

AKCE: **SOS112 – SPOLEČNÉ OPERAČNÍ
STŘEDISKO IZS KARLOVARSKÉHO KRAJE**

STUPEŇ DOKUMENTACE: DOKUMENTACE PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY -
DPS

ČÁST DOKUMENTACE: **OBJEKT IO-601
D.2.5 – DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ
001 – TECHNICKÁ ZPRÁVA**

ZAKÁZKOVÉ ČÍSLO: 30080151-4

MÍSTO STAVBY: Závodní, 360 03 Karlovy Vary - Dvory
Pozemky parc. č. 527/163 k.ú. 663549 Dvory

INVESTOR A OBJEDNATEL: Karlovarský kraj, IČO 70891168
Závodní 353/88, 360 06 Karlovy Vary - Dvory

ZHOTOVITEL: INTAR a.s.
Bezručova 81/17a, 602 00 Brno
Tel: 543 422 211
e-mail: info@intar.cz

VEDOUCÍ PROJEKTU: Ing. Martin Strnad
INTAR a.s. – atelier Praha
Americká 41, 120 00 Praha 2 - Vinohrady

HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU: Ing. Martin Strnad

ZHOTOVITEL ČÁSTI: VECTURA Pardubice s.r.o.
17. listopadu 233, 53002, Pardubice

ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. Ondřej Kvaček
autorizovaný inženýr ČKAIT

VYPRACOVAL: Ing. Ondřej Kvaček

DATUM ZPRACOVÁNÍ: 07 / 2024

Kopie:

STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS

IO 601 – Chodníky, komunikace a zpevněné plochy budou sloužit jako areálové komunikace pro příjezd k novému objektu SO112 společného operačního střediska složek IZS Karlovarského kraje. Hlavní páteřní komunikace budou asfaltové, komunikace kolem nového objektu budou z povrchu z dlažby se širokou spárou.

Vyhodnocení průzkumů a podkladů

- požadavky investora
- geodetické zaměření
- inženýrsko-geologický průzkum
- fotodokumentace

Stavební objekt zasahuje na následující pozemky:

SOS112 – SPOLEČNÉ OPERAČNÍ STŘEDISKO IZS KARLOVARSKÉHO KRAJE - SEZNAM DOTČENÝCH POZEMKŮ						
Poř. číslo	Parcela dle KN	Výměra (m2)	Způsob využití/ Druh pozemku	LV	Vlastník / Hospodař	Způsob ochrany nemovitosti
<u>K.ú.: Dvory [663549]</u>						
1	527/163	5 798	manipulační plocha/ostatní plocha	747	Karlovarský kraj, Závodní 353/88, Dvory, 36006 Karlovy Vary	Není evidován
2	527/101	3 467	manipulační plocha/ostatní plocha	642	Česká republika / Hasičský záchranný sbor Karlovarského kraje, Závodní 205/70, Dvory, 36006, Karlovy Vary	Není evidován
3	527/172	131	manipulační plocha/ostatní plocha	642	Česká republika / Hasičský záchranný sbor Karlovarského kraje, Závodní 205/70, Dvory, 36006, Karlovy Vary	Není evidován
4	527/1	9 703	manipulační plocha/ostatní plocha	614	Karlovarský kraj, Závodní 353/88, Dvory, 36006 Karlovy Vary / Zdravotnická záchranná služba Karlovarského kraje, příspěvková organizace, Závodní 390/98c, Dvory, 36006 Karlovy Vary	Není evidován
5	527/52	13 946	jiná plocha/ostatní plocha	747	Karlovarský kraj, Závodní 353/88, Dvory, 36006 Karlovy Vary	Není evidován
6	527/108	11 955	ostatní komunikace/ostatní plocha	747	Karlovarský kraj, Závodní 353/88, Dvory, 36006 Karlovy Vary	Není evidován
7	527/140	1 004	ostatní komunikace/ostatní plocha	614	Karlovarský kraj, Závodní 353/88, Dvory, 36006 Karlovy Vary / Zdravotnická záchranná služba Karlovarského kraje, příspěvková organizace, Závodní 390/98c, Dvory, 36006 Karlovy Vary	Není evidován

8	527/143	149	ostatní komunikace/ostatní plocha	747	Karlovarský kraj, Závodní 353/88, Dvory, 36006 Karlovy Vary	Není evidován
9	527/113	15 346	ostatní komunikace/ostatní plocha	1108	Česká republika / Krajské ředitelství policie Karlovarského kraje, Závodní 386/100, Dvory, 36006 Karlovy Vary	Není evidován
10	527/162	15 346	manipulační plocha/ostatní plocha	1108	Česká republika / Krajské ředitelství policie Karlovarského kraje, Závodní 386/100, Dvory, 36006 Karlovy Vary	Není evidován

VZTAH POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Předpokládá se, že stavební objekt komunikací a zpevněných ploch bude v rámci celé stavby realizován až na konec. Je nepřipustné, aby se např. inženýrské sítě budovali po finalizaci povrchů komunikací. Pokud bude nutné provést komunikace v předstihu, budou zřízeny pod komunikací chráničky a prostupy pro pozdější realizaci sítí. Stavební objekt komunikací se přímo napojuje na dešťovou kanalizace přes povrchové odvodňovače jako jsou uliční vpusti a liniové žlaby.

Objekt komunikací zároveň navazuje na budovu SO112 na styku s její fasádou a opěrnými zdmi kolem objektu.

NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCHY, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH PROPOČTŮ

IO 601 – Chodníky, komunikace a zpevněné plochy

Stavební objekt IO 601 zahrnuje novostavbu areálových komunikací, které budou soužit pro obsluhu nového objektu SOS112 společného operačního střediska složek IZS Karlovarského kraje. Nové komunikace budou navazovat na ty stávající z hlediska výškového i polohového, počítáno je i s rozvojem komunikační sítě do budoucna.

Dopravní režim

Dopravní režim areálových komunikací bude respektovat stávající stav – tedy zónu „tempo 30“.

Trasa A

Trasa A je komunikací délky 113,01m, na svém začátku bude průsečná křižovatka napojena na stávající komunikaci v areálu. Poloměr nároží zde bude 7,0m vzhledem k technickému řešení napojení na stávající komunikaci, větší poloměr není možné realizovat vzhledem k blízkosti objektů a stávajících sjezdů. Komunikace bude mít šířku mezi obrubami 7,0m a na pravé straně jednostranný chodník š. 2,0m. Povrch komunikace bude proveden z asfaltového betonu, povrch chodníku z betonové dlažby. Na levé straně bude komunikace doplněna sníženým obrubníkem pro navázání na stávající zpevněné plochy a možnost příjezdu do dílen a garáží.

Z hlediska podélného sklonu je komunikace ve sklonu 0,44-3,14%, příčný sklon je navržen střechovitý v hodnotě 2,5% na obě strany.

Odvodnění bude provedeno do uličních vpustí s napojením do dešťové kanalizace.

Na začátku Trasy A dojde ke křížení komunikace s plynárenským zařízením (PZ). V tomto místě bude dodržena norma ČSN 736005 z hlediska krytí PZ. Při projekčních pracích byla provedena kopaná sonda, kde bylo zjištěno umístění plynovodního

potrubí v hloubce 381,759 m n.m., což je cca 1,5m ve stávajícím terénu. Po provedení nové komunikace bude krytí min. 1,0m o čemž vypovídá připojený řez stávajícím terén, potrubím a novou komunikací.

Trasa B

Trasa B je komunikací délky 129,37m, na svém začátku se bude napojovat na nepevněnou plochu v areálu, která bude do budoucna upravena zpevněním při dalším rozvoji. Komunikace bude mít šířku mezi obrubami 7,0m a na obou stranách chodník š. 2,0m. Povrch komunikace bude proveden z asfaltového betonu, povrch chodníku z betonové dlažby. Na této komunikaci budou zřízeny další průsečné křižovatky napojující se na stávající plochy v areálu, zároveň se do této trasy napojí trasa A a Trasa C. Nároží vzniklá na křižovatce s trasou A a dalších sjezdech ve st. km 0,078 08 budou mít poloměr 9,0m.

Z hlediska podélného sklonu je komunikace ve sklonu 1,28-3,90%, příčný sklon je navržen střechovitý v hodnotě 2,5% na obě strany.

Odvodnění bude provedeno do uličních vpustí s napojením do dešťové kanalizace.

Trasa C

Trasa C je komunikací délky 104,17m, na svém začátku se bude napojovat na Trasu B. Toto napojení bude řešeno s nárožími s poloměrem 5,0m vhodných pro provoz osobních vozidel, z větších vozidel dojde pouze k občasnému průjezdu vozidla pro svoz odpadu, jehož průjezd byl ověřen vlečnými křivkami. Vzhledem k nízké frekvenci větších vozidel je dle ČSN 736102 odst. 5.2.4.2.3 možné přistoupit ke snížení dovoleného poloměru nároží až na 3,0m nicméně poloměry nároží budou zřízeny v hodnotě 5m. Napojení bude provedeno v podélném sklonu 7,5%, který bude mít funkci retardéru pro zpomalení vozidel při příjezdu k nově budovanému objektu SOS112. Komunikace bude mít šířku mezi obrubami 6,0m a jednostranný chodník š. 1,5m, doplněny budou i kolmá parkovací stání základní velikosti 5x2,5m s rozšířením v krajních stáních o 0,25m. Povrch komunikace a parkovacích stání bude proveden z betonové dlažby drenážní, povrch chodníku z betonové dlažby klasické. Na tuto komunikaci budou napojeny další trasy a to D a E.

Z hlediska podélného sklonu je komunikace ve sklonu 0,5-7,5%, příčný sklon je navržen jednostranný v hodnotě 2,0% na jednu stranu.

Odvodnění bude provedeno do liniového žlabu s napojením do dešťové kanalizace. Předpokládá se, že většina vody se přirozeně vsákne.

Trasa D

Trasa D je navržena jako obratiště pro vozidla pro svoz odpadu. Šířka prostoru je 7,50m, délka 13,0m. Na povrch obratiště navazují areálové chodníky. Z hlediska podélného sklonu je komunikace ve sklonu max. 2,17%, příčný sklon je navržen jednostranný v hodnotě 2,0% na jednu stranu.

Odvodnění bude provedeno do liniového žlabu s napojením do dešťové kanalizace. Předpokládá se, že většina vody se přirozeně vsákne.

Trasa E

Trasa E je komunikací délky 38,93, na svém začátku se bude napojovat na Trasu C. Komunikace bude mít šířku mezi obrubami 6,0m a jednostranný chodník š. 1,5m, doplněny budou i kolmá parkovací stání základní velikosti 5x2,5m s rozšířením v krajních stáních o 0,25m a podélná parkovací stání velikosti 2,25x6,75m. Povrch komunikace a parkovacích stání bude proveden z betonové dlažby drenážní, povrch chodníku z betonové dlažby klasické.

Z hlediska podélného sklonu je komunikace ve sklonu 0,5-6,0%, příčný sklon je navržen jednostranný v hodnotě 2,0% na jednu stranu.

Odvodnění bude provedeno do liniového žlabu s napojením do dešťové kanalizace. Předpokládá se, že většina vody se přirozeně vsákne.

Zemní práce budou spočívat ve stržení travního drnu a odstranění ornice v tl. dle IGP. Následné přeprofilování povrchu a případném zlepšení zemní pláň (aktivní zóna) tak, aby vyhovovaly únosnostní parametry pro jednotlivé zpevněné plochy.

Skladby komunikací a zpevněných ploch jsou navrženy následovně:

ASFALTOVÉ KOMUNIKACE - D1-N-2-TDZV-PIII

Asfaltový beton pro ohrubné vrstvy	ACO11 50/70	40 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 736121
Spojovací postřik	PS-C	0,50 kg/m ² /	ČSN EN 13808, ČSN 736129
Asfaltový beton pro ložní vrstvu	ACL 16+ 50/70	70 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 736121
Infiltrační postřik	PI-C	0,80 kg/m ² /	ČSN EN 13808, ČSN 736129
Štěrkodrt'	ŠD/A 0/63 G/E	150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
Štěrkodrt'	ŠD/A 0/63 G/E	150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
Celkem		Min. 410 mm	
NA ZEMNÍ PLÁŇI - Edef;2 = 45MPa			
NA PODKLADNÍ VRSTVĚ ŠD - Edef;2 = 70MPa			
VÝMĚNA/ÚPRAVA AKTIVNÍ ZÓNY tl. 400mm			

DLÁŽDĚNÉ KOMUNIKACE A PARKOVACÍ STÁNÍ – D2-D-1-TDZV-PIII-modifikace

Betonová dlažba - drenážní	DL	80 mm	ČSN 736131
Lože z drti frakce 4/8	L	40 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
Štěrkodrt'	ŠD/A 0/63 G/E	150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
Štěrkodrt'	ŠD/A 0/63 G/E	150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
SORPČNÍ GEOTEXTÍLIE 400g/m ² , ŽIVOTNOST MIN. 20 LET -> NÁSLEDNĚ VÝMĚNA			
Celkem		min. 420 mm	

NA ZEMNÍ PLÁŇI - Edef;2 = 45MPa
VÝMĚNA/ÚPRAVA AKTIVNÍ ZÓNY tl. 400mm

CHODNÍKY - D2-D-1-TDZ O-PIII

BETONOVÁ DLAŽBA	60mm	ČSN 73 6131
LOŽE Z DRTI FRAKCE 4/8	40mm	ČSN 73 6126-1
ŠTĚRKODRT' ŠDA 0/63	200mm	ČSN 73 6126-1
CELKEM	300mm	
NA ZEMNÍ PLÁŇI - Edef;2 = 45MPa		
VÝMĚNA/ÚPRAVA AKTIVNÍ ZÓNY tl. 400mm		

DRENÁŽ/DRAINAGE

SVRCHNÍ ČÁST - humusová filtrační vrstva s osetím travním semenem v tl. 100mm
 PROPUSTNÁ VRSTVA RÝHY - kamenivo fr. 32/63,f2
 OBSYP DRENÁŽE kamenivem (fr. 8-16, f2 příp. 8-32, f2) do výšky 80-100m nad povrch drenážního potrubí
 PODÉLNÁ DRENÁŽ PE DN100 kruhového tvaru s perforací 360°, pevnost SN8
 ŠTĚRKOPÍSKOVÉ LOŽE (fr. 0/22) tl. 100mm
 FILTRAČNÍ GEOTEXTÍLIE - tl. při zatížení 2KPa - 2,5mm, plošná hmotnost 190g/m², propustnost 37x10⁻⁴ m/s, odolnost vůči proražení max. 17mm, pevnost v tahu podélná 12kN/m
 kamenivo v souladu s ČSN EN 13285

SKLADBA MLATOVÉ PĚŠINY

MECHANICKY ZPEVNĚNÉ KAMENIVO	200mm	ČSN 73 6126-1 (ČSN EN 13 242+A1)
ŠTĚRKODRT' ŠDA 0/63	150mm	ČSN 73 6126-1
CELKEM	350mm	
NA ZEMNÍ PLÁŇI - Edef;2 = 45MPa		

Upravená a zhutněná zemní pláň musí před pokládkou konstrukčních vrstev splňovat modul přetvárnosti Edef.2.min. Pokud bude po přehutnění pláň modul přetvárnosti Edef,2 menší než 45 MPa (komunikace) a poměr únosnosti Edef.2.min/ Edef.1.min < 2.5 , bude provedeno přetěžení podloží o 0,40 m a výměna za štěrkodrt' popř. úprava hydraulickými pojivy.

V místě napojení na stávající stav budou nové konstrukce výškově napojeny na stávající.

Doprava v klidu

Z hlediska odstavných stání bude umístěno 39 stání z nichž 3 budou vyhrazeno pro osoby ZTP a dalších 10 stání bude vyhrazeno pro elektromobily. počet parkovacích stání a jejich rozlišení vychází z požadavků budoucího uživatele.

REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ

Povrchové vody jsou odváděny podélným a příčným sklonem do navržených odvodňovacích zařízení – vpustí a liniových žlabů. Výsledný sklon je vždy větší než 0,5%. Podélný sklon komunikace a chodníku nepřestoupí 8,33%, příčný sklon chodníku musí být vždy menší než 2,0%. Základní příčný sklon komunikace je 2,5% v místě asfaltové komunikace a 2,0% v místě dlážděné komunikace.

Podzemní vody jsou odváděny podélnými drenážemi do navržených uličních vpustí a odtud do vsakovacích zařízení. Odvodnění pláň je zajištěno příčným sklonem 3,0%. Vzhledem ke geologickému charakteru lokality se nepředpokládá negativní vliv podzemních vod a namrzavosti.

NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU

Umístění dopravních značek je patrné ze situace. Materiál, rozměry a umístění dopravního značení musí odpovídat příslušným technickým podmínkám a technickým normám, zejména TP58, TP65, TP70, TP133, ČSN 73 6101, ČSN 73 6102 a ČSN 73 6110

DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ

Návrh dopravně inženýrských opatření bude zpracován podle TP66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

Svislé dopravní značky navržené v tzv. základní velikosti – rozměry stanoví ČSN 01 8020 (v rámci pracovního místa není dovoleno používat značek zmenšené velikosti). Dopravní značky jsou přenosné a kotví se do podkladních desek. Je možné použít max. dvě desky na obě strany pro jeden sloupek. Značky jsou vyrobeny z ocelového pozinkovaného plechu s dvojitým ohybem po celém obvodu. Veškeré značky a dopravní zařízení (směrovací desky, vodící desky apod.) mají celoplošný retroreflexní polep z fólie tř.1.

Značky se osazují na sloupky profilu jackl. Sloupky mají červeno-bílý retroreflexní polep z fólie tř.1. Značky o rozměru 1,0x1,5 m se pro zvýšení stability osadí na ocelový podstavec zatížený několika podkladními deskami. Dolní hrana přenosných značek se osazuje do výše minimálně 0,60 m. Dopravní značky se umísťují tak, aby světelný paprsek světlometu vyvolal největší retroreflexní účinek na vzdálenost přibližně 100 m podle ČSN 01 8020. Zábrany jsou upevněny na podpěrných sloupcích tak, aby jejich dolní hrana byla ve výšce cca 1 m nad vozovkou.

Návrh předpokládá, že stavba asfaltové komunikace bude řešena za částečné uzavírky. Ostatní práce, které vyžadují realizaci v celé šířce vozovky (např. úprava zemní pláň, pokládka ložných vrstev apod.) budou realizovány za úplné uzavírky ulice popř. její poloviny. Na staveništi budou osazeny svislé dopravní značky, které bezprostředně usměrní dopravu po staveništi.

Veškeré výkopy budou ohrazeny a v noci osvětleny.

Zpracování DIO bude zpracováno dle Zásad pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích. Zhotovitel stavby projedná návrh DIO se správcem komunikace a příslušnými pracovníky BOZP a HZS v dostatečném časovém předstihu požádá před zahájením stavby.

ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍP. ÚDRŽBU

Na výstavbu nejsou definovány žádné zvláštní podmínky nebo specifické postupy na údržbu. Před realizací stavby projektant doporučuje podrobně definovat, resp. vytyčit trasy podzemních inženýrských sítí. Při realizaci budou dodrženy požadované odstupy jednotlivých inženýrských sítí od realizované stavby, specifikace dle ČSN 73 6005. Výkopové práce v místě inženýrských sítí se budou provádět ručně.

Lávky přes výkopy musí být široké nejméně 900 mm s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100-250 mm nad pochozí plochou nebo sokl s výškou nejméně 100 mm.

Při realizaci stavby je nutné dodržet úpravy z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví třetích osob včetně nutných úprav pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Projektant nenavrhuje technologická zařízení během stavby, ani po jejím dokončení. Taková zařízení nejsou v této úrovni náročnosti stavby nutné a investor ani správce komunikace je nevyžaduje.

PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ DIMENZÍ

Konstrukce pozemních komunikací a zpevněných ploch vychází ze vzorových skladeb definovaných technickými předpisy schválenými Ministerstvem dopravy, nejsou tak provedeny žádné dodatečné statické posudky. Nejsou současně navrženy žádné náročné konstrukce, které by takové posouzení vyžadovaly. Projektant při návrhu konstrukcí uvažuje s modulem přetvárnosti podloží Edef,2 stanovený na povrchu podkladní vrstvy min. 45 MPa a poměr $E_{def,2} / E_{def,1} < 2,5$. V případě zjištění nižší hodnoty je nutné konstrukční řešení zpevněných ploch revidovat.

BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ

Stavba bude užívána z hlediska požadavků vyhlášky č. 398/2009 Sb.

a) zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu:

Napojení na stávající chodníky bude bez výškových rozdílů.

Základní šířka chodníku bude 2,0m, min. 1,50m, lokální zúžení průchozího prostoru potom 0,90m. Příčný sklon chodníkových ploch je navržen 1% (max. 2%). Tento sklon bude dodržen vždy minimálně v šířce 0,90m průchozího chodníku i v místech vjezdů. V místech nájezdových ramp bude sklon max. 12,5% (ve většině případu bude vycházet menší sklon, snaha je mít co nejmenší sklon nájezdových ramp). Ve sjezdech je v místě chodníku příčný sklon max. 2,0%. Maximální podélný sklon chodníku bude 8,33%.

b) zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením:

VODÍČÍ LINIE je zajištěna v celém úseku nově budovaných chodníků a zpevněných ploch. Přirozená vodící linie je tvořena pomocí plotů/podezdívek domů přilehlých k chodníku a obrubníku převýšeného o +60 mm nad povrch chodníku. V místech, kde je přirozená vodící linie přerušena na délku větší než 8,0m je umístěna umělá vodící linie – dlažba s drážkami šířky 0,40m.

V místech snížených obrubníků – snížený obrubník chodníku, obecně míst s obrubníkem ve výšce $\leq 0,08$ m se nachází varovný pás šíře 0,40 m z betonové dlažby CIHLA slepecká úpravy kontrastní barvy – bílá, který je doveden až do rampového náběhu +0,08 m nad niveletu vozovky.

Parkovací stání pro osoby ZTP budou mít délku 5,0m. Šířka samostatného stání bude 3,5m, 2 spojená stání budou mít šířku 5,8m se společným manipulačním prostorem uprostřed.

c) zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením:

Požadavky pro osoby se sluchovým postižením nejsou vzhledem k charakteru stavby řešeny.

d) použití stavebních výrobků pro bezbariérová řešení:

Použitý materiál musí vyhovovat nařízení vlády č. 163/2002 Sb. A příslušným technickým návodům TZÚS 12.03.04 a TZÚS 12.03.06

TN TZÚS 12.03.04 materiál pro varovné, signální a hmatné pásy v exteriéru

TN TZÚS 12.03.06 materiál pro vodící linie s funkcí varovného pásu (pouze na železnici – nástupiště), materiál pro umělé vodící linie

SPECIFIKACE RIZIK A MOŽNÝCH PŘÍČIN NAVÝŠENÍ ROZSAHU PRACÍ PŘI REALIZACI STAVBY

Jako riziko může nastat skutečnost, že pod zpevněnými plochami se místně objeví velmi neúnosné podloží, které bude nutné sanovat nad rámec návrhu PD (počítá se s výměnou/zlepšením aktivní zóny v tl. 0,5m což by mělo stačit i když tam bude pod tím jíl).

Dále pokud by se zjistilo, že jsou ve stávajících površích nějaké materiály, které se musí zlikvidovat na speciální skládce, pak by narostl poplatek za skládkovné.