



FAX: 043 - 5863 884

A. Sládkoviča 1795/16, 026 01 Dolný Kubín

E-mail: urban@urbandk.sk

IČO: 36404675, IČ DPH: 2020132268

TEL: 043 - 5863 884, 5864 392

Stavba : REKONŠTRUKCIA MIESTNEJ KOMUNIKÁCIE SÚDOVCE
Investor : Obec Súdovce, Obecný úrad, Súdovce 113, 962 71 Dudince
Číslo zákazky :388/2015/SRO
Stupeň PS : Projekt pre stavebné povolenie
Dátum : 10/2015

SPRIEVODNÁ SPRÁVA

Zodpovedný projektant:

.....

Ing. Peter Maretta,

autorizovaný stavebný inžinier

OBSAH

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE STAVBY A INVESTORA	3
2. ZÁKLADNÉ ÚDAJE CHARAKTERIZUJÚCE STAVBU A JEJ BUDÚCU PREVÁDZKU	3
2.1. Ciele projektu	3
2.2. Dôvod stavby	3
2.3. Charakteristika územia stavby	4
2.3.1. Zhodnotenie polohy a stavu staveniska	4
3. PREHĽAD VÝCHODISKOVÝCH PODKLADOV	5
4. VECNÉ A ČASOVÉ VÄZBY NA OKOLITÚ VÝSTAVBU A SÚVISIACE INVESTÍCIE	5
5. PREHĽAD UŽÍVATEĽOV A PREVÁDZKOVATEĽOV	5
6. TERMÍNY ZAČATIA A DOKONČENIA STAVBY, LEHOTA VÝSTAVBY	5
7. CELKOVÉ PREDPOKLADANÉ NÁKLADY STAVBY	5
8. POŽIADAVKY STAVBY NA TECHNICKÚ VYBAVENOSŤ	6
9.1. Príprava pre výstavbu	6
9.2. REKONŠTRUKCIA MIESTNYCH KOMUNIKÁCIÍ	6
10. VPLYV STAVBY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE	11
11. LIKVIDÁCIA ODPADOV	11
12. STAROSTLIVOSŤ O BEZPEČNOSŤ PRÁCE A TECHNICKÝCH ZARIADENÍ	13
13. UPOZORNENIE	13

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE STAVBY A INVESTORA

Názov stavby : Rekonštrukcia miestnej komunikácie Súdvce

Miesto stavby : Súdvce

Katastrálne územie : Súdvce

Kraj : Banskobystrický

Účel stavby : rekonštrukcia

Názov investor : Obec Súdvce, Obecný úrad Súdvce 113,
962 71 Dudince

Stupeň dokumentácie: Projekt pre stavebné povolenie

Hlavný projektant : URBAN PROJEKCIA s.r.o.

A. Sládkoviča 1795/16, 026 01 Dolný Kubín,

2. ZÁKLADNÉ ÚDAJE CHARAKTERIZUJÚCE STAVBU A JEJ BUDÚCU PREVÁDZKU

2.1. CIELE PROJEKTU

Predmetom projektu je rekonštrukcia miestnych komunikácií v obci Súdvce. Cieľom projektu je celkovo zveľadiť vzhľad a majetok obce Súdvce vytvorením atraktívneho prostredia.

2.2. DÔVOD STAVBY

V intraviláne obce Súdvce je plánovaná rekonštrukcia miestnych komunikácií. Dôvodom rekonštrukcie je nevyhovujúci stav miestnych komunikácií v obci Súdvce. Ide o rekonštrukciu existujúcich miestnych komunikácií.

V súčasnosti tvorí povrch komunikácií opotrebovaný asfaltový kryt. Rekonštrukcia pozostáva z realizácie asfaltových úprav krytu vozovky. V rámci rekonštrukcie dôjde k odstráneniu spevnenej časti vozovky smerom na cintorín a nahradením ju komunikáciou s novými podkladovými vrstvami a asfaltovým krytom.

Rekonštrukciou sa dosiahne skvalitnenie prístupu k jednotlivým rodinným domom a zlepši sa celková dopravná situácia v obci Súdvce.

2.3. CHARAKTERISTIKA ÚZEMIA STAVBY

2.3.1. Zhodnotenie polohy a stavu staveniska

Podľa geologického členenia (Mazúr, Lukniš) patrí riešené územie do podsústavy Karpaty, provincie Západné Karpaty, oblasti Slovenské stredohorie, celku Štiavnické vrchy. Krupinská planina tvorí predhorie Štiavnických vrchov, ako mierne sklonená plošina od severu na juh a západ, rozrezaná sieťou úzkych dolín. Doliny sa vyznačujú krátkymi, ale strmými svahmi.

Z geologického hľadiska patrí územie do dvoch hlavných oblastí. Južnú odlesnenú časť chotára tvorí Ipeľská pahorkatina, na juhozápadnom okraji je to Krupinská planina. Krupinská planina je budovaná andezitovými striedajúcimi sa tufmi a tufitmi rôzneho druhu. Spodné časti sopečného súvrstvia obsahujú aj drobné okruhliaky kremencov, rúl, menej vápencov.

Z hľadiska hydrogeologických pomerov prevláda dažďovo- snehový režim, s najväčšou akumuláciou vody v decembri a januári, s vysokou vodnatosťou vo februári až apríli, s maximálnymi prietokmi v marci a minimálnymi v septembri. Obec leží v doline potoka Veperec.

Nadmorská výška v obci sa pohybuje od 343 m.n.m do 150 m.n.m. Územie patrí do mierne teplej oblasti, podoblasti mierne vlhkej. V riešenom území sa nachádzajú v prevládajúcej forme kambizeme (hnede pôdy), hnedozeme a v nivných polohách fluvizeme (nivné pôdy).

Lomy, banské diela ani krasové javy sa v blízkosti nenachádzajú. Z geologického hľadiska ide o stredne náročnú lokalitu.

V mieste stavby sa nenachádzajú chránené prírodné územia, stavba nezasahuje do ochranných pásiem takýchto území. Stavba nezasahuje do žiadnych biotopov.

Stavbou sa nezabera lesná ani poľnohospodárska pôda, nie sú teda žiadne nároky na záber takejto pôdy.

Stavba sa nedotýka žiadnych kultúrnych pamiatok.

3. PREHĽAD VÝCHODISKOVÝCH PODKLADOV

Základným podkladom pre spracovanie projektu bola objednávka a zámer investora. V priebehu spracovania tohto projektu bola vykonaná vizuálna obhliadka a fotodokumentácia riešeného územia a susediacich pozemkov. Počas spracovania projektu boli vedené konzultácie s investorom. Na vypracovanie projektovej dokumentácie slúžila situácia s výškopisným a polohopisným zameraním v digitálnej forme, ktorú zabezpečil objednávateľ.

Investor dodal projektantovi:

- územný plán,
- kópia z katastrálnej mapy,
- geometrický plán,

4. VECNÉ A ČASOVÉ VÄZBY NA OKOLITÚ VÝSTAVBU A SÚVISIACE INVESTÍCIE

Rekonštrukcia miestnych komunikácií nebude mať vplyv na okolie. V priestore navrhovanej stavby sa nachádza zástavba rodinných domov. Stavba nie je vecne ani časovo viazaná na iné investície.

5. PREHĽAD UŽÍVATEĽOV A PREVÁDZKOVATEĽOV

Prevádzkovateľom chodníka bude obec Súdoľ.

6. TERMÍNY ZAČATIA A DOKONČENIA STAVBY, LEHOTA VÝSTAVBY

Termíny zahájenia a ukončenia výstavby si určí investor podľa svojich finančných a časových možností.

7. CELKOVÉ PREDPOKLADANÉ NÁKLADY STAVBY

Predpokladané celkové náklady stavby sú uvedené v prepočte stavby.

8. POŽIADAVKY STAVBY NA TECHNICKÚ VYBAVENOSŤ

Pri rekonštrukcii celého úseku budú navrhované tradičné dostupné materiály. Na dodávku materiálov a zariadení budú navrhované typové, na to určené materiály a zariadenia s platnými certifikátmi.

8.1. PRÍPRAVA PRE VÝSTAVBU

V rámci prípravy územia je potrebné odstránenie prekážok pre výstavbu t.j. prekážok situovaných na ploche pôdorysu trasy rekonštruovaných úsekov komunikácií:

- úprava podložia v mieste odstránenia ornice,
- odstránenie zatrávnených častí na existujúcich komunikáciách,
- vyrovnanie nerovnosti pomocou cementovej stabilizácie,
- očistenie povrchu existujúcich komunikácií,

Nie je potrebné vykonať žiadne demolácie budov. Existujúci stav je znázornený vo výkrese C.,D.-02.

8.2. REKONŠTRUKCIA MIESTNYCH KOMUNIKÁCIÍ

Z hľadiska dopravného zaťaženia sú komunikácie charakterizované ako veľmi ľahké. Návrh v tejto projektovej dokumentácii v prípade rekonštruovaných komunikácií vychádzal z požiadavky obstarávateľa o vedenie trasy komunikácií v mieste pôvodných, ako aj zachovanie šírkového usporiadania. Nakoľko šírky jestvujúcich vozoviek nie sú konštantné, v projektovej dokumentácii sú navrhnuté tak, aby ich úprava na jednotnú šírku bola prispôsobená pôvodnej vozovke.

Napojenie rekonštruovaných úsekov miestnych komunikácií je potrebné urobiť tak, že sa jestvujúci kryt na vozovke zapíli, zostávajúci povrch sa očistí, styčné plochy sa natrú spojovacím asfaltovým náterom a otvor sa vyplní asfaltovým betónom.

Rekonštruované komunikácie sú rozdelené do nasledujúcich vetiev:

- VETVA B - dĺžka 481,23 m
- VETVA C - dĺžka 208,80 m
- VETVA D - dĺžka 60,90 m
- VETVA E - dĺžka 60,31 m
- VETVA I - dĺžka 74,85 m

TECHNICKÉ RIEŠENIE

VETVA B

Smerové vedenie trás komunikácie na vetve B je navrhnuté tak, aby sledovalo trasu jestvujúcej vozovky za účelom zachovania pôvodného zhutneného podložia. Smerové vedenie je charakterizované priamou a jednoduchým kružnicovým oblúkom pravostranným $R_1=120,00$ m a ľavostrannými oblúkmi $R_2= 108,00$ m, $R_3=230,00$ m, $R_4= 309,00$ m, $R_5= 60,00$ m, $R_6= 65,00$ m.

Výškové vedenie rekonštruovanej vozovky je od pôvodnej nivelety umiestnené o 100 mm vyššie ako pôvodná niveleta. Výškové vedenie v zásade sleduje pôvodnú niveletu.

Rekonštrukcia pozostáva z realizácie asfaltových úprav krytu vozovky. Na vetve B sa nachádzajú existujúce rúrové priepusty na ktorých je potrebné vykonať úpravu vo forme vyčistenia a obetónovania. Opotrebovanie asfaltového krytu na tejto vetve sa prejavuje vo forme rozpadu krytu a miestami zatrávnenie. Preto na tejto vetve navrhujeme dôkladné vyčistenie zatrávnených častí, výtlky a hlboké nerovnosti vyrovnáť pomocou cementovej stabilizácie.

Situačný návrh vetvy B je vo výkresovej časti- výkres č. 01.

VETVA C

Smerové vedenie trás komunikácie na vetve C je navrhnuté tak, aby sledovalo trasu jestvujúcej vozovky za účelom zachovania pôvodného zhutneného podložia. Smerové vedenie je charakterizované priamou dĺžky 280,80 m.

Výškové vedenie rekonštruovanej vozovky je od pôvodnej nivelety umiestnené o 100 mm vyššie ako pôvodná niveleta. Výškové vedenie v zásade sleduje pôvodnú niveletu.

Rekonštrukcia pozostáva z realizácie asfaltových úprav krytu vozovky. Na vetve C sa nachádzajú existujúce rúrové priepusty na ktorých je potrebné vykonať úpravu vo forme vyčistenia a obetónovania.

Situačný návrh vetvy C je vo výkresovej časti- výkres č. 02.

VETVA D

Smerové vedenie trás komunikácie na vetve D je navrhnuté tak, aby sledovalo trasu jestvujúcej vozovky za účelom zachovania pôvodného zhutneného podložia. Smerové vedenie je charakterizované priamou dĺžky 60,90 m.

Výškové vedenie rekonštruovanej vozovky je od pôvodnej nivelety umiestnené o 100 mm vyššie ako pôvodná niveleta. Výškové vedenie v zásade sleduje pôvodnú niveletu.

Rekonštrukcia pozostáva z realizácie asfaltových úprav krytu vozovky

Situačný návrh vetvy D je vo výkresovej časti- výkres č. 02.

VETVA E

Smerové vedenie trás komunikácie na vetve E je navrhnuté tak, aby sledovalo trasu jestvujúcej vozovky za účelom zachovania pôvodného zhutneného podložia. Smerové vedenie je charakterizované priamou dĺžky 60,31 m.

Výškové vedenie rekonštruovanej vozovky je od pôvodnej nivelety umiestnené o 100 mm vyššie ako pôvodná niveleta. Výškové vedenie v zásade sleduje pôvodnú niveletu.

Rekonštrukcia pozostáva z realizácie asfaltových úprav krytu vozovky.

Situačný návrh vetvy E je vo výkresovej časti- výkres č. 03.

VETVA I

Smerové vedenie trás komunikácie na vetve I je navrhnuté tak, aby sledovalo trasu jestvujúcej vozovky za účelom zachovania pôvodného zhutneného podložia. Smerové vedenie je charakterizované priamou a jednoduchým kružnicovým oblúkom $R_1 = 17,00$ m, $R_2 = 21,00$ m.

Výškové vedenie rekonštruovanej vozovky je od pôvodnej nivelety umiestnené o 100 mm vyššie ako pôvodná niveleta. Výškové vedenie v zásade sleduje pôvodnú niveletu.

Výškové vedenie novej vozovky sleduje pôvodnú niveletu, v mieste styku s existujúcimi spevnenými plochami sa napojí na výškovú úroveň.

Rekonštrukcia pozostáva z časti realizácie asfaltových úprav krytu vozovky, a z realizácie novej komunikácie smerom na cintorín.

Nová komunikácia smerom na cintorín je navrhnutá ako "ľahká" vozovka. Jej realizácia spočíva v odstránení a rozrytí vrstvy krytu a podkladu. Následne na to sa upraví

zemná pláň na 30 MPa zabezpečí sa jej odvodnenie priečnym sklonom 3% smerom k betónovému rigolu.

Na odvedenie zrážkových vôd slúži existujúci betónový rigol, ktorý je zaústený do terénu. Na tento existujúci betónový rigol sa napojí nový rigol, ktorý bude pomocou rúrového priepustu PVC DN 300, zaústený do existujúcej odvodňovacej priekopy, ktorá je vedená popri existujúcej komunikácii.

Situačný návrh vetvy I je vo výkresovej časti- výkres č. 04.

KONŠTRUKCIA VOZOVKY MIESTNYCH KOMUNIKÁCIÍ

Konštrukcia vozovky miestnych komunikácií je v nasledovnom zložení.

- asfaltový betón AC_o 11 II 50/70 40 mm
- spojovací postrek v množstve 0,5 kg/m²
- asfaltový betón AC_p 22 II 50/70 60 mm
- infiltračný postrek v množstve 0,5 kg/m²
- očistenie povrchu vozovky

Spolu	100 mm
-------	--------

Konštrukcia vozovky v mieste realizovania novej vozovky smerom na cintorín.

- asfaltový betón AC_o 11 II 50/70 40 mm
- spojovací postrek v množstve 0,5 kg/m²
- asfaltový betón AC_p 22 II 50/70 60 mm
- vibrovaná štrkodrvina 200 mm
- upravená pláň (30 MPa)

Spolu	300 mm
-------	--------

ODVODNENIE

Odvodnenie povrchu vozoviek bude zabezpečené pozdĺžnym sklonom ako aj priečnym sklonom smerom k rigolu, alebo nespevnenej krajnici vozovky a následne do existujúcich priekop alebo na terén. Priečny spád vozovky je 2,0%.

ZEMNÉ PRÁCE

Pri príprave územia na úpravu priestranstva sa uvažuje s odvozom nevyhovujúcej zeminy, prípadne ornice pod spevnené plochy. Vykopaná zemina sa použije na potrebné zásypy a násypy, ornica sa odvezie na skládku a použije sa následne na zatrávnené plochy.

REALIZÁCIA STAVEBNÉHO OBJEKTU- POSTUP VÝSTAVBY

Pred zahájením prác je nutné, aby zhotoviteľ zabezpečil presné vytýčenie všetkých jestvujúcich trás podzemných vedení, aby sa predišlo ich prípadnému poškodeniu. Výkop v miestach ochranných pásiem podzemných inžinierskych sietí vykonávať ručne. Samotný výkon stavebných prác je potrebné začať:

- zriadením dočasného dopravného značenia a usmernením verejnej premávky, podľa potreby,
- presným vytýčením všetkých existujúcich podzemných inžinierskych sietí, podľa potreby,
- zhotovenie rekonštrukcie miestnych komunikácií,
- odovzdanie do užívania

RIEŠENIE DOPRAVY

Stavba bude realizovaná s čiastočným obmedzením cestnej premávky počas prevádzania stavebných prác. Zabezpečenie oblasti dlhodobého pracovného miesta spočíva v zúžení jazdného pruhu.

DOPRAVNÉ ZNAČENIE

Zvislé dopravné značenie areálu je navrhované v prevedení pozinkovaný plech-lisovaný, oceľový pozinkovaný stĺpik v reflexnom prevedení a v základnom formáte.

Vodorovné dopravné značenie sa navrhuje striekaním farbou Zebrapren, príp. Zebrakryl na očistený povrch vozovky, pričom je navrhnutá jednozložková technológia.

Dopravné značenie novonavrhovaného areálu bude realizované v súlade podľa STN 01 8020, vyhl.č. 9/2009 Z.z. k zákonu č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Počas rekonštrukcie budú miestne komunikácie z časti prejazdne. Doprava bude vedená len po jednom jazdnom pruhu. Dočasné dopravné značenie, ktoré osadí počas

výstavby dodávateľ stavby musí zabezpečiť tak dopravnú prístupnosť územia, tak aj bezpečné vykonávanie stavebných prác. Dočasné dopravné značenie si vzhľadom na operatívnosť a pružnosť výstavby osadí počas výstavby dodávateľ stavby podľa druhu vykonávaných prác.

Vzorová schéma dočasného dopravného značenia je znázornená vo výkrese č. 11.

Navrhované dočasné dopravné značenie:

- A19- 4ks
- E7- 2ks
- Z2a- 2ks

9. VPLYV STAVBY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Projekt nepodlieha posudzovaniu podľa zákona č.127/1994 Z.z.. Rekonštrukcia komunikácií nebude mať negatívny vplyv na životné prostredie, nakoľko sa v danom prostredí dopravný priestor skvalitní. Realizáciou rekonštrukcie komunikácií dôjde k prechodnému zvýšeniu hlučnosti spôsobenú stavebnou činnosťou mechanizmov. Vzhľadom na prácu v zastavanom území je potrebné hlučnosť obmedziť na minimum. Nepriaznivé vplyvy sa po ukončení výstavby odstránia.

Dodávateľ je povinný zaoberať sa pri realizácii stavebných prác ochrannou životného prostredia. Aby po dobu výstavby nedochádzalo k narušeniu životného prostredia, okolia stavby, bude nutné dodržiavať dodávateľskými firmami nasledovné opatrenia:

- Dbáť aby neboli devastované okolité plochy,
- Pred výjazdom mechanizmov na verejné komunikácie je dodávateľ povinný ich očistiť, alebo zabezpečiť očistenie komunikácií po ich prejazde,
- Dodržiavať nariadenia a vyhlášky o ochrane ovzdušia vodných zdrojov, tokov a plôch s ochrannou pred hlukom,

Nakladať s odpadmi ako je uvedené v časti 10.

10. LIKVIDÁCIA ODPADOV

Stavba nebude mať negatívny vplyv na životné prostredie. Navrhovanou rekonštrukciou komunikácií sa vytvoria podmienky bezpečnej a pohodlnej prevádzky

motoristickej dopravy v danej časti obce. Pri výstavbe a používaní komunikácie je predpoklad vzniku odpadov kategórií O - ostatný a N- nebezpečný podľa vyhlášky MŽP SR č.284/2001 Z.z., ktorou sa ustanovuje katalóg odpadov.

Nakladanie s odpadmi sa bude riadiť platnou legislatívou na úseku odpadového hospodárstva, hlavne podľa zákona č.223/2001 Z.z. O odpadoch v znení neskorších predpisov, ktorá požaduje predchádzať vzniku odpadov a obmedzovať ich množstvo ako i odpady zhodnocovať recykláciou. Za odpadové hospodárstvo v priebehu výstavby bude zodpovedať dodávateľ stavby, ktorý bude plniť všetky povinnosti držiteľa odpadov. Počas výstavby sa predpokladá odpad hlavne zo stavebných prác. Ďalej sa počas stavebných prác predpokladá produkcia obalov rôzneho druhu, prípadne zvyšky materiálu použitého na stavbe a tiež odpad charakteru komunálneho odpadu z uspokojovania osobných potrieb pracovníkov na stavbe. Pôvodca odpadu (dodávateľ stavby) je povinný odpady zhromažďovať a triediť podľa druhov už v mieste ich vzniku a viesť o nich evidenciu a pravidelne zabezpečiť odvoz na legálne povolené skládky podľa druhu odpadu.

Vybúraný materiál sa odvezie na konkrétne miesto, ktoré si určí investor.

ODPADY Z UŽIVANIA STAVBY

Kód	Názov	Kat.	Pôvod odpadu
15 01 01	Obaly z papiera a lepenky	O	Obaly zo staveb.mat. a príslušenstva
15 01 02	Obaly z plastov	O	Obaly zo staveb.mat. a príslušenstva
17 01 01	Betón	O	Stavebná suť
17 03 01	Bituménové zmesy obsahujúce uhoľný decht	N	Stavebná suť
17 05 03	Zemina a kamenivo obsahujúce nebezpečné látky	N	Výkopové práce
17 05 04	Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	O	Výkopové práce
17 05 05	Výkopová zemina obsahujúca nebezpečné látky	N	Výkopové práce
17 05 06	Výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	O	Výkopové práce
17 09 04	Zmiešané odpady zo stavieb a demolácií iné ako uvedené v 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O	Stavebná suť
20 03 01	Zmesový komunálny odpad	O	Soc. potreby pracovníkov

Spôsob zneškodňovania:

1. Odpad bude triedený, zhromaždený a následne zneškodnený činnosťou D1 (uloženie na skládku).

2. Odpad bude triedený, zhromažďovaný a zhodnotený činnosťou R10- uloženie pre tento účel na určenú skládku.
3. Odpad bude prepravovaný a zhodnocovaný špecializovanou firmou s možnosťou recyklácie alebo uloženia na skládku.
4. Odpad sa bude zhromažďovať v nádobách na to určených. Odpad bude prepravovaný a zneškodňovaný oprávneným subjektom na najbližšiu skládku komunálneho odpadu.
5. Odvoz asfaltu na recykláciu sa predpokladá na najbližšiu skládku CS

11. STAROSTLIVOSŤ O BEZPEČNOSŤ PRÁCE A TECHNICKÝCH ZARIADENÍ

Počas realizácie stavby je nutné dodržiavať všetky súvisiace TKP, normy, vyhlášky, nariadenia a predpisy. Pre bezpečnosť a ochranu zdravia pri zemných prácach a prácach vykonaných pri výstavbe komunikácií je smerodajná vyhláška č. 374/1990 Zb. Slovenského úradu bezpečnosti práce a Slovenského banského úradu o bezpečnosti práce a technických zariadení pri stavebných prácach. Ďalej sa BOZP riadi zákonmi NR SR č. 367/2001 Z.z. a 124/2006 Z.z. v znení neskorších predpisov o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci a nariadeniami vlády SR č. 510/2001 a 396/2006 o minimálnych bezpečnostných zdravotných požiadavkách na stavenisko.

12. UPOZORNENIE

Pri realizácii stavebných prác je nutné rešpektovať ochranné pásma všetkých inžinierskych sietí. V miestach predpokladaného kontaktu so zemným vedením inžinierskych sietí je nutné postupovať podľa nariadení a požiadaviek správcu. Takisto je nutné dbať na ochranu vzdušného vedenia v priestore stavby pri prejazde stavebných mechanizmov.

Uvedené zákresy inžinierskych sietí v tejto projektovej dokumentácii sú len orientačné. Pred realizáciou stavby je nutné ich polohu overiť a počas doby výstavby dostatočne chrániť pred poškodením. V prípade ich poškodenia je treba túto skutočnosť hlásiť správcovi.

Pred zahájením výkopových a stavebných prác na stavbe je nutné zaistiť vytýčenie všetkých podzemných vedení za účasti majiteľov alebo správcov podzemných vedení a o tomto urobiť podrobný záznam a zaistiť ich označením v teréne. Tieto práce zaistí investor v súčinnosti s dodávateľom stavebných prác.

Vypracoval: Ing. Slobodová

V Dolnom Kubíne, 10/2015

.....
Ing. Peter Maretta,
autorizovaný stavebný inžinier