


Objednatel projektu:	MĚSTO CHOTĚBOŘ Trčků z Lipy 69 58301 Chotěboř	 PETRPROJEKT s.r.o. Líšeňská 4504/50, 636 00 Brno - Židenice tel.: (+420) 605 169 968 email: petr.projekt@gmail.com	
Zodp. projektant:	ING. TOMÁŠ PETR		
Zpracoval:	ING. TOMÁŠ PETR, ADÉLA OBORNÁ		
Akce:	CHODNÍK - SVINNÝ SO 101 POZEMNÍ KOMUNIKACE	Stupeň:	DUR + DSP
		Zák. č.:	078
		Datum:	10/2021
		Formát:	13 x A4
		Měřítko:	-
Obsah:	TECHNICKÁ ZPRÁVA	Číslo přílohy: D.1.1.1	Číslo paré:

Obsah

1.	Identifikační údaje objektu	2
2.	Technický popis navrženého řešení.....	2
2.1	Autobusová zastávka ve směru Chotěboř.....	2
2.2	Autobusová zastávka ve směru Rankov	3
2.3	Označník	4
2.4	Chodník ve směru staničení vpravo km 0,073.00 – km 0,183.00	4
2.5	Prostor křižovatky	5
2.6	Rušený stávající chodník.....	5
3.	Odvodnění.....	6
3.1	Vtokové objekty.....	6
3.2	Vzorový řez kanalizační přípojkou z HLADKÉHO PP SN10.....	7
3.3	Vzorové schéma kanalizační přípojky UV1 a UV2. Betonová stoka – přípojka PVC – navrtávka 8	8
4.	Navržené konstrukce	9
4.1	Chodník, nástupiště	9
4.2	Zpevněná plocha, parkovací záliv	9
4.3	Rozšíření stávající komunikace.....	10
4.4	Rekonstrukce okraje komunikace.....	10
4.5	Podmínky provádění vozovek.....	10
5.	Dopravní značení	11
5.1	Podmínky při provádění dopravního značení	11
6.	Ochrana inženýrských sítí obecně	12

1. Identifikační údaje objektu

Stavební objekt: 101 Pozemní komunikace

2. Technický popis navrženého řešení

2.1 Autobusová zastávka ve směru Chotěboř

Autobusová zastávka ve směru na Chotěboř se v současnosti nachází v jízdním pruhu komunikace II/356. Navržená zastávka zůstane z prostorových důvodů v jízdním pruhu komunikace. Navržená zastávka bude oproti stávající zastávce posunuta proti směru staničení a to z důvodu zajištění rozhledových poměrů pro místa usnadňující přecházení.

Povrch nástupiště bude rovný, neklouzavý s příčným sklonem 0,5 - 2,0 % se spádem ke komunikaci. Podélný sklon nástupiště bude kopírovat niveletu přilehlé komunikace.

Výška nástupní hrany nad vozovkou bude 200 mm. Před označníkem zastávky ve vzdálenosti 0,8 m bude osazen hmatný signální pás, který začíná u umělé vodící linie a je ukončen 0,5 m od hrany nástupiště. Signální pás bude zhotoven z dlažby kontrastní barvy s reliéfními výstupky.

Nástupní hrana bude zhotovena z bezbariérového obrubníku HK 400/330/1000. Přejechod na silniční obrubník bude zhotoven z bezbariérového obrubníku náběhového HK 400/330-310/1000-NP(NL) a z bezbariérového obrubníku přechodového HK 400/310-H25/1000-NP(NL).

Podél nástupní hrany bude zřízen vizuálně kontrastní pás, jehož šířka bude i s obrubníkem 0,5 m. Varovný pás vyznačuje vizuálně bezpečnostní odstup (nesmí zde být použita dlažba pro hmatové prvky). Bude použita betonová dlažba 200 x 100 mm červené barvy.

Začátek zastávky bude vyznačen svislou dopravní značkou IJ4b na označníku zastávky.

Na nástupiště navazuje chodník, který začíná ve staničení km 0,052.00 a je ukončen v prostoru navrženého místa usnadňujícího přecházení ve staničení km 0,113.00. Povrch chodníku bude mít příčný sklon 0,5 – 2,0 %. Základní šířka chodníku byla navržena 2 m. Přírozená vodící linie je zajištěna pomocí chodníkového obrubníku s podsádkou 6 cm nad povrchem chodníku. Chodník je oddělen od přilehlých pojezděných ploch silničním obrubníkem s podsádkou 12 cm nad povrchem komunikace. V místech usnadňujících přecházení a v místech zajištění přechodu přes komunikaci, bude podsádka obrubníku snížena na 2 cm nad povrchem komunikace. Podél obrubníku bude osazen varovný pás šířky 0,4 m dlažby pro nevidomé s reliéfními výstupky, až do výšky obrubníku 8 cm nad povrchem komunikace.

Všechny hmatové prvky vyžadují lemování rovinnými deskami nebo dlažbami: pruhem z betonové dlažby 20/20 přírodní barvy, **bez zkosené hrany**, šířky 0,4 m (dle TN TZÚS 12.03.04).

2.2 Autobusová zastávka ve směru Rankov

Ve stávajícím prostoru místní komunikace se nenachází označená autobusová zastávka. Z toho důvodu je navrženo autobusové nástupiště v místě krajnice ve směru staničení km 0,080.00. Zastávka bude z prostorových důvodů v jízdním pruhu komunikace.

Povrch nástupiště bude rovný, neklouzavý s příčným sklonem 0,5 - 2,0 % se spádem ke komunikaci. Podélný sklon nástupiště bude kopírovat niveletu přilehlé komunikace.

Výška nástupní hrany nad vozovkou bude 200 mm. Před označníkem zastávky ve vzdálenosti 0,8 m bude osazen hmatný signální pás, který začíná u umělé vodící linie a je ukončen 0,5 m od hrany nástupiště. Signální pás bude zhotoven z dlažby kontrastní barvy s reliéfními výstupky.

Nástupní hrana bude zhotovena z bezbariérového obrubníku HK 400/330/1000. Přejechod na silniční obrubník bude zhotoven z bezbariérového obrubníku náběhového HK 400/330-310/1000-NP(NL) a z bezbariérového obrubníku přechodového HK 400/310-H25/1000-NP(NL).

Podél nástupní hrany bude zřízen vizuálně kontrastní pás, jehož šířka bude i s obrubníkem 0,5 m. Varovný pás vyznačuje vizuálně bezpečnostní odstup (nesmí zde být použita dlažba pro hmatové prvky). Bude použita betonová dlažba 200 x 100 mm červené barvy.

Začátek zastávky bude vyznačen svislou dopravní značkou IJ4b na označníku zastávky.

Na nástupiště navazuje chodník, který začíná v prostoru navrženého místa usnadňujícího přecházení ve staničení km 0,052.00 a je ukončen v prostoru navrženého místa usnadňujícího přecházení ve staničení km 0,113.00. Povrch chodníku bude mít příčný sklon 0,5 - 2,0 %. Základní šířka chodníku byla navržena 2,0 - 2,3 m. Přirozená vodící linie je zajištěna pomocí chodníkového obrubníku s podsádkou 6 cm. Chodník je oddělen od přilehlých pojezdových ploch silničním obrubníkem s podsádkou 12 cm nad povrchem komunikace. V místech usnadňujících přecházení a v místech kde je nachází sjezdy k řadovým RD, bude podsádka silničního obrubníku snížena na 2 cm nad povrchem komunikace. Podél obrubníku bude osazen varovný pás šířky 0,4 m dlažby pro nevidomé s reliéfními výstupky, až do výšky obrubníku 8 cm nad povrchem komunikace.

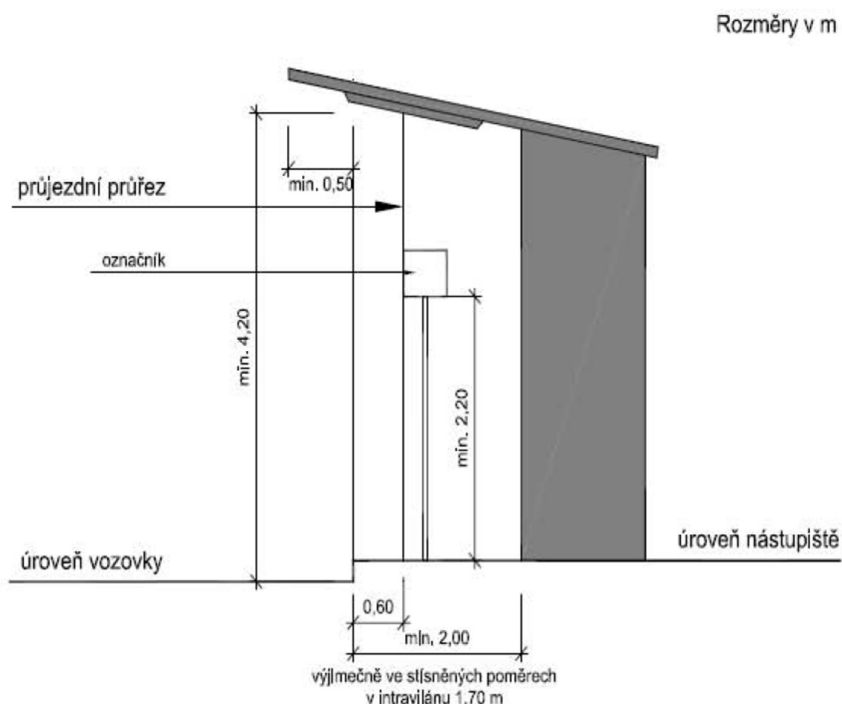
Ve staničení km 0,053.00 - km 0,071.00 se nachází stávající sjezdy k řadovým RD. Tyto sjezdy se nachází v prostoru navrženého chodníku. Byla respektována základní šířka sjezdů, 3 m. V místech sjezdů je navržen snížený silniční obrubník s podsádkou 2 cm nad povrchem komunikace a snížený chodníkový obrubník s podsádkou 0 cm nad povrchem chodníku.

Všechny hmatové prvky vyžadují lemování rovinnými deskami nebo dlažbami: pruhem z betonové dlažby 20/20 přírodní barvy, **bez zkosené hrany**, šířky 0,4 m (dle TN TZÚS 12.03.04).

2.3 Označník

Označník se sestává z dopravní značky IJ4a, ze zastávkových informačních prvků (název zastávky a označení zastavujících linek), tabule pro umístění jízdních řádů a informačních vývěsek a odpadkového koše.

Při montáži označníku musí být dodržena minimální vzdálenost levého okraje označníku od nástupní hrany 0,6 m dle normy ČSN 736425-1 v platném znění. Označník musí být montován vždy informačním terčem označníku kolmo na vozovku.



2.4 Chodník ve směru staničení vpravo km 0,073.00 – km 0,183.00

Je navržena rekonstrukce chodníku ve směru staničení vpravo km 0,073.00 – km 0,183.00. Chodník bude oddělen od přilehlých pojezděných ploch obrubníkem s podsádkou 12 cm od povrchu komunikace.

Chodník je navržen o základní šířce 1,5 – 2,0 m a základním příčným sklonu 0,5 – 2,0 %. Chodník navazuje na stávající chodník ve směru staničení km 0,183.00.

Na chodníku se nacházejí sjezdy na soukromé parcely. V místech sjezdů je navržen snížený silniční obrubník s podsádkou 2 cm nad povrchem komunikace, délky 3 m. Podél obrubníku bude osazen varovný pás šířky 0,4 m dlažby pro nevidomé s reliéfními výstupky, až do výšky obrubníku 8 cm nad povrchem komunikace.

2.5 Prostor křižovatky

Jedná se o napojení stávající místní komunikace, v blízkosti hasičské zbrojnice, do průtahu silnice II/346. V prostoru křižovatky se nachází příliš velká plocha, která svádí k neorganizovanému parkování.

Plocha křižovatky byla upravena a byla navržena zpevněná plocha a parkovací záliv. Tyto plochy budou zhotoveny ze zatravnňovací dlažby.

Zpevněná plocha ve směru staničení km 0,055.00 – km 0,063.00 bude, vzhledem k výškovému rozdílu až cca. 0,5 m, od chodníku oddělena palisádami. Palisády (160x160x1000 mm) jsou navrženy v délce 9 m.

Do palisád bude ukotveno zábradlí o výšce 1000 mm. Zábradlí bude provedeno dle ČSN 74 3305 – Ochrana zábradlí.



Vzorové ukotvení zábradlí do palisád

2.6 Rušený stávající chodník

Jedná se stávající chodník ve směru staničení km 0,205.00 – km 0,230.00. Chodník bude vybourán a nahrazen zelení. Zeleň je oddělena od přilehlých pojezděných ploch silničním obrubníkem s podsádkou 12 cm nad povrchem komunikace.

3. Odvodnění

Odvodnění zpevněných ploch je řešeno spádováním k uličním vpustem. Ty jsou napojeny do dešťové kanalizace.

Stávající vtokové objekty dešťové kanalizace byly doplněny o 2 nové uliční vpusti, s přípojkami PP SN10 DN150.

Uliční vpusti budou napojeny navrtávkou na stávající kanalizaci.

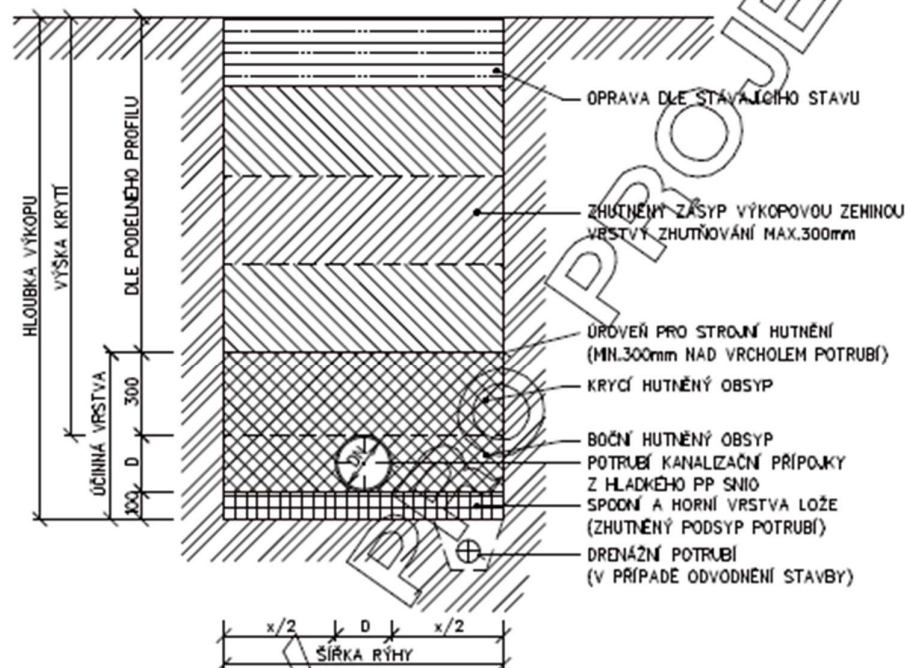
3.1 Vtokové objekty

Materiál beton C 40/50 s vysokou odolností proti obrušování, proti agresivitě chemického prostředí stupně XA1. Díly jsou spojovány profily typu péro polodrážka, spojování dílů tmelem s pevností min. 45 MPa. Vodotěsnost dílců je dle ČSN EN 1917. Síla stěny UV je 65 mm. Dílec pro odtok opatřen zápachovou uzávěrou. Vystrojení kalovým košem d.385 výšky 600 mm.

Litinová mříž UV čtvercová 500/500mm únosnosti D400, výšky 160 mm. Žebra 36 mm. Hltnost max.25 l/s.

3.2 Vzorový řez kanalizační přípojkou z HLADKÉHO PP SN10

VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ KANALIZAČNÍ PŘÍPOJKOU Z HLADKÉHO PP SN10



ULOŽENÍ POTRUBÍ MUSÍ BÝT PROVEDENO DLE ČSN EN 1610.

PRO OBSYP A LOŽE POTRUBÍ MŮŽE BÝT POUŽIT ŠTERKOPÍSEK, PÍSEK, STEJNOZRNÝ ŠTERK NEBO PŮVODNÍ VHDNÁ ZEMINA Z VÝKOPU DO MAX. ZRNITOSTI U POTRUBÍ DO DN200 – 22mm, OD DN250 – 40mm.

MATERIÁLY POUŽITÉ V ÚČINNÉ VRSTVĚ MUSÍ BÝT V SOULADU S POŽADAVKY VÝROBCE POTRUBÍ A PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE.

KRYCÍ OBSYP BUDE PROVEDEN V TLOUSTČE DLE POŽADAVKY VÝROBCE POUŽITÉHO POTRUBÍ.

OBSYP MÁ ZAJIŠŤOVAT DOSTATEČNOU POŠTRANNÍ PODPORU PRO POTRUBÍ, A PROTO JE JEJ TŘEBA DOSTATEČNĚ ZHUTNIT. POŽADAVKY NA ZÁSYPOVÝ MATERIÁL A JEHO ZHUTNĚNÍ ZÁVISÍ NA TOM, ZDA SE VEDENÍ NACHÁZÍ POD ZPEVNĚNOU NEBO VOLNOU PLOCHOU.

MIN. VÝŠKA KRYTÍ POTRUBÍ 1,0m, PŘI KRÍŽENÍ KOMUNIKACE PAK 1,5m.

ŠÍŘKA VÝKOPU DLE PLATNÝCH TECHNICKÝCH NŮREM. ŠÍRKOU VÝKOPU SE ROZUMÍ VZDÁLENOST STĚN VÝKOPU

NEBO PAŽENÍ MĚŘENÁ VE VÝŠCE VRCHOLU POTRUBÍ.

RÝHA VÝKOPU V SOUDRŽNÝCH ZEMINÁCH BUDE V ZASTAVĚNÉM ÚZEMÍ OD HLOUBKY 1,3m A V NEZASTAVĚNÉM ÚZEMÍ

OD HLOUBKY 1,5m PAŽENA. V NESOUDRŽNÝCH ZEMINÁCH BUDE PROVEDENO PAŽENÍ OD HLOUBKY 0,7m.

PRI POUŽITÍ PAŽENÍ BUDE ŠÍŘKA VÝKOPU ZVĚTŠENA NA KAŽDOU STRANU O 0,1 m.

NEJMENŠÍ ŠÍŘKA VÝKOPU SE SVISLÝM STĚNAMI, DO KTERÝCH VSTUPUJÍ OSOBY JE 0,8m DLE NAŘÍZENÍ VLÁDY Č. 591/2006 Sb.

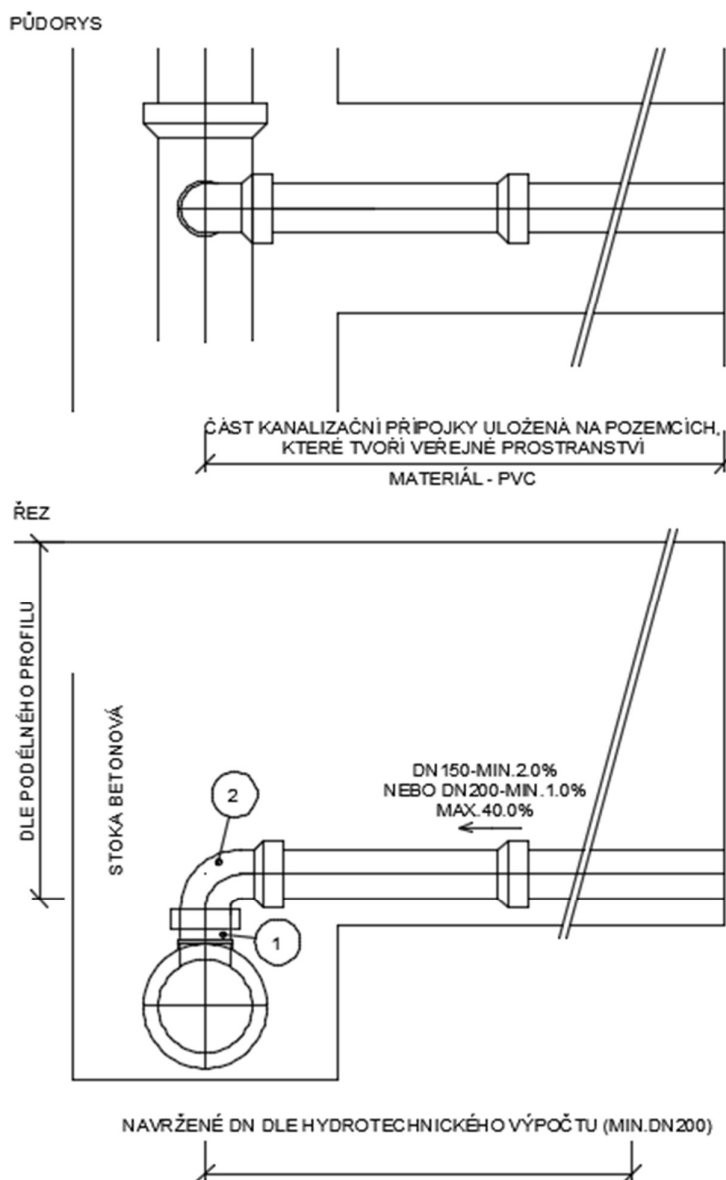
NEJMENŠÍ ŠÍŘKA RÝHY V ZÁVISLOSTI NA HLOUBCE RÝHY:

- HLOUBKA OD 1,00m DO 1,75m = ŠÍŘKA 0,80m
- HLOUBKA OD 1,75m DO 4,00m = ŠÍŘKA 0,90m
- HLOUBKA NAD 4,00m = ŠÍŘKA 1,00m

NEJMENŠÍ ŠÍŘKA PAŽENÉ RÝHY V ZÁVISLOSTI NA JENOVITÉ SVĚTLOSTI:

- POTRUBÍ DO D 225 – D + 0,40m (x)
- POTRUBÍ OD D 225 DO D 350 – D + 0,50m (x)

3.3 Vzorové schéma kanalizační přípojky UV1 a UV2. Betonová stoka – přípojka PVC – navrtávka



KANALIZAČNÍ PŘÍPOJKA JE SAMOSTATNOU STAVBOU TVOŘENOU ÚSEKEM POTRUBÍ OD VYÚSTĚNÍ VNITŘNÍ KANALIZACE STAVBY NEBO ODVODNĚNÍ POZEMKU K ZAUSTĚNÍ DO STOKOVÉ SÍTĚ. DLE ZÁKONA Č.274/2001 Sb. A VÝKLADU Č.25 Z ROKU 2003.

POZ.	POPIS	OZNAČENÍ TYPU	DODAVATEL
PŘÍPOJKA PVC SN10 DN150			
1	STOKA DN400-UNIVERZÁLNÍ KOLMÉ SEDLO FLEX-SEAL d.195-208mm + VYROVNÁVAČÍ VLOŽKA BC21/250	FA 150 B BC12/190	- -
2	PŘI HORNÍM NAVRTÁVCE - PVC KOLENO DN150/87.5 st. PŘI NAVRTÁVCE POD ÚHLEM 45st - PVC KOLENO DN150/45 st. PŘI BOČNÍM NAVRTÁVCE - BEZ KOLENE	KGB DN 150/87.5 st. KGB DN150/45st. -	- - -

4. Navržené konstrukce

Skladby jsou navrženy jako referenční dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací. Dodavatel stavby může nahradit zde níže navržené referenční skladby vozovek dle platné TP 170 při dodržení všech požadovaných parametrů a na základě stejných nebo vyšších užitných vlastností, řádně doložených předepsanými zkouškami a dodržením kontroly prací při výstavbě, které jsou podrobně specifikovány v odpovídajících ČSN a TKP.

4.1 Chodník, nástupiště

Konstrukce je navržena s návrhovou úrovní porušení konstrukce D2, s očekávanou třídou dopravního zatížení CH, dle ČSN 73 6114:

Katalogový list D2-D-1-CH-PIII

Betonová dlažba 20/10/8, přírodní barva	60 mm	dle ČSN 73 6131
Lože dlažby	30 mm	
Štěrkodrt' ŠD _B	DLE ČSN 73 6126-1	min. 150 mm dle ČSN 73 6126-1
Celkem	min. 240 mm	

$E_{\text{def}, 2}$ na vrstvě ŠD = min. 50 Mpa.

$E_{\text{def}, 2}$ na pláni = min. 30 Mpa.

4.2 Ostatní zpevněná plocha, parkovací záliv

Konstrukce je navržena s návrhovou úrovní porušení konstrukce D2, s očekávanou třídou dopravního zatížení O, dle ČSN 73 6114:

Katalogový list D2-D-1-O-PIII

Betonová vegetační dlažba, 20/20/8 přírodní barva DL	80 mm	dle ČSN 73 6131
Lože dlažby	40 mm	
Štěrkodrt' ŠD _B	DLE ČSN 73 6126-1	min. 200 mm dle ČSN 73 6126-1
Celkem	min. 320 mm	

$E_{\text{def}, 2}$ na vrstvě ŠD = min. 60 Mpa.

$E_{\text{def}, 2}$ na pláni = min. 30 Mpa.

Šířka spár dlažby 30 mm.

4.3 Rozšíření stávající komunikace

Konstrukce je navržena s návrhovou úrovní porušení konstrukce D1, s očekávanou třídou dopravního zatížení IV, dle ČSN 73 6114:

Katalogový list D1-N-2-IV-PIII modif.

Asfaltový beton pro ohrubné vrstvy ACO 11	50 mm	dle ČSN 73 6121
Spojovací postřík PS-C (CP) 0,3 - 0,6 kg/m ²		dle ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvy ACL 16+	60 mm	dle ČSN 73 6121
Spojovací postřík PS-C (CP) 0,3 - 0,6 kg/m ²		dle ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy ACP 16+	50 mm	dle ČSN 73 6121
Infiltrační postřík emulzí PI-E 1,0 kg/m ²		
Šterkodrt ŠD _A	150 mm	dle ČSN 73 6126-1
Šterkodrt ŠD _B	min. 150 mm	dle ČSN 73 6126-1
Celkem	min. 460 mm	

$E_{\text{def}, 2}$ na vrstvě ŠD = min. 70 Mpa.

$E_{\text{def}, 2}$ na pláni = min. 45 Mpa.

4.4 Rekonstrukce okraje komunikace

Po odstranění všech asfaltových vrstev v šířce min. 0,5 m, bude stávající podkladní vrstva zhutněna, ev. doplněna. Následně budou asfaltové vrstvy obnoveny:

Asfaltový beton pro ohrubné vrstvy ACO 11	50 mm	dle ČSN 73 6121
Spojovací postřík 0,3 - 0,6 kg/m ²		dle ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvy ACL 16+	60 mm	dle ČSN 73 6121
Spojovací postřík 0,3 - 0,6 kg/m ²		dle ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy ACP 16+	50 mm	dle ČSN 73 6121
Infiltrační postřík emulzí PI-E 1,0 kg/m ²		

4.5 Podmínky provádění vozovek

Při úpravě zemní pláň, provádění násypového zemního tělesa a konstrukcí vozovek musí být dodrženy následující podmínky:

- Kvalita násypů a způsob jejich provádění musí splňovat požadavky Technických kvalitativních podmínek staveb pozemních komunikací (TKP) – kapitola 4. ZEMNÍ PRÁCE.
- Konstrukční požadavky na zemní těleso stanovuje ČSN 73 6133 a vzorové listy VL 2. Při kontrole hutnění zemní pláň se postupuje podle ČSN 72 1006. Modul přetvárnosti zemní pláň se kontroluje zatěžovacími zkouškami. Vhodnost zemin pro použití v zemním tělese a podloží vozovky stanovuje ČSN 73 6133.
- Zemní násypové těleso bude navrženo jako vrstevnatý násyp ze zemin vhodných do násypových těles.
- Kvalita provedených prací ochranné vrstvy musí být v souladu s ČSN 73 6126. Na ochranné vrstvě z nestmelených materiálů se provádí zatěžovací zkouška (ČSN 73 6190, ČSN 73 6192, ČSN 72 1006, příp. jiné metody).

- Při provádění se musí zajistit odvodnění propustných vrstev vozovky na vrstvách méně propustných např. použitím propustných materiálů.
- Podkladní vrstvy z materiálů stmelených nebo nestmelených musí být provedeny v souladu s ČSN 73 6121, ČSN 73 6124, ČSN 73 6126, ČSN 73 6127 a ČSN 73 6128.
- Obrusná vrstva netuhých vozovek se zhotovuje z hutněných asfaltových směsí podle ČSN 73 6121 nebo z litého asfaltu podle ČSN 73 6122.
- Kryty z dlažeb se zhotovují podle ČSN 73 6131. Pro výběr dlažebních prvků podle druhu a jakosti a pro konstrukční úpravu platí TSM „DLÁŽDĚNÉ KRYTY VOZOVEK, DOPRAVNÍCH PLOCH A NEMOTORISTICKÝCH KOMUNIKACÍ“, STÚ 1992.
- Požadovaná minimální hodnota modulu přetvárnosti $E_{def,2}$, předepsaná na pláni vozovky dle ČSN 72 1006 se stanovuje v závislosti na druhu zeminy dle tab. 4, uvedené v TP 170.
- Pokládají – li se konstrukční asfaltové vrstvy s technologickou přestávkou, je třeba před pokládkou nové vrstvy provést spojovací nátěr. Povrch spodní vrstvy musí být vždy čistý a ošetřený v souladu s ČSN 73 6121.
- Vodorovné spoje se ošetří spojovacím nátěrem typu OAT.
- Na podkladech stabilizovaných nebo zpevněných hydraulickými pojivy musí být provedena opatření proti vývoji reflexních trhlin do asfaltových vrstev.

5. Dopravní značení

Navržené dopravní značení je patrné z přílohy C.4 – Dopravní situace.

5.1 Podmínky při provádění dopravního značení

- Svislé dopravní značky budou provedeny v základní velikosti z pozinkovaného plechu s reflexní úpravou třídy min. R1.
- Vodorovné dopravní značky budou provedeny podle rozdělení a významu dle vyhlášky MDS č. 294/2015 Sb. v barvě bílé.
- Dopravní značky budou provedeny v souladu s vyhláškou MDS č. 294/2015 Sb., umístěny dle zásad TP 65, TP 133 a ČSN 01 8020.
- Osazení místní úpravy na pozemní komunikaci bude v souladu s § 78 zák.č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, o provozu na pozemních komunikacích.

6. Ochrana inženýrských sítí obecně

Při provádění zemních prací musí být zajištěna veškerá ochrana inženýrských sítí proti poškození. **Je třeba respektovat podmínky správců inženýrských sítí (viz. příloha – Doklady).** Při stavbě bude dodavatel respektovat ČSN 73 6005 – prostorové uspořádání sítí technického vybavení a ochranná pásma dle zákona č. 222/94 Sb. § 34. Zároveň je třeba při provádění prací nutno dodržovat bezpečnost a ochranu zdraví dle vyhlášky 324/90 Sb.

Před zahájením výkopových a montážních prací je bezpodmínečně nutné nechat vytýčit průběh inženýrských sítí příslušnými správci a zajistit jejich přítomnost při provádění zemních prací.

Vyskytnou – li se při provádění výkopů podzemní vedení v projektu nezakreslená, musí být další stavební práce přizpůsobeny skutečnému stavu, způsobu event. úprav nebo přeložení těchto vedení musí být projednán s příslušným správcem, změny úpravy se souhlasem správců sítí písemně nahlášeny stavebnímu úřadu.

V místech křížení se stávajícími sítěmi a v jejich blízkosti budou zemní práce prováděny ručně za odborného technického dozoru správce příslušného technického zařízení.