

TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH

1.1 Stavba	2
1.2 Zadavatel projektové dokumentace	2
1.4 Zhotovitel projektové dokumentace	2
2. ÚVOD	2
2.1 Stručný technický popis, popis stávajícího stavu, návrh řešení.....	2
2.2 Použité podklady a průzkumy, jejich vyhodnocení.....	2
3. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....	2
3.1 Směrové a výškové řešení	3
3.2 Šířkové uspořádání	3
3.3 Příčný sklon	3
3.4 Konstrukce vozovky	3
3.5 Zemní práce	6
3.6 Odvodnění.....	7
3.7 Bezpečnostní opatření.....	7
3.8 Ohumusování a osetí travnatých ploch.....	8
4. VYTÝČENÍ OBJEKTU	9
5. SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY	9
6. PROVÁDĚNÍ, DOPRAVNÍ OPATŘENÍ	9
7. OCHRANNÁ PÁSMA	9
8. BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI NA STAVENIŠTÍCH	10

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Stavba

Název stavby: **Dobudování obratiště a točny**
Název objektu: SO 101 – Dopravní ostrůvek
Místo stavby: Ústí nad Labem
Okres: Ústí nad Labem
Kraj: Ústecký
Katastrální území: Ústí nad Labem

1.2 Zadavatel projektové dokumentace

Název a adresa: DP města Ústí n. Labem, a.s.,
Revoluční 3088/26,
Ústí nad Labem 40111

1.4 Zhotovitel projektové dokumentace

Název a adresa: PRAGOPROJEKT, a.s.
K Ryšance 1668/16, 147 54 Praha
IČO: 45272387
Zpracovatelský ateliér: Ateliér Praha I, ředitelka ateliéru Ing. Zdeňka Bolehovská
Hlavní inženýr projektu: Ing. Miloš Králík
Název objektu/přílohy: **SO 101 – Dopravní ostrůvek**
Stupeň dokumentace: Projektová dokumentace pro provádění stavby - PDPS
Zodpovědný projektant: Ing. Zbyněk Karásek, tel. 226 066 151
e-mail: karasek@pragoprojekt.cz

2. ÚVOD

2.1 Stručný technický popis, popis stávajícího stavu, návrh řešení

Z důvodu osazení trakčních stožárů trolejového vedení je navržen dopravní ostrůvek v ul. Panská v úseku mezi ul. Brněnská a Špitálské náměstí. V současné době je ostrůvek vyznačen pouze dopravním stínem.

Návrh dopravního ostrůvku byl proveden s respektováním stávajících šířkových poměrů komunikace a zachování přechodů pro chodce s minimálním zásahem do stávajících ostrůvků.

2.2 Použité podklady a průzkumy, jejich vyhodnocení

Pro návrh ostrůvku byla provedena rekognoskace území, tachymetrické zaměření a zjištění stávajících inženýrských sítí. Zjištěné údaje jsou zpracovány do projektu.

3. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Objekt SO 101 řeší výstavbu středového dopravního ostrůvku v délce 111m v ulici Panská (dle šířkových poměrů a intenzity dopravy cca 16000 voz/24h se jedná o místní sběrnou komunikaci). V ZÚ navazuje na osu místní obslužné komunikace (ul. Brněnská), KÚ je v ulici Klášská. Ostrůvek bude mít v celé délce šířku 2m.

Ostrůvek bude lemován silničním betonovým obrubníkem (1000x150x250) uloženým do bet. lože s boční opěrou C20/25n XF3. Obrubník bude osazen s převýšením od vozovky o 15cm.

Stávající ostrůvek u křižovatky s ulicí Brněnská bude předlážděn a šířkově a výškově upraven,

nová šířka bude 2m. Bude provedena úprava vodorovného dopravního značení a změněno šířkové uspořádání jednotlivých jízdních pruhů. Ostrůvek v blízkosti křižovatky s ul. U Chemičky/Špitálské náměstí bude rozebrán a nově zhotoven s odsunem viz příloha 101.2.1 Situace.

V nároží křižovatky ulic Špitálské náměstí x Panská bude provedena vysazená chodníková plocha, aby byl umožněn průjezd trolejové dopravy. Stávající vysazená chodníková plocha v nároží ulic U Chemičky a Panská bude rozebrána.

V místech odstranění vodorovného dopr. značení frézováním bude následně odfrézována obrusná vrstva tl. 40mm v celém prostoru vozovky. Krypt vozovky bude obnoven asf. obrusnou vrstvou ACO 11+ 50/70 tl. 40mm. Před pokládkou vrstvy bude povrch řádně zameten a opatřen spojovacím postřikem asfaltovou emulzí 0,3 kg/m².

3.1 Směrové a výškové řešení

Celková délka úpravy je 111 m. Trasu tvoří přímé úseky a směrové oblouky.

Niveleta komunikace je umístěna v nově navržené ose ostrůvku (není totožná s osou současné komunikace!) a je navýšena zhruba o 15cm.

Směrový výpočet je proveden v souřadnicích JTSK. Výškové řešení je provedeno ve výškovém systému B.p.v.

3.2 Šířkové uspořádání

Dopravní ostrůvek byl navržen s ohledem na navrhované šířkové poměry v šíři 2,0m.

Šířkové uspořádání jízdních pruhů bude upraveno dle přílohy 101.2.2 Situace dopravního značení tak, aby byl umožněn průjezd trolejové dopravy. S ohledem na průjezd městské hromadné dopravy je minimální šířka pruhu rovna 3m. Bezpečnostní odstup od obrub ostrůvku a nově zhotovených nároží bude 0,5m.

Budou obnoveny vodící čáry podél ostrůvku v šíři 0,25m (SO190).

3.3 Příčný sklon

Příčný sklon ostrůvku je proměnný a odvozený od založení obrubníků (+15cm) podél stávající vozovky.

Stávající vozovka má střechovitý sklon s lomem mimo osu komunikace. V rozmezí km 0,0174 – km 0,070 bude nutné odfrézovat podél levé části středového ostrůvku pás v šíři cca 0,5m, aby se tento lom odstranil. Bude provedena asfaltová vyrovňávka tak, aby výsledný příčný sklon celého jízdního pásu byl jednotný!

3.4 Konstrukce vozovky

Návrh na postup prací – dopravní ostrůvek:

- Odfrézování stávajícího asfaltového souvrství v šíři navrhovaného středového ostrůvku tl.0,12m; odstranění dopravního ostrůvku v ul. Panská u Špitálského náměstí
- Odfrézování lomu příčného sklonu vlevo v pásu š.0,5m proměnné tloušťky 0,12m – 0,15m a v délce zhruba 73m
- Předláždění dopravního ostrůvku u ul. Brněnská tak, aby výsledná šíře byla 2m. Členění dlažby chodníku a reliéfní dlažby pro nevidomé bude zachováno.
- Odtěžení stávajících konstrukcí a zemin v místě ostrůvku
- Pokládka trativodu HDPE DN150, včetně zásypu a obsypu viz. příloha č.3 Vzorové řezy
- Dosypávka materiálu min. podmíněčně vhodného dle ČSN 73 6133 a zhutnění na D=100%PS
- Osazení obrubníků s převýšením 15cm od stávající vozovky

- V pásu š.0,5m a v ploše původního ostrůvku provést infiltrační postřik modifikovanou asf. emulzí C 50 BP 5 v množství 0,60 kg/m² zbytkového asfaltu
- V pásu š.0,5m a v ploše původního ostrůvku položit podkladní vrstvu asfaltového betonu ACP 22+ podle ČSN EN 13108-1 v tloušťce 80 mm (110mm) s asfaltovým pojivem 50/70.
- V pásu š.0,5m a v ploše původního ostrůvku provést spojovací postřik modifikovanou asf. emulzí C 60 BP 5 v množství 0,30 kg/m² zbytkového asfaltu.
- Závěrečná obrušná vrstva bude provedena kompletně v celé vozovce. Položit obrušnou vrstvu asfaltového betonu ACO 11 podle ČSN EN 13108-1 v tloušťce 40 mm s asfaltovým pojivem 50/70.
- Proříznutí asfaltu podél obruby ostrůvku a zalití asf. zálivkou
- Ohumusování centrální části ostrůvku tl.0,15m a osetí travním semenem
- Koncovou část ostrůvku u ul. Špitálské nám. vydláždit kamennou kostkou 100x100 do pískového lože tl. 30mm

Návrh na postup prací – nároží1 (Panská x U Chemičky):

- Odstranění stáv. vysazené chodníkové plochy včetně zábradlí
- Osazení obrubníků s převýšením 15cm od stávající vozovky
- V případě potřeby (znečištění, nedostatečná únosnost) vyměnit spodní ochrannou vrstvu z MZK 0/32 G_A v tloušťce 100mm (max. 170mm)
- Provést infiltrační postřik modifikovanou asf. emulzí C 50 BP 5 v množství 0,60 kg/m² zbytkového asfaltu
- Položit podkladní vrstvu asfaltového betonu ACP 22+ podle ČSN EN 13108-1 v tloušťce 80 mm s asfaltovým pojivem 50/70.
- Provést spojovací postřik modifikovanou asf. emulzí C 60 BP 5 v množství 0,30 kg/m² zbytkového asfaltu.
- Závěrečná obrušná vrstva bude provedena kompletně v celé vozovce. Obrušná vrstva bude z asfaltového betonu ACO 11+ podle ČSN EN 13108-1 v tloušťce 40 mm s asfaltovým pojivem 50/70.
- Úprava délky zábradlí a zpětné uložení zábradlí do betonového lože C20/25nXF1
- Nově vydláždit varovný pás a předláždít nájezdovou rampu chodníku včetně signálního pásu s max. podélným sklonem 12,5% – provést u přechodu přes ul. Panská a u přechodu přes ul. U Chemičky
- Proříznutí asfaltu podél silniční obruby a zalití asf. zálivkou

Návrh na postup prací – nároží2 (Panská x Špitálské náměstí):

- Odstranění zeleně i konstrukce chodníku zasahujících za hranici nové úpravy, odstranění obrub v celé délce nároží
- Odfrézování stávajícího asfaltového souvrství v ploše nově navrhované vysazené chodníkové plochy
- Osazení silničních obrubníků s převýšením 15cm od stávající vozovky, osazení záhonových obrub podél navrhovaných zelených ploch
- V ploše odstraněné zeleně (chodníku) provést nové vozovkové souvrství (včetně inf. a spoj. postřiků), nutno provést s přesahem stmelených vrstev (asf. souvrství) o 0,2m – 0,5m za výkopovou rýhu. Závěrečná obrušná vrstva bude provedena kompletně v celé vozovce. Obrušná vrstva bude z asfaltového betonu ACO 11+ podle ČSN EN 13108-1 v tloušťce 40 mm s asfaltovým pojivem 50/70.
- Nově vydláždit varovný pás a předláždít nájezdovou rampu chodníku včetně signálního pásu s max. podélným sklonem 12,5% u přechodu přes ul. Špitálské náměstí

- Provedení konstrukce nové chodníkové plochy včetně položení varovných a signálních pásů, nová konstrukce bude provedena i v místě stávající nájezdové rampy chodníku
- Ohumusování zelených ploch tl.0,15m a osetí travním semenem
- Proříznutí asfaltu podél silniční obruby a zalití asf. zálivkou

Na závěr bude provedeno odstranění obrusné vrstvy v celém prostoru vozovky v místech odstranění vodorovného dopr. značení frézováním. Před pokládkou závěrečné obrusné vrstvy bude povrch řádně zameten a opatřen spojovacím postříkem PS-EP C60 BP5 0,3 kg/m². Obrusná vrstva bude z asfaltového betonu ACO 11+ podle ČSN EN 13108-1 v tloušťce 40 mm s asfaltovým pojivem 50/70. Napojení na stávající vozovku a asfalt podél stávajících obrub bude provedeno proříznutím a zalití asf. zálivkou typu N2.

Návrh asfaltové vyrovnávky je v souladu s TP 170:

Typ vozovky: D1-N-1

Třída dopravního zatížení (dále jen TDZ): III

Typ podloží: P III

Jednotlivé vrstvy vozovky:

ACO 11+ 50/70	40 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
PS-EP C60 BP5	0,30 kg/m ² *	ČSN 73 6129
ACP 22+ 50/70	80 mm (110mm)	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
PI-EP C50 BP5	0,60 kg/m ² *	ČSN 73 6129

stávající kce (E_{def,2} = min.140MPa)

CELKEM 120 mm (140mm)

* postříky jsou uváděny v množství zbytkového pojiva

Nové vozovkové souvrství bude provedeno s přesahem stmelených vrstev (asf. souvrství) o 0,2m – 0,5m za výkopovou rýhu a v souladu s TP170:

Typ vozovky: D1-N-1

Třída dopravního zatížení (dále jen TDZ): III

Typ podloží: P III

Jednotlivé vrstvy vozovky:

ACO 11+ 50/70	40 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
PS-EP C60 BP5	0,30 kg/m ² *	ČSN 73 6129
ACP 22+ 50/70	80 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
PI-EP C50 BP5	0,60 kg/m ² *	ČSN 73 6129
MZK 0/32 G_A	170mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
<u>ŠD_A 0/32 G_E</u>	250mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1

CELKEM 540 mm

* postříky jsou uváděny v množství zbytkového pojiva

E_{def2} na pláni = 45MPa

Návrh konstrukce vozovky byl proveden v souladu s TP 170 (září 2010 - označení vozovky D2-D-1, typ podloží P III.

Třída dopravního zatížení dále jen TDZ - CH

Návrhová úroveň porušení vozovky dále jen NÚP – D2

Chodník

Zámková dlažba	DL I	60 mm	ČSN 73 6131 TP 192
Kladecí vrstva 4/8	L	30 mm	ČSN 73 6126-1 ČSN EN 13285
Drcené kamenivo 8/16	L	50 mm	ČSN 73 6126-1 ČSN EN 13285
Štěrkodrt' 0/32 G _N	ŠD _B	100 mm	ČSN 73 6126-1 ČSN EN 13285

CELKEM

min.240 mm

na ŠD_B E_{def,2} = min. 45 MPa

na pláni E_{def,2} = min. 30 MPa

Součástí objektu je také výměna dvou poklopů na teplovodní síti. Pro provoz silniční i trolejbusové dopravy vyhoví poklopy s třídou zatížení D 400.

V místě zatrubněného Klíšského potoka je potřeba počítat s malým krytím a tenkou konstrukcí vozovky (cca 10cm). Po odstranění nároží a ostrůvku může dojít k poškození izolace na zatrubnění, kterou bude potřeba lokálně opravit. Frézováním obrusné vrstvy vozovky může dojít k vylamování asfaltu až k zatrubnění, v tom případě se doporučuje odkrýt zatrubnění v celé šíři vozovky a izolační opatření provést spojitě.

Návrh izolace zatrubnění:

Povrch odkrývaného betonové zatrubnění musí být před aplikací izolace suchý a rovný. Pokud bude povrch zatrubnění vykazovat větší nerovnosti, bude potřeba jej vyrovnat speciální opravou stěrkou na beton. Následně bude zhotoven asfaltovým penetračním nátěr. Povrch zatrubněného potoka bude ochráněn pomocí natavovaných asfaltových izolačních pásů NAIP s překrytím vrstvou 35mm litého asfaltu MA 11 IV. Na takto provedenou izolaci je možná pokládka chodníkového nebo vozovkového souvrství. Vrstva litého asfaltu nebude realizována v místech zeleně.

Veškerá opatření budou provedena v souladu s ČSN 73 6242.

3.5 Zemní práce

Před zahájením stavebních prací je nutno zajistit vytýčení a označení podzemních sítí podle platných předpisů.

Zemní práce tohoto objektu tvoří odfrézování a odtěžení stávajících konstrukcí v místě navrhovaného ostrůvku. Součástí zemních prací je dále odstranění vysazeného chodníkové plochy vlevo (ve směru staničení ostrůvku), odstranění stávajícího středového dopravního ostrůvku v ul. Panská u ul. Špitálské náměstí a odstranění zeleně a chodníku přesahujících za hranu nově navrženého obrubníku v nároží ulic Panská x Špitálské nám.

Dočasná skládka (mezideponie) bude vždy umístěna v rámci pozemků dotčené komunikace.

Materiál méně vhodný až vhodný, získaný odtěžením stávajících podkladních vrstev vozovky bude možno po zlepšení zpětně použít. Tento materiál bude v rámci jednotlivých etap výstavby shromažďován na dočasné skládce, kde bude roztříděn a bude použit pro dosypávku ostrůvku nebo chodníku. Skládka, na kterou bude ukládán nerecyklovatelný odpad, bude určena v nabídkovém

řízení zhotovitelem stavby.

Bilance zemních prací v rámci objektu SO 101:

> <u>plocha nového středového ostrůvku</u>	230 m ²
> <u>frézování</u> asf. vrstev pro dopr. ostrůvek a úpravy nároží	370 m ²
> <u>frézování</u> asf. vrstev tl. 40mm po odfrézování VDZ	6220 m ²
> <u>výkop:</u>	12 m ³
> <u>výkop pro trativod</u>	25 m ³
> <u>ohumusování</u> a osetí ostrůvku tl. 0,15m	35 m ³
> zemina vhodná pro <u>dosypávku</u> (dle ČSN 73 6133)	103 m ³

3.6 Odvodnění

Stávající vozovka je odvodněna systémem uličních vpustí napojených do kanalizace. Výstavbou dopravního ostrůvku vznikne bariéra pro odtok dešťové vody a je tedy nutné zhotovit uliční vpust v km 0,085 (SO301).

Střední dělicí ostrůvek bude odvodněn podélným středovým trativodem HDPE DN150 (perforovaný s plným dnem) s přepojením do revizní šachty DN600 (SO301). Sklon trativodu bude totožný s podélným sklonem vozovky, nejméně však 0,5%.

3.7 Bezpečnostní opatření

Na chodnících u přechodů jsou navrženy úpravy pro nevidomé a slabozraké/osoby s omezenou schopností pohybu v souladu s platnými předpisy

Projekt a stavební úpravy budou provedeny dle Vyhlášky č. 398/2009 Sb. a ČSN 736110:

a) zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

- podélný sklon nepřesahuje 5% při délce nad 200m
- maximální sklon rampové části chodníku nesmí překročit 12,5%
- minimální šířka chodníku je 1,5m s minimálním průchozím prostorem 0,90m. Místa se šířkou pod 1,5m jsou projednány a mají výjimku od SSÚ dle §14 vyhl.č.398/2009Sb.
- obrubník v nájezdu musí mít hranu min.0,02m nad vozovkou (0,05m pro vjezd), okraj nájezdu musí být vyznačen jiným reliéfním povrchem
- chodníky a vozovky v místě vjezdů jsou navrženy z materiálu, jejichž drsnost (součinitel tření) činí min. 0,7

b) zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením

- maximální sklon rampové části chodníku nesmí překročit 12,5%
- minimální šířka chodníku je 1,5m s minimálním průchozím prostorem 0,90m. Místa se šířkou pod 1,5m jsou projednány a mají výjimku od SSÚ dle §14 vyhl.č.398/2009Sb.

- maximální délka přerušené vodící linie je do 6,0m
- obrubník v nájezdu musí mít hranu min.0,02m nad vozovkou (0,05m pro vjezd), okraj nájezdu musí být vyznačen jiným reliéfním povrchem
- varovný pás bude proveden v šířce 0,4m a v celé délce sníženého obrubníku s výškou menší než 0,08m z dlažby s reliéfním povrchem
- signální pás bude proveden v šíři 0,8m s napojením na stávající signální pás
- chodníky a vozovky v místě vjezdů jsou navrženy z materiálu, jejichž drsnost (součinitel tření) činí min. 0,7
- materiál pro hmatovou úpravu (reliéfní dlažba) musí splňovat NV 163/2002Sb. a TN TZÚS 12.03.04.,-.06

c) zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením

- neřešeno

d) použití stavebních výrobků pro bezbariérová řešení

- materiál pro hmatovou úpravu (reliéfní dlažba) musí splňovat NV 163/2002Sb. a TN TZÚS 12.03.04.,-.06

Na rozhraní vozovky a zeleně/chodníků/ostrůvku budou osazeny silniční betonové obrubníky do betonového lože a opěry s nadvýšením 15cm. V místě přechodů s nadvýšením 2cm. Na rozhraní zeleně a chodníku bude osazen záhonový obrubník betonový s minimálním navýšením tak, aby byl zajištěn odtok vody z chodníku do přilehlé zeleně.

Podél ostrůvku bude obnovena vodící čára š.0,25m (SO190). V oblouku nároží ulic U Chemičky a Panská bude obnoveno zábradlí (SO101).

3.8 Ohumusování a osetí travnatých ploch

Základní informace jsou uvedeny v TKP staveb pozemních komunikací, kapitola 13 – vegetační úpravy a v dalších předpisech v TKP uvedených. Trávník je nutno založit tak, aby při předání splňoval parametry stanovené TKP.

Zakládání trávníku

Před výsevem trávníku je nutno vrchní vrstvu půdy obdělát a urovnat, pohnojit (600 kg Cereritu/ha, lze použít i jiného kombinovaného hnojiva) a vysbírat kameny. Výsev se provádí ručně nebo secími stroji. Po výsevu se travní semeno zapraví, povrch půdy se uválí a celá plocha se zalije v množství cca 5 l/m².

Travní směs

Směs pro sušší půdy s výslunnou polohou

20 % kostřava ovčí

20% kostřava červená trsnatá

10% kostřava červená dlouze výběžkatá

10% kostřava červená krátce výběžkatá

10% jílek vytrvalý

30% lipnice luční

doporučený výsevek 25 g/m²

Navrhované složení je pouze rámcové a může být zhotovitelem pozměněno, avšak pouze po dohodě investorem a projektantem.

Chemické odplevelení

V projektu je počítáno s chemickým odplevelením cca 0,5x, a to na ložiska vytrvalých plevelů. Trávník bude založen ihned po rozprostření ornice. Pokud dojde k jeho zaplevelení, budou plochy zaplevelené jednoletými plevely posekány. Toto se však musí provést dříve, než se jednoleté plevele vysemení. Na ložiska vytrvalých plevelů se použije přípravek opakovaně tak, aby při předání trávník splňoval parametry dané TKP. Odstranění vytrvalých plevelů je jedna ze zásadních podmínek převzetí trávníku. Je nutno počítat s tím, že část odplevelení bude nutno provádět i ve výsadbách.

Ošetřování trávníku

O trávník je třeba následně pečovat. Následná péče zahrnuje kosení trávy se shrabáním a odvozem na skládku, případně dosev nevzešlých míst apod. tak, aby trávník při předávání splňoval parametry dle TKP. Kosí se alespoň 3x za rok.

4. VYTÝČENÍ OBJEKTU

Směrové vedení je provedeno v souřadnicích S-JTSK, souřadnice se směrovým výpočtem osy nové komunikace byly spočítány na počítači programovým systémem ROADPAC. Výpisy hlavních a podrobných bodů trasy jsou přílohou technické zprávy.

5. SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY

S dopravním ostrůvkem SO101 souvisejí tyto objekty:

SO 190	Vodorovné značení
SO 301	Dešťová kanalizace
SO 401	Úprava VO
SO 402	Úprava SSZ
SO 651	Trakční trolejové vedení

6. PROVÁDĚNÍ, DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Veškeré stavební práce zahrnuté do uvedeného stavebního objektu budou prováděny podle podmínek zadávací dokumentace předmětné stavby včetně platných příslušných kapitol Technických kvalitativních podmínek staveb pozemních komunikací.

Návrh dopravních opatření při provádění je součástí samostatného objektu DIO SO 190.

7. OCHRANNÁ PÁSMA

V dotčené oblasti se nachází podzemní inženýrské sítě, které je nutné před zahájením výkopových prací nechat vytyčit jejich správci – jedná se o jednotnou kanalizaci ve správě SČVK, a.s. a sdělovací kabely ve správě Telefonica O2, a.s, Metropolnet a.s. a NTD group a.s, které kříží středový ostrůvek v blízkosti křižovatky s ul. U Chemičky. Stávající podzemní vedení by vzhledem charakteru stavby a za předpokladu, že jsou uloženy normově pod komunikací a s ochranou dle ČSN 73 6005 měly být dotčeny a během stavby náležitě ochráněny. Zákresy stávajících podzemních zařízení (sítí) v situaci neslouží jako vytyčovací výkres. Před zahájením stavebních prací je nutno zajistit jejich vytyčení a označení podle platných předpisů.

8. BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI NA STAVENÍŠTÍCH

Během stavebních prací je nutno dodržovat platné předpisy, normy a zákonná ustanovení.