v souladu s ČSN 73 6056. Podkladem pro návrh konstrukčních vrstev komunikací a parkovacích stání byl Diagnostický průzkum provedený firmou ESLAB, spol. s r.o.

Konstrukce komunikací:

Asfaltový beton ACO 11+, PmB 45/80-65	40 mm	ČSN 736121, TKP kap. 7
Postřík spojovací PS C	min. 0,4 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 736129, TKP kap. 26
Obalované kamenivo ACP 22+ (S), 50/70	80 mm	ČSN 736121, TKP kap. 7
Štěrkodrt' ŠD <sub>A</sub> 0/63 mm	200 mm	ČSN 736126-1, EN 13285
Štěrkodrt' ŠD <sub>B</sub> 0/63 mm	150-190 mm	ČSN 736126-1, EN 13285
Sanace zeminy AZ	300-500 mm	ČSN 736133
Konstrukce celkem	770-1010 mm	

Konstrukce parkovacích stání:

Betonová dlažba se širokou spárou (drenážní)	80 mm	ČSN 736131, TP 192
Lože z drceného kameniva fr 4/8 mm	40 mm	ČSN 736131
Štěrkodrt' ŠD <sub>A</sub> 0/63 mm	150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
Štěrkodrt' ŠD <sub>B</sub> 0/63 mm	200 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
Konstrukce celkem	470 mm	

Plocha parkovacích stání bude provedena z betonové dlažby (distanční) barva přírodní šedá, jednotlivá parkovací stání budou od sebe oddělena využitím betonové dlažby (distanční) barva černá.

Parkovací stání jsou od příjezdových komunikací oddělena betonovými silničními nájezdovými obrubníky ABO 15/15/100. Plocha parkoviště bude ohraničena betonovými silničními obrubníky ABO 15/25/100 s převýšením +0,10 m nad vozovku. Obrubníky budou uloženy do lože s opěrou z betonu třídy C16/20nXF1.

### Odvodnění

Odvodnění parkoviště je řešeno dvěma způsoby:

- dešťové vody z příjezdových komunikací budou zachycovány do nově navržených dešťových uličních vpustí, zaústěných přípojkami PVC (PP) DN200 SN12 do stávající kanalizace. Vpusti jsou navrženy prefabrikované z betonových dílců s litinovou mříží třídy zatížení D400.
- parkovacích stání jsou navržena s krytem z betonové drenážní dlažby, a tak budou dešťové vody volně zasakovat do podloží.

Spodní konstrukční vrstvy vozovky a parkovacích stání jsou odvodněny podélnými trativody. Drenáž bude provedena z flexibilního perforovaného potrubí PVC DN160, lože ze štěrkopísku ŠP 0/16 tl. 100 mm a obsyp HDK 8/16 mm. Rýha bude obalena propustnou geotextilií dle TP97. Drenáže budou zaústěny do dešťových uličních vpustí.

### Dopravní značení

Původní dopravní značení bude odstraněno a nahrazeno novým.

Svislé dopravní značení spočívá v osazení dopravních značek v místě vyhrazených parkovacích stání 5x IP12 - stání pro invalidy, IJ7 - stání pro elektromobily a IP13e - vyhrazená stání K+R. Na výjezdu z parkoviště bude osazena dopravní značka P4 - dej přednost v jízdě. Bude obnoven přechod pro chodce (délka 6,0 m) osazením svislých dopravních značek IP6 a provedením vodorovného značení V7a v šířce 4 m.

## **SO 102 Chodníky a zpevněné plochy**

Pro přístup pěších k zaparkovaným vozidlům byl na západním okraji parkoviště navržen chodník „1“ v délce 54,6 m, který navazuje na plochu před hlavním vstupem do budovy školy a je ukončen napojením na stávající chodníky v parku. Chodník „2“ tvoří spojnici mezi chodníkem „1“ a stávajícím chodníkem u bytového domu č.p. 563. Chodníky byly navrženy v šířce 2,0 m.

Součástí stavby je i provedení předláždění stávajícího chodníku u č.p. 556, chodníku směřujícího k budově školy včetně zpevněné plochy před vstupem do školy. Chodníky a zpevněné plochy byly navrženy s krytem z betonové dlažby v červené barvě, s jednostranným příčným sklonem max. 2% a ohraničeny budou chodníkovými (příp. silničními) obrubami. Maximální podélný sklon navrhovaných chodníků nepřekročí hodnotu 8%.

Konstrukce chodníku a zpevněné plochy byla navržena dle TP 170 navrhování vozovek pozemních komunikací.

Konstrukční vrstvy chodníku:

Betonová dlažba	60 mm	ČSN 736131
Lože z drčeného kameniva 2/4 mm	30 mm	ČSN 736131
Štěrkodrt' ŠD <sub>B</sub> 0/32 mm	150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
Konstrukce celkem	240 mm	

**Materiálová specifikace pro hmatovou dlažbu** - materiál použitý pro hmatové úpravy musí splňovat NV 163/2002 Sb., ve znění NV č. 312/2005 Sb., NV č. 215/2016 Sb. a TN TZÚS 12.03.04.-06.

Barevný kontrast hmatových prvků bude řešen použitím červené reliéfní dlažby pro varovné a signální pásy a plochy chodníků budou řešeny dlažbou bez zkosených hran přírodní (šedé) barvy.

Všechny přístupy, přechody a místa pro přecházení jsou navrženy jako bezbariérové v souladu s vyhláškou č.398/2009 Sb. v platném znění. Trasy pěších na nově budovaných trasách jsou doplněny o přirozené a umělé vodící linie (zvýšená obruba, vodící pás).

Tvarové řešení dlažebních prvků pro signální, varovný a hmatný pás:

Dlažební prvky s výrazně hmatově (vnímatelným slepečkou holí a nášlapem) odlišným povrchem od okolní dlažby, obdélníkového (funkční minimální rozměr 100 x 200 mm), nebo čtvercového tvaru (funkční minimální rozměr 200 x 200 mm) se zkosenou hranou o délce max. 2 mm, uložené s šířkou spár maximálně 4 mm.

Tvarové řešení dlažebních prvků pro lemování signálních, varovných a hmatných pásů:

Šířka lemovacího pásu musí být min. 250 mm. Povrch musí být rovinný, bez výstupů, drážek a podobných tvarových úprav, obdélníkového nebo čtvercového tvaru (bez zkosené hrany, uložené se šířkou spár max. 4 mm. Rovinnost dlažby dle ČSN 74 4505.

Povrch dlažebních prvků pro signální, varovný, hmatný a lemovací pás musí splňovat základní požadavky na protiskluznost dle vyhlášky č. 398/2009 Sb.

Všeobecné technologické požadavky. Požadovaná únosnost zemní pláně  $E_{def,2}$  min. 30 MPa, (v případě nesplnění je nutná úprava pláně), minimální požadované zhutnění zemní pláně (aktivní zóny) je 100 % PS. Materiál zemní pláně (aktivní zóny) nesmí být namrzavý. Násypy a zásypy budou provedeny z vhodných materiálů (dle klasifikace ČSN 73 3133), které budou ukládány po vrstvách max. 300 mm s průběžným hutněním (minimálně 100 % PS).

V případě, že budou v podloží zastíženy nevhodné zeminy (neúnosné, namrzavé) bude provedena sanace pláně chodníku štěrkovitým materiálem v tl. 30cm. Sanace bude probíhat po odtěžení stávající zeminy, vzniklá figura bude opatřena separační geotextílií, do které bude provedena sanační vrstva ze štěrkovitého materiálu frakce 0/200mm. Tyto sanace budou realizovány až na základě zkoušek na pláni a jejich rozsah bude schválen investorem.

Provedení dlážděných povrchů se řídí ČSN 73 6131, kdy je třeba opět dbát zejména na finální rovnost povrchu a rovněž na tloušťku lože dlažby (projektová tloušťka je 40 mm, při realizaci

nesmí být tloušťka lože větší než 50 mm, jinak hrozí tvorba trvalých deformací na povrchu dlažby).

Obrubníky, případně další betonové prvky budou kladeny na podkladní beton s boční opěrou (beton C16/20 XF1, minimální tloušťka 100 mm, uspořádání dle vzorových příčných řezů). Dělení obrubníků a dalších betonových prvků bude prováděno zásadně řezáním na požadovaný rozměr, oblouky budou vytvořeny ze segmentů přiměřených délek nebo ze speciálních kusů požadovaného poloměru.

Při realizaci budou v plném rozsahu dodržovány příslušné ČSN, ČSN-EN a TP pro stavbu pozemních komunikací ve znění platném v době zpracování projektové dokumentace.

### **Řešení přístupu a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace**

Při zpracování projektové dokumentace byly splněny požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb v platném znění. S ohledem na charakter stavby (exteriér - úprava veřejně přístupných ploch) jsou dodrženy zejména požadavky stanovené v příloze 1 a v příloze 2 uvedené vyhlášky.

#### Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu:

#### Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením:

- Chodník je navržen o šířce 2,00 m.
- Maximální hodnota podélného sklonu je 8,0%, minimální hodnota podélného sklonu 0,15%.
- Základní příčný sklon chodníků je 2 % .
- V místech ukončení chodníku je navržen vždy snížený obrubník na výškový rozdíl 20 mm oproti vozovce. Šikmé plochy chodníků navazující na sníženou hranu chodníku splňují požadavek na maximální podélný sklon 1:8 (12,5 %) a maximální příčný sklon 1:50 (2,0 %).
- Po celé délce sníženého obrubníku (tzn. v délce výškového rozdílu 20 mm a dále až do výškového rozdílu 80 mm) musí být směrem do chodníku vždy zřízen varovný pás šířky 0,4 m. Varovný pás musí mít výrazně odlišnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí (musí být vnímatelný slepeckou holí a nášlapem při dodržení barevného kontrastu vůči okolí).
- Výrobky pro hmatové prvky zajišťující samostatný pohyb osob se zrakovým postižením nelze na řešené stavbě použít k jinému účelu, jedná se o stanovené výrobky ve smyslu zákona č. 22/1997 Sb. a nařízení vlády č. 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky, které musí splňovat požadavky TN TZÚS 12.03.04 až 07 (definuje detailní technické a uživatelské vlastnosti výrobků).
- U dlažeb se zkosenými hranami je nutno dodržet hmatový kontrast v návaznosti na požadavek vyhl. č. 398/2009 Sb. na rovinný povrch v šířce min. 250 mm od varovného, resp. signálního pásu je nutné v uvedené šířce provedení povrchu z betonové zámkové dlažby barvy přírodní (šedé) bez zkosených hran pro dodržení hmatového kontrastu.
- Chodník je řešen tak, aby byla důsledně dodržena vodící linie pro zrakově postižené osoby. Přirozená vodící linie je tvořena zejména převýšeným obrubníkem chodníku – tj. obrubníkem osazeným na rozhraní chodníku a navazujícího zeleného pásu, případně je tvořena oplocením.
- Povrch chodníku je rovný, pevný a upravený proti skluzu (betonová zámková dlažba).

### Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením:

V návaznosti na požadavky vyhlášky nejsou v rámci projektového řešení navržené úpravy pro osoby se sluchovým postižením (stavba neobsahuje přechody, které by bylo nutné vybavit zvukovou signalizací a rovněž není požadavek na zřízení akustického a orientačního systému používaného ve městech pro uzly MHD nebo pro přestupní uzly autobusových a vlakových nádraží).

### Použití stavebních výrobků pro bezbariérová řešení

- Povrch chodníku je navržen z betonové zámkové dlažby tloušťky 60 mm, barva dlažby je červená. Navržený materiál povrchu a celková skladba konstrukce chodníku zaručuje požadovanou rovnost, pevnost a odolnost proti skluzu.
- Varovné a signální pásy jsou navrženy z betonové zámkové dlažby - slepecká dlažba s výstupky (výstupky tvaru kulových úsečí nebo komolých kuželů s průměrem 20 mm až 25 mm a výškou 4 mm až 5,5 mm s roztečí výstupků 50 mm až 100 mm), tloušťka dlažby je 60 mm, barva šedá. Navržený materiál zaručuje požadovanou rovnost, pevnost a odolnost proti skluzu (viz první odrážka), dále je zajištěn požadovaný kontrast a požadované hmatové vnímání povrchu. Materiál použitý pro vytvoření signálních a varovných pásů nelze na veřejně přístupných plochách a komunikacích použít k jinému účelu.
- Přirozenou vodící linii tvoří zejména převýšený obrubník chodníku – tj. obrubník osazený na rozhraní chodníku a navazujícího zeleného pásu (převýšení obrubníku je minimálně +0,06 m nad povrch chodníku).
- Snížené obrubníky jsou navrženy betonové nájezdové, přičemž se osadí tak, aby maximální výška hrany obrubníku nad povrchem komunikace byla +0,02 m. Přechod mezi sníženým obrubníkem a obrubníkem základní výšky je z betonových přechodových obrubníků - provedení dlažby v místě přechodu na snížený obrubník dodrží maximální povolený sklon pro šikmé plochy chodníků navazující na sníženou hranu chodníku.

### Řešení během výstavby - pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace

- Na veřejně přístupných komunikacích a plochách souvisejících se stavenišťem bude v místě rozestavěných úseků pohyb osob probíhat po stávajících komunikacích, tj. stejně jako ve stávajícím stavu, pouze při nedodržení průchozího prostoru minimálně 1,5 m nebo při celkové uzavírci se navrhne bezpečná a vzdálenostně přiměřená náhradní bezbariérová trasa.
- Zabezpečení rozestavěných úseků v místech možného pohybu chodců bude proti neoprávněnému vstupu chodců provedeno použitím mobilních zábran (navrhuje se např. mobilní ocelové zábradlí). Pouhé označení signální páskou je nedostatečné.
- Lávky přes výkopy musí být široké nejméně 0,9 m s výškovými rozdíly do 0,02 m, po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku ve výšce 0,1 m až 0,25 m nad pochozí plochou nebo sokl s výškou nejméně 0,1 m. Pro označení výkopů, okrajů lávek na nich a stavenišť celkově platí, že pochozí plochy musí být řešeny tak, aby byla důsledně dodržena vodící linie, do průchozího prostoru podél vodící linie se neumísťují žádné překážky, zasahující konstrukce v místech pochozích ploch musí mít ve výši 0,1 m až 0,25 m nad pochozí plochou pevnou zárazku pro bílou hůl (spodní tyč zábradlí, podstavec) a ve výši 1,1 m pevnou ochranu (tyč zábradlí nebo horní díl oplocení) sledující půdorysný průmět překážky.



## **SO 601 Polopodzemní kontejnery na odpad**

Podél plochy stávajícího parkoviště jsou umístěny kontejnery na komunální odpad, celkem se jedná o 11 kontejnerů o kapacitě 1100 l a 2x zvon na komunální odpad + 1 kontejner na textil. Investor se rozhodl nahradit tyto kontejnery osazením polopodzemních kontejnerů. Jedná se celkem o osazení celkem o sestavu 4 polopodzemních kontejnerů, každý o kapacitě 5 m<sup>3</sup>. Jejich stanoviště bylo vybráno s ohledem na prostor potřebný pro vyprazdňování a samotný sběrný vůz podél komunikace „K1“.

Po vyhloubení stavební jámy o velikosti 2,40 x 7,60 m bude její dno vyrovnáno štěrkopískem ŠP 0/16 mm v tl. vrstvy 0,15 m. Poté bude provedena deska z betonu C25/30-XC2 vyztuženého Kari sítí 6/100/100 mm v tl. 0,15 m. Na betonovou desku budou osazeny 4 betonové prefabrikované šachty, které slouží jako ochrana pro jednotlivé zvedací vaky o objemu 5 m<sup>3</sup> na komunální odpad. Mezi jednotlivými šachtami bude dodržen odstup 75 mm. Bude provedeno osazení a montáž nadzemní části kontejnerů včetně opláštění. Zásyp jámy bude proveden štěrkodrtí ŠD 0/32, přičemž je nutno jednotlivé vrstvy tl. max. 200 mm hutnit vibračním pěchem. Zpevněná plocha kolem kontejnerů je navržena z betonové dlažby tl. 60 mm, která bude v loži z drceného kameniva fr 2/4 mm tl. 30 mm a vrstvě štěrkodrti ŠD 0/32 tl. 150 mm. Zpevněná plocha kolem kontejnerů je vyspádována ve sklonu 1 % od kontejnerů kvůli odtoku dešťové vody. Na závěr bude odstraněna ochranná fólie z nadzemní části – opláštění kontejnerů, budou demontovány montážní úchyty a kontrola jednotlivých textilních vaků na odpad, především zda jsou vaky ve spodní části neprodyšně uzavřeny.

Hloubka instalovaných kontejnerů je 1,6 m, nadzemní část kontejneru je opatřena víkem a její výška činí 1,1 m. Výhodou užití těchto kontejnerů je, že 60% kontejneru je umístěno pod zemí, tím se šetří zábor pozemků, současně gravitace nutí odpad, aby se ještě více ztuhlil.

### ***e) provádění stavby***

Přístup na staveniště bude umožněn ze stávající místní komunikace, příp. navazujících komunikací. Zhotovitel je zodpovědný za udržování čistoty a provozu na staveništi, na díle a za odstranění veškerých nečistot a případného odpadu, který se na staveništi nashromáždí. Přístupové komunikace budou udržovány v čistotě.

Před vlastní výstavbou je nutné provést přípravu území (vytýčení inž. sítí, odstranění dřevin, apod.).

Postup provádění prací musí zajistit, aby nedošlo k rozmáčení zeminy pod úrovní pláně. Vytěžená nevhodná zemina bude odvezena na skládku mimo prostor staveniště.

Potřebné plochy pro skládky si zajistí zhotovitel stavby.

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 musí bezpodmínečně dodržovat veškeré platné zákony a předpisy o ochraně životního prostředí s důrazem na ochranu povrchových a podpovrchových vod. V prostoru stavby nesmí být zřizovány dočasné sklady PHM. Na staveništi se nesmí provádět opravy mechanismů. Dopravní prostředky a mechanismy nasazené na stavbu musí být v takovém technickém stavu, aby byl vyloučen únik paliva, náplní technických kapalin a maziv.

#### ***f) plán kontrolních prohlídek stavby***

Ve smyslu §18 zákona č.526/2006 Sb. Vyhlášky, kterou se provádí ustanovení stavebního zákona ve věcech stavebního řádu, bude prováděna kontrolní činnost rozestavěné stavby při provádění těchto prací:

- kontrola stavby po jejím dokončení a předložení dokladů a certifikátů zhotovitelem
- 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.

#### ***g) bezpečnost práce***

**Při provádění stavebních prací musí být dodrženy předpisy o bezpečnosti práce, zejména dle zákona č.262/2006 Sb., č.309/2006 Sb. a nařízení vlády č.591 a 592/2006 Sb.**

Zvláště se připomínají bezpečnostní předpisy týkající se práce pod vedením a v blízkosti kabelů a sítí.

Veškerý přebytečný vytěžený materiál je nutno uložit na povolených skládkách, které si zajistí dodavatel stavby.

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 zhotovitele stavby. Případně obnažená vedení musí být chráněna proti poškození.

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

Jihlava, prosinec 2023

Vypracoval: Ing. Bohumil Kotlán