

## Most ev. č. 232-007 Liblín

Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o., Koterovská 162, 326 00 Plzeň, tel.: 377 172 403, E-mail: posta@suspk.eu

Investor:




Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o.  
Koterovská 162  
326 00 Plzeň

Výškový systém:

Bpv

Souřadnicový systém:

S-JTSK

Číslo zakázky:	16 116 04	HIP:	Ing. Daniel ŠINDLER, Ph.D.	 Bezová 1658/1, 147 00 Praha 4-Braník +420 244 462 219 pontex@pontex.cz
Schválil:	Ing. Petr SOUČEK	724007830, dsn@pontex.cz		
		Zodp. projektant:	Ing. Petr ŘEZKA	
		727883828, pre@pontex.cz		
Tech. kontrola:	Ing. Ondřej DĚDEK	Vypracoval:	Ing. Petr ŘEZKA	
728355965, ode@pontex.cz		727883828, pre@pontex.cz		

Objednatel:	SÚSPK p.o.	Obec:	Liblín	Kraj:	Plzeňský
Akce:	Most ev. č. 232-007 Liblín			Datum	Stupeň
Část:	D DOKUMENTACE OBJEKTŮ			02/2024	PDPS
Objekt:	SO 101 – ÚPRAVA KOMUNIKACE II/232			Souprava	Č. přílohy
Příloha:	TECHNICKÁ ZPRÁVA				D.1.1.1. 01

## Obsah

<b>1.</b>	<b>Všeobecné údaje stavby .....</b>	<b>2</b>
1.1.	Identifikační údaje stavby .....	2
1.2.	Základní údaje o objektu .....	2
<b>2.</b>	<b>Stručný popis objektu .....</b>	<b>2</b>
2.1.	Situační řešení .....	2
2.2.	Výškové řešení .....	3
2.3.	Uspořádání v příčném řezu .....	3
<b>3.</b>	<b>Vyhodnocení průzkumů a podkladů .....</b>	<b>3</b>
<b>4.</b>	<b>Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby .....</b>	<b>3</b>
<b>5.</b>	<b>Návrh zpevněných ploch.....</b>	<b>4</b>
5.1.	Konstrukce vozovky.....	4
5.2.	Chodník .....	5
5.3.	Příprava území .....	5
5.4.	Zemní práce.....	6
<b>6.</b>	<b>Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace</b>	<b>6</b>
<b>7.</b>	<b>Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku .....</b>	<b>6</b>
<b>8.</b>	<b>Vybavení a zařízení pozemní komunikace .....</b>	<b>8</b>
<b>9.</b>	<b>Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu.....</b>	<b>8</b>
<b>10.</b>	<b>Vazba na případné technologické vybavení.....</b>	<b>8</b>
<b>11.</b>	<b>Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....</b>	<b>8</b>
<b>12.</b>	<b>Doplňující informace.....</b>	<b>8</b>
12.1.	Související objekty .....	8
12.2.	Bezpečnost při výstavbě.....	9
12.3.	Skládky, vybouraný materiál, odpady .....	9
12.4.	Další stupně dokumentace.....	9

## TECHNICKÁ ZPRÁVA

### 1. Všeobecné údaje stavby

#### 1.1. Identifikační údaje stavby

Název stavby:	Most ev.č. 232-007 Liblín
Druh stavby:	změna dokončené stavby
Objekt:	SO 101 – Úprava komunikace II/232
Obec, katastrální území:	Liblín, Kozojedy; Liblín [982 993], Kozojedy [671 932]
Místní správní úřad:	Úřad městysu Liblín, obecní úřad Kozojedy
Kraj:	Plzeňský
Správce mostu:	<b>Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o.</b> <b>Provozní středisko okresu Rokycany a Plzeň-město</b> Roháčova 773, 337 01 Rokycany
Investor:	<b>Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o.</b> Koterovská 162, 326 00 Plzeň
Hlavní inženýr stavby:	<b>Pontex s.r.o.</b> Bezová 1658/1, 147 00 Praha 4 - Braník Ing. Daniel Šindler, Ph.D., ČKAIT: 0012336, <a href="mailto:sindler@pontex.cz">sindler@pontex.cz</a> , 724 007 830
Zodpovědný projektant objektu:	<b>Pontex s.r.o.</b> Bezová 1658/1, 147 00 Praha 4 - Braník Ing. Petr Řezka, ČKAIT: 0501215, <a href="mailto:rezka@pontex.cz">rezka@pontex.cz</a> , 727 883 828
Stupeň PD:	PDPS – Dokumentace pro výběr zhotovitele

#### 1.2. Základní údaje o objektu

Komunikace:	silnice druhé třídy II/232
Délka úpravy:	0,263 km
Začátek úpravy:	km 22,62
Konec úpravy:	km 22,88

### 2. Stručný popis objektu

#### 2.1. Situační řešení

V rámci projektové přípravy byla navržena upravená osa 101, kterou je popsáno směrové vedení silnice. Byl upraven směrový oblouk v řešené oblasti rekonstrukce mostu.

Napojení komunikací v křižovatkách je zachováno, byly ověřeny a upraveny vnitřní poloměry křižovatky a byly ověřeny rozhledové poměry pro výjezd z křižovatky.

Součástí stavby je návrh veřejného chodníku na mostě a předmostích. Jedná se o doplnění návazností na zakončení chodníkových říms před a za mostem, respektive před a za konci opěrných zdí SO 251 a SO 252.

Na liblínské straně se jedná dále o vyvolanou investici prodloužení 21 m obecního chodníku zakončeného naproti konci římsy na opěrné zdi SO 251.

Na hlavní trase před mostem a dále na vedlejší komunikaci v křižovatce v Liblíně v napojení obecního chodníku bude zřízeno místo pro přecházení.

## 2.2. Výškové řešení

Niveleta vozovky na začátku a konci úseku plynule navazuje na niveletu stávající komunikace. Průběh výškového vedení po délce kopíruje stávající komunikaci a je upraven pouze lokálně.

## 2.3. Uspořádání v příčném řezu

Komunikace je nově navržena v kategorii S 7,5 s šířkou mezi obrubami na mostě 6,5 m. Na předmostích je navrženo v obloucích rozšíření.

Pro zajištění bezpečného převedení chodců je navržen na liblínském předmostí pravostranný chodník, který je těsně před mostem převeden na levou stranu a po mostě je již veden vlevo. Zakončen je v křižovatce za mostem.

Těsně před mostem je navrženo místo pro přecházení, na mostě za ním jsou osazeny dopravní značky konec obce. Z obou stran je na mostě omezena rychlost na 50 km/h a u místa pro přecházení je navrženo vysazení chodníkové plochy o 0,25 m. Vysazení chodníku vylepšuje rozhledové poměry před betonovými sloupky mostu a zároveň působí jako psychologická bariéra pro zpomalení dopravy.

Základní příčný sklon na mostě je střechovitý 2,5 %, který se překlápí v obloucích.

V obloucích je navrženo rozšíření dle prostorových možností v místě.

## 3. Vyhodnocení průzkumů a podkladů

- Geodetické zaměření v souřadnicovém systému S-JTSK a výškovém systém B.p.v.
- Katastrální mapa převedená do digitálního prostředí.
- Průzkum inženýrských sítí
- Místní šetření a fotodokumentace

## 4. Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Související stavební objekty této stavby jsou následující:

- SO 001 – Demolice části stávajícího mostu
- SO 102 – Provizorní komunikace
- SO 181 – Dopravní opatření během výstavby
- SO 201 – Rekonstrukce mostu ev.č. 232-007
- SO 251 – Opěrné zdi před mostem

- SO 252 – Opěrné zdi za mostem
- SO 202 – Provizorní přemostění

Vzájemné vztahy jednotlivých stavebních objektů a vztahy k případným sítím, které nejsou stavebními objekty, je třeba čerpat z koordinačních příloh celé stavby.

Dle vyjádření správců sítí (viz příloha F.1) se v oblasti mostu nachází pouze nadzemní silové vedení NN společnosti ČEZ.

Žádná další vedení a jiné IS se dle vyjádření správců v prostoru stavby nenachází. Přesto je potřeba mít na paměti, že vyjádření správců mají omezenou platnost a proto, pokud bude stavba realizována s větším časovým odstupem od tohoto projektu, mohou být některá vyjádření již neplatná a bude nutno zajistit v rámci dalších stupňů projektové dokumentaci jejich aktualizaci.

## 5. Návrh zpevněných ploch

### 5.1. Konstrukce vozovky

Skladba vozovky je navržena dle TP 170 schéma D1-N-6 PIII pro TDZ IV. Vrstva ACL 16+ použita pro sjednocení se skladbou na mostě.

ACO 11+ <sup>1)</sup>	40mm	asfaltový beton střednězrný	PmB 25/55-60	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
PS-CP <sup>3)</sup>		postřik spojovací z modif. katioaktivní asf. emulze	0.40kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129, ČSN EN 13808
ACL 16+ <sup>2)</sup>	60mm	asfaltový beton hrubozrný	PmB 25/55-60	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
PI-C <sup>4)</sup>		postřik infiltrační z katioaktivní asf. emulze	0.80kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129, ČSN EN 13808
SC C <sub>8/10</sub> <sup>5)</sup>	150mm	směs stmelená cementem		ČSN 73 6124-1, ČSN EN 14227-1
šDa 0/63 <sup>6)</sup>	200mm	štěrkodrt'		ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285

**celkem 450mm**

Konstrukční vrstvy je možné pokládat pouze na řádně urovnanou a zhutněnou pláň:

- Hodnota  $E_{\text{def},2}$  na zemní pláni je předepsána min. 45 MPa.
- Na ochranné vrstvě ŠD je stanovena min. hodnota  $E_{\text{def},2} = 80$  MPa

Poznámky:

- <sup>1)</sup> Pro obrusnou vrstvu bude použito modifikované asfaltové pojivo dle ČSN EN 14023 a ČSN 65 7222-1. Provedení vrstvy se řídí ČSN 73 6121.
- <sup>2)</sup> Pro podkladní vrstvu bude použito modifikované asfaltové pojivo dle ČSN EN 14023 a ČSN 65 7222-1. Provedení vrstvy se řídí ČSN 73 6121.
- <sup>3)</sup> Spojovací postřiky budou provedeny z modifikované kationaktivní emulze dle ČSN 736132 a ČSN EN 13 808
- <sup>4)</sup> Infiltrační postřiky budou provedeny z kationaktivní emulze dle ČSN 736132 a ČSN EN 13 808
- <sup>5)</sup> Na vrstvě ze směsi stmelené cementem budou provedena opatření proti vzniku reflexních trhlin – použití pomalu tuhnoucího pojiva, pojezd vibračním válcem v době tvrdnutí, nebo nařezání příčných spár po 5m. Kamenivo pro směs SC bude fr. 0/32.
- <sup>6)</sup> Směs kameniva použitá pro vrstvu ŠD musí odpovídat vlastnostem kameniva skupiny ŠDA (dle ČSN EN 13242)

Na koncích úseku budou na přechodu na stávající vozovku pouze odfrézovány stávající asfaltové vrstvy do požadované výšky a zřízeny vrstvy ACO a ACP.

Vozovka na nosné konstrukci mostu SO 201 je součástí objektu mostu, v oblasti mezi křídly a opěrnými zdmi je součástí SO 101 kompletní souvrství.

Ve všech pracovních spárách v obrusné vrstvě musí být profrézovány drážky o rozměrech 25x12mm, které budou důkladně vyčištěny a zality asfaltovou modifikovanou zálivkou typu N2 za horka dle ČSN EN 14188-1.

## 5.2. Chodník

Chodník je na mostě a opěrných zdech tvořen železobetonovou římsou, která je součástí příslušných objektů.

Na liblínské straně bude zřízeno prodloužení obecního chodníku o 21 m zakončeného naproti konci chodníkové římsy. Chodník je v souladu se stávajícím navazujícím obecním chodníkem navržen v šířce 1,5 m. Navazující konec stávajícího chodníku v délce 11 m bude přeložen v souladu s úpravou nivelety silnice.

Na kozojedské straně je dále navrženo prodloužení konce levé chodníkové římsy SO 252 v délce 19 m do odbočky v křižovatce.

Povrch chodníku bude řešen betonovou dlažbou. Nášlap obrubníku na mostě a tedy i v navazujícím úseku za mostem 18 cm. Prodloužení obecního chodníku bude provedeno s nášlapem výšky 15 cm v souladu se stávajícím stavem. Na svém konci a u míst pro přecházení je nášlap chodníku zapuštěn na +2 cm.

Příčný sklon chodníku je 2 % směrem k vozovce, v těsné blízkosti říms mostu se mění na 2,5 % v souladu s příčným sklonem říms na mostě.

Na koncích chodníku a u míst pro přecházení budou zřízeny v chodníku signální a varovné pásy dle vyhlášky č. 398/2009 Sb.

Skladba chodníku je navržena v souladu s TP 170 takto:

DL	60 mm	betonová dlažba	ČSN 73 6131
ŠD <sub>A</sub> 0/4	30 mm	ložní vrstva nestmelená	ČSN 73 6126
ŠD <sub>A</sub> 0/32	200 mm	podkladní vrstva	ČSN 73 6126
<b>celkem</b>	<b>290 mm</b>		

Konstrukční vrstvy je možné pokládat pouze na řádně urovnanou a zhutněnou pláň, která bude do potřebné výšky dorovnána nenamrzavým materiálem.

- Hodnota  $E_{\text{def},2}$  na zemní pláni je předepsána min. 30 MPa.
- Na ochranné vrstvě ŠD je stanovena min. hodnota  $E_{\text{def},2} = 50 \text{ MPa}$

Dlažba bude vyrobena z betonu s odolností XF4.

## 5.3. Příprava území

Budou odstraněna ocelová svodidla v rozsahu stavby, předpokládá se odvoz na skládku.

Vozovka bude odfrézována současně na celé délce stavby. Součástí tohoto objektu je frézování živice mimo nosnou konstrukci mostu v tloušťce průměrně 110 mm. Tam kde se vyměňují i podkladní vrstvy je uvažováno ještě s bouráním živice v tloušťce dalších 40 mm.

V rámci stavební přípravy budou provedeny zkoušky asfaltů na PAU a dle výsledků bude veškerý materiál znovu využit, nebo s ním bude nakládáno jako s nebezpečným odpadem

a bude tak i likvidován na skládce. V rámci soupisu prací se předpokládá, že s ním bude muset být nakládáno jako s nebezpečným odpadem.

#### 5.4. Zemní práce

Před zahájením hlavních stavebních prací je nutné strhnout drnové vrstvy ze zelených ploch v mocnosti 0,20m. Předpokládá se, že tato zemina bude nepoužitelná k dalšímu využití a bude odvezena na skládku.

Zemní práce v rámci tohoto objektu nejsou příliš rozsáhlé a tvoří je drobné doplnění násypů v rozsahu úprav vedení vozovky. Pouze vlevo za mostem budou zemní práce většího rozsahu při zasypání rokle a vysvahování terénu. Provádění zemních prací musí odpovídat požadavkům stanoveným v české technické normě ČSN 73 6133 – Navrhování a provádění zemního tělesa a musí respektovat TKP kap. 4 – Zemní práce.

Stávající svah násypu v místě rozšíření bude zazuben, aby došlo k propojení svahu s dosypávkou. Dosypávky zemního tělesa budou prováděny po vrstvách tl. max. 0,30 m zhutněné na  $D = \min. 100 \% PS$  případně  $ID = \min. 0,9$ . Budou použity vhodné zeminy do aktivní zóny ve smyslu ČSN 73 6133. Do aktivní zóny bude uložen vhodný materiál do aktivní zóny ve smyslu ČSN 73 6133. Materiál v aktivní zóně bude hutněn na  $D = 100 \% PS$ .

Po rozšíření násypového tělesa bude na dotčených plochách rozprostřena rekultivační zemina a oseta travním semenem.

### 6. Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

Odvodnění vozovky je zajištěno příčným a podélným sklonem ke kraji vozovky.

Před mostem bude voda svedena do uličních vpustí, které budou zaústěny do stávajících šachet. Stávající vpusti dotčené stavbou budou nahrazeny novými a další budou doplněny na předmostí.

V oblasti za mostem na kozojedském předmostí bude voda svedena přes krajnici tvořenou přelivnou římsou. Pod římsou je terén odlážděn a voda odvedena volně na terén.

Odvodnění zemní pláně je zajištěno příčným spádem mimo těleso komunikace.

### 7. Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Stávající svislé dopravní značení reflektuje situaci špatného stavebního stavu mostu a omezení hmotnosti vozidel. Proto budou bez náhrady odstraněny veškeré stávající dočasné dopravní značky a dále dopravní značky, které by byly v rozporu s novým uspořádáním. Všechny stávající dopravní značky dotčené stavbou budou v rámci stavby nahrazeny novými. Odstraněno dále bude také stávající dopravní zrcadlo v křižovatce na liblínském předmostí.

Podrobněji viz situace dopravního značení.

Trvalé dopravní značení je navrženo následující

P2 hlavní silnice E2b tvar křižovatky AG-2	ve směru do Liblína na liblínském předmostí
P2 hlavní silnice E2b tvar křižovatky AC-5	ve směru do Kozojed před křižovatkou na liblínském předmostí
P1 křižovatka s vedlejší PK E2b tvar křižovatky AD-5	ve směru do Liblína za křižovatkou na kozojedském předmostí
P1 křižovatka s vedlejší PK E2b tvar křižovatky AF-2	ve směru do Kozojed na mostě před křižovatkou na kozojedském předmostí
IS12a obec	na mostě ve směru Liblín
IS12b konec obce B20a nejvyšší dovolená rychlost 50 km/h	na mostě ve směru Kozojedy
IS14 hranice územního celku okres Rokycany B20a nejvyšší dovolená rychlost 50 km/h IS21a směrová tabulka pro cyklisty – trasa č. 352	za mostem před křižovatkou směr Liblín
IS14 hranice územního celku okres Plzeň – Sever	za mostem před křižovatkou směr Kozojedy
B20a nejvyšší dovolená rychlost 70 km/h	za křižovatkou na kozojedském předmostí ve směru Liblín
Z3 vodicí tabule šipky vlevo	za křižovatkou na kozojedském předmostí směr Liblín
P7 přednost protijedoucích vozidel	na místní komunikaci pod mostem na liblínské straně
P8 přednost před protijedoucími vozidly	na místní komunikaci pod mostem na liblínské straně

Vodorovné dopravní značení bude provedeno v souladu s TP 133 následujícím způsobem

- vodicími proužky po obou stranách V 4 (0,125)
- ty budou v prostoru odbočení v křižovatkách přerušeny na V 2b (1,5/1,5/0,25)
- podélnou čarou souvislou na liblínském předmostí V 1a (0,125)
- podélnou čarou přerušovanou za místem pro přecházení V 2b (3,0/1,5/0,125)
- podélnou čarou souvislou na kozojedském předmostí V 1a (0,125)
- podélnou čarou přerušovanou v křižovatkách V 2b (3,0/1,5/0,125)



## **8. Vybavení a zařízení pozemní komunikace**

Po obou stranách je na liblínském předmostí navržen odrazný obrubník, případně římsa. Vlevo na liblínském předmostí bude osazeno podél hrany vozovky dopravně bezpečnostní zábradlí.

Za mostem bude na most napojeno svodidlo zábradelní mostní stupně zadržení H2 (součást SO 252). Na konci úseku bude napojeno na stávající svodidlo. Svodidlo je umístěno na přelivné římsě a musí být proto certifikováno pro výšku nášlapu 0 cm.

## **9. Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu**

Vedení a organizaci dopravy během realizace stavby řeší SO 181 Dopravní opatření během výstavby.

## **10. Vazba na případné technologické vybavení**

Technologické vybavení není součástí.

## **11. Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Chodník bude doplněn v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. nezbytnými varovnými pásy šířky 0,4 m a vodicími liniemi.

V průběhu stavby musí být přístupy na stavbu, výkopy a staveniště zabezpečeny tak, aby nebyly ohroženy osoby s omezenou schopností pohybu a orientace ani jiné osoby.

## **12. Doplňující informace**

### **12.1. Související objekty**

Související stavební objekty této stavby jsou následující:

- SO 001 – Demolice části stávajícího mostu
- SO 102 – Provizorní komunikace
- SO 181 – Dopravní opatření během výstavby
- SO 201 – Rekonstrukce mostu ev. č. 232-007
- SO 251 – Opěrné zdi před mostem
- SO 252 – Opěrné zdi za mostem
- SO 202 – Provizorní přemostění

Vzájemné vztahy jednotlivých stavebních objektů a vztahy k případným sítím, které nejsou stavebními objekty, je třeba čerpat z koordinačních příloh celé stavby.

Dle vyjádření správců sítí (viz příloha F.1) se v oblasti mostu nachází pouze nadzemní silové vedení NN společnosti ČEZ.

Žádná další vedení a jiné IS se dle vyjádření správců v prostoru stavby nenachází. Přesto je potřeba mít na paměti, že vyjádření správců mají omezenou platnost a proto, pokud bude stavba realizována s větším časovým odstupem od tohoto projektu, mohou být některá vyjádření již neplatná a bude nutno zajistit v rámci dalších stupňů projektové dokumentaci jejich aktualizaci.

## 12.2. Bezpečnost při výstavbě

Pro zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení při přípravě i provádění stavebních a montážních prací musí být respektováno nařízení vlády o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništi č. 591/2006 Sb. Jednotlivé požadavky jsou uvedeny v přílohách č. 1 až č. 5 této vyhlášky.

Pro stavební práce v nebezpečném prostředí, kde vzniká zvýšené ohrožení života, vzniká povinnost dle § 6 nařízení vlády č. 591/2006 zpracovat plán.

Povinnosti zhotovitele jsou stanoveny § 3 a § 4 nařízení vlády č. 591/2006. V § 7 a § 8 tohoto nařízení je definován obsah činnosti koordinátora stavby

Pro zajištění bezpečnosti práce je nutno v plném rozsahu respektovat rovněž navazující předpisy v platném znění. Zejména se jedná o tyto předpisy:

- Zákon č. 309/2006 Sb., zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci;
- Nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí;
- Zákon č. 262/2006 Sb., Zákoník práce;
- Zákon č. 61/1998 o hornické činnosti, výbušninách a o státní báňské správě, ve znění zákona č. 425/1990 Sb., zákona č. 169/1993 Sb., zákona č. 128/1999 Sb., zákona č. 71/2000 Sb., zákona č. 124/2000 Sb., zákona č. 315/2001 Sb., zákona č. 206/2006 Sb., zákona č. 320/2002 Sb., zákona č. 226/2003 Sb., zákona č. 227/2003 Sb., zákona č. 3/2005 Sb. a zákona č. 386/2005 Sb.

Ve smyslu těchto předpisů musí být bezpečnostní předpisy zpracovány v technologických postupech prací. Pracovní postupy uvedené v této projektové dokumentaci mohou realizovat pouze prokazatelně proškolení pracovníci pod vedením zkušeného technika.

## 12.3. Skládky, vybouraný materiál, odpady

Veškeré odpady a vybouraný materiál budou tříděny dle nebezpečnosti a bude s nimi zacházeno dle platných právních předpisů. Pokud nebude materiál použit zpět na stavbu, bude převezen na skládku dle svého charakteru.

Návrh nakládání s odpady vzniklými na stavbě je předmětem samostatné přílohy projektu.

## 12.4. Další stupně dokumentace

Pro vlastní realizaci je nutno vypracovat RDS, která bude řešit detaily, výkresy výztuže atd. Součástí realizační dokumentace bude i upřesnění dopravních opatření s ohledem na potřeby zhotovitele a na stav v konkrétním období výstavby.

Pro veškeré technologické operace musí být zhotovitelem zajišťovány technologické postupy, které musí být předány investorovi ke schválení (betonáže, pokládky izolací, ...). U konstrukcí, kde je to nutné nebo běžné je nutno zajišťovat VTD a přejímky ve výrobě (ocelové konstrukce apod.). Náklady na VTD a přejímky je zhotovitel povinen zahrnout do ceny položek uvedených konstrukcí.