

03		
02		
01		
ZMĚNA	POPIS	DATUM



ING. IVAN ŠÍR

PROJEKTOVÁNÍ DOPRAVNÍCH STAVEB CZ a. s.
Haškova 1714/3, 500 02 Hradec Králové, tel: +420 603 181 473, sir@sirivan.cz, www.sirivan.cz

IČ: 287 86 793

investor: město Špindlerův Mlýn
Špindlerův Mlýn 173, 543 51 Špindlerův Mlýn



Špindlerův Mlýn, stezka podél Labe

■ kraj:
Královéhradecký

■ MÚ / OU:
Trutnov

■ stupeň utajení:
bez utajení

■ datum:
11 / 2024

■ zakázkové číslo:
18129

■ stupeň PD:
PDPS

■ odpovědný projektant stavby:
Ing. Ivan Šír

■ odpovědný projektant objektu:
Ing. Jan Fiala

■ vypracoval:
Ing. Jaroslav Seifrt

■ kontroloval:
Ing. Ivan Šír

■ změna číslo:
00

■ měřítko:
-

Šír
Fiala
Šír

SO 101 Stezka v úseku terminál P1 - LD Hromovka

D.1.1.1.

TECHNICKÁ ZPRÁVA

1



OBSAH:

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	2
1.1	ÚDAJE O STAVBĚ	2
1.2	ÚDAJE O STAVEBNÍKOVÍ	2
1.3	ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE	2
2	STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS OBJEKTU	3
2.1	ZDŮVODNĚNÍ NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ	3
3	VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ	4
4	VZTAH PK K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY	5
5	NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH	6
5.1.1	Směrové řešení	6
5.1.2	Výškové řešení	7
5.1.3	Příčný sklon	7
5.1.4	Vybavení PK	7
6	REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA KOMUNIKACE	7
6.1	ODVODNĚNÍ KOMUNIKACE	7
6.2	POŽÁRNÍ OCHRANA	7
6.3	INŽENÝRSKÉ SÍTĚ	7
7	DOPRAVNÍ ZNAČENÍ (SO 190)	8
7.1	SVISLÉ DZ	8
7.2	VODOROVNÉ DZ	9
8	PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY	9
9	VAZBA NA TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ	9
10	PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ	10
11	ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ KOMUNIKACÍ OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	10
12	PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY	10



1 Identifikační údaje stavby

1.1 Údaje o stavbě

Název stavby: **Špindlerův Mlýn, stezka podél Labe**

Katastrální území: Bedřichov v Krkonoších [762962]

Obec: Špindlerův Mlýn

Kraj: Královéhradecký

1.2 Údaje o stavebníkovi

Stavebník: Město Špindlerův Mlýn
Špindlerův Mlýn 173
543 51 Špindlerův Mlýn

1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

Projektant: Ing. Ivan Šír, projektování dopravních staveb a.s.
Haškova 1714/3
500 02 Hradec Králové
IČ 28786793, DIČ: CZ 28786793

Hlavní inženýr projektu: Ing. Jan Fiala
ČKAIT: 0601877
- autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské stavby
- autorizovaný inženýr pro dopravní stavby

Odpovědný projektant: Ing. Ivan Šír
ČKAIT: 0600809

Dodavatel: bude vybrán investorem ve výběrovém řízení

Stupeň PD: PDPS

Použitá literatura:

TP 170 - Katalog vozovek pozemních komunikací
ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
ČSN 73 6102 Projektování křižovatek
ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
ČSN 73 0802 Požární bezpečnost staveb
ČSN 73 6133 Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací



2 Stručný technický popis objektu

Předmětem řešení jsou objekty pozemních komunikací:

SO 101 Smíšená stezka pro chodce a cyklisty

Záměrem projektu je novostavba smíšené stezky pro chodce a cyklisty podél Labe v úseku mezi budoucím terminálem P1 a stanicí LD Hromovka ve Špindlerově Mlýně.

Druh stavby:	stavba pozemní komunikace
Kategorie komunikace:	místní komunikace
Třída komunikace:	IV. třída (funkční skupina D) smíšená stezka pro chodce a cyklisty
Staničení:	km 0,000 – 0,593
Celková délka:	593 m

Parametry komunikace:

Šířka zpevnění	3,00 m
Zpevněná krajnice:	-
Jízdní pruh pro cyklisty:	nevyznačen
Chodník:	-
Nezpevněná krajnice:	0,75 m

Návrhové parametry trasy vychází z předpokladu společného využití stezky chodci a cyklisty a jejich výhledových intenzit provozu. Stezka je navržena v základní šířce 3,0 m s rozšířenou nezpevněnou krajnicí š. 0,75 m zajišťující dostatečnou světlou šířku pro provoz zimní údržby. Návrhové parametry stezky odpovídají technickým normám a předpisům, v případě společné stezky pro chodce a cyklisty se jedná především o TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty.

Vzhledem k tomu, že stezka v trase dané územním plánem prochází územím, které je v zimním období využíváno pro potřeby skiareálu, na části úseku v zimním období nebude prováděna/zabezpečena zimní údržba, která je v rámci řešeného území prováděna městem Špindlerův Mlýn ve vyznačené alternativní trase z důvodu zabezpečení přístupu a příjezdu k okolním nemovitostem v dané lokalitě po stávajících zpevněných plochách.

2.1 Zdůvodnění navrženého řešení

Návrhové parametry stezky odpovídají technickým normám a předpisům, v případě společné stezky pro chodce a cyklisty se jedná především o TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty a normy ČSN 73 6110.



3 Vyhodnocení průzkumů a podkladů

Základní podklady

- (1) Zadávací podmínky zadané objednatelem dokumentace

Geotechnické podklady

- (2) Databáze geologicky dokumentovaných objektů GDO.

Geodetické podklady

- (3) Katastrální mapy a informace o parcelách katastru nemovitostí
- (4) Mapy 1:10000, 1:50000
- (5) Zaměření pozemních komunikací Špindlerův Mlýn, část Parkoviště P0, P1
CheckTerra s. r. o., říjen/listopad 2018
- (6) Orientační údaje o průběhu inženýrských sítí v místě stavby předané jejich správci

Ostatní podklady

- (7) Prohlídka místa stavby zpracovatelem
- (8) Územní plán města Špindlerův Mlýn
- (9) Údaje katastru nemovitostí
- (10) Projednání s orgány státní správy
- (11) Platné zákony, vyhlášky, předpisy, normy a vzorové listy
- (12) Jednání a výrobní výbory

Závěry z provedených průzkumů jsou následující:

Na základě výše uvedených podkladů a provedených průzkumů byla navržena stezka v odpovídající šířce a skladbě odpovídající významu a výhledovému využití stezky.



4 Vztah PK k ostatním objektům stavby

Stavba je členěna na následující stavební objekty:

SO/PS	Název PS, SO
	Objekty přípravy staveniště
SO 001	Příprava území
	Objekty pozemních komunikací
SO 101	Stezka pro chodce a cyklisty v úseku terminál P1 - LD Hromovka
SO 190	Trvalé dopravní značení
	Mostní objekty a zdi
SO 251	Opěrná gabionová zeď v km 0,000 - 0,015
	Elektro a sdělovací objekty
SO 431	Veřejné osvětlení

Stavba nemá následující provozní soubory.



5 Návrh zpevněných ploch

Návrh konstrukce vozovky vychází z výhledového dopravního zatížení (průjezd vozidel zimní údržby, rolbování lyžařských tratí). Z důvodu vysoké nadmořské výšky a nízkých teplot v kombinaci s větším úhrnem sněhových a dešťových srážek byla zvolena netuhá konstrukce vozovky. Nestmelené podkladní vrstvy v kombinaci s mezerovitým asfaltovým betonem tvoří vhodnou skladbu z hlediska odvodnění.

Návrhové období vozovky	25 let
Návrhová úroveň porušení	D2
Třída dopravního zatížení	VI
TNV ₁	15 voz/den

Únosnost stezky min. 20 t je splněna (požadavek Povodí Labe, s. p. na provoz vozidel správce toku, č. j. PLa/2022/018046), navržená skladba odpovídá dodatku č. 1 TP 170 Navrhování pozemních komunikací (2010) - katalogové listy a spadá do třídy dopravního zatížení VI – tedy max. 15 těžkých nákladních vozidel za den. Maximální zatížení nápravy nesmí překročit 100kN, tedy 10 t na nápravu – limit pro ČR dle §5 vyhlášky 209/2018 Sb.

Navržené skladby komunikací:

KONSTRUKCE A - STEZKA PRO CHODCE A CYKLISTY			TP 170: D2-2-N-3-VI
asfaltový beton pro ohrubné vrstvy	ACO 8	50 mm	ČSN EN 13108-1
spojovací postřik asfaltovou emulzí v množství zbytkového asfaltu	PS-C		0,3 kg/m ² ČSN 73 6129
R-materiál	RA 0/32	50 mm	ČSN EN 13108-8
infiltrační postřik asfaltovou emulzí v množství zbytkového asfaltu	PI-C		0,6 kg/m ² ČSN 73 6129
štěrkodrt'	ŠD _A 0/32	200 mm	ČSN 736126-1
CELKEM (Hv)		300 mm	

výměna materiálu aktivní zóny (Edef,2 zemní pláně min. 30 MPa)

nesoudržný, nenamrzavý materiál vhodný dle ČSN 73 6133

300 mm

netkaná geotextilie separační a filtrační dle TP 97 CBR > 3 kN

KONSTRUKCE A1 - STEZKA PRO CHODCE A CYKLISTY - ZESÍLENÁ			
asfaltový beton pro ohrubné vrstvy	ACO 8	50 mm	ČSN EN 13108-1
spojovací postřik asfaltovou emulzí v množství zbytkového asfaltu	PS-C		0,3 kg/m ² ČSN 73 6129
R-materiál	RA 0/32	50 mm	ČSN EN 13108-8
infiltrační postřik asfaltovou emulzí v množství zbytkového asfaltu	PI-C		0,6 kg/m ² ČSN 73 6129
směs stmelená cementem	SC _{CB/10}	120 mm	ČSN EN 14 227-1
štěrkodrt'	ŠD _A 0/32	200 mm	ČSN 736126-1
CELKEM (Hv)		420 mm	

výměna materiálu aktivní zóny (Edef,2 zemní pláně min. 30 MPa)

nesoudržný, nenamrzavý materiál vhodný dle ČSN 73 6133

300 mm

netkaná geotextilie separační a filtrační dle TP 97 CBR > 3 kN

5.1.1 Směrové řešení

Trasa směrově plynule navazuje na lávku, která je součástí související akce výstavby terminálu P1. Z ní pokračuje v přímé po stávající nezpevněné komunikaci lemující objekt ČOV. Dále již trasa lemuje pravý břeh řeky Labe a prochází okrajem rozlehlé plochy parkoviště za objekty technických služeb. Trasa se vzdaluje od řeky v místě křížení se stávajícím sjezdem k řece, kde se vyhýbá zářezu nezpevněné účelové komunikace. Hned za tímto sjezdem se trasa dvěma protisměrnými oblouky opět přimyká ke hraně koryta řeky. Trasa pokračuje až k dolní stanici LD Hromovka, kde prochází mezi přemostěním řeky sjezdovkou a budovou skibaru. Trasa končí napojením na stávající komunikaci, která prochází mezi budovou městské policie a infocentrem s pokladnami.



5.1.2 Výškové řešení

Podélné sklony i poloměry zaoblení výškových oblouků jsou navrženy v souladu s platnými technickými předpisy a respektují požadavky na smíšený provoz pěších, cyklistů a bruslařů. Výška nivelety komunikace je navržena s ohledem na minimalizaci zemních prací a zajištění řádného odvodnění stezky. Niveleta je vedena v mírném násypu a její průběh z větší části kopíruje stávající terén, pouze lokálně je v místech navážek vedena v zářezu. Sklony se pohybují v rozsahu od 0,5% do 4,74% (pouze lokálně), průměrný sklon se pohybuje okolo 2%. Poloměry zaoblení výškových oblouků se pohybují v rozmezí od 380 m do 2500 m.

5.1.3 Příčný sklon

Příčný sklon je navržen v celé délce trasy jako jednostranný v hodnotě 2,00%. Sклон je z důvodu odvodnění spádován převážně směrem do koryta řeky (pravostranný), na konci stezky přechází v dostředný levostranný sklon 2%. Překlopení je realizováno v délce 10 m.

5.1.4 Vybavení PK

Součástí návrhu je dopravně – bezpečnostní zábradlí výšky 1,30 m:

km 0,000 – 0,045	45 m
km 0,385 – 0,420	35 m
celkem	80 m

6 Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana komunikace

6.1 Odvodnění komunikace

Zpevněné plochy komunikace budou odvodněny příčným sklonem přes nezpevněné krajnice do zelených ploch, kde bude probíhat likvidace dešťových vod vsakem. V místech, kde stezka kopíruje břeh Labe, je navržen dostředný pravostranný sklon (směrem k řece) a komunikace vedena v mírném násypu tak, aby kryt, podkladní vrstvy i pláň komunikace mohli být řádně odvodněny a voda svedena směrem k vodoteči. V místech, kde je navržen sklon levostranný je navržen odvodňovací trativod s drenážní trubicou vyústěnou směrem k vodoteči. V místě zářezu je lokálně navržen povrchový příkop. Odtokové poměry mimo oblast stavby se nezmění.

6.2 Požární ochrana

V projektu není nově navržen vodovodní řád včetně hydrantů ani jiná zařízení požární ochrany.

6.3 Inženýrské sítě

Poloha stávajících inženýrských sítí je v situaci zakreslena pouze orientačně. Před zahájením zemních prací musí být ověřena a zaktualizována poloha všech inženýrských sítí procházejících prostorem staveniště. Následně bude provedeno vytyčení aktualizovaných inženýrských sítí za účasti jejich správců. O vytyčení tras technické infrastruktury bude proveden zápis.



Ochranná pásma inženýrských sítí

V těsné blízkosti stavby se nacházejí ochranná pásma inženýrských sítí:

Podzemní vedení NN	ČEZ Distribuce, a. s.
Podzemní vedení VN	ČEZ Distribuce, a. s.
Nadzemní vedení VN	ČEZ Distribuce, a. s.
Plynovod STL	GasNet, s. r. o.
Sdělovací metalické a optické kabely	CETIN a.s.
Veřejné osvětlení	ELTODO OSVĚTLENÍ, s. r. o.
Vodovod	Severočeské vodovody a kanalizace, a. s.
Kanalizace splašková	Severočeské vodovody a kanalizace, a. s.
Kanalizace dešťová	Severočeské vodovody a kanalizace, a. s.

Vyjádření správců dotčených, případně překládaných sítí jsou součástí dokladové části. Při zpracování realizační dokumentace a při realizaci samotné je bezpodmínečně nutné respektovat podmínky správců dotčených sítí. Přítomnost ochranných pásem stávajících inženýrských sítí se odráží ve zvýšené náročnosti při provádění zemních prací např. odkopávky prováděné ručně.

Chráněná území

Stavba se nenachází v chráněném území.

7 Dopravní značení (SO 190)

7.1 Svislé DZ

Předpokládané umístění SDZ je prezentováno v situaci pozemní komunikace. Pokud není uvedeno jinak, předpokládá se umístění na vlastní ocelové sloupky. SDZ musí být provedeno min. s retroreflexní fólií třídy 2 a v souladu s PPK – SZ. Dopravní značení bude osazeno tak, aby činná plocha byla svislá a kolmá na osu komunikace. Stálé značky ani jejich nosné konstrukce nesmějí zasahovat do části dopravního prostoru stanovené volnou šířkou pozemní komunikace ČSN 73 6110. V případě umístění SDZ u smíšené stezky pro chodce a cyklisty na chodníkové ploše je nutné umístění SDZ na místě upravit tak, aby nedošlo z zásahu do uvažované volné šířky a zároveň byla splněna podmínka vzdálenosti SDZ od vozovky.

– *základy*

Betonové základy dopravních značek musí být provedeny z betonu tř. min. C 20/25 – XF3, s horní plochou vyspádovanou k okrajům, příp. od sklonu terénu 2% rovnoběžně s terénem. Horní plocha bude provedena do úrovně podkladní vrstvy chodníku, příp. v nezpevněném terénu 0-100mm nad úroveň terénu.

– *velikosti a činná plocha*

Svislé dopravní značky budou základní velikosti, v retroreflexním provedení tř.2.



- *konstrukce značek*
plochy značek a sloupků mimo činné plochy musí být v matném provedení. Značky budou lisované z pozinkovaného plechu s plnými rohy, spojovací materiál bude nekorodující. Sloupky budou z pozinkovaných trubek pr. 60/3mm.
- *osazení značek*
sloupky budou osazeny do patek zakotvených do základů, do výšky spodní hrany 2200mm nad povrch, d.z. C4 a Z3 do výšky spodní hrany 600mm, VLKP do výšky spodní hrany 1500mm.
Značky budou osazeny tak, aby nebyly cloněny vzájemně, stožáry VO, reklamami, stromy a keři, příp. jinými překážkami.

7.2 Vodorovné DZ

Vodorovné dopravní značení bude provedeno nástřikem bílé barvy typ II. Návrh VDZ je součástí přílohy koordinační situace a situace pozemní komunikace. Návrh je zpracován na základě TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní, ČSN 73 6110 a bude dále zpřesněno v rámci navazující PD. V návrhu jsou zohledněny požadavky rozhledových polí a délek rozhledů pro předjíždění a zastavení.

Technické parametry vodorovných dopravních značek (denní a noční viditelnost, drsnost musí být v souladu s ČSN EN 1436; požadavky na materiál stanoví ČSN EN 1423, ČSN EN 1424, ČSN EN 1790, ČSN EN 1871. Barevné provedení, tvar a rozměry vodorovných dopravních značek musí být provedeny v souladu s vyhláškou MDS č. 30/2001 Sb. a VL 6.2.; Podélné čáry se nesmí pokládat na podélnou pracovní spáru (odstup 100mm).

Požadavky pro výrobu, umístování, provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení musí být v souladu ČSN EN 1436, ČSN EN 1436 Změna Z1, ČSN EN 1790, ČSN EN 1423, ČSN P ENV 13459-2, ČSN P ENV 134593, TP 70; pro provádění vodorovných dopravních značek platí TP 65, TP 133, VL 6.2 a Katalog hmot pro vodorovné dopravní značky.

V projektové dokumentaci jsou prezentovány návrhy trvalého dopravního značení (svislého a vodorovného) v tomto stupni projektové dokumentace a ty budou podkladem pro stanovení místní úpravy zajišťované zhotovitelem stavby a stanoveném příslušným ODSH po předchozím písemném vyjádření příslušného orgánu policie.

8 Podmínky a požadavky na postup výstavby

Novostavba stezky nevyvolá žádná dopravní omezení na přilehlých pozemních komunikacích. Z tohoto důvodu nejsou dopravně inženýrská opatření navržena. Stavba neklade žádné speciální požadavky na postup výstavby.

9 Vazba na technologické vybavení

Součástí stavby nejsou technická a technologická zařízení.



10 Přehled provedených výpočtů

Skladba konstrukcí je navržena dle "Katalogu vozovek pozemních komunikací – TP 170". Katalog je platným podkladem ve smyslu ČSN 73 6114.

11 Řešení přístupu a užívání komunikací osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Stavba splňuje požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. ve smyslu bezbariérové přístupnosti pro osoby s omezenou schopností pohybu. Stezka je navržena v jednostranném příčném sklonu 2,00 %, tedy maximálním příčným sklonu pro chodce a zároveň minimálním sklonu pro odvodnění a bezpečný pohyb cyklistů.

Úpravy pro nevidomé a slabozraké jsou v případě společné stezky pro chodce a cyklisty realizovány formou varovných pásů š. 0,4 m, které lemují začátek/konec stezky. Přirozená vodící linie je tvořena dvojlínkou z žulových kostek, která nahrazuje umělou vodící linii, atypické řešení vodící linie je zvoleno s ohledem na horské prostředí, zimní údržbu a křivolakost stezky a vychází ze stanoviska Národní instituce pro integraci osob s omezenou schopností pohybu a orientace České republiky, o.s.

Vzhledem k tomu, že stezka v trase dané územním plánem prochází územím, které je v zimním období využíváno pro potřeby skiareálu, na části úseku v zimním období nebude prováděna/zabezpečena zimní údržba, která je v rámci řešeného území prováděna městem Špindlerův Mlýn ve vyznačené alternativní trase z důvodu zabezpečení přístupu a příjezdu k okolním nemovitostem v dané lokalitě po stávajících zpevněných plochách.

Veškeré použité materiály pro prvky pro nevidomé musí být dle NV 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04-06. Certifikáty použitého materiálu budou předány zhotovitelem u kolaudace.

12 Podmínky a požadavky na postup výstavby

Výstavba bude prováděna za předpokladu dodržení všech platných bezpečnostních předpisů o ochraně zdraví a bezpečnosti práce a dále o ochraně životního prostředí.

Stávající vzrostlá zeleň, která není určena k odstranění, musí být během stavby řádně ochráněna proti mechanickému poškození. Dále nesmí během stavebních prací dojít k poškození kořenových systémů jednotlivých stromů. Výkopové práce v kořenovém systému budou probíhat pouze ručně, tak aby nedošlo k poškození kořenů!

S veškerou stavební technikou musí být postupováno tak, aby nedošlo k poškození větví, kmenů či kořenového systému jednotlivých stromů. Jestliže dojde k poškození této vzrostlé zeleně, je nutné tato poškození patřičným způsobem ošetřit.

Nezpevněné dotčené plochy budou zbaveny ornice v tl. min. 150mm (dle skutečnosti přímo na stavbě). Ornice bude odvezena na mezideponii a posléze bude využita na ohumusování nově navržených nezpevněných ploch v tl. 150mm a oseta travním semenem. Přebytná ornice bude odvezena na obecní deponii k tomuto účelu určenou a v budoucnu využita na sadové úpravy.



Veškeré práce musí být prováděny v souladu s předepsanými technologickými postupy a z odpovídajících materiálů, které mají potřebné atesty a zkoušky. Atesty a zkoušky zabudovaných materiálů předá dodavatel stavby při kolaudaci investorovi.

Výstavba bude prováděna za předpokladu nutného dodržení všech platných ČSN a platných bezpečnostních předpisů, zejména:

- ustanovení o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zákona 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 požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky,
- nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků,
- nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí,
- zákon č. 133/1985 Sb. o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů a vyhlášku MV č. 246/2001 Sb., o požární prevenci.

Zemní i ostatní práce prováděné stavebními stroji v blízkosti podzemních i nadzemních vedení je nutno řídit dle předpisů o těchto činnostech, tak aby nedošlo k ohrožení osob ani těchto vedení.

Zařízení staveniště bude umístěno na pozemcích určených k výstavbě včetně zázemí pro pracovníky stavební firmy, prostoru pro skládku a manipulaci, zařízení technologie pro výstavbu, parkování stavební techniky a vozidel stavby. Staveniště bude oploceno a zajištěno dle odpovídajících bezpečnostních předpisů a norem.

Po celou dobu výstavby je nutno zajistit možnost bezpečného pohybu peších. V předpokládaných místech ohrožení peších stavební činnostmi budou vytvořeny koridory pro pěší dopravu. Tyto koridory zajistí dodavatel stavby a to za podmínky zachování bezpečnosti peších. Koridor bude viditelně označen a zabezpečen proti ohrožení jakýmkoliv druhem stavební činnosti či vozidly stavby.

Pracoviště budou řádně zajištěna. Na staveništi budou zajištěny předepsané pomůcky první zdravotní pomoci a telefonické spojení se záchrannou zdravotní službou, hasiči a policií.

Během stavebních prací budou dodrženy podmínky vyjádření dotčených správců inženýrských sítí a orgánů státní správy (DOSS) doložených v dokladové části (příloha E).