


REVIZE 2018

HLAVNÍ PROJEKTANT: ING. MILAN MARX			 T E N E T S P O L . S R . O . ARCHITEKTONICKÝ ATELIER HORSKÁ 64, 541 01 TRUTNOV
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: ING. MILAN MARX			
VYPRACOVAL: ING. MILAN MARX		REVIZE 2018 ING. VLADIMÍR MARKS	
Č.ZAKÁZKY: 180385	DATUM: 12. 2018	FORMÁT: 10 X A4	STUPEŇ P.D.: DPS
STAVEBNÍK: MĚSTO DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM, NÁMĚSTÍ T.G.MASARYKA 38, 544 17 DVŮR KRÁLOVÉ N.L.			
DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM - UL. ČELAKOVSKÉHO			MĚŘ.:
REKONSTRUKCE SO 102 KOMUNIKACE PRO PĚŠÍ			B.2.1
TECHNICKÁ ZPRÁVA			

Technická zpráva

a) Identifikační údaje objektu

a1) Identifikační údaje

Označení stavby : Dvůr Králové nad Labem – ul. Čelakovského
Rekonstrukce
Místo stavby : Dvůr Králové nad Labem
Katastrální území : Dvůr Králové nad Labem; 633968
Kraj : Královéhradecký
Stavebník : Město Dvůr Králové nad Labem, náměstí T.G. Masaryka 38
544 17 Dvůr Králové nad Labem
Objednatel : Město Dvůr Králové nad Labem, náměstí T.G. Masaryka 38
544 17 Dvůr Králové nad Labem
Projektant : TENET, spol.s r.o. architektonický ateliér
Horská 64, 541 01 Trutnov
Objekt : SO 102 Komunikace pro pěší
Stupeň : Dokumentace pro provádění stavby

a2) Všeobecně

a2.1. Přehled výchozích podkladů

- a2.1.1 Smlouva o dílo
- a2.1.2 Požadavky objednatele na rozsah a obsah projektu
- a2.1.3 Polohopisné a výškopisné zaměření území provedené firmou 1. Geodetická Vrchlabí v digitální formě v souřadnicovém systému JTSK a výškovém systému Balt po vyrovnání včetně doplnění aktuální mapy katastru nemovitostí
- a2.1.4 Průběh tras stávajících inženýrských sítí obsažený v polohopisném a výškopisném zaměření a ověřený u jejich správců
- a2.1.5 Inženýrskogeologický průzkum provedený firmou JIP – ing. Jiří Petera
- a2.1.6 Průzkum lokality provedený projektantem včetně nezbytného podrobného doměření výškopisu stávajících, vjezdů, vstupů, terénních schodišť, atd.
- a2.1.7 Fotodokumentace stávajícího stavu
- a2.1.8 Závěry z konzultačních jednání s objednatelem
- a2.1.9 ČSN 72 1002, 73 6110, 73 6121 – 73 6131, 73 6056
- a2.1.10 Technické předpisy MD ČR pro navrhování a výstavbu pozemních komunikací, vzorové listy pozemních komunikací

a3) Charakteristika území stavby

a3.1. Staveniště

Staveniště se nachází v katastrálním území Dvůr Králové nad Labem; 633968, v severovýchodní zastavěné části obce. Terén je rovinatý, mírně svažité jihozápadním směrem. Území je využíváno k dopravní obsluze přilehlých nemovitostí a je součástí komunikační sítě této části města. Jednostranná komunikace pro pěší (ne v celém úseku) vpravo ve směru staničení je provedena v proměnlivé šířce (1,50 – 3,30m) na zvýšeném pásu převážně s krytem ze živice a betonových dlaždic. Nezpevněné plochy jsou porostlé pouze travním drnem.

Komunikace pro pěší jsou odvodněny příčným sklonem na stávající vozovku.

a3.2. Stávající zeleň

Pařezy po odstranění vzrostlé zeleni, situované v těsné blízkosti levostranné obruby (hrany) komunikace v úseku mezi ul. Karolíny Světlé a bezejmenným sjezdem k řadovým garážím (10 kusů) a další ve zbylé trase (2 kusy) budou stavbou odstraněny.

Stavbou budou částečně dotčeny živé ploty, které si vlastníci přilehlých nemovitostí vysadili na pozemcích stavebníka. Rozsah dotčení bude posouzen při vlastní výstavbě.

a3.3. Stávající inženýrské sítě

V zájmovém území jsou vedeny následující stávající funkční podzemní a vzdušné inženýrské sítě, jejichž průběh byl ověřen a potvrzen u jejich správců:

- plynovod
- vodovod
- kanalizace (jednotná, splašková, dešťová)
- sdělovací vedení
- kabelové vedení vn
- kabelové vedení nn
- vzdušné vedení nn
- veřejné osvětlení

Rekonstrukce některých inženýrských sítí již byla provedena (SO 301 Kanalizace a SO 302 Vodovod), rekonstrukce stávajícího veřejného osvětlení je součástí stavby (SO 401 Veřejné osvětlení).

Ostatní sítě technické infrastruktury (kabelové vedení vn, kabelové vedení nn, sdělovací vedení) budou v místě křížení s pozemní komunikací uloženy do chrániček (viz situační výkres a tabulka chrániček), resp. pouze stranově přeloženy do souběžné komunikace pro pěší – jedná se o úpravu stávajících vedení nn (délka 6m) a sdělovacího vedení (délka 6+10m) v prostoru křižovatky s ul. Zborovskou (viz situační výkres).

Zákres inženýrských sítí je proveden pouze orientačně a není tedy podkladem pro jejich vytýčení. Před zahájením zemních prací budou všechny inženýrské sítě v ploše staveniště vytýčeny a bude při tom postupováno dle podmínek jejich správců! Stejně tak jsou přibližné i délky navržených chrániček a jejich počet. Definitivní upřesnění lze provést až po obnazezení dotčených inženýrských sítí.

b) Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

b1. Požadavky na technické řešení

Předmětem návrhu je kompletní rekonstrukce a novostavba pravostranné komunikace pro pěší v souběhu s navrženou komunikací vozidlovou.

V souladu s ČSN 73 6110 se jedná o komunikace funkční skupiny D, podskupiny D2 – chodník s přísným omezením přístupu motorové dopravy. Jsou integrovanou součástí objektu SO 101, z toho plyne i typ příčného uspořádání uvedený souhrnně pro objekt komunikace vozidlové. Objekt je navržen dle platných standardů a požadavků norem ČSN a Technických podmínek vydaných Ministerstvem dopravy ČR.

Objekt je navržen na p.p.č. 3596/1, 676/29, 676/37, 678/32, 678/28, 679/15, 3598, 683/1, 739/21.

b2. Vytýčení

Vytýčení je vztaženo k novým obrubám komunikace vozidlové (SO 101) a bylo provedeno z digitálního mapového podkladu v souřadnicovém systému S-JTSK.

b3. Směrové řešení

b3.1. Ul. Čelakovského

Směrové vedení tras je jednoznačně určeno návrhem komunikace vozidlové a okolní stávající zástavbou.

Plocha chodníků činí 942 m², plocha vjezdů 364 m².

b3.2. Odstavná a parkovací stání

Nejsou součástí objektu.

b3.3. Zpevněné plochy

Charakter zpevněných ploch mají vjezdy k přilehlým nemovitostem. Jejich uspořádání je zřejmé ze situačního výkresu.

b4. Výškové řešení

Výškové řešení je jednoznačně určeno návrhem komunikace vozidlové a okolní stávající zástavbou.

Podrobné řešení výškopisu je patrné z příčných řezů a ze vzorových příčných řezů. Výškový systém Balt po vyrovnání.

b5. Chráničky

Viz objekt SO 101.

b6. Opěrné zdi, oplocení

Není nutné navrhovat.

b7. Dopravně – inženýrská opatření

Viz objekt SO 101.

b8. Bezpečnostní zařízení

Není nutné navrhovat.

c) Vyhodnocení průzkumů a podkladů včetně jejich užití v dokumentaci (dopravní údaje, geotechnický průzkum atd.)

c1. Dopravní údaje

Pro tento objekt není nutné pořizovat.

c2. Polohopisné a výškopisné zaměření

Polohopisné a výškopisné zaměření území v souřadnicovém systému S – JTSK a výškovém systému Balt po vyrovnání bylo provedeno firmou 1. Geodetická Vrchlabí. Obsahem zaměření byl polohopis, výškopis, okolní budovy, oplocení, vzrostlá zeleň, vnější znaky inženýrských sítí, nadzemní vedení inženýrských sítí. Do mapy byly doplněny majetkové hranice parcel, které byly převzaty z digitální

katastrální mapy. Pro potřeby projektu bylo dále provedeno podrobné doměření výškopisu stávajících vjezdů, vstupů, terénních schodišť, atd.

c3. Geotechnický průzkum

Inženýrskogeologický průzkum byl proveden firmou JIP – ing. Jiří Petera pod zakázkovým číslem JIP/930/06.

c3.1 Geomorfologie

Zájmové území náleží k celku Jičínská pahorkatina, která je zde reprezentována okrskem Královédvorská kotlina. Jedná se o brachysynklinální stavby v povodí Labe.

Lokalita leží v severovýchodní části Dvora Králové nad Labem, v mírném svahu situovaném severně od Schulzových sadů. Nadmořská výška se pohybuje v rozmezí 300 – 315 m n.m. Vlastní komunikace prochází celým zájmovým územím prakticky po vrstevnici.

c3.2 Geologie

Z regionálně geologického hlediska náleží zájmové území české křídové pánvi, která zde buduje geologické prostředí sedimentárními horninami svrchní křídý. V prostoru intravilánu města jsou ve skalním podloží s převahou šedé slínovce, písčité slínovce a spongilitické slínovce příslušné ke střednímu turonu. Severně a jižně od města je výrazný pruh cenomanských pískovců.

Kvartérní pokryv je souvislý, dosahuje maximální mocnosti několika metrů a je tvořen s převahou deluviálními zvětralinami a eolickými uloženinami (redeponovanými sprašemi) s převahou jílovité složky.

Povrch terénu je v urbanizované části města vyzdvižen a vyrovnán navážkami. Charakter navážek je proměnlivý, většinou kamenitopísčitojílovitý.

c3.3 Hydrogeologie

Hydrogeologické poměry jsou determinovány situováním komunikace v mírném svahu s JZ sklonem a zároveň dominantním výskytem málo propustných jílovitých zemin. Infiltrace srážkové vody je tímto faktorem snižena, převládá povrchový odtok vody z území. Současně se nevyskytuje lokální kolektor pro proudění mělké podzemní vody.

Podzemní voda se vyskytuje v mělkých geologických vrstvách (několik prvních metrů) v rozptýlené podobě jako půdní voda z infiltrovaných srážek. Vodní režim je rozkolísaný, silně odvislý od klimatického období a vydatnosti srážek.

V bezprostředním podloží silniční komunikace (do hloubky 2m) nebyla sondáží mělká podzemní voda zastižena. V převážné většině roku je dostatečně hluboko zakleslá pod prošetřovanou úroveň. Z archivních informací lze vyčíst zaznamenanou hloubku hladiny podzemní vody (HPV) na kótě 301,50 – 301,80 m n.m., tedy 4,30 – 4,40m pod terénem. Podle informací místního obyvatele je v 5m hluboké studni hladina vody pouze na dně.

c3.4 Technický stav stávající komunikace

Komunikace je špatném stavu. Živičný povrch vozovky je často vyspravovaný, zvlněný, porušený trhlinami. Kryt vozovky je převážně tvořen asfaltovým betonem, ložná vrstva drceným kamenivem frakce 16/32 prolitým živičným pojivem. Tloušťka obou vrstev kolísá v rozmezí 100 – 250mm. Podkladní vrstvy jsou převážně tvořeny

šterko – kamenitou (místy až balvanitou) frakcí s hlinitopísčitou výplní. Podloží tvoří zeminy jílovitého charakteru.

c3.5 Geotechnická doporučení

Na základě provedených průzkumných prací lze konstatovat :

- Podloží silniční komunikace je tvořeno jílovitými zeminami vysoké plasticity, které mají zvýšenou vlhkost, tuhou až pevnou konzistenci. Ve smyslu ČSN 72 1002 se jedná o zeminy tř. CH, které vesměs tvoří málo vhodné až nevhodné podloží pro silniční komunikace (skupina VIII – IX podle ČSN 72 1002), zejména kvůli nebezpečné namrzavosti a náchylnosti k rozbředání při napojení vodou a mechanickém prohnětení.
- Mechanická pevnost zemin a deformační charakteristiky jsou nižší než požadují platné předpisy pro plán silničních komunikací (zeminy v podloží mají $E_{\text{def},2} < 45 \text{ Mpa}$), z toho plyne, že při návrhu rekonstrukce bude nutné řešit systém zpevnění (úpravy) podloží.
- Namrzavost jílovitých zemin vyžaduje řešení ochrany proti promrzání vozovky (např. návrhem dostatečné tloušťky konstrukce vozovky), a to i v případě, že by tenčí konstrukce jinak vyhověla s ohledem na předpokládané dopravní zatížení.
- Vodní režim podloží je zhruba na rozhraní pendulární – kapilární, zejména kvůli mělkým průsakům atmosférické vody. Pokud bude podloží upraveno šterkovou nebo šterkopísčitou filtrační vrstvou, je možné nově vzniklý režim považovat za pendulární.
- Výkopové práce v jílovitém deluviu budou probíhat v dostatečně stabilním prostředí a není třeba řešit pažení výkopů (platí pro výkopy do hl. 2m)
- Těžitelnost zemin (po odstranění stávající konstrukce vozovky) v podloží nebude přesahovat tř. 3 (dle ČSN 73 3050).

Pro úpravu podloží silniční komunikace se doporučuje :

- odtěžit konstrukci stávající vozovky, kamenivo se živicí odvézt na zabezpečenou skládku, nestmelené kamenivo je po základním zrnitostním přetřídění možno zpětně použít na stavbě do konstrukčních vrstev.
- Odtěžit odpovídající tloušťku v podloží tvořeném deluviálními jíly (min. 250mm pod plán vozovky), včetně rýhy pro drenáž na jižním okraji vozovky.
- Urovnání a vyspádování nově vzniklé pláně k jižnímu okraji vozovky.
- Položení výztužné vysokopevnostní geotkaniny (tahová pevnost min. 60kN/m) na jílovité podloží.
- Navrstvení min. 250mm celoplošné šterkové plomby. S ohledem na zajištění filtračních charakteristik a kvůli zlepšení vodního režimu se doporučuje použít směs dvou frakcí drceného kameniva 8/16/32. Alternativně je možné použít tzv. „čistou“ šterkodrť frakce 0/63 (ale pouze s minimálním obsahem jemnozrné příměsi).
- Režim hutnění šterkové plomby (úpravy podloží) se doporučuje řešit bezvibračními pojezdy středně těžkým válcem (cca 6 – 8 pojezdů s 1 technologickou přestávkou), aby nedocházelo k tzv. „přehutnění“ jílovitých zemin v přirozeném podloží a dále proto, aby nebyly zatíženy dynamickými účinky okolní domy starší zástavby, bezpochyby založené rovněž v jílech.

- Kvalita podloží se doporučuje ověřit v úrovni pláň vozovky statickou zatěžovací zkouškou v min. počtu 4 zkoušek na navrhovanou trasu (po cca 100m). Požadovaný deformační modul na pláni $E_{\text{def},2} = 45 \text{ Mpa}$.
- Načasování prací by mělo směřovat do klimaticky příznivého období roku tak, aby nedošlo ke zhoršení vlhkostních poměrů podložních jílu.

c4. Ostatní průzkumy

Nebyly provedeny.

d) Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Nové inženýrské sítě technické infrastruktury budou polohově i výškově respektovat nové komunikace pro pěší. Koordinace s projektem objektů SO 301 Kanalizace, SO 302 Vodovod, SO 401 Veřejné osvětlení a SO 801 Terénní a sadové úpravy byla provedena. Dotčená ustanovení článků normy ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení budou dodržena.

e) Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

Skladba komunikací pro pěší byla navržena dle Katalogu vozovek pozemních komunikací TP 170 ve znění jeho dodatku.

SO 102 Komunikace pro pěší – vstupní údaje

- | | |
|-----------------------------|----|
| - návrhová úroveň porušení | D2 |
| - třída dopravního zatížení | O |

Na základě shora uvedených vstupních údajů a dle praktických zkušeností s tímto typem konstrukce je navržena dle dodatku TP170 Navrhování vozovek pozemních komunikací skladba konstrukce komunikací pro pěší modifikovaného katalogového typu D2-N-6 s krytem z betonové zámkové dlažby.

e1. Chodníky – dlážděný kryt

Betonová zámková dlažba šedá	DI I	60mm
Kamenná drť 2/5		40mm
Směs stmelená cementem	SC 0/32;C _{3/4}	100mm
Štěrkodrt' 0/45 (0/63)	ŠD _A	100mm

Celkem		300mm

e2. Chodníky – živičný kryt

Asfaltový beton	ACO 8 CH	50mm
Směs stmelená cementem	SC 0/32;C _{3/4}	100mm
Štěrkodrt' 0/45 (0/63)	ŠD _A	100mm

Celkem		250mm

e3. Chodníky – předláždění stávajícího krytu

Stávající očištěné dlaždice	DI I	30-50mm
Pískový podsyp		40mm
Štěrkodrt' 0/45 (0/63)	ŠD _A	150mm

Celkem		220-240mm

e4. Vjezdy

Betonová zámková dlažba barevná (např. červená)	DI I	80mm
Kamenná dtř 2/5		40mm
Směs stmelená cementem	SC 0/32;C _{3/4}	100mm
Štěrkodrt' 0/45 (0/63)	ŠD _A	100mm

Celkem		320mm

Nové chodníkové obruby jsou navrženy betonové záhonové (500x80x250mm) do betonového lože s opěrou (beton C20/25-XF4). Základní podsázka obrubníků je navržena +60mm, v rozsahu dle situačního výkresu budou obruby úplně zapuštěny. Zapuštění obrub bude provedeno vždy na délku min. 1 ks obruby. V místech, kde budou komunikace pro pěší provedeny až k přilehlým obytným domům, bude vložena separační vrstva z nopové fólie pro běžné podmínky tl. 0,4mm s výškou nopku max. 10mm.

Při eventuálním zaměňování materiálů konstrukčních vrstev vozovek a ploch bude postupováno dle Katalogu vozovek pozemních komunikací TP 170 ve znění jeho dodatku!

f) Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

f1. Režim povrchových a podzemních vod

Stávající zdroje povrchových vod nebudou stavbou ovlivněny. Podzemní voda se vyskytuje v mělkých geologických vrstvách (několik prvních metrů) v rozptýlené podobě jako půdní voda z infiltrovaných srážek. Vodní režim je rozkolísaný, silně odvislý od klimatického období a vydatnosti srážek. Po úpravě podloží lze očekávat vodní režim pendulární.

V bezprostředním podloží silniční komunikace (do hloubky 2m) nebyla sondáží mělká podzemní voda zastižena. V převážné většině roku je dostatečně hluboko zakleslá pod prošetřovanou úroveň.

f2. Zásady odvodnění

f2.1. Povrchové odvodnění komunikace pro pěší

Komunikace pro pěší budou odvodněny příčným sklonem na těleso komunikace vozidlové.

f2.3. Ochrana pozemní komunikace

Komunikace pro pěší není nutné dále nijak chránit.

g) Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Jsou součástí objektu SO 101.

h) Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu

Stavební práce budou prováděny v souladu s platnými normami ČSN dle harmonogramu prací, který si v rámci své přípravy vyhotoví zhotovitel stavby. Stavba bude realizována ve dvou etapách. První etapa je navržena od začátku úpravy za křižovatku s ul. R.A. Dvorského (km 0,221000), druhá etapa po konec úpravy. Koordinaci stavebních činností zajistí vybraný zhotovitel stavby.

Údržba zhotovených ploch bude prováděna standardním způsobem.

i) Vazba na případné technologické vybavení

Stavba ani objekt neobsahují technologické vybavení.

j) Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů

Návrh technologie konstrukce komunikací pro pěší byl na základě potřebných vstupních parametrů proveden dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací ve znění jejich dodatku.

Statické ověření rozhodujících dimenzí a průřezů není nutné provádět.

k) Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Návrh objektu byl proveden v souladu s Vyhláškou č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Chodníky, místa pro přecházení a vjezdy k okolním nemovitostem umožňují samostatný, bezpečný, snadný a plynulý pohyb osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace a jejich míjení s ostatními chodci.

Celková šířka komunikací pro chodce je větší než 1500mm, výškové rozdíly pochozích ploch a navržených vjezdů (vstupů) nejsou vyšší než 20mm, povrchy vjezdů jsou rovné, pevné a upravené proti skluzu. Podélné sklony jsou menší než 1:8.

Přirozené vodící linie jsou tvořeny stávajícími součástmi okolního prostředí (stěny domů, podezdívky oplocení) nebo novými zvýšenými obrubami komunikací pro pěší s podsázkou 60mm. Přerušení přirozené vodící linie v délce větší než 8000mm se v návrhu stavby nevyskytuje.

V místech vjezdů (vstupů), kde jsou navrženy snížené silniční obruby, budou provedeny varovné pásy šířky 400mm. V místech, kde jsou navržena místa pro přecházení, budou varovné pásy doplněny signálními pásy šířky 800mm. Všechny navržené pásy (hmatové úpravy) budou provedeny z reliéfní betonové zámkové dlažby vyhovující NV č. 163/2002 Sb. a kontrastní vůči ostatním použitým materiálům.

I) Důsledky na životní prostředí

I.1. Bourací práce

Bourací práce ve smyslu odstranění kompletních stávajících staveb nebudou prováděny. Živičný kryt chodníků bude vybourán strojně, kryt z betonových dlaždic, drobných kostek a zámkové dlažby buď strojně nebo ručně.

Dlaždice (neporušené), drobné kostky a zámková dlažba budou deponovány na skládce Technických služeb města Dvůr Králové nad Labem nebo uloženy na řízené skládce. Vybourané hmoty obsahující živičné pojivo budou uloženy na řízené skládce, ostatní hmoty a sutě na běžné skládce.

I.2. Kácení mimolesní zeleně

Objekt si nevyžádá kácení mimolesní zeleně.

I.3. Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu

Skřívku vrchních kulturních vrstev půdy není nutné provádět. Výkopy budou prováděny v zeminách třídy těžitelnosti 3 a bilance zemních prací objektu je následující :

OBJEKT	VÝKOP m3	NÁSYP m3	PŘEBYTEK m3	NEDOSTATEK m3
SO 102	175	14	161	0

I.4. Návrh zemního tělesa

Zemní těleso není nutné navrhovat, jedná se o rekonstrukci a novostavbu komunikací pro pěší ve stávající zástavbě.

I.5. Vliv stavby na životní prostředí

Stavba nebude mít trvale negativní vliv na životní prostředí. V budoucnu lze očekávat určitý nárůst dopravního zatížení související s plánovaným prodloužením a napojením ul. Čelakovského na tzv. „východní propojení“ sil. II/299 a II/30. Provedením nové konstrukce vozovky a odstraněním stávajících závad a poruch však bude vliv na stávající hlukovou a rozptylovou situaci minimální.

V průběhu stavby dojde ke zvýšení hladiny hluku a prašnosti – negativní účinky provádění stavby na životní prostředí, zejména škodlivé exhalace, hluk, vibrace, prach, zápach, znečišťování vod a pozemních komunikací nesmí překročit limity níže uvedených předpisů :

- zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů
- nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- vyhláška č. 20/2001 Sb., kterou se zrušují některé prováděcí předpisy vydané v působnosti Ministerstva zdravotnictví

S odpady vznikajícími na stavbě musí být nakládáno v souladu s :

- zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů
- vyhláškou č. 93/2016 Sb., o katalogu odpadů

V průběhu výstavby nesmí docházet k nadměrnému znečišťování povrchových vod a ohrožování kvality podzemních vod. Zhotovitel musí dodržovat

zejména ustanovení uvedená v zákoně č.254/2001 Sb. o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) a nařízení vlády ČR č. 401/2015 Sb. o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech. Při provádění stavby musí zhotovitel dodržovat požadavky všech zákonů a vyhlášek týkajících se životního prostředí, a to zejména:

- zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí
- zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší
- nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

m) Závěr

Projektová dokumentace ve stupni dokumentace pro provádění stavby je zpracována dle ustanovení státních norem týkajících se charakteru dopravní stavby, dle Vyhlášky č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb a s přihlédnutím k místním podmínkám a poměrům staveniště.

Trutnov, 12. 2018

Vypracoval :
Ing. Milan Marx
autorizovaný inženýr
pro dopravní stavby

R E V I Z E 2 0 1 8
Ing. Vladimír Marks