

Svodné příkopy, ÚSES a polní cesty v k.ú. Pravlov

Dokumentace pro stavební povolení a provedení stavby

C.3.1 Technická zpráva polní cesta Pv9

GEOtest, a.s.
Šmahova 1244/112, 627 00 Brno
IČ: 46344942 DIČ: CZ46344942

tel.: **548 125 111**
fax: **545 217 979**
e-mail: **info@geotest.cz**

Geologické a sanační práce pro ochranu životního prostředí, geotechnický a hydrogeologický průzkum

Číslo a název zakázky: **18 7050 Svodné příkopy, ÚSES a polní cesty v k. ú. Pravlov**

Objednatel: Česká republika – Státní pozemkový úřad, Krajský pozemkový úřad
pro Jihomoravský kraj, Pobočka Brno

Kotlářská 53

602 00 Brno

Evidenční číslo ČGS: neevidováno

Svodné příkopy, ÚSES a polní cesty v k.ú. Pravlov

Dokumentace pro stavební povolení a provedení stavby

C.3.1 Technická zpráva polní cesta Pv9

Odpovědný řešitel:

[REDACTED]

Odpovědný projektant:

[REDACTED]

[REDACTED]

Zpracoval:

[REDACTED]

Prověřil:

[REDACTED]

[REDACTED]

RNDr. Lubomír Klímek, MBA

Člen představenstva

Brno, září 2018

Výtisk č.

Rozdělovník

- 1. – 10. ČR – SPÚ, KPÚ pro JMK**
- 11. – 12 Stavební úřad Ivančice**
- 13. Archiv společnosti GEOtest, a.s.**

Obsah

Úvod.....	3
1. Identifikační objektu	4
2. Popis objektu.....	4
3. Vyhodnocení průzkumů a podkladů	4
3.1. Zhodnocení staveniště	4
3.2. Geodetické podklady	4
3.3. Geotechnický a hydrogeologický průzkum, základní korozní průzkum.....	4
3.4. Geologické poměry	5
4. Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby	5
5. Technické řešení SO103	5
5.1. Postup prací	5
5.1.1. Přípravné práce.....	5
5.1.2. Postup výstavby.....	5
5.1.3. Závěrečné úpravy území	6
5.2. Návrhové prvky hlavní polní cesty Pv9	6
5.3. Příčné a podélné odvodnění.....	7
5.4. Směrové poměry.....	7
5.5. Spádové poměry	7
5.6. Příčné uspořádání cesty	7
5.7. Napojení komunikací.....	8
5.8. Objekty na trase, křížení.....	8
5.9. Dopravní značení.....	8
5.10.Označení stavby – dočasné dopravní značení	8
5.11.Odstranění dřevin	9
5.12.Závěrečné úpravy území.....	9
6. Požadavky na vybavení.....	9
7. Napojení na stávající technickou infrastrukturu	9
8. Vliv na povrchové a podzemní vody	9
9. Výsledky technických výpočtů v návrhovém řešení.....	10
10. Požadavky na postup stavebních prací.....	10
11. Důsledky na životní prostředí.....	11
12. Péče o bezpečnost stavby.....	11

13. Řešení přístupu a užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	12
14. Požadavky na údržbu polních cest.....	12
15. Odhadované hrubé náklady stavby	12
16. Zemní práce.....	12

ÚVOD

Předložená dokumentace „Svodné příkopy, ÚSES a polní cesty v k.ú. Pravlov“ byla zpracována na základě objednávky od Krajského pozemkového úřadu pro Jihomoravský kraj, uzavřené dne 23. 2. 2018.

1. IDENTIFIKAČNÍ OBJEKTU

Název stavby: Svodné příkopy, ÚSES a polní cesty v k. ú. Pravlov

Název objektu: SO103 – Vedlejší polní cesta Pv9

2. POPIS OBJEKTU

Stavba zahrnuje rekonstrukci povrchu stávající polní cesty, rekonstrukce stávajících zatravněných svodných příkopů a návrh výsadby biokoridorů.

SO103 – Vedlejší polní cesta Pv9

Jedná se o úpravu stávající polní cesty v km 0,000 – 0,061. Navrhovaný povrch s živičným krytem ABS, kategorie P 3,0/30. Délka úpravy cesty je 61 m.

Trasa je umístěna ve východní části zájmového území. Začíná napojením v oblouku na hlavní polní cestu P10 a pokračuje jihozápadním směrem, kde je ukončena po 61 m. Navrhovaný povrch s živičným krytem ABS, kategorie P 3,0/15. Délka úpravy cesty je 61 m. Stavba je umístěna na parcele KN 2408/1 v k. ú. Pravlov.

3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ

3.1. Zhodnocení staveniště

Projektová dokumentace je navržena na parcelách v souladu s návrhem společných zařízení schválených komplexních pozemkových úprav v k. ú. Pravlov ze dne 15. 11. 2010 (nabytí právní moci 21. 1. 2011) a splňuje tak požadavky územního rozhodnutí.

Jedná se o stávající trasu účelové komunikace.

Katastrální území Pravlov, se nachází v jižní části Jihomoravského kraje, kde je v rámci okresu Brno-venkov situováno v jeho jihozápadní části.

3.2. Geodetické podklady

Pro detailní projektování bylo použito digitální zaměření firmy PK Geo s.r.o. Měření bylo provedeno v roce 2018 v souřadnicovém systému JTSK a výškovém systému B. p. v. Ze zaměření byl v rámci projekčních prací vytvořen digitální model terénu, vygenerován vrstevnicový plán, příčné řezy a podélný profil, vymodelovány polní cesty a určeny kubatury zemních prací.

V rámci zaměření staveniště, byly také vytyčeny hranice parcel, které jsou určeny k realizaci stavby.

3.3. Geotechnický a hydrogeologický průzkum, základní korozní průzkum

Přestože se jedná o úpravu povrchů stávajících polních cest s konsolidovaným podložím, inženýrsko – geotechnický průzkum byl v červnu 2018 firmou Geodrill s.r.o. proveden.

3.4. Geologické poměry

Z regionálně-geologického hlediska se zájmové území nachází v oblasti neogenních sedimentů karpatské předhlubně, jejíž sedimenty jsou překryty kvartérními písky a štěrky, kamenitými hlínami a nivními sedimenty.

4. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Stavba bude obsahovat jeden stavební objekt:

Řada SO100 – Objekty pozemních komunikací

Tato řada bude obsahovat 1 část SO103 Vedlejší polní cesta Pv9.

Realizací stavby dojde k napojení SO103 – Vedlejší polní cesty Pv9 na nově rekonstruovanou účelovou komunikaci – hlavní polní cestu P10.

Stavba je přístupná z místní komunikace v obci Pravlov a z okolních pozemků.

Na stavbu polní cesty nenavazují žádné další stavební objekty.

5. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ SO103

5.1. Postup prací

5.1.1. Přípravné práce

Vlastní stavbě budou předcházet přípravné práce. **V rámci přípravných prací budou vytyčeny hranice parcel stavby, a to včetně technické infrastruktury.** V souladu s TP 66 bude označeno pracovní místo pro realizaci vedlejší polní cesty Pv9. Po dobu výstavby se předpokládá úplná uzavírka upravovaného úseku. V nezbytně nutném rozsahu budou odstraněny dřeviny a křoviny včetně kořenového systému.

Vzhledem k zastiženým zeminám a k výsledku zkoušky CBR_{sat} nad 15 %, nemusí být nutná úprava zastižených zemin. Jedná se ovšem o zeminy podmíněčně vhodné jak pro použití do násypu, tak i do aktivní zóny, proto doporučujeme po okrytí zemní pláň provést její rekognoskaci, případně kontrolní zkoušky a dle toho rozhodnout o jejich případné úpravě. V případě nutnosti úpravy těchto zemin, doporučujeme volit úpravu tloušťky 300-400 mm.

Na urovnanou a přehutněnou pláň budou sypány nové konstrukční vrstvy rekonstruované vozovky.

5.1.2. Postup výstavby

- Zemní práce SO103 – dle PD.
- Zemina z výkopů bude překatrována a roztríděna pod dohledem geologa a následně bude použita do zpětných hutněných zásypů. Její případný přebytek bude následně odvezen na místo řízené skládky v Bratčicích (6 km) případně na jiné pozemky dle pokynů obce.
- Na pláni se neočekává provedení stabilizace. Tento předpoklad je však potřeba, před pokládkou jednotlivých konstrukčních vrstev, potřeba prokázat geotechnikem.

- Zkoušky na zemní pláni CBR provádět 1 x na 100 bm dopravního pásu. Zkoušky zhutnění budou prováděny podle ČSN 73 6133 Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací a ČSN 72 1006 Kontrola zhutnění zemina a sypanin!!!
- Na zhutněnou pláň vozovky, budou následně pokládány nestmelené vrstvy vozovky.
- Pokládka živičných vrstev.
- Závěrečné terénní úpravy území.
- Vegetační úpravy území.

5.1.3. Závěrečné úpravy území

Před ukončením stavby budou rekultivovány všechny případně využitě plochy mimo obvod stavby. Prostor mezi vozovkou a hranicí pozemku stavby bude oset travní směsí do sušších poměrů – směs UNI 15 – bude aplikován hydroosev.

5.2. Návrhové prvky hlavní polní cesty Pv9

Kategorie, třída s návrhová kategorie

Staničení	0,000 – 0,061 km
Kategorie cesty	P 3,0/30
Třída dopravního zatížení	IV – střední
Návrhová úroveň porušení vozovky	D2
Vozovka	1 x 3,0 = 3,0 m
Krajnice	2 x 0,5 m
Volná šířka	4,0 m

Konstrukce vozovky v km 0,000 – 0,061

Asfaltová cesta PN 405 (TDZ IV – NÚPV D2)			
Asfaltový beton – pro obrusnou vrstvu ACO 11 50/70	40 mm		ČSN EN 13 108-1
Spojovací asfaltový postřik emulzí PSE C 50 B 5	0,5 kg/m ²		ČSN 73 6129
Asfaltový beton – pro podkladní vrstvu ACP 22+ 50/70	80 mm	<u>V</u> 100 MPa	ČSN EN 13 108-1
Infiltrační postřik asfaltový PI, A C 50 B 5	1,0 kg/m ²		ČSN 73 6129
Mechanicky zpevněné kamenivo MZK 0–45, přírodní	150 mm	<u>V</u> 60 MPa	ČSN EN 13 285 ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt' ŠDA, 0–32, přírodní	200 mm	<u>V</u> 30 MPa	ČSN EN 13 285 ČSN 73 6126-1
Tloušťka vozovky celkem	470 mm		

Příprava podloží

Vzhledem k zastiženým zeminám a k výsledku zkoušky CBR_{sat} nad 15 %, nemusí být nutná úprava zastižených zemin. Jedná se ovšem o zeminy podmínečně vhodné jak pro použití do násypu, tak i do aktivní zóny, proto doporučujeme po okrytí zemní pláň provést její

rekognoskaci, případně kontrolní zkoušky a dle toho rozhodnout o jejich případné úpravě. V případě nutnosti úpravy těchto zemin, doporučujeme volit úpravu tloušťky 300-400 mm.

Na urovnanou a přehutněnou pláň budou sypány nové konstrukční vrstvy rekonstruované vozovky.

5.3. Příčné a podélné odvodnění

Odvodnění vozovky podélným odvodněním nelze kvůli zúženým prostorovým poměrům realizovat. Z tohoto důvodu bylo dohodnuto, že odvodnění bude v celé délce nově navrhované cesty realizováno příčným sklonem pláňe a vozovky na pravou stranu do strže.

Odvodnění pláňe je provedeno jednostranným příčným sklonem 3,0 %, kryt vozovky má navržen příčný sklon 2,5 %.

Konstrukční vrstvy vozovky budou vyvedeny do svahu nebo násypu.

Pro zatravnění bude použita krajinná travní směs technická či standard (např. typu UNI 15 nebo PROFÍ), která slouží k rychlému ozelenění a jejíž druhové složení zohledňuje potřebu minimalizace péče o porost a vytvoření podmínek pro vývoj vytrvalejších travních druhů. K aplikaci bude použit hydroosev.

Příklady složení travní směsi pro normální stanoviště (složení směsi se může u jednotlivých výrobců lišit):

- jílek vytrvalý 40 %, jílek mnohokvětý italský 10 % kostřava červená dlouze výběžkatá 20 %, kostřava ovčí 5 %, kostřava rákosovitá 20 %, lipnice luční 5 % nebo
- jílek vytrvalý 30 %, kostřava červená dlouze výběžkatá 45 %, kostřava ovčí 5 %, lipnice luční 5 %, kostřava rákosovitá 15 % nebo
- jílek vytrvalý 35 %, jílek mnohokvětý italský 15 %, kostřava červená dlouze výběžkatá 40 %, kostřava luční 10 %

Jako optimální termín pro setí je uváděn v našich klimatických podmínkách přelom dubna a května a pak konec srpna a začátek září.

5.4. Směrové poměry

Směrové poměry nebudou při stavbě měněny. Práce budou prováděny v trase vytyčené účelové komunikace – polní cesty.

5.5. Spádové poměry

Sklonové poměry nebudou měněny. Výškově je cesta Pv9 navržena tak, aby sledovala niveletu stávající polní cesty a respektovala hranice určených pozemků. Podélný spád se pohybuje v rozmezí -6,37 až -13,99 %. Při návrhu nivelety byly navrženy dva výškové oblouky o poloměru $R = 259,1$ m a 500,0 m.

5.6. Příčné uspořádání cesty

U cesty je navrhována rekonstrukce stávajícího povrchu. Cesta je v celé své délce navržena jako jednopruhová zpevněná polní cesta typu P3,0/30.

V celé své délce km 0,000 – 0,061 je cesta navržena s krytem ABS, pro třídu dopravního zatížení IV – střední s předpokládanou návrhovou úrovní poškození vozovky D2.

V celé délce cesty je minimální šířka cesty v koruně minimálně 3,0 m. Sklon svahů v násypu je 1:2. Vozovka má navržen příčný sklon 2,5 %, pláň 3,0 %.

Krajnice v km 0,070 – 0,118 30 o šířce 0,5 m jsou navrhovány jako asfaltem prolévané vrstvy – PMH 100 32/63–16/22.

5.7. Napojení komunikací

Realizací stavby dojde k napojení na nově upravovanou účelovou komunikaci – hlavní polní cestu P10. Zařezaná pracovní spára bude po zbudování připojení vyčištěna a vyplněna modifikovanou asfaltovou zálivkou dle ČSN EN 14 188. Podkladní konstrukční vrstvy budou napojeny zazubeným překrytím.

km 0,000	Začátek napojením na nově upravenou účelovou komunikaci – hlavní polní cestu P10.
km 0,027	Sjezd na pozemek vpravo, p. č. 651/4.
km 0,061	Ukončení stavby, bez napojení.

5.8. Objekty na trase, křížení

km 0,000 70	Křížení se silovým vedením společnosti Cetin.
-------------	---

Všechna křížení, pod sjezdy, se silovým vedením ve správě Cetin, budou uložena do dělených chrániček PVC 110. Chráničky budou sjezdy přesahovat, na každou stranu, o 1,0 m. Další podmínky správce viz příloha *F.1 Vyjádření orgánů a organizací*.

5.9. Dopravní značení

Trvalé dopravní značení, jeho stanovení a odsouhlasení silničním správním úřadem, bude součástí dodávky stavby.

5.10. Označení stavby – dočasné dopravní značení

V době realizace stavby bude v km 0,000 u hlavní polní cesty P10 umístěna dopravní značka B1 – „**Zákaz vjezdu**“ a A15 „**Práce na silnici**“. V km 0,000 u hlavní polní cesty P10 bude také umístěna informační tabule – „**Bezpečnostní upozornění**“



Obr. – Vzor bezpečnostního upozornění

Na místní komunikaci v obci Pravlov bude také umístěno dočasné dopravní značení upozorňující na prováděné práce a omezující rychlost po dobu výstavby.

Dočasné dopravní značení bude provedeno dle TP 66.

5.11. Odstranění dřevin

V rámci stavby bude provedeno kácení dřevin a odstranění křovin, bude prováděno pouze v nezbytně nutném množství a jen u těch dřevin a křovin, které přímo zasahují do navrhované konstrukce vozovky.

Množství a rozsah kácení je určeno k datu vypracování projektové dokumentace.

5.12. Závěrečné úpravy území

Před ukončením stavby budou rekultivovány všechny případně využitě plochy mimo obvod stavby. Prostor mezi vozovkou a hranicí pozemku stavby bude upraven, ohumusován v tloušťce minimálně 0,1 m a oset standardní travní směsí. Bude aplikován hydroosev.

6. POŽADAVKY NA VYBAVENÍ

Stavba v době realizace ani užívání nevyžaduje žádné zvláštní vybavení.

7. NAPOJENÍ NA STÁVAJÍCÍ TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

Stavba nevyžaduje napojení na stávající technickou infrastrukturu.

8. VLIV NA POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY

Stavba, vzhledem ke své malé ploše nevyžaduje řešení jako faktor ovlivňující kvalitu povrchových vod. Pro její stavbu budou užity materiály s doloženými certifikáty o shodě,

nepředpokládá se tedy ani kontaminace podzemních vod. Při stavbě SO103 nebudou podzemní vody zastiženy.

Staveniště bude obsluhováno **pouze** vozidly, která splňují emisní normu EURO III a vyšší!!! Zvláštní pozornost je třeba věnovat technickému stavu stavebních mechanismů, které budou na stavbě použity a zamezit především úkapům a jiným únikům ropných látek. Mechanizmy sloužící k pohybu v korytě vodního toku, nebo v jeho blízkosti, budou opatřeny biologicky rozložitelnými pohonnými hmotami. Tankování stavební mechanizace bude prováděno mimo obvod staveniště. Havarijní znečištění půdy a vody lze eliminovat proškolením osádek strojů a důslednou kontrolou technického stavu mechanizace a nákladních aut. Pro případ havárie musí být na staveništi připraveny k okamžitému použití sorbenty Vapex nebo Experlit na likvidaci následků havárie.

9. VÝSLEDKY TECHNICKÝCH VÝPOČTŮ V NÁVRHOVÉM ŘEŠENÍ

Jedná se o rekonstrukci krytu ve stávající trase. Konstrukce vozovky je navržena podle TP změna č. 2 – Katalog vozovek polních cest z roku 2011.

10. POŽADAVKY NA POSTUP STAVEBNÍCH PRACÍ

Výstavba jednotlivých částí stavby je navržena v běžné a dostupné materiálové a technologické základně. Předpokládaná technologie je u tohoto druhu staveb zcela běžná a nevyžaduje žádné zvláštní pokyny k provádění.

Typy podélného opevnění:

- Vrstva z vibrovaného šterku se provádí v několika fázích. Pokládka se nesmí provádět při silném nebo dlouhotrvajícím dešti a při teplotách nižších než 0°C.
- Při vyšších teplotách a rychlejším vysychání hutněné vrstvy, musí být prováděno zkrápění.
- Základem tělesa cesty je vrstva směsi nejméně dvou frakcí přírodního nebo umělého kameniva (např. struska, recyklát apod.) namíchaná, rozprostřená a zhutněná tak, aby zajišťovala maximální kompaktnost a nejvyšší dosažitelnou únosnost.
- Podkladní ŠD vrstva vozovky se provádí jako sypaná z přírodního kameniva ve směsi s jemnější frakcí a následně mechanicky zhutněná. Provádění ukládky dle ČSN 73 6126-1.
- Konstrukce vozovky se provádí jako sypaná z přírodního kameniva ve směsi s jemnější frakcí a následně mechanicky zhutněná.
- Veškeré provádění jednotlivých konstrukčních vrstev a provádění jednotlivých zkoušek se bude řídit následujícími normami:
- Jednotlivé vrstvy se nesmí provádět při silném nebo dlouhotrvajícím dešti nebo při sněžení a při teplotách nižších než 0°C.
- ČSN 73 6121-1 „Stavba vozovek. Hutněné asfaltové vrstvy – Část 1: Provádění a kontrola shody“.
- ČSN EN 12 271 „Nátěry – Specifikace výrobku“; ČSN 73 6129 „Stavba vozovek. Postřiky a nátěry“.

- ČSN 73 6129-1 „Stavba vozovek. Postřikové technologie“; TKP 26 „Postřiky a nátěry vozovek“; Metodický pokyn „Systém jakosti v oboru pozemních komunikací“ MP SJ – PK č. j. 20840/01–120 ve znění pozdějších změn.
- ČSN 73 6124-1 „Stavba vozovek – Vrstvy ze směsí stmelených hydraulickými pojivy – Část 1: Provádění a kontrola stavby“.
- ČSN 73 6124-2 „Stavba vozovek – Vrstvy ze směsí stmelených hydraulickými pojivy – Část 2: Mezerovitý beton“.
- ČSN 73 6126-1 „Stavba vozovek – Nestmelené vrstvy – Část 1: Provádění a kontrola shody“; materiál ČSN EN 13 242; směs ČSN EN 13 285; zkoušení a kontrola – kontrolní zkoušky nestmelených směsí ČSN EN 933-1; 933-8; 1097-5.
- ČSN 73 6126-2 „Stavba vozovek – Nestmelené vrstvy – Část 2: Vrstva z vibrovaného šterku“; materiál ČSN EN 13 242; směs ČSN EN 13 285; zkoušení a kontrola – kontrolní zkoušky nestmelených směsí ČSN EN 933-1; 933-8; 1097-5.
- ČSN 73 6127-1 „Stavba vozovek – Prolévané vrstvy – Část 1: Vrstva ze šterku částečně vyplněného cementovou maltou“.
- ČSN 73 6127-2 „Stavba vozovek – Prolévané vrstvy – Část 2: Penetrační makadam“.
- **ČSN 73 6133** Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací.
- Složení osiva musí odpovídat ekologickým podmínkám, ve kterých bude porost zakládán. Před výsevem je nutno zajistit, aby semena použitých druhů byla v celé směsi rovnoměrně rozptýlena. Po ručním osetí je nutné osivo zapravit do půdy na hloubku 1,0 cm. Výsev se má provádět v době od počátku jara do 20. srpna. V případě potřeby se oseté plochy kropí. Až do převzetí se porosty pravidelně sečou. Příklad složení vhodné travní směsi:

Název	Latinský název	%
Jílek vytrvalý 2n	<i>Lolium perenne</i>	30
Kostřava červená dlouze výběžkatá	<i>Festuca rubra rubra</i>	20
Kostřava červená krátce výběžkatá	<i>Festuca rubra trichophylla</i>	10
Kostřava červená trsnatá	<i>Festuca rubra commutata</i>	15
Kostřava drsnolistá	<i>Festuca trachyphylla</i>	5
Kostřava rákosovitá	<i>Festuca arundinacea</i>	15
Lipnice luční	<i>Poa pratensis</i>	5

- Protože se staveniště nachází v blízkosti zastavěné části obce Pravlov, je v rozpočtu zakalkulováno pravidelné čištění komunikací zvláště při provádění zemních prací a odvozu přebytečné zeminy na meziskládku. Po ukončení stavebních prací bude místní komunikace umyta vodou.

11. DŮSLEDKY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Při provádění stavby a vybudování zařízení staveniště nedojde k nežádoucímu vlivu na stávající životní prostředí v místě budoucí stavby. Po dobu výstavby může dojít ke krátkodobému zhoršení životního prostředí zvýšeným pohybem stavebních strojů a zvýšeným hlukem. Po dobu výstavby je nutné, aby dodavatel stavebních prací dodržoval technologické postupy a předpisy. Dále je povinen udržovat čistotu na komunikacích. Zvláště za nepříznivého počasí musí provádět jejich pravidelné čištění.

12. PÉČE O BEZPEČNOST STAVBY

Zhotovitel byl upozorněn a bere na vědomí, že je povinen dodržovat při provádění prací předpisy o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci. Je odpovědný za úrazy a škody, které

vzniknou porušením nebo zanedbáním bezpečnostních předpisů a norem podle příslušných ustanovení zákoníku práce a nařízení vlády, kterým se provádí zákoník práce včetně dalších souvisejících zákonů, nařízeních, případně podle zvláštních předpisů. Při provádění stavby bude nutné dodržet všechna ustanovení o ochraně a bezpečnosti při práci podle platných zákonů a předpisů. Požadavky pro bezpečný průběh prací, týkající se stavební výroby jsou zpracovány v řadě zákonů, vyhlášek a technických norem. Jedním z nejdůležitějších předpisů je zákon č. 309/2006 Sb a nařízení vlády č. 591/2006 Sb, o bližších minimálních požadavcích na BOZP na staveništích a související bezpečnostní předpisy.

Staveniště nemusí být oploceno, ale musí být zřetelně označeno a opatřeno výstražnými tabulkami se zákazem vstupu nepovolaných osob. Vážné ohrožení bezpečnosti práce na staveništi představují nezakryté nebo neohrazené otvory a jámy. Důležitou součástí staveniště jsou skladovací plochy. Na správné ukládání stavebního materiálu je třeba dbát hned od zahájení prací na stavbě. Během celého průběhu výstavby je nutné umožnit bezpečné ukládání, přemísťování a odebírání stavebního materiálu, který je umístěn na staveništních skládkách.

13. ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Tento objekt neklade žádné překážky k jeho užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Na účelové komunikaci – polní cestě nebyly navrhovány žádná další opatření v rámci jejího zpřístupnění.

14. POŽADAVKY NA ÚDRŽBU POLNÍCH CEST

Údržba na polních cestách zahrnuje údržbu všech objektů a součástí polní cesty jako např. vozovky, krajnic, odvodnění, bezpečnostních zařízení apod.

Zásadní je především zajištění funkčnosti vodohospodářských odvodňovacích zařízení jejich pravidelným čištěním, sečením a proplachováním.

Součástí údržby je rovněž odstranění větví zasahujících do průjezdního prostoru cesty, nebo bránících v rozhledu a odstraňování všech překážek v rozhledovém poli směrových oblouků a sjezdů nebo samostatných sjezdů.

Stav krajnic musí umožnit odtok do podélného odvodnění komunikace.

Prohlídky, evidence, údržba a stanovení zatížitelnosti propustků a mostů na hlavních polních cestách se provádějí přiměřeně podle ČSN 73 6220 a ČSN 73 6221.

15. ODHADOVANÉ HRUBÉ NÁKLADY STAVBY

Stavební náklady na rekonstrukci polních cest Pv1 – Pv4 a svodný příkop jsou 11 259,6 tis. Kč, SO101 Polní cesta Pv1 – 1 542,8 tis. Kč; SO102 Polní cesta Pv2 – 1 217,8 tis. Kč; SO103 Polní cesta Pv3 – 1 097,1 tis. Kč; SO104 Polní cesta Pv4 – 729,6 tis. Kč; SO301 Svodný příkop – 6 672,3 tis. Kč; Výsadba stromů a keřů – 45,9 a vedlejší a ostatní náklady jsou 121 tis. Kč. Celkové náklady jsou 11 426,4 tis. Kč.

16. ZEMNÍ PRÁCE

V rámci SO103 bude manipulováno s následujícími materiály:

• Výkop zeminy	449 m ³
• Násyp zeminy	1 m ³
• Štěrkodrt' ŠD	846 m ²
• Mechanicky zpevněné kamenivo MZK	753 m ²
• Asfaltový beton – podkladní vrstva ACP 16	484 m ²
• Asfaltový beton – obrusná vrstva ACO 11	465 m ²

Zemina z výkopů, kterou nebude možné zpětně využít v rámci stavby, bude uložena na deponii a následně odvezena na řízenou skládku.

Ornice, která by případně vznikla skrývkou, bude rozhrnuta na okolní pozemky, po dohodě s jejich majiteli.

Zemina vzniklá z přeložky svodného příkopu bude použita k zasypání stávajícího příkopu.

Přebytečná zemina z výkopů bude průběžně odvážena na místo určené pro uložení zemin, v souladu se zákonem o odpadech nebo na řízenou skládku.

V Brně, září 2018

Vypracoval:

