

# D. TECHNICKÁ ZPRÁVA

---

## 1. Identifikační údaje

### a) Označení stavby

Název stavby: **REKONSTRUKCE SILNICE III/0223  
DĚLNICKÁ ULICE VE KDYNĚ**

Místo stavby

Obec : **Kdyně**  
Okres : **Domažlice**  
Kraj: **Plzeňský**  
Katastrální území: **Kdyně**

### b) Stavebník, objednatel

Investor : **Město Kdyně**  
Adresa : **Náměstí 1, 345 06 Kdyně**  
IČO : **00253464**

Investor : **Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o.**  
Adresa : **Škroupova 18, 306 13 Plzeň**  
IČO : **72053119**

### c) Zodpovědný projektant

Jméno : **Ing. Jaroslav Rojt**  
Název : **Projekční kancelář Rojt**  
Adresa : **Vodní 27, 344 01 Domažlice**  
IČO: **12285447**  
Zaměření: **Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby**  
Číslo autorizace: **0200225**

## **A – Úvodem**

Projektová dokumentace výše uvedené akce byla vypracována na základě objednávky investorů, tj. SÚS Plzeňského kraje a Města Kdyně, s požadavkem zpracovat projektovou dokumentaci výše uvedené stavby v rozsahu dokumentace pro provádění stavby.

Vlastní technický návrh je vypracován na základě 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.

## **B – Použité výchozí podklady**

Hlavním a výchozím podkladem pro zpracovanou PD byla odsouhlasená dokumentace pro stavební povolení a polohopisné a výškopisné zaměření současného stavu s vloženými aktuálními vlastnickými hranicemi.

## **C – Současný stav**

Jedná se o rekonstrukci silnice III/0223 od křižovatky s MK (ul. Americká) po konec obce Kdyně. Šířka komunikace v první části dosahuje hodnoty 9,5 m, dále ~7 m. Komunikace a prostor při komunikaci je využíván k podélnému odstavování vozidel. Kryt komunikace vykazuje v předmětném úseku poruchy, a to zejména množství starých oprav po provedených pokládkách inženýrských sítí, které jsou místy propadlé, dále příčné a podélné trhliny a svěšené okraje vozovky. Odvodnění komunikace je provedeno do stáv. uličních vpustí, z části do silničního příkopu. Odvodňovací zařízení v ulici je funkční, trasy a technický stav stávajících kanalizačních vedení jsou zakresleny do situace.

## **D – Zadání**

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

- sjednotit stávající šířkové uspořádání silnic III/0223
- zachovat autobusové zastávky pro oba směry dopravy
- zajistit maximálně možný počet parkovacích míst

## **E – Technické řešení**

### **Šířkové uspořádání**

Zřízením nových silničních obrub při silnici III/0223 bude změněno šířkové uspořádání komunikace na navrženou kategorii komunikace MS2p s návrhovou rychlostí 50 km/h, se základní šířkou jízdního pruhu 3,0 m, vodícím proužkem 0,25 m a podélným parkovacím pruhem 2,0 m. Šířka komunikace mezi obrubami bude tudíž 6,5 m. Při pravé straně komunikace bude v celém úseku zřízen chodník šířky 1,5 m. Stávající levostranný chodník bude v celém úseku rekonstruován.

### **Směrové vedení trasy**

Trasa komunikace byla s ohledem na okolní zástavbu ponechána ve stávajících směrových parametrech. V trase jsou tudíž vloženy směrové oblouky, jejichž parametry byly voleny s ohledem na okolní zástavbu. Trasa s malými odchylkami sleduje stávající průběh komunikace.

### Výškové vedení trasy

Výškové vedení nivelety komunikace je dáno především stávajícími podmínkami, místem napojení v začátku úpravy, polohou stávajících sjezdů a zároveň množstvím inž. sítí uložených v komunikaci. Navržená niveleta komunikace bude s malými odchylkami sledovat stávající krytu komunikace.

### Technologie rekonstrukce

Rekonstrukce silnice III/0223 je z hlediska technologie navržena v jednotné technologii. V celém úseku bude provedeno odstranění stávajících krytových, ložných a podkladních vrstev komunikace, v případě výskytu žulové dlažby pod asf. krytem, bude provedeno její odtěžení a předání investorovi akce. 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.

Komunikace bude v místě stavby lemována betonovým silničním obrubníkem do lože z betonu C 20/25 XF4 s boční opěrou s jednořadou přídlažbou z betonové přídlažbové tvarovky do lože z betonu. Základní výška nášlapu je 120 mm ve vztahu k hl. komunikaci, která je v místě vjezdů snížena na 40 mm a v místě přechodů pro chodce, které jsou v PD řešeny bezbariérově na 20 mm.

Třída dopravního zatížení pro danou komunikaci byla stanovena v hodnotě V, návrhová úroveň porušení D1. Konstrukce vozovky komunikace v místě nového silničního tělesa je navržena dle TP 170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“ (katalogový list D1-N-1-V-PIII) a částečně upravena dle požadavku investora.

### Konstrukce vozovky komunikace

asfalt. beton střednězrný (ČSN EN 13108-1)	ACO 11 + tl.	50	mm
spojovací postřík (ČSN 73 6129)	PS-C	0,30	kg/m <sup>2</sup>
obalované kamenivo střednězrné (ČSN EN 13108-1)	ACP 16 + tl.	70	mm
šterkodrt' 0/32 (ČSN 73 6126-1)	ŠD <sub>A</sub>	tl. 150	mm 100MPa
šterkodrt' 0/32 (ČSN 73 6126-1)	min. ŠD <sub>B</sub>	tl. 150	mm 70MPa
zemní pláň z vhodné nebo upravené zeminy zhutněná na min. 45 MPa			

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.

### 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 klas. ČSN 72 1002. To předpokládá v případě potřeby dovezení vhodného násypového materiálu pro stavbu sil. tělesa.

V celé mocnosti aktivní zóny musí být dodržena předepsaná míra zhutnění nejméně 100 % PS. Na pláni sil. tělesa musí být dosažena nejmenší hodnota modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu  $E_{def,2} = 45 \text{ MPa}$  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 průkazných zkoušek a průkazy o požadované kvalitě u všech k zabudování určených výrobků. V průběhu provádění stav. prací je zhotovitel povinen provádět kontrolní zkoušky v druzích a minimálních četnostech uvedených v TKP. Před zahájením stavby předkládá zhotovitel zadavateli ke schválení kontrolně zkušební plán (KZB) na všechny technologie stavby.

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.

### **Chodníky**

Součástí stavebních úprav bude rovněž rekonstrukce komunikací pro pěší. Kryt chodníků je, dle požadavku investora, navržen z betonové tvarovky, před hasičskou zbrojnicí z asfaltobetonu. Chodník bude v místě styku se zatravněním lemován betonovým záhonovým obrubníkem uloženým do lože z betonu tř. C 20/25-XF4. Chodníky jsou navrženy v šířce 1,5 m, 2,0 m a na části 2,5 m. Základní příčný sklon chodníku je navržen jednostranný 2,0 %.

Konstrukce chodníku a sjezdů je navržena dle TP 170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“ a je patrná z výkresových příloh.

#### **Konstrukce chodníku**

betonová tvarovka	DL	tl.	60	mm
kamenivo drcené fr. 4/8 mm	L	tl.	30	mm
šterkodrt'	ŠD	tl.	150	mm
zemní plán z vhodné nebo upravené zeminy zhuťněná na min. 30 MPa				

#### **Konstrukce chodníku v místě sjezdu**

betonová tvarovka	DL	tl.	80	mm
kamenivo drcené fr. 4/8 mm	L	tl.	40	mm
šterkodrt'	ŠD	tl.	250	mm
zemní plán z vhodné nebo upravené zeminy zhuťněná na min. 30 MPa				

#### **Konstrukce chodníku a zpevněné plochy před hasičskou zbrojnicí**

beton asfaltový střednězrnný (ČSN EN 13108-1)	ACO 11 +	tl.	40	mm
beton asfaltový hrubozrnný (ČSN EN 13108-1)	ACP 16 +	tl.	50	mm
šterkodrt' 0/32 (ČSN 73 6126-1)	ŠD <sub>A</sub>	tl.	150	mm 80MPa
šterkodrt' 0/32 (ČSN 73 6126-1)	min. ŠD <sub>B</sub>	tl.	150	mm 50MPa
zemní plán z vhodné nebo upravené zeminy zhuťněná na min. 30 MPa				

### **Autobusové zastávky**

Součástí stavby bude i zřízení nových autobusových zastávek. Náslapná výška nové sil. obruby v místě nástupiště je 160 mm. Nástupiště a chodník bude ve styku s okolním travnatým terénem lemován novým beton. záhonovým obrubníkem do lože z betonu C 20/25 XF4.

### **Parkovací plochy**

Součástí stavby bude i zřízení podélných parkovacích pruhů při silnici III/0223. Poloha jednotlivých parkovacích ploch je patrná ze situace stavby. Kryt a konstrukce parkovacích pruhů je navržena shodně s komunikací. Parkovací plocha bude lemována betonovou silniční obrubou

s přídlažbou z betonové tvarovky do lože z betonu C 20/25 XF4 s boční opěrou s nášlapnou výškou 120 mm. Šířka parkovacího pruhu je 2,0m, od komunikace bude oddělen vodorovným dopravním značením V 4 (0,5/0,5/0,25).

### **Odvodnění**

Odvodnění komunikace bude zajištěno novými uličními vpustmi. Ty budou zřízeny nové, jejichž poloha je patrná ze situace stavby. Vpusti jsou navrženy typové, prefabrikované z betonových dílců s litinovým rámem a vtokovou mříží a košem na splaveniny. Vpusti budou zaústěny PVC potrubím DN 150 do navržené dešťové kanalizace (UV 26 – 28 do splaškové 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 křížuje. Je nutné dodržovat normy pro vzdálenosti při křížení jednotlivých podzemních inž. sítí.

Podél komunikace je navržen trativod z drenážních flexibilních PVC trubek DN 100, zajišťující odvodnění pláň silničního tělesa a chodníku. Drenáž bude zaústěna do přípojek 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. Stávající uliční vpusti ztrácející význam budou zrušeny včetně přípojek.

Vzhledem k situování rekonstruované komunikace ve stávající zástavbě nelze v dotčeném území navrhnout vsakování povrchových vod vzniklých dopadem atmosférických srážek na tuto stavbu, neboť by mohlo dojít k narušení statiky přilehlých nemovitostí, včetně konstrukce řešené komunikace. V rekonstruované komunikaci jsou situovány podzemní inženýrské sítě (vodovod, kanalizace, sdělovací vedení, silové vedení, plynovod), jejichž poloha neumožňuje umístění technologie pro zadržování povrchových vod.

### **Zatravnění, úpravy terénu**

Po rekonstrukci komunikace a chodníků bude provedena rovněž nezbytná úprava terénu podél uvedených objektů. Místa budou dosypána vhodnou zeminou, urovňována a vysvahována. Dále bude provedeno ohumusování ornice v tl. 100 mm a ve vhodném vegetačním období osetí travním semenem.

### **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, které bude provedeno dle situace 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“.

## **F – Skládky, odpadový materiál**

Likvidaci všech druhů odpadů vzniklých při provádění stavby zajistí původce odpadu, tj. zhotovitel stavby tak, aby byla dodržena ustanovení zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech v platném znění a další příslušné vyhlášky vč. všech novel. Doporučuje se maximální využití odpadů k recyklaci. Veškeré odpady budou likvidovány na místně příslušné skládce s potřebným oprávněním k likvidaci. Odstraněný asfaltobetonový kryt bude odvezen a uložen na skládce živichých materiálů v recyklačním centru. Při provádění zemních prací budou odstraněné podkladní vrstvy komunikace (šterk, štět) odvezeny na skládku stavebních sutí. Zemina a hlinitý materiál získaný při zemních pracích bude použit k provedení terénních úprav v okolí komunikace a zpevněných ploch. Případný přebytek bude předán k využití osobě oprávněné k jejímu převzetí (např. AZS 98), případně bude její další využití předem projednáno s odborem životního prostředí MÚ Domažlice. Sejmутá ornice bude deponována na dočasné skládce v prostoru staveniště a po dokončení stavby bude použita k čistým terénním úpravám a k ohumusování ploch v okolí komunikace. Případný přebytek bude odvezen na místo určené investorem. Veškerý další přebytečný materiál bude odvezen na řízenou skládku odpadu.

Dle vyhlášky 130/2019 bylo provedeno stanovení množství polyaromatických uhlovodíků (PAU) v asfaltových směsích určených k odstranění. Odebrané vzorky odpovídají kvalitativní třídě ZAS-T1 (viz příložená zpráva č. RT-240/2-2019).

## **G – 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.

Při dopravě, manipulaci a montáži kanalizačních šachet a potrubí je třeba dbát všech opatření vyplývajících ze zákona a příslušných předpisů, zejména pro práce se zavěšeným břemenem ČSN ISO 12 480-1 a práce ve výkopu ČSN EN 1610.

S troubami a jinými beton. výrobky se může manipulovat pouze se zvedacím zařízením, které je vybaveno jemným posuvem. Pro vlastní uchopení trub se používají samosvorné kleště, univerzální kulové spojky DEHA (pokud jsou v troubě zabudovány DEHA úchytky) a dále ocelová lana nebo textilní úvazky. Manipulace pomocí lana provlečeného vnitřním průřezem trouby je zakázána! Trouby s přepravními kotvami (např. DEHA úchytky) mohou být zvedány rozepřenými lany s maximálním úhlem rozepření (měřeno u háku) 60°. Pomalé, plynulé zvedání či spouštění bez trhavých pohybů jsou základním předpokladem pro jistotu únosnosti úchytů. Při nedodržení těchto zásad hrozí nebezpečí nehody! V ostatním je třeba dbát konkrétních pokynů dodavatele!

## **H – 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 křižujících 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.

Dle požadavku investora bude v rekonstruovaných chodnících uložena nová rezervní chránička HDPE 40 (CAMEL NET). Veškeré spoje a konce chrániček budou utěsněny a zaslepeny, trasa bude polohopisně a výškopisně zaměřena a data budou předána investorovi. Krytí HDPE chráničky při uložení v chodníku bude min. 400 mm, trasa bude vyznačena výstražnou oranžovou PVC folií uloženou ve vzdálenosti min. 200 mm nad vedením, minimální poloměr ohybu je  $R = 1$  m. Poloha chrániček je patrna z přiložené situace.

## **I – 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 křižující komunikaci pro pěší (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 průřez překážky. Takto musí být označeny výkopy i staveniště.

## **J – Úpravy pro nevidomé a slabozraké osoby**

Všechny nové úpravy pro komunikace pro chodce, sjezdy, přechody pro chodce, místa pro přecházení a jejich bezprostřední okolí navržené v dokumentaci odpovídají technickým a stavebním požadavkům uvedeným v ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací, leden 2006 a v ČSN 73 6110/Z1, dále ve vyhlášce Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 – O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb ze dne 5. listopadu 2009.

## **K – Zařízení staveniště**

Bude určeno na základě dohody zhotovitele s investorem nejpozději při předání staveniště.

## **L – Harmonogram výstavby**

Vzhledem k tomu, že v době zpracování projektové dokumentace není známa prováděcí firma a její technické vybavení a možnosti, bude v případě potřeby harmonogram výstavby zpracován po výběru prováděcí firmy.

## **M – Provádění stavby**

Provádění stavby je navrženo za úplné uzavírky, ve dvou etapách. Dopravní opatření během výstavby je obsaženo v příloze průvodní zprávy.

Po celou dobu stavby je nutno zachovat příjezd vozidel při mimořádné události, tj. zejména umožnit vjezd záchranným a hasičským vozidlům na stavbu. Z tohoto důvodu je na dodavatelské firmě zajistit a dodržet odpovídající organizaci stavebních prací.

Postup prací se ponechává po dohodě s investorem na dodavateli, je nutno jej volit s ohledem na minimální dobu omezení hlavní trasy.

## **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.

## **O – Závěr**

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

## **UPOZORNĚNÍ :**

**Před zahájením zemních prací je nutno všechna podzemní vedení nechat od správců sítí vytýčit a stavební práce provádět dle jejich pokynů.**

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