






# A.

VEDOUCÍ PROJEKTANT	ING.KOTLÁN		 PROfi Jihlava, spol. s r. o. Pod Příkopem 6, 586 01 Jihlava tel. 567 310 106 567 320 345
ZODP. PROJEKTANT	ING.KOTLÁN		
VYPRACOVAL	BC.PIPA		
KONTROLOVAL	ING.SEDLÁK		
OBJEDNATEL, INVESTOR: VYSOČINA, se sídlem Žižkova 57, Jihlava			
AKCE:  <b>III/4062 JIHLAVA – PÍSTOV</b>			DATUM: 11/2016 STUPEŇ: PDPS ZAK.Č.: 2016-000128 PARÉ Č.
OBSAH <b>PRŮVODNÍ A SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>			

## 1. Identifikační údaje

Název stavby:	III/4062 JIHLAVA - PÍSTOV
Místo stavby:	k.ú. Jihlava, Pístov
Druh stavby :	Rekonstrukce
Investor:	Kraj Vysočina
Uživatel :	KSÚS Vysočina
Budoucí vlastník:	Statutární město Jihlava
Budoucí uživatel :	SMJ Jihlava
Generální projektant:	PROfi Jihlava spol. s .r.o.
Stupeň dokumentace :	PDPS

## 2. Základní údaje o stavbě

a) stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění,

Silnice III/4062 tvoří hlavní dopravní spojnici mezi městem Jihlava a obcemi Pístov, Popice, Vysoká, jedná se o jedinou „kvalitativně“ přístupnou a dostupnou komunikaci do těchto obcí, přesto její parametry nesplňují základní požadavky na bezpečnost provozu na této silnici byť třetí třídy. Veškerá doprava do a z těchto obcí je zajišťována právě touto komunikací. Alternativně lze použít propojení silnice na druhé straně do obce Salavice, což je ale pro dopravní spojení s krajským městem zcela nevyhovující a také neúměrné delší spojení. Potřeba rekonstrukce silnice III/4062 je dána především výměnou stávajícího povrchu ze žulových kostek a jejím nahrazením živičných povrchem s kompletní úpravou pláňe a podloží vozovky včetně případných sanací v aktivní zóně vozovky. Dále též úprava stávajícího odvodnění zpevněných i přilehlých nezpevněných ploch s vyústěním do recipientu resp. do uličních vpustí.

Projektová dokumentace se zabývá řešením trasy silnice III/4062 v úseku od úpravy silnice v rámci výstavby obchvatu Jihlavy a je ukončena v ulici Wolkerova u křižovatky s ulicí Seifertova, celková délka řešeného úseku je 1305 m.

V zájmovém území je trasa vedena ve stávající trase s úpravou do kategorií vozovek – v extravilánu S6,5/50 a v intravilánu na odvozenou MO2p se základní šířkou jízdního pruhu 3,25m včetně odvodňovací proužku, výškové řešení co nejvíce respektuje stávající niveletu vozovky. V ulici Wolkerova je navržena šířka jízdního pruhu 3,5 m.

b) předpokládaný průběh stavby zahájení, etapizace a uvádění do provozu, dokončení stavby,

Předpokládaný průběh stavby bude po jednotlivých etapách, které budou postupně uváděny do provozu. Celkem jsou navrženy dvě etapy provádění a to zejména s ohledem na možnost zajištění trvalé dopravní obslužnosti touto spojnici. Detailní řešení jednotlivých etap je obsaženo v kapitole D – organizace výstavby.

c) vazby na regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace a na územní rozhodnutí nebo územní souhlas včetně plnění jeho podmínek (je-li vydán),

Stavba se nachází na pozemcích investora, což dokládá zákres do digitální katastrální mapy v koordinační situaci, který je součástí výkresové části projektové dokumentace. Stavba tak není v rozporu s územním plánem obce ani dalšími plány. Na stavbu bylo vydáno územní rozhodnutí č.H-11-09 a stavební povolení 130996/2011/MMJ vydané Magistrátem města Jihlavy, stavební povolení byla dle potřeb investora prodlouženo a aktualizováno.

d) stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití,

Území je v současnosti využíváno pro dopravní obslužnost a toto se předpokládá i nadále ve stejném rozsahu.

e) vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí,

realizací této stavby dojde ke zlepšení bezpečnosti na silnici v daném úseku. Výměnou stávajícího povrchu ze žulových kostek za živičný dojde k poklesu hlukové zátěže. Rekonstrukcí podkladních vrstev komunikace dojde ke zlepšení kvality a únosnosti vozovky pro dané dopravní zatížení. Dále dojde ke zkapacitnění průtočného profilu stávajícího mostního objektu a zlepšení odtokových poměrů v daném území.

f) celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření vztahy na dosavadní využití území, vztahy na ostatní plánované stavby v zájmovém území, změny staveb dotčených navrhovanou stavbou

Celkový dopad na dané území bude kladný a dojde ke zlepšení podmínek pro bezpečný provoz. Dojde k úpravě šířkového uspořádání silnice III/4062 v předmětném úseku navržené úpravy, viz. výše. Okolní stavby nebudou návrhem dotčeny. Souvisejícími stavbami v zájmovém území jsou rekonstrukce kanalizace a vodovodu, která se předpokládá před provedením těchto povrchových úprav a dále pak rekonstrukce autobusové zastávky Telečské ulice pro potřeby MHD. Tyto související stavby nejsou v rozporu s navrženým řešením, pouze je nutná vzájemná časová koordinace těchto staveb. Rovněž se předpokládá realizace společně s těmito souvisejícími stavbami a jedním generálním zhotovitelem (stavebníkem).

### 3. Přehled výchozích podkladů

Jako výchozích podkladů pro zpracování této složky dokumentace bylo použito :

- Digitalizovaná katastrální mapa – k.ú. Jihlava a Pístov
- Mapový podklad = polohopisné a výškopisné zaměření staveniště v měř. 1:500, Zpracovatel - PROGEO Jihlava
- Informace o parcelách KN (Údaje katastru nemovitostí)
- inženýrsko-geologický posudek v místě mostního objektu
- hluková a exhalační studie
- další průzkumy nebyly s ohledem na druh stavby zpracovávány
- provedena byla rovněž prohlídka budoucího staveniště.

### 4. Členění stavby (jednotlivých částí stavby)

Stavby je rozčleněna na dvě etapy výstavby, které budou postupně realizovány jednotlivě v libovolném pořadí, předpokládá se nejprve realizace II. etapy společně se souvisejícími investicemi a následně bude provedena I. etapa včetně mostního objektu.

Jednotlivé úseky jsou navrženy v rozsahu následujícího staničení:

etapa 1	komunikace A	0,000 – 0,640 km
etapa 2	komunikace A	0,640 – 1,160 km
	Komunikace B	0,000 – 0,145 km

Dílčí úseky 1 etapy:

Úsek 1	komunikace A	0,000 – 0,100 km
--------	--------------	------------------

Úsek 4 komunikace A 0,100 – 0,620 km  
Úsek 5 komunikace A 0,620 – 0,640 km (mostní objekt SO201)  
Detailní řešení jednotlivých etap je obsaženo v kapitole D – organizace výstavby.

## 5. Podmínky realizace stavby

- a) věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků,  
Před realizací intravilánových úseků stavby je nutná rekonstrukce kanalizace a vodovodu v ulicích Telečská a Wolkerova, zde vzniká časová vazba. Dále se předpokládá rekonstrukce stávající autobusové zastávky městské dopravy na ulici Telečská, zde je nutno stavbu vzájemně koordinovat a to i časově, kdy se předpokládá realizace společně s povrchem vozovky. Další časové a věcné vazby v daném území nebyly zjištěny.
- b) uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti,  
Stavbu je nutno provádět po jednotlivých navržených etapách a dle zadání investora. Koordinovanost se potřeba zajišťovat na základě harmonogramu průběhu stavby po dohodě s investorem. Etapy lze provádět v různém pořadí, ale pouze jednotlivě, nikoliv obě najednou.
- c) zajištění přístupu na stavbu,  
Přístup na staveniště bude zajištěn po stávající silnici III/4062. Využívání okolních místních komunikací pro vozidla stavby je nevhodné, vyjma zajištění objízdných tras.
- d) dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy.  
Dopravní omezení po dobu stavby bude vždy po částech a objízdné trasy budou zřizovány pro každý konkrétní úsek zvlášť viz. D – organizace výstavby.

## 6. Přehled budoucích vlastníků a správců

- a) seznam známých nebo předpokládaných právnických a fyzických osob, které převezmou jednotlivé stavební objekty a provozní soubory po jejich ukončení do vlastnictví a osob, které je budou spravovat (pozemní komunikace, síť technické infrastruktury, oplocení apod.),  
Navržená stavba zůstane v majetku investora jako celek, který následně předpokládá její předání do majetku Statutárního města Jihlava. Případné předání bude až po kolaudaci stavby.
- b) způsob užívání jednotlivých objektů stavby.  
Stavba bude předána do užívání postupně podle realizovaných úseků. Uliční vpusti je nutné pravidelně pročišťovat, rovněž tak navržené propustky. Na mostní objekt bude veden mostní list o jeho stavu.

## 7. Předávání částí stavby do užívání

- a) možnosti (návrh) postupného předávání části stavby (úsek, objekt) do užívání  
stavba bude realizována po částech, které po dokončení budou postupně předávány do užívání. Jelikož jednotlivé etapy na sebe bezprostředně navazují, budou vždy dopojeny na stávající povrchy.

## 8. Území výstavby, staveniště

Území výstavby resp. staveniště se nachází v místě výjezdu z města Jihlavy směrem na Pístov a to včetně intravilánu na ulicích Telečská a Wolkerova. Začátek úseku navazuje na již provedenou úpravu dané silnice v rámci výstavby obchvatu města Jihlavy.

Na staveništi a jeho blízkosti se nacházejí podzemní a nadzemní inženýrské sítě, vedení a zařízení :

- vodovody
- kanalizace jednotné (gravitační)
- venkovní vedení elektrické energie NN
- kabelová vedení elektrické energie NN
- venkovní vedení elektrické energie NN veřejného osvětlení
- VTL, STL a NTL plynovody
- teplovody
- telekomunikační kabely přístupové sítě (CETIN, UPC, OPTOKON, 1.telefonní)

Nemělo by dojít k přeložkám těchto stávajících podzemních ani nadzemních inženýrských sítí, vedení či zařízení.

Před zahájením stavebních (zemních) prací musí být přímo na staveništi vytýčeny a označeny všechny stávající podzemní inženýrské sítě, vedení a zařízení. S polohou podzemních sítí musí být prokazatelně seznámena osoba zodpovědná za provádění stavebních (zemních) prací. Zajistit vytýčení sítí od jejich provozovatelů je povinností investora. Případně obnažená vedení musí být chráněna proti poškození.

## 9. Technické řešení – popis stavebních objektů

### **Komunikace A, B**

Délka komunikace A navržené rekonstrukce je 1,16042 km, komunikace B je navržena v délce 0,14514 km. Úprava bude v novém šířkovém uspořádání jak v obci (MO2p – 3,25m) tak mimo ni (S6,5/50). Rovněž v místě navrženého mostního objektu dojde k rozšíření ve směrovém oblouku. Rozsah rekonstruované komunikace v předmětné lokalitě popisuje výkres situace. Jde o navrženou živičnou komunikaci s dopojením na stávající komunikaci a niveletu. Komunikace B je navržena v šířce 7,0 m a zbylý pruh v šířce 2,2m bude použit jako parkovací pás podél komunikace pro podélná stání. Tento parkovací pás bude proveden s krytem ze žulových kostek.

V místě napojení na stávající komunikaci bude okraj asfalt. krytu vozovky silnice odříznut. Živičný kryt bude odfrézován případně stávající žulové kostky budou rozebrány. Spára vzniklá mezi stávající a navrženou komunikací bude vyplněna pružnou asfaltovou spárovací hmotou.

Součástí návrhu je i znovu osazení stávajících obrubníků v rozsahu navržené stavby a předláždění stávajících chodníků a vjezdů event. Vstupů, které budou dopojeny na navržené řešení a budou řešeny bezbariérově pro užívání osobami se sníženými schopnostmi orientace a pohybu.

**Skladba stávající komunikace** vozovky III/4062 byla diagnostikována (odborný posudek č.4/2008 – zkušební laboratoře TPA ČR). Vzhledem ke skutečnostem, že v obci dojde k rekonstrukci inženýrských sítí a mimo obec je stávající krajnice nevyhovující a tudíž

navržené řešení v rámci diagnostiky je jen velmi obtížně realizovatelné, bude provedena kompletní skladba komunikace v tl. 550 mm.

Parkovací pás na komunikaci B bude mít skladbu ze stávajících žulových kostek, rovněž v celé skladbě odpovídající dopravnímu zatížení.

**Výškové řešení** komunikace resp. podélné spády-nivelety komunikace v osách vychází ze stávající nivelety vozovky a zachovává ji.

Pláně pod vozovkou musí být ztuhněny na  $E_{\text{def},2} = 45 \text{ Mpa}$  a nad podkladními vrstvami min.  $E_{\text{def},2} = 60$  a  $100 \text{ Mpa}$ .

Pozor !

Nebude-li zkouškou prokázána únosnost pláně pod podkladními vrstvami komunikace, musí být v potřebném plošném rozsahu provedena náhrada neúnosného podloží kamenivem resp. sanace podloží. Předpokládaný rozsah sanace podloží kamenivem fr.0-200 je tl. 30cm v rozsahu staničení 0,000 – 0,460 km a sanaci podloží kamenivem fr.0-200 tl. 50cm v rozsahu staničení 0,460 – 0,620 km. V intravilánu je uvažováno s lokální sanací pláně kamenivem fr.0-200 tl. 30cm.

Základní **příčný spád** povrchů komunikací je navržen = 2,5 % a u komunikace B ul. Wolkerova 2,0%. Navržené výškové řešení je nutno aplikovat na místě samém před zahájením prací a upřesnit případné detaily!

**Odvodnění povrchů** komunikací je řešeno příčným a podélným sklonem s vyústěním do navržených a stávajících silničních příkopů a dešťových uličních vpustí, kam bude svedena dešťová voda z navržené rekonstrukce komunikace. Úsek mimo obec bude zaústěn do stávajícího silničního příkopu vlevo, který bude v rámci stavby upraven a pročištěn, rovněž dojde k rekonstrukci stávajících propustků v této části a dále pak osazení lapače splavenin, za kterým bude příkop zpevněn až k zaústění do stávající vodoteče Koželužského potoka. Odvodnění pravé strany bude na okolní terén.

Odvodnění uvnitř uzavřené obce je navrženo do uličních vpustí, které budou výškově osazeny na navrženou niveletu, a které jsou nově navržené a které budou napojeny na stávající jednotnou kanalizační síť, která bude již v době realizace zrekonstruována.

### **Dopravní značení**

Osazení trvalého dopravního značení se předpokládá dle situace, většina značení je již nová s reflexní úpravou a proto může být zachována. Značení cyklotrasy v obci zůstane původní a nebude stavbou dotčeno. Součástí návrhu je i vodorovné dopravní značení, které předpokládá vyznačení vodící čáry v extravilánu. Parkovací pruh na komunikaci B bude označen pouze svislou dopravní značkou.

### **Bezbariérové řešení stavby**

Stavba je navržena pouze v rozsahu vlastní komunikace a trasy pro pěší budou upravovány a nově osazené obrubníky již budou v úrovni upraveného terénu včetně předláždění těchto vstupů a doplnění o varovné pásy. Vjezdy a vstupy do okolních objektů budou zachovány dle stávajícího rozsahu a budou rovněž výškově dopojeny na navržené řešení včetně předláždění v nutném rozsahu za vnější hranu stávajících obrub. Další návrhy bezbariérového řešení se nepředpokládají. Bezbariérový přístup na autobusovou zastávku je řešen jako celá autobusová zastávka v samostatném projektu

mimo tuto dokumentaci, v rámci projekční přípravy byla provedena pouze koordinace těchto staveb.

### ***Uliční vpustí se zaústěním do kanalizace***

Součástí návrhu je i návrh odvodnění zpevněných ploch v intravilánu, které je navrženo pomocí stávajících i navržených uličních vpustí s následným zaústěním do jednotné kanalizace v majetku města. V místě zaústění vpustí, bude proveden útes na potrubí případně na vysazenou odbočku v rámci rekonstrukce kanalizace v zájmovém území.

## **10. Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území, kulturní památky, památkové rezervace, památkové zóny**

V rozsahu staveniště nebyla zjištěna výše zmiňovaná ochranná pásma. Stávající ochranná pásma inženýrských sítí zůstanou zachována.

## **11. Zásah stavby do území**

Vymezení a zdůvodnění změn současného stavu vyvolaných stavbou

- a) bourací práce,  
Dojde k vybourání podkladních vrstev stávající silnice. Odstraněné žulové kostky budou odvezeny na středisko KSÚSV resp. na jimi určené místo.
- b) kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada,  
Předpokládá se kácení mimolesní zeleně, stávající stromy podél silnice, ty, které se nachází za silničním příkopem zůstanou zachovány, budou pokáceny pouze stromy na vnitřní straně příkopu na základě vydaného příslušného povolení, které ovšem není součástí této dokumentace! Stávající stromy podél trasy komunikace v extravilánu je nutné odstranit, jelikož navržené řešení by poškodilo kořenový systém natolik, že by byla ohrožena vlastní stabilita těchto dřevin. Součástí stavby je pouze odstranění zbylých pařezů. Vlastní kácení zajišťuje správce komunikace.
- c) rozsah zemních prací a konečná úprava terénu,  
Zemní práce předpokládají kompletní odstranění stávající vozovky včetně podkladních vrstev, dále pak případnou sanaci podloží a kompletní provedení tělesa vozovky s novým živičným krytem. Konečnou úpravu tvoří provedení nový živičný povrch a upravené, vyčištěné příkopy s novými propustky a se zpevněným vyústěním příkopu do vodoteče. Dále pak v obci se jedná o znovu osazení stávajících kamenných obrubníků a předláždění povrchů přímo navazujících chodníků a vjezdů příp. vstupů.
- d) ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch,  
Ozelenění se předpokládá v rozsahu pomocného silničního pozemku, tedy hydroosev v místě nezpevněného silničního příkopu a svahů a dále pak na původních zelených plochách v obci, které budou narušeny vlastní stavbou.
- e) zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace,  
stavba nezasahuje trvale do ZPF.
- f) zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa,  
stavba nezasahuje do PUPFL
- g) zásah do jiných pozemků,  
stavba nezasahuje do okolních pozemků, celá je navržena na silničních pozemcích, nedojde ani ke změně využití území.
- h) vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků.

Stavba nevyvolává přeložky stávajících inženýrských sítí ani vodních toků nebo jiné technické infrastruktury.

## **12. Nároky stavby na zdroje a její potřeby**

Určení a zdůvodnění nároků stavby na energie: stavba nebude spotřebovávat vodu ani jiné energie.

Vzhledem k obsahu a rozsahu stavby není nutné zvlášť hodnotit její dopad na životní prostředí (dokumentace EIA). Stavba nebude znečišťovat ovzduší, vodní toky, lesy, nebude produkovat odpady. Stavební objekty budou provedeny z běžných, k okolí chemicky i fyzikálně neutrálních materiálů a výrobků - bez vlivu na životní prostředí.

Případné vybourané nebo přebytečné stavební hmoty, suť a prefabrikáty budou považovány za odpady a musí s nimi být nakládáno v souladu se Zákonem č. 185/2001 Sb. "O odpadech". Tuto povinnost má organizace provádějící stavební práce - t.j. dodavatel.

Při realizaci stavby vzniknou z hlediska zákona č. 185/2001 Sb. tyto odpady:

- 17 01 01 O beton
- 17 05 04 O zemina a kamení
- 17 09 04 O smíšené stavební a demoliční odpady

Původcem odpadu je dodavatel stavby. Uvedené odpady jsou inertní. Provoz je tedy bez vlivu na životní prostředí.

Při realizačních pracích nesmí dojít ke znečištění podzemních a povrchových vod závadnými látkami ve smyslu §39 zákona č.254/2001 Sb. (o vodách a jeho změn), zejména ropnými látkami ze stavebních a dopravních prostředků.

## **13. Vliv stavby a provozu na pozemní komunikaci na zdraví a životní prostředí**

**Vyhodnotí se vlivy negativních účinků stavby a jejího užívání a uvedou se návrhy na stavební opatření k jejich prevenci, eliminaci, případně minimalizaci v souladu s příslušnými právními předpisy**

- a) ochrana krajiny a přírody – nedojde ke změně
- b) hluk - stavba bude zatížena hlukem, v rámci předchozího stupně přípravy byla zpracována hluková studie, jejíž závěry jsou zohledněny v dokumentaci
- c) emise z dopravy – v rámci stavby byla zpracována exhalační studie, která byla součástí předchozího stupně projektové dokumentace
- d) vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje – bez vlivu

- e) ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby

Z pohledu BOZP budou všechny práce na stavbě prováděny tak, aby nedošlo k ohrožení zdraví pracovníků ani ostatních občanů. Jedná se zejména o řádné zabezpečení výkopů, za které zodpovídá dodavatel zemních prací.

- f) nakládání s odpady. – viz. kap.12, původcem odpadu je dodavatel stavby. Uvedené odpady jsou inertní.

## **14. Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti**

**Průkaz, že stavba jako celek a její objekty jsou navrženy tak, aby splnily základní požadavky, kterými jsou**

- a) mechanická odolnost a stabilita – návrh byl proveden s ohledem na zajištění odolnosti a stability, výpočty jsou uchovány u zpracovatele a po dohodě jsou k nahlédnutí. Vozovka je navržena dle TP 170 a dle posudku v rámci diagnostiky vozovky



akreditovanou laboratoří TPA ČR. Odvodnění je navrženo dle VL 2.2. – vzorové listy odvodnění.

b) požární bezpečnost (umožnění zásahu jednotek požární ochrany, únikové cesty pro osoby apod.) – požární bezpečnost zůstane zachována, pouze po dobu stavby bude snížena dostupnost. Ovšem požární zásah je možno realizovat po navržených objízdných trasách

c) ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí – dojde ke zlepšení odvodnění a ke zkvalitnění stávajícího povrchu komunikace

d) ochrana proti hluku – hluk bude způsoben pouze při vlastní realizaci, a ke snížení hlukové zátěže při výměně stávajících žulových kostek za živičný povrch, hlukové zátěže jsou obsaženy v hlukové studii.

e) bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na pozemních komunikacích) – výměnou povrchu dojde ke zvýšení přilnavosti pneumatik vozidel a tudíž i ke zlepšení jízdných vlastností na této komunikaci.

## **15. Zásady řešení zařízení staveniště, provádění**

Rozsah staveniště je dán rozsahem předmětné stavby. Staveniště je také popsáno v kap. 8. Území výstavby, staveniště.

Protože jde o stavbu relativně malého rozsahu, nebudou se zřizovat objekty zařízení staveniště s výrobním či sociálním zařízením nebo zázemím. Očekává se pouze umístění mobilní staveništní buňky (maringotky) zhotovitele v blízkosti staveniště.

Příjezd na staveniště je možný po stávajících páteřních silnicích včetně III/4062.

Umístění případné (dočasné) skládky stavebního materiálu je možné přímo na staveništi. Doporučuje se v co největším rozsahu "letmá" montáž stavebního a trubního materiálu - zabudování přímo z dopravních prostředků.

Nepředpokládá se, že bude nutné zřízení staveništní přípojky elektrické energie NN. Zřízení staveništní přípojky elektrické energie bude případně možné ze stávajících kabelových rozvodů elektrické energie NN - s osazením staveništního rozvaděče.

Nepředpokládá se, že bude nutné zřízení staveništní přípojky vody. Zřízení staveništní přípojky vody bude případně možné ze stávajícího vodovodu – se zřízením dočasné vodoměrové šachty s vodoměrem. Nebude se zřizovat staveništní telefonní přípojka. Pro telefonické spojení ze stavby se předpokládá použití mobilních telefonů.

Přebytečná zemina z výkopů a odkopávek, příp. stavební suť a vybourané hmoty se ze staveniště odvezou na k tomu určenou skládku. Místo jejich skládky určí investor.

## **16. Plán kontrolních prohlídek stavby**

Ve smyslu §18 zákona č.526/2006 Sb. Vyhlášky, kterou se provádí ustanovení stavebního zákona ve věcech stavebního řádu bude prováděna kontrolní činnost rozestavěné stavby při provádění těchto prací:

- kontrola založení mostního objektu a vrchní stavby
- kontrola pláň komunikace a zpevněných ploch
- kontrola povrchových úprav zpevněných ploch
- kontrola stavby po jejím dokončení a předložení dokladů a certifikátů zhotovitelem

- kontrola splnění požadavků požární ochrany, civilní ochrany, ochrany veřejného zdraví a životního prostředí (splnění požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby)

Stanovení termínů kontrol pro provádění shora uvedených činností bude upřesněn po odsouhlasení harmonogramu postupu prací po úrovni Smlouvy o dílo, uzavřené s vybraným dodavatelem stavby. Dohodnuté termíny budou před zahájením stavebních prací sděleny příslušnému stavebnímu úřadu.

## **17. Závěr**

Před zahájením stavebních (zemních) prací musí být přímo na staveništi vytýčeny a označeny všechny stávající podzemní inženýrské sítě, vedení a zařízení. S polohou podzemních sítí musí být prokazatelně seznámena osoba zodpovědná za provádění stavebních (zemních) prací. Zajistit vytýčení sítí od jejich provozovatelů je povinností investora. Případně obnažená vedení musí být chráněna proti poškození.

Navržené výškové řešení je nutno aplikovat na místě samém před zahájením prací a upřesnit případné detaily!

Projekt byl zpracován z hlediska maximální hospodárnosti, platných nařízení a směrnic. Všechny změny oproti PD, které nastanou při realizaci stavby, je nutné zakreslit do dokumentace. Pokud dojde při provádění k nejasnostem či nepředvídaným okolnostem, je nutné přizvat projektanta k upřesnění postupu prací.

Po dokončení stavebních prací bude předána dokumentace skutečného provedení dodavatelem investorovi, popř. okolním správcům kříženích zařízení.

V rámci tohoto oddílu souhrnné technické zprávy projektant upozorňuje dodavatele stavebního díla na skutečnost, že veškeré objemy zemních prací pro odkopávku i vykopávku (viz výkaz výměr) jsou uváděny v rostlém stavu. Obdobně se konstatuje, že objem sypaniny, či zeminy, ukládané do zhutněných násypů a skladeb komunikací, je projektantem uváděn v cílovém stavu, tedy po předepsaném zhutnění. Z výše uvedeného vyplývá, že si dodavatel sám stanoví potřebný objem zeminy a materiálů v nakypřeném nezhutněném stavu a to na základě příslušných charakteristik těžených zemin či nakupovaného materiálu. Tato skutečnost může ovlivnit cenu stavebního díla vzhledem k nutné přepravě zemin, možnému nákupu zeminy a hutnění sypaniny.

