



## PROJEKCE DOPRAVNÍCH STAVEB

Projekční kancelář Rojt

Vodní 27, 34401 Domažlice

TEL. 379 724 945

Ved. projektant	Zodp. projektant	Vypracoval	Kreslil		
Ing. Rojt	Ing. Rojt				
Okres	Plzeňský	Místo	Chodská Lhota	Formát	
Objednatel	SÚS Plzeňského kraje, p.o., Obec Chodská Lhota			Datum	I/2026
<b>III/1921 A III/1923 CHODSKÁ LHOTA</b>				Účel	DPS
				Číslo zakázky	
				Měřítko	
SO 101 - KOMUNIKACE <b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>				<b>D</b>	

# TECHNICKÁ ZPRÁVA

---

## A – Identifikační údaje objektu

Název stavby :	<b>III/1921 A III/1923 CHODSKÁ LHOTA</b>
Stavební objekt :	<b>SO 101 – Komunikace</b>
Místo stavby :	<b>Chodská Lhota</b>
Okres :	<b>Domažlice</b>
Katastrální území :	<b>Chodská Lhota</b>
Investor :	<b>SÚS Plzeňského kraje, p.o.</b>
Projektant :	<b>Ing. Jaroslav Rojt – projekční kancelář</b>
Stupeň PD :	<b>Dokumentace pro provádění stavby DPS</b>
Datum zpracování PD :	<b>I/2026</b>

## B – Úvodem

Předmětem předloženého stavebního objektu SO 101 – Komunikace projektové dokumentace pro provádění stavby je rekonstrukce silnice III/1921 vedoucí v průtahu obcí Chodská Lhota a navazujících úseků silnic III/1922 a III/1923. Součástí stavby bude i zřízení nového odvodnění uvedených komunikací, výstavba nových chodníků, parkovacích ploch a autobusového zálivu při výše uvedených komunikacích (SO 102) a dále rekonstrukce stávající a výstavba nové dešťové kanalizace (SO 301).

Základem pro zpracování PD výše uvedené akce byl požadavek investora, na zpracování technické dokumentace pro zřízení výše uvedené stavby v rozsahu nezbytném pro provádění stavby a výběru zhotovitele při respektování platných zákonů, norem a vyhlášek používaných ve stavebnictví.

Vlastní technický návrh je vypracován na základě uzavřené smlouvy o dílo, konzultací se zainteresovanými orgány a na základě provedeného výběru staveniště, mapování současného stavu a provedené pochůzky po trase. Požadavky z těchto jednání jsou zapracovány do výsledné podoby dokumentace tak, jak je předložena.

## C – Použité výchozí podklady

Hlavním podkladem pro zpracovávanou projektovou dokumentaci pro provádění stavby (DPS) byla projektová dokumentace pro stavební povolení (DSP) s názvem „III/1921 a III/1923 Chodská Lhota“ zpracovaná VII/2017 a pravomocné stavební povolení č.j. MeDO-67043/2017-San (spis. zn. OD-10221/2017) ze dne 20. 11. 2017. Dalším podkladem bylo provedené geodetické polohopisné a výškopisné zaměření celého zájmového území s vloženými aktuálními vlastnickými hranicemi provedené firmou Agroreal CZ s.r.o. v IV/2010 a V/2016. Dále bylo provedeno mapování současného stavu s provedenou pochůzkou po trase se zástupci obou investorů. Dalším podkladem bylo vyjádření jednotlivých správců inženýrských sítí a zařízení vyskytujících se v zájmovém území.

Technický návrh opravy je vypracován na základě Zprávy č. 42/2016 „Posouzení stavu vozovky a návrh její opravy“ vypracovaného firmou Silniční inženýrská společnost, s.r.o. v srpnu 2016.

## **D – Současný stav**

Silnice III/1923 je vedena od obce Hluboká a končí v místě křižovatky se sil. III/1921. Silnice III/1921 je vedena průtahem celé obce ve směru od křiž. se sil. II/192 do obce Štefle. Úprava se částečně dotýká i silnice III/1922 ve směru na Orlovice.

Uvedené komunikace jsou v převážné části bez obrub, chodníky v zájmovém území zcela chybí. Stávající technický stav komunikací je po dříve provedených pokládkách a opravách podzemních inženýrských sítí a zejména vlivem dopravního zatížení a stářím komunikací ve špatném stavu, na mnoha místech, zejména pak v rozlehlých plochách i v křižovatkách není vymezen dopravní prostor pro jednotlivé účastníky provozu. Chodci využívají k pohybu především stáv. komunikace.

Odvodnění komunikací je provedeno z části do stáv. silničních příkopů vedených souběžně s komunikacemi, z části do betonového odvodňovacího žlabu vedeného podél komunikace a z části do stáv. uličních vpustí, které jsou vesměs rozbité, rozvalené a zanešené. Betonové odvodňovací žlaby a uliční vpusti jsou zaústěny do stáv. dešťové kanalizace, která je vedena zájmovým územím. Odvodňovací zařízení v ulici je funkční, trasy a technický stav stávajících kanalizačních vedení jsou orientačně známy, zakreslení do situačních výkresů bylo provedeno projektantem rekognoskací terénu za účasti zástupců obce a z dostupných evidenčních materiálů.

V prostoru staveniště se nachází stáv. vegetace, kterou je nutné při výstavbě chránit před možným poškozením. Stavba nebude prováděna v záplavovém území ani chráněné zóně či památkové rezervaci.

V trase komunikace a v prostoru staveniště se vyskytují některá podzemní a nadzemní vedení a zařízení inženýrských sítí, jejichž existence byla prověřena projektantem v souvislosti s pracemi na PD. Jedná se o podzemní vedení splaškové a dešťové kanalizace, veřejného vodovodu, STL plynovodu, silového vedení NN a sdělovacího vedení SEK.

## **E – Zadání**

Požadavkem investora bylo navrhnout dle možností a respektování stáv. zástavby takové technické řešení, které bude vycházet z následných hlavních priorit:

- sjednotit stáv. šířkové uspořádání silnic III/1921, III/192 a III/1923
- v jednotlivých křižovatkách jednoznačně vymežit dopravní prostor
- podél rekonstruované komunikace navrhnout chodník pro pěší a parkovací plochy
- navrhnout nové odvodnění silnic III/1921, III/1923 a částečně i silnice III/1922

## **F – Technické řešení**

### **Úpravy na silnicích III/1921, III/1922 a III/1923**

Stavebně jsou silnice III. třídy č. 1921, 1922 a 1923 navrženy jako dvoupruhové místní komunikace kategorie MO7.

### Směrové vedení trasy

Trasa komunikace byla s ohledem na okolní zástavbu a místem napojení v začátku a konci úpravy ponechána ve stávajících směrových parametrech. V trase je tudíž vložena řada směrových kruhových oblouků, jejichž parametry byly voleny s ohledem na okolní zástavbu a stávající průběh komunikace. Trasa sleduje s malými odchylkami stávající průběh komunikace.

### Výškové vedení trasy

Výškové vedení trasy komunikace je dáno především stávajícími podmínkami, t.j. místem napojení na začátku a konci úpravy, dále řadou vyskytujících se sjezdů a podz. inž. sítí, které musí být polohou nové nivelety respektovány. Tím je dán základ výškového průběhu nivelety, která bude upravena dále z důvodu odvodnění komunikace. Nová poloha nivelety sleduje s malými odchylkami stávající niveletu komunikace.

Při provádění stavebních prací musí být po geodetickém vytyčení stavby, před pokládkou sil. obrub, provedeno ověření výškového průběhu navržené nivelety komunikace ve vztahu k okolní zástavbě, a to zejména ve sjezdech a v místě vstupů do budov.

### Šířkové uspořádání

Šířkové uspořádání komunikace je navrženo dle ČSN 73 6110/Z2 v základní šířce 5,50 m v km 0,833<sup>10</sup> – 0,931<sup>89</sup> je komunikace, s ohledem na stáv. šířkové uspořádání uličního prostoru, zúžena až na 4,5 m. Ve směrových obloucích je komunikace rozšířena. Základní příčný sklon vozovky je střešovitý 2,50 %, v obloucích je komunikace klopena kolem osy.

### Technologie rekonstrukce

Rekonstrukce komunikací je navržena v jednotné technologii. Technologie byla stanovena po provedeném posouzení stávajícího stavu vozovky odbornou firmou a po vzájemné domluvě projektanta s investorem.

V celém úseku bude provedeno odstranění stávajících krytových, ložných a podkladních vrstev komunikace. Následně bude zřízeno odvodnění zemní pláně komunikace a položení kanal. přípojek uličních vpustí, a po dokonalém zhutnění rýh a zřízení zemní pláně silničního tělesa budou provedeny nové konstrukční vrstvy vozovky.

V km 0,699<sup>27</sup> – 1,000<sup>31</sup> (větev „A“) a v místě silnice III/1922 (větev „B“) bude provedeno snížení nivelety stávající komunikace s ohledem na okolní sjezdy na pozemky a nové odvodnění komunikace. Ve výše uvedených úsecích bude provedeno odstranění stávajících krytových, ložných a podkladních vrstev komunikace, poté bude provedeno odvodnění zemní pláně komunikace a položení kanal. přípojek uličních vpustí, a po dokonalém zhutnění rýh a zřízení zemní pláně silničního tělesa budou provedeny nové konstrukční vrstvy vozovky.

Třída dopravního zatížení pro danou komunikaci byla stanovena v hodnotě V (15 – 100 TNV/24 hod.), návrhová úroveň porušení D1. Konstrukce vozovky komunikace v místě nového silničního tělesa vychází a je navržena dle TP 170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“ (katalogový list D1-N-2-V-PIII) a je patrná z výkresových příloh.

### Konstrukce vozovky komunikace

asfaltový beton střednězrný z asfaltu 50/70	ACO 11+	tl.	50	mm
obalované kamenivo střednězrné	ACP 16 S	tl.	70	mm
šterkodrt' 0/32 zhutněna na $E_{def,2} \geq 100$ MPa	ŠD <sub>A</sub>	tl.	150	mm
šterkodrt' 0/32 zhutněna na $E_{def,2} \geq 70$ MPa	min. ŠD <sub>B</sub>	tl.	150	mm
zemní plán z vhodné nebo upravené zeminy zhutněná na min. $E_{def,2} = 45$ MPa				

Požadavky na zhutnění jednotlivých konstrukčních vrstev komunikace vyplývají z tech. podmínek katalogu vozovek pozemních komunikací (TP 170). Asfaltové směsi nesmějí být pokládány za deště a je-li na podkladu souvislý vodní film, sníh nebo led. Nejnižší přípustná teplota vzduchu při pokládce obrusné vrstvy je 5°C a minimální průměrná teplota vzduchu za posledních 24 h 3°C. Veškeré stavební postupy a materiály musí odpovídat technicko-kvalitativním podmínkám staveb pozemních komunikací. Styčné plochy dříve provedených asfaltových vrstev a plochy v místě napojení na odříznutý asf. kryt se opatří pružnou asfaltovou zálivkou, případně rovnoměrnou vrstvou asfaltového pojiva.

### **Silniční obruby při sil. III/1921, III/1922 a III/1923**

Silnice III. tříd č. 1921, 1922 a 1923 v místě stavby budou lemovány betonovým sil. obrubníkem uloženým do beton. lože tl. min. 100 mm z betonu C 20/25-XF4 s boční opěrou. V dokumentaci je použito vedle základních beton. obrubníků výšky 0,25 m resp. 0,30 m (v místě nástupiště) a délky 1 a 0,5 m i doplňkových, tj. nájezdové obrubníky a přechodové obrubníky.

Základní výška nášlapu obruby ve vztahu k hl. komunikaci je navržena 120 mm, která je v místě vjezdů snížena na 40 mm a v místě nástupiště je zvýšena na 200 mm. V místě míst pro přecházení, kde bude navázání na vozovku řešeno jako bezbariérové, bude výška nášlapu jen 20 mm. V místě snížené obruby bude provedena stavební úprava pro nevidomé a slabozraké osoby (varovné a signální pásy) dle vzorových výkresů, které jsou součástí projektové dokumentace.

### **Zemní práce, provádění, zkoušky**

Provádění násypového tělesa pod komunikacemi, parkovacími plochami a chodníky je nutno věnovat náležitou pozornost, postupovat dle ČSN 73 6133 – Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací.

Násypové těleso musí být, v případě použití zemin bez úpravy, provedeno s odvoláním na čl. 7.1.1.3 ČSN 73 6133 ze zemin vhodných nebo alternativně méně vhodných dle klasifikace příslušné ČSN. To předpokládá případné dovezení vhodného násypového materiálu.

V případě možného výskytu neúnosných a namrzavých zemin v místě komunikace bude po provedení části zemních prací projektantem ve spolupráci s investorem posouzena nutnost sanace podloží, případně jeho výměna, a to před pokládkou podkladních vrstev vozovky.

V celé mocnosti aktivní zóny musí být dodržena předepsaná míra zhutnění 100 % PS. Na pláni sil. tělesa musí být dosažena nejmenší hodnota modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu  $E_{def,2} = 45$  MPa stanoveného podle ČSN 72 1006.

Zhotovitel je povinen při provádění zemních prací a konstrukčních vrstev vozovky postupovat dle technicko-kvalitativních podmínek (TKP) staveb pozemních komunikací a dodržovat technologické předpisy a předepsané postupy. Dále je zhotovitel povinen před zahájením prací předložit výsledky průkazních zkoušek a průkazy o požadované kvalitě u všech k zabudování určených výrobků. V průběhu provádění stav. prací je zhotovitel povinen provádět kontrolní zkoušky vruzích a minimálních četnostech uvedených v TKP. Před zahájením stavby předkládá zhotovitel zadavateli ke schválení kontrolně zkušební plán (KZB) na všechny technologie stavby.

### **Odvodnění silnic III/1921, III/1922 a III/1923**

Odvodnění silnic III/1921, III/1922 a III/1923 bude zajištěno novými uličními vpustmi. Ty budou zřízeny nové, jejichž předpokládaná poloha je patrná ze situace stavby. Vpusti jsou navrženy typové (typ UV50), prefabrikované z betonových dílců s litinovým rámem a vtokovou mříží a košem na splaveniny. Vpusti budou zaústěny PVC potrubím DN 150 do rekonstruované

dešťové kanalizace. Vpusti jsou v trase rozmístěny s ohledem na podélný a příčný sklon vozovky a polohu stáv. podzemních inž. sítí. Výkop pro jednotlivé kanal. přípojky je nutno provádět opatrně, za dohledu správce inž. sítí, které přípojka křižuje. Je nutné dodržovat normy pro vzdálenosti při křížení jednotlivých podzemních inž. sítí.

Navržená trasa jednotlivých nových kanal. přípojek UV, jejich podélný profil, místa napojení atd. jsou v dokumentaci navrženy s ohledem na výskyt stáv. podzemních inž. sítí v zájmovém území.

Vzhledem ke skutečnosti, že údaje o průběhu inž. sítí mohou být neúplné, zkreslené, příp. nepřesně zanesené do situace, je nutno při realizaci stavby počítat s alternativní úpravou tras kanal. přípojek oproti PD, a to zejména po provedeném vytýčení jednotlivých podzemních inž. sítí, provedených zemních prací a obnažení stáv. kanal. řadů. Tato upřesnění budou prováděna během stavby za účasti zástupce investora, stavebního dozoru, správce sítě a projektanta. Problematika se týká rovněž výškového průběhu jednotl. kanal. přípojek.

Podél komunikace je navržen trativod z drenážních flexibilních PVC trubek DN 100, zajišťující odvodnění pláň silničního tělesa a chodníku. Drenáž je zaústěna do uličních vpustí, příp. přímo do kanalizace.

Součástí stavby je rovněž výšková úprava všech stavbou dotčených poklopů stáv. kanalizačních šachet, vodovodních uzávěrů, hydrantů a šoupat atd. do nové polohy nivelety, příp. okolního terénu.

### **Svislé dopravní značení**

Součástí stavby bude i úprava stáv. svislého dopravního značení nacházející se v zájmovém území. V dokumentaci je na samostatné příloze uvedeno rozmístění jednotlivých nových i stávajících svislých dopravních značek.

Nové svislé dopravní značky budou osazeny v zákl. velikosti v retroreflexním provedení. Osazení provést dle TP 65, Zásad pro dopravní značení na pozemních komunikacích.

Provedení svislého dopravního značení včetně odstínů barev, materiálů a rozměrů musí odpovídat ČSN EN 1436+A1 a ČSN EN 12899–1. Retroreflexní materiál reflexních dopravních značek musí splňovat vlastnosti minim. tř.1 dle změny 1 uvedené normy.

Nové dopravní značky budou osazovány na nosné prvky dle příslušných norem a předpisů (ČSN EN 1436+A1, ČSN EN 12899–1 a ČSN 1993–1-1).

### **Vodorovné dopravní značení**

Součástí stavby je i zřízení nového vodorovného značení na novém asfaltobetonovém krytu silnic III/1921, III/1922 a III/1923. Nové vodorovné značení bude provedeno dle situačních výkresů ze strukturálního plastu v bílém reflexním provedení.

Značení bude provedeno dle TP 133 „Zásad pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“. Provedení vodorovného značení včetně odstínů barev, materiálů a rozměrů musí odpovídat ČSN EN 1436+A1 – „Vodorovné dopravní značení. Požadavky na dopravní značení“. Hodnocení hmot VDZ je upraveno v TP 70 „Systém hodnocení hmot pro VDZ“.

## **G – Skládky, odpadový materiál**

Likvidaci všech odpadů zajistí původce odpadu, tj. zhotovitel stavby tak, aby byla dodržena ustanovení zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech (ve znění změny č. 261/2021 Sb.) a dalších navazujících vyhlášek. Doporučuje se maximální využití odpadů k recyklaci.

Odstraněný asfaltobetonový kryt (kód 17 03 01) bude odvezen a uložen na skládku SÚS PK středisko Kdyně.

Odstraněné podkladní vrstvy stáv. komunikace (štěrk, štět) budou odvezeny do nejbližšího recyklačního centra (předpoklad AZS 98).

Zemina a hlinitý materiál (kód 17 05 01 kategorie O) získaný při zemních pracích bude použit k provedení hrubých terénních úprav v okolí komunikace a ostatních zpevněných ploch. Případný přebytek bude odvezen na skládku Beňovy - Bezděkov.

Veškerý další případný přebytečný materiál (nevhodný k recyklaci) bude odvezen na nejbližší řízenou skládku odpadu.

## **H – Provádění stavby**

Předpokládá se, že stavební práce na výše uvedené stavbě budou prováděny za úplné uzavírky. S ohledem na navrženou technologii, význam komunikací a zejména na zachování příjezdu k okolním nemovitostem a do obcí Štefle a Orlovice, je uzavírka rozdělena do jednotlivých fází, které končí vždy v polovině křižovatky tak, aby byl zajištěn průjezd křižovatkou. Vjezd na stavbu bude umožněn v obou směrech. Během trvání dopravního omezení bude možné výjimečně umožnit příjezd k jednotlivým nemovitostem. Obyvatelé nemovitostí, kterých se uzavírka komunikace dotkne, budou v dostatečném předstihu informováni zástupcem prováděcí firmy. Předpokládá se, že stavební práce budou prováděny dva roky. Trvalé dopravní značky v zájmovém území, které ztrácejí svůj smysl a význam po dobu stavby, se zakryjí. Značky budou osazeny dle schématu uvedeného v PD.

Předložený návrh dopravního značení je pouze orientační a bude upřesněn prováděcí stavební firmou dle uvažovaného postupu a harmonogramu stavebních prací. Postup prací je ponechán na zhotoviteli stavebního díla (po předchozí dohodě s investorem) při zachování funkčnosti navrženého dočasného dopravního značení. Práce budou realizovány po nezbytnou dobu potřebnou k technologickému provedení stavebních prací. Během celé doby stavby bude povolen případný příjezd vozidel integrovaného záchranného systému.

## **I – Bezpečnost práce, ochrana zdraví**

Provádění stavebních prací musí být v souladu s vyhláškou Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu o bezpečnosti práce a technických zařízení při staveb. pracích.

Vyhláška stanoví požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení při přípravě a provádění stavebních, montážních a udržovacích prací a při pracích s nimi souvisejících. Základní povinností dodavatele stavebních prací je vést evidenci pracovníků od jejich nástupu do práce až po opuštění pracoviště. Je současně povinen vybavit všechny osoby, které vstupují na staveniště, osobními ochrannými pracovními prostředky, odpovídajícími ohrožení, které pro tyto osoby z provádění stavebních prací vyplývá.

## **J – Podzemní sítě, cizí vedení**

V trase rekonstruované komunikace a v její těsné blízkosti se nacházejí některé podzemní a nadzemní inženýrské sítě a zařízení, orientačně zakreslené projektantem do situace stavby na základě podkladů jednotlivých správců sítí. Proto je nutno z výše uvedených důvodů dodržet během výstavby následující podmínky:

- před zahájením stavby nechat veškerá vedení od jejich správců vytýčit
- dodržovat pokyny správců jednotl. sítí

- při křížení a souběhu dodržovat příslušné normy a předpisy
- zemní práce v blízkosti vedení provádět s max. opatrností za dohledu správce

Před začátkem výkopových prací je nutné nechat veškerá podzemní vedení a zařízení nacházející se v zájmovém území od jejich správců vytýčit. Při křížení podzemních vedení musí být dodržena předepsaná nejmenší svislá i vodorovná vzdálenost křížujících se vedení podle ČSN 73 6005 – „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“.

Výkopové práce v ochranném pásmu podzemního vedení budou prováděny pouze ručně. Před záhozem výkopu v prostoru ochranného pásma podzemního vedení musí být provedena jejich kontrola.

### **Stranová přeložka podzemních vedení SEK, správce Telefónica O2, a.s.**

S ohledem na rozšíření silnice III/1922 bude nutné provést dodatečnou úpravu a ochranu stáv. podzemního vedení SEK. Dle požadavku správce sítě bude provedeno stranové přeložení stáv. podzemního vedení SEK mimo rekonstruovanou silnici III/1922.

Před zasypáním rýhy je nutné přizvat ke kontrole zástupce správce sítě. Novou trasu vedení zanést do dokumentace správce sítě. Veškeré práce prováděné na stáv. vedení je nutné provádět za přítomnosti správce dotčené sítě.

### **K – Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Povinností zhotovitele stavebního díla je veškeré stavby na veřejně přístupných komunikacích a v její těsné blízkosti řádně označit tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost pohybu osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Řešení oplocení, vjezdů a výjezdů ze staveniště, zajištění výkopů a jiných překážek na veřejně přístupných komunikacích je nutno věnovat náležitou pozornost. U vjezdu a výjezdu ze staveniště křížující komunikaci pro pěši (chodník), kde je frekvence pohybu vozidel velká či jinak nebezpečná, musí být na chodníku provedeno hmatové označení výjezdu vozidel.

Toto opatření je vhodné provést i u výjezdů z dlouhodobých velkých stavenišť s velkou frekvencí staveništní dopravy. Pro oplocení staveb, ale i zajištění výkopů či dočasných skládek materiálu, platí nutnost jejich vyznačení zábranami. Oplocení nebo zábrany musí být pevné, ve výši 100 – 250 mm mít zarážku pro slepeckou hůl, musí být i barevně kontrastní.

Lávky přes výkopy musí být široké nejméně 900 mm s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100 – 250 mm nad pochozí plochou nebo sokl s výškou nejméně 100 mm. Pokud se pro pochozí plochu použije rošt, musí mít velikost mezery ve směru chůze nejvýše 15 mm.

Všechny pochozí plochy (trvalé i dočasné) musí být řešeny tak, aby byla důsledně dodržena vodící linie pro osoby se zrakovým postižením. Do průchozího prostoru podél vodící linie nesmí zasahovat ani být umístěna žádná překážka. Předměty a jiné konstrukce na ostatních místech pochozích ploch musí mít ve výši 100 až 250 mm nad pochozí plochou pevnou zarážku pro bílou hůl jako je spodní tyč zábradlí nebo podstavec a ve výši 1100 mm pevnou ochranu jako je tyč zábradlí nebo horní díl oplocení, sledující půdorysný průmět překážky. Takto musí být označeny výkopy i staveniště.

### **L – Požární bezpečnost staveb**

Silnice III/1921, III/1922 a III/1923 odpovídají svými šířkovými parametry požadavkům



ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací. Komunikace jsou navrženy jako dvoupruhové, obousměrné, se základní šířkou 4,50 – 5,50 m. Uvedené parametry splňují protipožární požadavky na přístupové komunikace, stanovené v čl. 12.2 ČSN 73 0802 – Požární bezpečnost staveb.

### **M – Vliv stavby na životní prostředí a řešení jeho ochrany**

Stavba je navržena dle platných ČSN, TP a ostatních předpisů používaných ve stavebnictví. Technické řešení stavby vč. jejího provozu nebude mít negativní vliv na krajinu, zdraví a životní prostředí. Po dokončení nebude stavba zdrojem škodlivých látek, které by mohly negativně působit na zdraví občanů bydlících v dotčené lokalitě, okolní krajinu a životní prostředí. Po dobu stavby musí být dodržovány platné předpisy na ochranu přírody a krajiny.

Stavební firma, která bude realizovat stavbu musí dodržovat své vnitřní předpisy a postupy týkající se provádění stavby. Přebytný výkopový materiál - výkopová zemina (kód 17 05 01 kategorie O) bude odvezena na recyklační skládku. Asfaltové povrchy (kód 17 03 01) budou odvezeny na skládku investora.

### **N – Zaměření, pevné body**

Zájmové území bylo pro potřebu zpracování PD polohopisně a výškopisně zaměřeno. Území je zobrazeno v souřadnicovém systému S-JTSK a ve výškovém systému Balt p. v.

Hlavní vytyčovací body jsou zajištěny v souřadnicovém systému a jsou patrné z výkresových příloh.

### **O – Závěr**

Dokumentace byla vypracována podle platných norem a předpisů. Rozpracovaná projektová dokumentace byla projednána a odsouhlasena investorem akce.

### **UPOZORNĚNÍ :**

**Před zahájením zemních prací je nutno všechna zemní vedení a zařízení nechat investorem od jednotlivých správců sítí vytýčit a stavební práce v blízkosti těchto vedení provádět dle jejich pokynů.**

**Křížení s jednotlivými sítěmi, příp. jejich souběh, provést v souladu s ČSN 73 6005 - Prostorová úprava vedení technického vybavení.**