


# SO 131

VYPRACOVAL	PROJEKTANT	KONTROLOVAL	 <b>PRIME-COM<sup>S.R.O.</sup></b> Toužimská 1688/16 323 00 Plzeň Tel: +420 773 646 723 E-mail: info@prime-com.cz IČO: 07772769 DIČ: CZ07772769	
kolektiv	Ing. J. Bihary	Ing. J. Bihary		
OBEC, KRAJ: Úlice, Plzeňský kraj				
OBJEDNATEL: Obec Úlice			STUPEŇ PD	DSP/PDPS
<b>II/605 ÚLICE, MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ</b>			DATUM	01/2020
			ČÍSLO ZAKÁZKY	19PC002
			MĚŘITKO	-
<b>SO 131 – MÍSTNÍ KOMUNIKACE TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>			ČÍSLO PŘÍLOHY	PARÉ ČÍSLO
			<b>D.131.1</b>	



# TECHNICKÁ ZPRÁVA

## SO 131 – MÍSTNÍ KOMUNIKACE

OBSAH:

<b>1.</b>	<b>Identifikační údaje .....</b>	<b>4</b>
1.1.	Stavba.....	4
1.2.	Objednatel dokumentace.....	4
1.3.	Zhotovitel dokumentace.....	4
<b>2.</b>	<b>Základní popis stavby .....</b>	<b>5</b>
2.1.	Základní údaje o stavbě.....	5
2.2.	Navržené umístění.....	5
<b>3.</b>	<b>Technické řešení.....</b>	<b>5</b>
3.1.	Směrové vedení.....	6
3.2.	Výškové vedení .....	6
3.3.	Příčné klopení.....	6
3.4.	Konstrukce zpevnění a tvarovky.....	6
3.4.1.	Konstrukce vozovky místní komunikace.....	6
3.4.2.	Konstrukce ochranných ostrůvků a chodníku.....	7
3.4.3.	Všeobecně.....	7
3.4.4.	Obrubníky, dlažby, tvarovky .....	8
3.5.	Zemní práce.....	8
3.6.	Odvodnění .....	8
3.7.	Vegetační úpravy .....	8
3.8.	Bezpečnostní zařízení (zábradlí, apod.).....	8
3.9.	Městský mobiliář (lavičky, koše, stojany, atd.).....	8
3.10.	Dopravní značení.....	9
3.10.1.	Svislé dopravní značení.....	9
3.10.2.	Vodorovné dopravní značení.....	9
3.10.3.	Stanovení místní úpravy provozu na PK.....	9
<b>4.</b>	<b>Zabezpečení užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace .....</b>	<b>9</b>
<b>5.</b>	<b>Navazující objekty.....</b>	<b>10</b>
<b>6.</b>	<b>Provádění a dopravní opatření.....</b>	<b>10</b>
<b>7.</b>	<b>Související objekty .....</b>	<b>10</b>
<b>8.</b>	<b>Vytyčení .....</b>	<b>10</b>
<b>9.</b>	<b>Bezpečnost práce a technických zařízení.....</b>	<b>10</b>

# 1. Identifikační údaje

## 1.1. Stavba

Název stavby : **II/605 Úlice, místo pro přecházení**

Kraj : Plzeňský

Obec : Úlice

Katastrální území : Úlice (774 219)

## 1.2. Objednatel dokumentace

Název : **Obec Úlice**

Adresa : Úlice 50, 330 33 Úlice

Zástupce : Bc. Ondřej Bacho (starosta)

## 1.3. Zhotovitel dokumentace

Název : **Prime-com s.r.o.**

IČO : 077 72 769

Adresa : Toužimská 1688/16; 323 00 Plzeň

Zástupce : Ing. J. Bihary (HIP)

## 2. Základní popis stavby

### 2.1. Základní údaje o stavbě

Stavba se nachází v obci Úlice na silnici II/605, u stykové křižovatky se silnicí III/18048. V místech stavby je silnice II/605 vedena jako dvoupruhová směrově nerozdělená silnice.

Místo pro přecházení je navrženo v místech, kde lze očekávat poptávku po přecházení především díky autobusové zastávce ve směru na Stříbro a obecní kapli sv. Vavřince. Zároveň svým stavebně technickým uspořádáním bude sloužit ochranný ostrůvek jako zklidňující prvek ve smyslu TP 131.

Náplní stavby bude realizace ochranného ostrůvku, který rozdělí silnici II/605 v jejím příčném směru na dva úseky. Díky stávající, velkorysé šířce vozovky nedojde k potřebě dalšího rozšiřování. Zároveň budou upraveny trasy navazujících chodníků.

### 2.2. Navržené umístění

Umístění stavby je dáno stávající polohou dvou odsazených stykových křižovek a předpokládaných trasy chodců, kteří budou místo pro přecházení využívat. Místo pro přecházení bude umístěno přibližně 15 m od stykové křižovatky silnice II/605 a silnice III/18048.

## 3. Technické řešení

### SO 131 – Místní komunikace

Náplní stavebního objektu bude výstavba ochranného ostrůvku, úprava stávajících a realizace části nových chodníků a oprava povrchu místní komunikace.

Místo pro přecházení je navrženo šířky 3,0 m. Jeho délka je 9,5 m. V ose vozovky je umístěn ochranný ostrůvek. Šířka ostrůvku je 2,5 m a délka 10,2 m. Navržené rozměry ostrůvku vycházejí z české technické normy ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací a vlečných křivek.

Chodníky jsou navrženy v šířce 1,50 m resp. 1,75 m a navazují na stávající chodníky. Povrch chodníků je navržen z betonové dlažby. Obrusná vrstva místní komunikace je navržena z asfaltového betonu. Konkrétní skladebné prvky konstrukcí jsou uvedeny níže v odstavci 3.4. Silniční obruby vymezující vozovku jsou navrženy z betonových silničních obrub, obruby vymezující ochranný ostrůvek jsou navrženy z kamenných silničních obrub. Hrany kamenných obrub u ochranného ostrůvku ve směru jízdy budou upraveny do tvaru oblouku o poloměru 0,5 m viz obr. 1.



Obr. 1 – Zaoblení silniční obruby ochranného ostrůvku ve směru jízdy

Po odstranění asfaltu stmelových vrstev vozovky, které jsou určeny k demontáži (stávající zkrácený odbočovací pruh), bude na této ploše rozprostřena ornice a plocha oseta travním semenem. Rozprostření a osetí není součástí stavby. Obec tyto práce bude realizovat v době provádění stavby na vlastní náklady. Demontáž konstrukčních vrstev stávající vozovky pod plochami určených k ozelenění jsou součástí stavebního objektu 101.

Stávající povrchy a konstrukce chodníků budou rozebrány a odvezeny na skládku stavebních hmot. I přes jejich relativně slušný technický stav nebudou znovu použity, a to z důvodu sjednocení povrchů na ploše stavby.

### 3.1. Směrové vedení

Směrové vedení je přehledně doloženo ve výkresových přílohách (viz Situace stavby a Vytyčovací výkres). Směrové vedení osy 131 respektuje stávající vedení chodníku.

Podrobněji viz jednotlivé výkresové přílohy.

### 3.2. Výškové vedení

Výškové vedení je přehledně doloženo ve výkresových přílohách (viz Podélný profil). Niveleta chodníku je v principu zachována dle stávající stavu s přihlédnutím k potřebě vyrovnaní lokálních nerovností a odstranění lokálních stavebních vad.

### 3.3. Příčné klopení

Příčný sklon chodníku je navržen jednostranný 1,0-2,0 % (viz Vzorové příčné řezy, Podélné řezy, Příčné řezy, Situace stavby).

Podrobněji viz výkresové přílohy.

### 3.4. Konstrukce zpevnění a tvarovky

Navrhované konstrukce a povrchy jsou přehledně doloženy ve výkresových přílohách (viz Vzorové příčné řezy).

Je navrženo použití několika konstrukcí dle předpokládaného zatížení a využívání jednotlivých komunikací. Vozovka místní komunikace je navržena s povrchem z asfaltového betonu. Chodníky jsou pak navrženy z betonové dlažby. Vytvořené plochy ochranného ostrůvku budou pro jejich odlišení realizovány z kamenné mozaiky. Konstrukce vozovky vycházejí z TP170, navrhování vozovek pozemních komunikací.

Pro rozsah použití jednotlivých konstrukcí viz výkresové přílohy.

#### 3.4.1. Konstrukce vozovky místní komunikace

Konstrukce vozovek byly voleny dle očekávaných intenzit automobilové dopravy, návrhové úrovně porušení a charakteru dopravy v místech ostrůvku. Návrh vychází z katalogových listů technických předpisů č. 170.

ACO 11+ PMB 25/55-60	40 mm	asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ČSN EN 13108-1
PS-CP	0,30 kg/m <sup>2</sup>	spojovací postřik mod. kat. asf. emulzí	ČSN 73 6129
<b>Celkem</b>	<b>40 mm</b>		

V případě nutnosti vyrovnaní výškového rozdílu na styku místní komunikace a silnice II/605 je možné použít dvě vrstvy ACO 11+.

### 3.4.2. Konstrukce ochranných ostrůvků a chodníku

Ochranné ostrůvky (pochozí část) na ose 101 a chodníky:

DL	60 mm	betonová dlažba	ČSN 73 6131
L	30 mm	lože z kameniva	ČSN 73 6131
Š <sub>DA</sub>	150 mm	šterkodrt'	ČSN 73 6126-1
<b>Celkem</b>	<b>240 mm</b>		

Barva betonové dlažby je požadována šedá. **Typ dlažby bude použit stejný jako v navazujícím úseku a bude odsouhlasen technickým dozorem stavebníka.** Bude se jednat o betonovou skladebnou dlažbu viz obr. 2. V místech přechodu pro chodce a místa pro přecházení bude dlažba realizována z reliéfní dlažby červené barvy. Problematika hmatových úprav je podrobněji popsána v čl. 4 této zprávy.



Obr. 2 – Doporučený typ betonové dlažby a dlažby s reliéfní úpravou

Ochranné ostrůvky (vyvýšená část):

DL	40 mm	kamenná mozaika	ČSN 73 6131
L	30 mm	lože z kameniva	ČSN 73 6131
Š <sub>DA</sub>	150 mm	šterkodrt'	ČSN 73 6126-1
<b>Celkem</b>	<b>220 mm</b>		

Barva kostek kamenné mozaiky je požadována bílá nebo alespoň světlá s ohledem na kontrast vůči pochozí ploše a vozovce. **Nutno odsouhlasit technickým dozorem stavebníka.**

Součástí stavebního objektu je i uvedení zpevněných a nezpevněných ploch do původního stavu po pokládce kabelového vedení veřejného osvětlení.

### 3.4.3. Všeobecně

U obrusné vrstvy musí být podélné a příčné pracovní spáry zaříznuty, opatřeny postřikem a po položení sousední vrstvy proříznuty a utěsněny asfaltovou zálivkou za horka. Veškeré spáry a styky asf. směsí se silničními obrubami je požadováno proříznout na tloušťku obrusné vrstvy a šířku 12 mm a opatření zálivkou za horka typu dle ČSN EN 14188-1.

Potřebné ošetření technologických pracovních spár (podélné, příčné) je v soupisu / rozpočtu uvažováno jako součást položek řady 574xxx (dle OTSKP). Samostatně jsou vykazovány pouze pracovní spáry na začátku a konci stavby, v křižovatkách se silnicemi nižších tříd, apod. (položky řady 919xxx a 589xxx).

Případné příčné pracovní spáry v obrusné vrstvě musí být provedeny na celou šířku vozovky. Není přípustné posunutí příčné pracovní spáry v jednotlivých jízdních pružích.

Podélnou pracovní spáru (střed vozovky) je požadováno umístit cca 60 mm od osy vozovky, aby nebyla v kolizi se středovou čarou vodorovného dopravního značení.

U obrusných vrstev je požadována pokládka na tzv. teplou spáru. To znamená, že na obrusné vrstvě nebude vznikat potřeba dodatečného proříznutí a následného zalití asfaltovou zálivkou. Tím dojde k minimalizaci potenciálních poruchových míst.

### 3.4.4. Obrubníky, dlažby, tvarovky

Navrhované prvky jsou přehledně doloženy ve výkresových přílohách (viz Vzorové příčné řezy).

Pro oddělení vozovky a chodníku je navržen betonový silniční obrubník 150/250/1000 mm (š/v/d) v betonovém loži z betonu C20/25n-XF4 s přísadou zpomalovače tuhnutí a boční opěrou (tvar lože dle vzorových listů pozemních komunikací).

Ochranný ostrůvek je vymezen kamennými obrubami 150/350/500 mm (š/v/d) v betonovém loži z betonu C20/25n-XF4 s přísadou zpomalovače tuhnutí a boční opěrou. V místech pro přecházení lze použít kamenný obrubník o rozměrech 150/150/500.

Základní nášlap je požadován +150 mm (vozovka), resp. +120 mm (zeleň), resp. +200 mm u ochranného ostrůvku. Výška nášlapu v prostoru určeném pro přecházení je navržena +20 mm.

Na rozhraní chodníku a zeleně je navržen betonový záhonový obrubník 60/200/1000 mm (š/v/d) v betonovém loži C20/25n-XF4 s přísadou zpomalovače tuhnutí s boční opěrou (dle vzorových listů pozemních komunikací). Tvoří-li obrubník vodicí linii, je požadován s převýšením minimálně +60 mm nad úroveň chodníku.

Hrana obruby vymezující ochranného ostrůvku ve směru jízdy je požadována upravit dle obr. č. 1.

### 3.5. Zemní práce

Požadované hodnoty únosnosti jednotlivých vrstev konstrukce vozovky a rozsah jejich použití je přehledně doložen ve výkresových přílohách (viz Vzorové příčné řezy).

V místě použití nové konstrukce chodníků (SO 131) je na zemní pláni požadována minimální hodnota modulu přetvárnosti  $E_{def2}=30$  MPa. Na ochranné vrstvě konstrukce je požadována hodnota modulu přetvárnosti  $E_{def2}=50$  MPa.

V rámci zpracování projektové dokumentace nebyla provedena diagnostika vozovky. Jelikož se jedná o opravu stávajících komunikací, lze předpokládat, že zeminy zastižené na staveništi jsou do hloubky potřebné pro navrhované stavební práce těžitelné běžně dostupnou mechanizací (dle TKP I. třída těžitelnosti).

### 3.6. Odvodnění

V zájmovém území se realizací stavby nemění princip odvodnění. Dešťové vody z povrchu komunikace jsou odváděny do uličních vpustí a následně do dešťové kanalizace. Tento princip odvodnění zůstane zachován.

### 3.7. Vegetační úpravy

Vegetační práce jsou díky rozsahu stavby minimalizovány pouze na rozprostření ornice a ručního výsevu travního semene v místech pokládky vedení veřejného osvětlení a původního pravého odbočovacího pruhu. Dále bude potřeba za nepříznivých podmínek (v případě výstavby v období nižší četnosti srážek) vysazenou vegetaci po dobu minimálně 1 měsíce zalévat. Tyto práce však nejsou součástí dokumentace a budou realizovány obcí samostatně na vlastní náklady v době stavby.

Následná údržba (první pokosení) bude realizováno již v rámci údržby místních komunikací jejími správci.

### 3.8. Bezpečnostní zařízení (zábradlí, apod.)

Nejsou navrhovány.

### 3.9. Městský mobiliář (lavičky, koše, stojany, atd.)

Městský mobiliář v rámci stavby není uvažován.

### **3.10. Dopravní značení**

Součástí stavebního objektu je nezbytná úprava dopravního značení vyplývající z navržených stavebních úprav a změn organizace dopravy. Typy a umístění dopravního značení je nakresleno ve výkresových přílohách. Dopravní značení musí splňovat obecné požadavky uvedené v ČSN 01 8020, dopravní značení na pozemních komunikacích, TKP 14 dopravní značky a dopravní zařízení.

#### **3.10.1. Svislé dopravní značení**

Provedení svislého značení je požadováno dle PPK-SZ, požadavky na provedení a kvalitu stálých svislých dopravních značek, a PPK-FOL, tabulka pro identifikaci třídy folie pro stálé svislé dopravní značky.

Rozměry, barva, provedení a mechanické vlastnosti SDZ podrobněji upravuje ČSN EN 12899, stálé svislé dopravní značení, a vzorové listy VL 6.1 a VL 6.2, vybavení pozemních komunikací. Podpěrné konstrukce svislého dopravního značení musí vyhovovat ČSN EN 12767.

Použité svislé dopravní značení je pro vozovku základní velikosti reflexní třídy min. R2. Vodorovná vzdálenost bližšího okraje svislé značky od hrany zpevněné krajnice je min. 0,5m a max. 2,0m.

V nepochozím, vyvýšeném prostoru ochranného ostrůvku budou umístěny na každé straně pružný výstražný maják 290 mm v bílém provedení, který bude obsahovat dopravní značky C4a a Z4. Maják bude neprosvětlený.

#### **3.10.2. Vodorovné dopravní značení**

Provedení vodorovného značení je požadováno dle PPK-VZ, požadavky na provedení a kvalitu definitivního vodorovného dopravního značení a dopravních knoflíků na dálnicích a silnicích I. třídy, a dále se řídí ČSN EN 1436 (včetně změn) a ČSN EN 1871.

Vodorovné dopravní značení je požadováno ve dvou krocích – nejprve barvou a následně plastem.

#### **3.10.3. Stanovení místní úpravy provozu na PK**

Místní úpravu dopravního značení stanovuje dle zákona č. 361/2000Sb., o provozu na PK, místně příslušný silniční správní úřad. Dle §77, stanovení místní a přechodné úpravy provozu na PK, dříve zmíněného zákona je nutné doložit vyjádření místně příslušného dopravního inspektorátu Policie ČR.

Toto vyjádření ke stanovení přechodného a trvalého dopravního značení příslušným silničním správním úřadem vydá dopravní inspektorát Policie ČR po předložení aktualizace dopravního značení v konkrétním termínu realizace stavby.

## **4. Zabezpečení užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Z hlediska plnění požadavků vyhlášky č. 398/2009Sb., o technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, ve znění pozdějších předpisů, je stavba posuzována jako stavba občanského vybavení pro veřejnou dopravu. V prostoru křižovatky a přechodu pro chodce je očekáván pohyb chodců.

V místech pro přecházení je navržen obrubník s výškou nášlapu +20 mm a přístupová část chodníku / rampa je navržena ve sklonu max. 8,3 %. Rampa je umístěna mimo průchozí prostor chodníku, který je šířky min. 0,90m. Stavební úpravy jsou navrženy v souladu s vyhláškou č.398/09Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, ve znění pozdějších předpisů a je-li to možné také v souladu s ČSN 73 6110, projektování místních komunikací. Výsledný návrh je doložen ve výkresové části PD (viz Koordinační situační výkres, resp. situace stavebních objektů).

Na chodníku bude přirozenou vodící linií tvořit parkový obrubník s převýšením min. +60 mm nad úroveň chodníku.

Ve všech úsecích, kde je výška nášlapu obruby nižší než +80 mm je navržen varovný pás šířky 400 mm. V prostoru míst pro přecházení je varovný pás doplněn signálním pásem šířky 800 mm, který je v místě styku s varovným pásem odsazen / přerušen v délce 300-500 mm.

Minimální délka signálního pásu je požadována 1,0m. V místech, kde to není možné zajistit, budou doplněny vodící linie přechodu.

Podrobně je řešení doloženo ve výkresových přílohách (viz Koordinační situace stavby, resp. Situace stavby).

## 5. Navazující objekty

Navazujícími stavebními objekty jsou objekt 101 – Úprava sil. II/605 a objekt 401 – Veřejné osvětlení.

## 6. Provádění a dopravní opatření

Realizace se dotýká sil. II. třídy. Vzhledem k potřebě zajištění provozu na silnici II/605 bude muset probíhat výstavba po polovinách. Doprava bude převáděna kyvadlově za pomoci světelně signalizačního zařízení. Chodci budou v průběhu stavby převedeni vždy na tu stranu silnice II/605, na které nebudou prováděny stavební práce. Po dobu výstavby bude muset být v jedné etapě výstavby zúžen vjezd na místní komunikaci do centra obce, kde je plánována pokládka ohranovací vrstvy vozovky.

Projektant doporučuje zřízení zařízení staveniště na silnici na přilehlém parkovišti na ploše severně od staveniště na soukromém pozemku parc. č. 1618/33. Povolení k uskladnění stavebních materiálů a stavebních strojů si musí zhotovitel stavby zajistit na vlastní náklady.

Provedení přechodného dopravního značení je požadováno dle TP 66, zásady pro označování pracovních míst na PK, TP 143, systém hodnocení přenosných svislých dopravních značek, vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, a souvisejících.

Podrobnosti viz ZOV.

## 7. Související objekty

Navazující stavební objekty jsou stavební objekt 401 – Veřejné osvětlení a objekt 101 – Úprava sil. II/605, které jsou součástí této dokumentace.

## 8. Vytyčení

Zaměření zájmového území je provedeno v globálním systému S-JTSK a výškovém systému BpV. Umístění stavby je dáno polohou stávajících komunikací a územním rozhodnutím.

Podrobný vytyčovací výkres bude zpracován v dalším stupni projektové dokumentace. Součástí této dokumentace je příloha C.5 – *Vytyčovací výkres*, ve kterém jsou vytyčovací prvky osy a další body potřebné k vytyčení stavby.

**Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytyčení inženýrských sítí v prostoru stavby jejich správci. Poloha sítí technického vybavení zakreslených ve výkresových přílohách je pouze orientační a neslouží jako vytyčovací výkres!**

## 9. Bezpečnost práce a technických zařízení

Při provádění stavby je nutné dodržovat základní podmínky pro zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, které jsou dány NV č. 591/2006Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, ve znění pozdějších předpisů a z tohoto vyplývajících předpisů.

Bezpečnost a ochrana zdraví při práci se dále řídí zákonem č. 309/2006Sb., o dalších požadavcích bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), ve znění pozdějších předpisů a zákonem č. 262/2006Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

Bude-li stavba prováděna více dodavateli / zhotoviteli, musí zadavatel stavby (stavebník, investor) určit koordinátora BOZP (dle §14 odst.1 výše uvedeného zákona).

Přesáhne-li stavba:

- svojí celkovou předpokládanou dobu trvání prací a činností více než 30 pracovních dní, 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 přesáhne dobu 500 pracovních dní v přepočtu na jednu fyzickou osobu

je zadavatel stavby (stavebník, investor) povinen doručit oznámení o zahájení prací na příslušný Oblastní inspektorát práce nejpozději 8 dní před předáním staveniště dodavateli stavby (§15 odst.1 výše uvedeného zákona). (Vzor formuláře pro oznámení je uveden v NV č. 591/2006Sb., příloha č.4)

Stavebník je povinen dbát na řádnou přípravu a provádění stavby, tato povinnost se týká i terénních úprav a zařízení. Přitom musí mít na zřeteli zejména ochranu života a zdraví osob nebo zvířat, ochranu životního prostředí a majetku, i šetrnost k sousedství. Tyto povinnosti má i u staveb a jejich změn nevyžadujících stavební povolení ani ohlášení nebo u jiného obdobného záměru.

Je nutné dodržovat bezpečnostní předpisy při provádění zemních a bouracích prací, při zdvihání břemen, svařování a řezání plamenem a při pracích s elektrickými stroji a zařízeními, eventuálně při práci v ochranném pásmu (např. dráhy, pozemní komunikace, vodovodů, kanalizací, plynovodů, elektrických rozvodů, apod.).

Jednotlivé práce mohou vykonávat pouze pracovníci, kteří jsou řádně vyškoleni a jsou poučeni o příslušných bezpečnostních předpisech. Při práci na strojích a práci se zařízeními musí mít pracovníci příslušná oprávnění k jejich obsluze.

Před zahájením stavebních prací je dodavatel stavby povinen ověřit stav inženýrských sítí, podzemní sítě vytýčit a práce provádět tak, aby nedošlo k jejich poškození. Jakékoliv práce v ochranném pásmu sítí technického vybavení je nutné předem dohodnout se správcem sítě, a práce v tomto pásmu provádět za jeho dozoru a dle jeho pokynů. Maximálně 14 dní před zahájením prací si dodavatel stavby ověří platnost vyjádření jednotlivých správců.

Vypracoval: Ing. Jan Bihary

Přílohy:

1) Vytyčovací body stavby