

A. Průvodní zpráva

1. Identifikační údaje

a) Označení stavby

Název stavby: **Rekonstrukce lesních cest Žihle**
Kraj: Plzeňský
Okres: Plzeň - sever
Místo stavby: Žihle – Sklárna, Poustky - Jablonná
Katastrální území: Žihle, Nový Dvůr u Žihle
Druh stavby: Rekonstrukce povrchů

Stupeň PD: Dokumentace pro provedení stavby

b) Stavebník, objednatel

Obec Žihle
Žihle 53
331 65 Žihle
IČO: 002585803
DIČ: CZ 00258580
Zastoupené: starostou Ing. Františkem Procházkou

c) Zhotovitel projektové dokumentace

MENE Industry s.r.o.,
č.p. 70, 430 01 Málkov,
středisko Lobežská 53
326 00 Plzeň
IČO: 611 71 344
DIČ: CZ611 71 344
Tel. 377 448 364
E-mail: meneindustry@centrum.cz

Zastoupená: jednatelem p. Josefem Melounem
Živnostenský list: ev. č. 340500-30782, Projektová činnost ve výstavbě
Vedoucí projektant: Ing. Bohumil Fröhlich, autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby
V seznamu autorizovaných osob ČKAIT je veden pod číslem 201282

2. Údaje o umístění stavby

a) obec, kraj, katastrální území

Stavba „Rekonstrukce lesních cest Žihle“ se nachází v severní části okresu Plzeň-sever, v Plzeňském kraji, v katastrálním území Žihle a Nový Dvůr u Žihle.

b) stavební pozemek a majetkoprávní vztahy k němu

Stavba se nachází v prostoru stávajících lesních cest a zachovává prostorové uspořádání dle současného stavu bez změny vedení osy komunikací. Podrobnosti o pozemcích jsou obsahem předchozího stupně projektové dokumentace pro ohlášení stavby.

Souhlas s provedením ohlášené stavby byl vydán pod č. j. OD/21312/12 MACH dne 16. 10. 2012. **Projektová dokumentace pro ohlášení stavby je nedílnou součástí akce.**

c) dopravní a technická infrastruktura v území

Předmětem stavby je celková rekonstrukce povrchů částí dvou lesních cest a částečná úprava a doplnění poškozených podkladních vrstev v rámci stávající skladby konstrukcí vozovek. Jedná se o lesní cesty 1. třídy a to lesní cestu „Sklárna“ a lesní cestu „Poustky“. Rozsah řešeného území je patrný z výkresové části dokumentace.

První cesta slouží pro dopravní obsluhu osady Sklárna se školou v přírodě, druhá cesta pro propojení dvou koncových obcí sousedních krajů. Cesty jsou páteřními komunikacemi pro napojení veškerých dalších lesních cest v lokalitě a zajišťují tak přímou obsluhu přilehlých lesních pozemků. Napojení veškerých sousedních komunikací bude i po rekonstrukci povrchů respektovat stávající stav.

3. Základní údaje o stavbě

a) rozsah stavby

lesní cesta „Sklárna“

Předmětem stavby je celková rekonstrukce povrchu části lesní cesty a částečná úprava a doplnění poškozených podkladních vrstev v rámci stávající skladby konstrukce vozovky.

Ve stávajícím stavu se jedná o lesní cestu 1. třídy (1L-5,0/40), která spojuje komunikaci II/206 s osadou Sklárna, kde se nachází škola v přírodě. Součástí řešení je úsek, který začíná cca 70 m od vodící čáry komunikace II/206 a končí před křižovatkou směrem na Sklárnou a Tis u Blatna. Cesta v obou těchto směrech pokračuje v kategorii 1L – 5,0/40. Křižovatky nejsou předmětem řešení.

Předmětem řešení je rekonstrukce stávajícího asfaltobetonového povrchu opět na povrch asfaltobetonový, včetně nezbytných úprav v místě poškození podkladních vrstev. Doplněny jsou nezpevněné krajnice po obou stranách cesty. **Komunikace je řešena dle stávajícího stavu jako obousměrná jednopruhá kategorie 1L – 5,0/40 se základní šířkou jízdního pruhu 4,00 m a návrhovou rychlostí 40 km/hod.** Výsledkem rekonstrukce nedojde ke zvýšení kategorie cesty a v celém řešeném úseku zůstává kategorie 1L.

lesní cesta „Poustky“

Předmětem stavby je celková rekonstrukce povrchu části lesní cesty a částečná úprava a doplnění poškozených podkladních vrstev v rámci stávající skladby konstrukce vozovky.

Ve stávajícím stavu se jedná o lesní cestu 1. třídy (1L-4,5/30), která spojuje komunikace v osadě Poustky s obcí Jablonná ležící v sousedním kraji. Součástí řešení je úsek, který začíná v úrovni oplocení a vjezdu do stávající ČOV Poustky a končí na hranici katastrálního území Nový Dvůr u Žihle. Cesta v obou těchto směrech od rozsahu řešeného území pokračuje v kategorii 1L – 4,5/30.

Předmětem řešení je rekonstrukce stávajícího poškozeného povrchu z penetračního makadamu opět na povrch typu penetrační makadam, včetně nezbytných úprav v místě poškození podkladních vrstev. Doplněny jsou nezpevněné krajnice po obou stranách cesty. Komunikace je řešena dle stávajícího stavu jako obousměrná jednopruhovká kategorie 1L – 4,5/30 se základní šířkou jízdního pruhu 3,50 m a návrhovou rychlostí 30 km/hod. Výsledkem rekonstrukce nedojde ke zvýšení kategorie cesty a v celém řešeném úseku zůstává kategorie 1L.

b) dodržení obecných požadavků na výstavbu a splnění požadavků dotčených orgánů

Projektové řešení stavby je navrženo dle vyhlášky č. 268/2009 Sb. o obecných technických požadavcích na výstavbu, a dle technických podmínek a technických a kvalitativních podmínek pro dopravní stavby.

c) věcné a časové vazby na okolí

Celkový dopad stavby na dotčené území bude minimální. Jedná se o rekonstrukci povrchů lesních cest za účelem zkvalitnění dopravy a obsluhy přilehlých lesních pozemků, osad a nemovitostí. Provozem nedojde k navýšení dopravní kapacity okolních navazujících komunikací, k navýšení škodlivin v ovzduší ani k navýšení hlukové zátěže v území. Stavba nebude mít žádný vliv na dosavadní využití území. V zájmovém území nejsou dle dostupných podkladů plánované další stavby. Navrhovaná stavba nevyvolá změny stávajících staveb v území.

V době provádění stavby dojde k úplné uzavírcce řešených úseků. Přiložená dopravní opatření řeší přístup do lokality v době realizace. V nutném rozsahu bude vždy zajištěn příjezd do prostoru dopravní obsluhy a vozidlům záchranného systému.

d) předpokládaná lhůta výstavby, popis postupu výstavby

Provedení stavby se předpokládá u každé komunikace v jedné etapě se zahájením stavby v roce 2013. Lhůta rekonstrukce každé cesty se předpokládá cca 2 měsíce nebo dle harmonogramu budoucího zhotovitele, který bude vybrán na základě výběrového řízení.

e) způsob zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Podmínky pro zachování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci jsou rozpracovány v dalších částech projektové dokumentace. Při přípravě a vlastní realizaci stavby je zhotovitel povinen dodržovat zejména následující právní předpisy v platném znění:

- Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce
- Zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci
- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- Nařízení vlády č. 101/2005 Sb. o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí
- Nařízení vlády č. 362/2005 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích s nebezpečím pádu s výšky nebo do hloubky
- Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně
- Zákon o státním odborném dozoru nad bezpečností práce č. 124/2000 Sb.
- Vyhláška ČÚBP a ČBÚ č. 50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice
- Směrnice MZd ČSR č. 46/1978, o hygienických požadavcích na pracovní prostředí
- Nařízení vlády č. 11/2002 Sb. kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a zavedení signálů, ve znění nařízení vlády č. 405/2004 Sb.
- Vyhláška č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení
- Nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí
- Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci
- Zákon č. 20/1966 Sb., o péči a zdraví lidu
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví
- Nařízení vlády č. 367/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci

B. Souhrnná technická zpráva

- a) zhodnocení staveniště včetně vyhodnocení současného stavu, měření a průzkumů, a začlenění jejich výsledků do projektové dokumentace, stavebně historický průzkum stavby, která je kulturní památkou, je v památkové rezervaci nebo je v památkové zóně

Lesní cesta „Sklárna“ je řešena v úseku mezi komunikací II/206 a křižovatkou s odbočením na Sklárnou a Tis u Blatna (bez řešení vlastních křižovatek). Začátek úprav je situován do vzdálenosti 70 m od vodící čáry komunikace II/206. Lesní cesta „Poustky“ je řešena v úseku od napojení ČOV Poustky na tuto cestu a dále směrem do Jablonné se zakončením na konci katastrálního území. Obě cesty jsou lesními cestami 1. třídy, lesní cesta „Sklárna“ je kategorie 5,0/40 s šířkou vozovky 4,00 m a návrhovou rychlostí 40 km/hod, lesní cesta „Poustky“ je kategorie 4,5/30 s šířkou vozovky 3,50 m a návrhovou rychlostí 30 km/hod. Obě cesty jsou jednopruhové obousměrné a budou doplněny výhybnami formou rozšíření zejména v obloucích, v místech sjezdů navazujících cest nebo provedenými klasickým způsobem v přímých úsecích. Napojení veškerých sousedních komunikací bude i po rekonstrukci povrchů respektovat stávající stav.

Stavbou nedojde k dotčení stávajících inženýrských sítí, protože se jedná pouze o rekonstrukci povrchů a případnou úpravu a doplnění podkladních vrstev v rámci konstrukcí vozovek.

Současný stav povrchů je nevyhovující zejména z důvodu poškození povrchových vrstev lokálně či plošně, částečného poškození podkladních vrstev, velkého množství výtluků a poškození krajnic. Cesta „Poustky“ je z hlediska povrchu v havarijním stavu. Cesta „Sklárna“ má zcela na hranici životnosti obrusnou vrstvu.

Vytýčení stavby je dáno stávajícím stavem, kdy je zcela respektována poloha stávající osy obou cest. Výškově dochází pouze k navýšení o tloušťku přidávané obrusné vrstvy. Stávající poměry byly ověřeny pochůzkou na místě. Vzhledem k zamýšleným opravám pouze v rámci povrchových vrstev nebyl prováděn geologický průzkum. Provedeno bylo polohopisné a výškopisné zaměření obou lokalit. Projektová dokumentace je zpracována do tohoto zaměření.

- b) technické řešení stavby s popisem jejího provedení, mechanické odolnosti a stability

- Lesní cesta „Sklárna“

Před zahájením prací se provede důkladné vyčištění povrchu vozovky a krajnice, včetně odstranění volných částí výtluků a prachových částic. **Pevné části vozovky a krajnic nebudou nijak dále rozrušovány.** Na začátku a na konci úprav bude provedeno zaříznutí asfaltu. V návaznosti na toto zaříznutí bude odfrézována vrstva stávajícího povrchu v délce cca 5,00 m pro napojení nového povrchu. Dále bude provedeno odfrézování nerovností v tloušťce 40 mm a v tloušťkách do 20 mm v rozsahu dle dalších částí dokumentace. Odfrézovaný recyklát bude využit pro doplnění krajnic. Takto připravený podklad bude sloužit pro pokládku nové obrusné vrstvy, případně pro provedení oprav podkladních vrstev v místech poškození.

Nová obrusná vrstva bude provedena z asfaltobetonu ACO 11 v tloušťce 40 mm. V místech, kde nerovnosti povrchu budou činit do 20 mm bude vrstva obrusu rozšířena na průměrných 50 mm. Vrstva obrusu bude provedena na podklad ošetřený spojovacím postříkem asfaltovým v množství 0,50 kg/m².

V místech, kde budou nerovnosti povrchu do 50 mm, bude provedena oprava nerovností a výtluků rozšířenou vrstvou obrusu na průměrných 70 mm a to opět na spojovací postřík PSA.

V případě hlubších výtluků do 100 mm bude provedena dorovnávká obalovaným kamenivem ACP 16 v průměrné tloušťce 60 mm a vrstva obrusu 40 mm. Na podkladu a mezi vrstvami bude proveden spojovací postřík PSA. V množství 0,50 kg/m²

V místech poškození vozovky do hloubky přes 100 mm bude doplněna hutněná šterkodrt' ŠD 16/32 v průměrné tloušťce 120 mm, dále 60 mm ACP 16 a obrus ACO 11, vždy s příslušnými asfaltovými postříky.

Krajnice vozovky budou doplněny šterkodrtí nebo recyklovaným odfrézovaným materiálem s následným hutněním.

Na lesní cestě budou zřízena místa pro vymíjení (výhybny). Jejich umístění je naznačeno ve výkrese koordinační situace. Skladba vrstev je uvedena ve vzorovém příčném řezu a je shodná s místy, kde dojde k rozšíření vozovky nad rámec šířky původní. Tomu budou odpovídat i skladby řešení krajnic.

Rozšíření v místě výhybny bude na celkovou šířku vozovky 5,00 m v délce cca 10,00 (25,00) s náběhy cca 5,00 m. Výhybny budou ve skladbě ACO 40 mm, ACP 70 mm, doplnění ŠD 0/32 v tloušťce 250 mm. Místa budou upřesněna vybrána při realizaci stavby dle místních podmínek za účasti investora, projektanta a dodavatele stavby.

Součástí prací není úprava stávajícího dopravního značení a úprava inženýrských sítí. Předpokládá se pouze obnovení odvodňovacího příkopu v uvedených místech a pouze základní vyčištění příkopů stávajících bez prohlubování dna a stěn. **Nesmí dojít k narušení konstrukce stávajících příkopů.**

Použití skladeb konstrukcí uvedených ve vzorových řezech :

SKLADBA „A“ – Vozovka – pouze obrusná vrstva

SKLADBA „B“ – Vozovka – výtluky a nerovnosti do 50 mm

SKLADBA „C“ – Vozovka – výtluky a nerovnosti do 100 mm

SKLADBA „D“ – Vozovka – výtluky a nerovnosti přes 100 mm, případně poškození nosných vrstev komunikace

SKLADBA „E“ – Vozovka – rozšíření a výhybny

SKLADBA „F“ – Úpravy stávajících krajnic

SKLADBA „G“ – Úpravy krajnic v místě rozšíření vozovky a výhyben

Upozornění: Rozsah prací bude potvrzen před realizací stavby zástupci investora, projektanta a zhotovitele, případně budou dohodnuty detaily řešení jednotlivých úseků.

- Lesní cesta „Poustky“

Před zahájením prací se provede důkladné vyčištění povrchu vozovky a krajnice, včetně odstranění volných částí výtluků, šterkových a prachových částic. **Pevné části vozovky a krajnic nebudou nijak dále rozrušovány.** Rozrušen bude pouze povrch v místech budoucího zaválcování podkladní šterkové vrstvy. Budoucí krajnice budou zbaveny drobné náletové zeleně bez narušení podloží. Takto připravený podklad bude sloužit pro pokládku nové finální vrstvy, případně pro provedení oprav podkladních vrstev v místech poškození. Zbytky stávajícího šterku a prachových částic lze opětovně využít do oprav podkladu nebo doplnění krajnic.

Nová finální vrstva bude provedena z jemného penetračního makadamu s uzavíracím vrchním živичným nátěrem z asfaltu silničního 0,80 kg/m² s posypem kamenivem v základní tloušťce min. 50 mm. Na kostru bude použito kamenivo 16/32 na výplň 8/16. Asfaltovým pojivem bude silniční ropný asfalt 70/100. Vrstva bude provedena na podklad ošetřený asfaltovým spojovacím postřikem v množství 0,50 kg/m².

V místech, kde budou nerovnosti povrchu do 50 mm, bude provedena oprava nerovností a výtluků rozšířenou vrstvou penetračního makadamu průměrných 85 mm a to opět na spojovací postřik PSA.

V případě hlubších výtluků do 150 mm bude provedena dorovnávká obalovaným kamenivem 32/63 prolitá asfaltem v množství 5 kg/m² a to ve vrstvách po 75 mm. Finální povrch bude opět z penetračního makadamu. Na podkladu a mezi vrstvami bude proveden spojovací postřik PSA. V množství 0,50 kg/m².

V místech poškození vozovky do hloubky přes 150 mm bude doplněna hutněná šterkodrt' ŠD 16/32 v průměrné tloušťce 120 mm, dále 75 - 150 mm drceného kameniva s prolitím a penetrační makadam, vždy s příslušnými asfaltovými postřiky.

Krajnice vozovky budou doplněny šterkodrtí s následným hutněním.

Na lesní cestě budou zřízena místa pro vymíjení (výhybny). Jejich umístění je naznačeno ve výkrese koordinační situace. Skladba vrstev je uvedena ve vzorovém příčném řezu a je shodná s místy, kde dojde k rozšíření vozovky nad rámec šířky původní. Tomu budou odpovídat i skladby řešení krajnic.

Rozšíření v místě výhybny bude na celkovou šířku vozovky min. 4,50 m v délce cca 10,00 s náběhy cca 5,00 m. Výhybny budou ve skladbě PMJ 50 mm, drcené kamenivo s prolitím 100 mm, doplnění ŠD 0/32 v tloušťce 200 mm. Místa budou upřesněna vybrána při realizaci stavby dle místních podmínek za účasti investora, projektanta a dodavatele stavby.

Součástí prací není úprava stávajícího dopravního značení a úprava inženýrských sítí. Předpokládá se pouze obnovení odvodňovacího příkopu v uvedených místech a pouze základní vyčištění příkopů stávajících **bez prohlubování dna a stěn. Nesmí dojít k narušení konstrukce stávajících příkopů a umožnění další eroze. Detailně bude upřesněno na místě stavby. Krajnice musí být provedeny pod úroveň vozovky, aby cesta nevytvářela koryto pro dešťové vody.**

Použití skladeb konstrukcí uvedených ve vzorových řezech :

SKLADBA „A“ – Vozovka – pouze PMJ

SKLADBA „B“ – Vozovka – výtluky a nerovnosti do 50 mm

SKLADBA „C“ – Vozovka – výtluky a nerovnosti do 150 mm

SKLADBA „D“ – Vozovka – výtlučky a nerovnosti přes 150 mm, případně poškození nosných vrstev komunikace

SKLADBA „E“ – Vozovka – rozšíření a výhybny

SKLADBA „F“ – Úpravy stávajících krajnic

SKLADBA „G“ – Úpravy krajnic v místě rozšíření vozovky a výhyben

V místech dle koordinační situace se nacházejí dva zatrubněné propustky. V mezidobí zpracování obou projektových dokumentací došlo k zhoršení jejich stavu vlivem rozvodnění vodoteče. V době zpracování této PD byly zcela zatopeny. U propustku „I“ budou zhotovena nová betonová čela, dno nátoky a výtoky z propustku, u propustku II bude navíc provedeno obetonování potrubí a celkové přebetonování propustku do úrovně vozovky a vytvoření tak možnosti přelivu při vyšších průtocích. Detailní řešení bude potvrzeno po odkrytí konstrukcí. Rozsah prací je popsán v samostatné části projektové dokumentace.

Upozornění: Rozsah prací bude potvrzen před realizací stavby zástupci investora, projektanta a zhotovitele, případně budou dohodnuty detaily řešení jednotlivých úseků. Před zahájením prací je bezpodmínečně nutné ověření stávajícího stavu. V případě zjištění jakýchkoliv odlišných skutečností budou tyto projednány a případně upraveno navržené technické řešení.

Při návrhu konstrukcí bylo postupováno v souladu s obecně platnými předpisy pro výstavbu a technickými listy jednotlivých materiálů a prvků. Projektové řešení stavby je navrženo dle vyhlášky č. 268/2009 Sb. o obecných technických požadavcích na výstavbu, a dle technických podmínek a technických a kvalitativních podmínek pro dopravní stavby. Při návrhu konstrukcí bylo uvažováno s 1. třídou lesních cest, v kategoriích 1L-5,0/40 a 1L-4,5/30.

c) napojení stavby na dopravní a technickou infrastrukturu

Lesní cesta „Sklárna“ je napojena na komunikaci II/206 a křižovatku s odbočením na Sklárnou a Tis u Blatna. Lesní cesta „Poustky“ je napojena na komunikaci v osadě Poustky a končí na hranici katastrálního území směrem na Jablonnou.

d) vliv stavby na dopravu a její organizaci, okolní pozemky a stavby, minimalizace negativních účinků stavby na životní prostředí

V průběhu provádění stavby dojde k úplné uzavírcce řešeného prostoru. Součástí této dokumentace jsou dopravní opatření, která zajistí dopravní obsluhu navazujícího území a přístup z okolních komunikací. V průběhu stavby bude zajištěn příjezd dopravní obsluhy a záchranného systému v nezbytném rozsahu. Dle dostupných podkladů se v území nepředpokládá další výstavba souvisejících staveb jiných stavebníků.

V průběhu realizace prací bude zajištěno, aby stavebním provozem a prováděnými pracemi nebylo zhoršeno životní prostředí a aby nepříznivé vlivy stavby byly omezeny na minimum z pohledu časového i kvalitativního. Veškeré práce na stavbě budou prováděny podle platných předpisů, norem, zákonných ustanovení, směrnic a vyhlášek v aktuálním znění. Vlastní provoz stavby po realizaci bude odpovídat stávajícímu stavu. Nedojde k navýšení dopravní kapacity, ke změně charakteru dopravy ani k navýšení hlukové zátěže.

Do stavby nesmí být zabudovány žádné látky nebo materiály ovlivňující negativně životní prostředí. Při provádění prací budou používány pouze běžné stavební stroje, které budou zajištěny proti úniku ropných látek.

Kategorie odpadů vznikajících v průběhu provádění stavby:

název	kód odpadu	druh odpadu
- stav. suť obsah. nebezp. mat.	17 01 06	N
- beton	17 01 01	O
- asfaltové směsi obsah. dehet	17 03 01	N
- asfaltové směsi neuvedené pod č. 17 03 01	17 03 02	O
- zemina obsah. nebezp. látky	17 05 03	N
- zemina a kam. neuved. pod č. 17 05 03	17 05 04	O
- biologicky rozložitelný odpad	20 02 01	O
- zemina a kameny	20 02 02	O
- jiný biologicky nerozložitelný odpad	20 02 03	O

Způsob zneškodnění odpadů

Stavebník musí mít v souladu se zákonem č.185/2001 Sb., o odpadech a jeho prováděcích předpisech, především dle Katalogu odpadů vydaného vyhláškou č.381/2001 Sb. ve znění vyhlášky č.503/2004 Sb., a vyhláškou č.383/2001 Sb. ve znění vyhlášky č.41/2005 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady zajištěno odstranění všech odpadů a nebezpečné odpady musí odstraňovat oprávněná osoba dle zákona č.185/2001 Sb. ve znění vyhlášky č.7/2005 Sb., o odpadech. Povinností původce odpadů je kromě správného nakládání s odpady dle požadavků zákona o odpadech a jeho prováděcích předpisů především jejich minimalizace. Likvidace povrchových dešťových vod z celé stavby bude zajištěna odvodněním stavby do stávajících poměrů.

Předpokládá se využití veškerého vytěženého a vybouraného materiálu v prostoru stavby a jeho zabudování do konstrukcí. V případě zeminy bude provedeno dorovnání terénu v nejbližším okolí.

e) řešení požadavků na bezpečnost stavby a základní koncepce zajištění bezpečnosti při užívání stavby

Stavba je navržena v souladu s platnými právními předpisy pro dopravní stavby a související konstrukce a zařízení. Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání je dáno dodržováním právních předpisů o provozu na pozemních komunikacích a dalších všeobecně platných právních předpisů. Vybavení komunikací bude podléhat pravidelným revizím a kontrolám stavebního a technického stavu.

Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků bude zajištěna dodržováním platných bezpečnostních předpisů, vyhlášek a norem a je popsána v dalších částech projektové dokumentace.

g) podklady pro vytýčení stavby

Obě rekonstrukce povrchů cest vycházejí ze stávajícího stavu a respektují stávající osy komunikací.