

D.3.1 Technická zpráva

a) identifikační údaje objektu,

Projektová dokumentace řeší směrový a výškový návrh vedlejší cesty VC1B v k.ú. Loučky u Verneřic, v celkové délce 698,15 m, návrh nových konstrukčních vrstev a odvodnění.

Předmětná polní cesta a prvky jejich odvodnění byly schváleny jako společná zařízení v rámci komplexních pozemkových úprav v k.ú. Loučky u Verneřic.

Návrh je v souladu se schválenými Komplexními pozemkovými úpravami v k.ú. Verneřice a k.ú. Loučky u Verneřic.

Rozhodnutí o schválení návrhu komplexních pozemkových úprav v k.ú. Loučky u Verneřic, vydal Státní pozemkový úřad, Krajský pozemkový úřad pro Ústecký kraj, Pobočka Děčín (č.j.: SPU 531848/2018). Toto rozhodnutí nabylo právní moci dne 15.03.2019.

Seznam pozemků podle katastru nemovitostí dotčených umístěním stavby:

katastrální území: Loučky u Verneřic [780103]

SO 103 – Výstavba vedlejší cesty VC1B

katastrální území: Loučky u Verneřic [780103]

p.č.	LV	druh pozemku – využití, ochrana	druh opatření
1548	10001	Ostatní plocha-ostatní komunikace	Komunikace
1551	10001	Ostatní plocha-ostatní komunikace	Komunikace
1552	10001	TTP	Příkop brodu

LV	Vlastnické právo
10001	Město Verneřice, Mírové náměstí 138, 40725 Verneřice

b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení,

Navržené řešení parametrů polní cesty vychází ze schválené komplexní pozemkové úpravy v katastrálním území Loučky u Verneřic.

Jedná se o návrh nové vedlejší cesty VC1B, která navazuje na rekonstrukci cesty VC1A-R. Cesta je navržena jako vedlejší, jednopruhová, kategorie P 4,0/20. Třída dopravního zatížení je navržena V.

Komunikace navazuje na rekonstrukci cesty VC1A-R a vede severovýchodně od intravilánu Verneřic směrem ke k.ú. Merboltic. Slouží k obsluze pozemků v místě obhospodařované oblasti a k propojení území. Na trase jsou navrženy tři hospodářské sjezdy S29, S30 a S34 s šířkou 8,0 m. Kolem sjezdů v okruhu 3 m nebudou vysazovány dřeviny.

Cesta je navržena jako vedlejší, jednopruhová, kategorie P 4,0/20–s jízdním pásem šířky 4,0m bez krajnic. Celková délka řešeného úseku cesty je 698,15 m. Povrch cesty je navržen z penetračního makadamu. Třída dopravního zatížení je navržena V.

Na polní cestě jsou navrženy směrové oblouky o poloměru R 130 m – R 635 m, rozšíření oblouků není navrženo.

Odvodnění povrchu polní cesty je v celém úseku provedeno příčným sklonem do okolního terénu. Na komunikaci jsou navrženy ocelové svodnice vody v místech, kde je největší podélný sklon. Celkem je navrženo 8 svodnic s označením Z1-Z8. Délka svodnic je navržena 5,0 m a úhel uložení je navrženy 30 stupňů proti ose vozovky. Svodnice budou vyústěny na zatravněnou část pozemku polní cesty.

Odvodnění pláň je v celé délce trasy provedeno drenážním potrubím DN100 po pravé straně komunikace. Navržené potrubí bude v km 0,005 vyústěno do vsakovací jímky VJ1 v km 0,200 vyústěno na terén a v km 0,435 do navrženého brodu BR1.

Na cestě bude provedena jedna výhybna, a to na km 0,397 (výhybna V3).

Výhybna je navržena 20 m dlouhá s rozšířením jízdního pruhu o 2 m a s náběhy 1:3 o délce 6 m, celková délka výhybny je tedy 32 m. Konstrukce výhybny bude dle konstrukce cesty.

V km 0,430 bude vybudován brod z důvodů převedení akumulovaných a srážkových vod přes těleso komunikace. Brod je navrženy 10 m dlouhý, opevněny dlažbou z lomového kamene 200 mm do betonu C30/37 tl. 200 mm a ukončený stabilizačními prahy z prostého betonu C30/37 vyztuženého KARI sítí. Na levou stranu od brodu bude prohlouben příkop s průměrnou hloubkou 0,4 m, šířkou dna 0,6 m a sklony svahu dle místních poměrů, pro nasměrování odtékajících vod přes těleso komunikace.

Konstrukce polní cesty VC1B je navržena dle Katalogu polních cest, technické podmínky, TP, změna č.2, MZe ČR jako typová pro V. třídu dopravního zatížení a návrhové porušení vozovky D2. Skladba vozovky byla navržena podle katalogových listů Katalogu vozovek polních cest, TP změna č.2, Ministerstvo zemědělství ČR, ÚPÚ č.j. 43385/2011 (číslo katalogové skladby PN 502).

SKLADBA POLNÍ CESTY VC1B:

Penetrační makadam

- penetrační makadam hrubý PMH 100	100 mm
- 2x uzavírací nátěr s posypem drtě (1,25 kg/m ² , 1,5 kg/m ²)	
- štěrkodrt' ŠD _B (frakce 0-32 mm)	150 mm
- štěrkodrt' ŠD _B (frakce 0-63 mm)	150 mm
- celkem	400 mm
zhutněná pláň min. 30 MPa (ČSN 72 1006)	

Připojení na pozemní komunikace:

Komunikace navazuje na rekonstrukci cesty VC1A-R a vede severovýchodně od intravilánu Verneřic směrem ke k.ú. Merboltic. Slouží k obsluze pozemků v místě obhospodařované oblasti a k propojení území. Na trase jsou navrženy hospodářské sjezdy s šířkou 8,0m.

Situace, šířkové řešení:

Cesta je navržena jako vedlejší, jednopruhová, kategorie P 4,0/20–s jízdním pásem šířky 4,0m bez krajnic. Celková délka řešeného úseku cesty je 698,15 m.

Povrch cesty je navržen z penetračního makadamu. Třída dopravního zatížení je navržena V.

Na polní cestě jsou navrženy směrové oblouky o poloměru R 130 m – R 635 m, rozšíření oblouků není navrženo vzhledem k šířce koruny 4,0 m.

Odvodnění povrchu polní cesty je v celém úseku provedeno příčným sklonem do okolního terénu. Na komunikaci jsou navrženy ocelové svodnice vody v místech, kde je největší podélný sklon. Celkem je navrženo 8 svodnic s označením Z1-Z8. Délka svodnic je navržena 5,0 m a úhel uložení je navrženy 30 stupňů proti ose vozovky. Svodnice budou vyústěny na zatravněnou část pozemku polní cesty.

Odvodnění pláně je v celé délce trasy provedeno drenážním potrubím DN100 po pravé straně komunikace. Navržené potrubí bude v km 0,005 vyústěno do vsakovací jímky VJ1 v km 0,200 vyústěno na terén a v km 0,435 do navrženého brodu BR1. Na cestě bude provedena jedna výhybna, a to na km 0,397 (výhybna V3).

Výhybna je navržena 20 m dlouhá s rozšířením jízdního pruhu o 2 m a s náběhy 1:3 o délce 6 m, celková délka výhybny je tedy 32 m. Konstrukce výhybny bude dle konstrukce cesty.

V km 0,430 bude vybudován brod z důvodů převedení akumulovaných a srážkových vod přes těleso komunikace. Brod je navržený 10 m dlouhý, opevněný dlažbou z lomového kamene 200 mm do betonu C30/37 tl. 200 mm a ukončený stabilizačními prahy z prostého betonu C30/37 vyztuženého KARI sítí. Na levou stranu od brodu bude prohlouben příkop s průměrnou hloubkou 0,4 m, šířkou dna 0,6 m a sklony svahu dle místních poměrů, pro nasměrování odtékajících vod přes těleso komunikace.

Výškové řešení:

Výškové řešení je zřejmé z podélného profilu polní cesty. Výškové lomy jsou řešeny zaoblením parabolickými oblouky. Příčný sklon polní cesty bude po celé délce pravostranný v hodnotě 3,0 %.

Vytýčení stavby:

Trasa je určena vytyčovacími body v JTSK, výšky v BPv.

Zemní práce:

Na ploše cesty bude terén odtěžen na niveletu pláně. Nejprve bude sejmuta humózní vrstva v tl. 0,2 m, která bude spolu s přebytečnou zeminou nabídnuta k recyklaci na skládce.

Předpokládaný modul přetvárnosti E_{def2} neupravené pláně, v prostoru nezpevněné polní cesty, může za stávající přirozené vlhkosti zemin v podloží reálně dosáhnout hodnoty maximálně 10-30 MPa. V případě dosažení optimální vlhkosti podložních zemin pak v rozmezí 20-30 MPa – nutno ověřit zkouškami při odkrytí pláně, **hodnoty modulu přetvárnosti budou zásadně ovlivněny aktuálními klimatickými poměry – v případě stávajících zemědělských pozemků byl svrchní horizont v období realizace průzkumných prací zcela rozbředlý.**

V případě požadavku na úpravu podloží komunikací v případě výskytu poloh navážek, případně polohy s vyšším podíl organické složky je nutná výměna zemin v podloží komunikací dobře hutnitelnými materiály.

Z hlediska úpravy zemin pod **podloží komunikace** je v případě výskytu soudržných zemin doporučena úprava podloží vozovky například formou stabilizace těchto zemin vápenným hydrátem v množství cca 2–5 % o tloušťce úpravy aktivního podloží o mocnosti cca 0,3 až 0,4 m (nutno ověřit technologickými zkouškami při odkrytí pláň), případně stabilizace jinou zeminou. V případě požadavku na úpravu podloží komunikací v případě výskytu poloh navážek, případně polohy s vyšším podíl organické složky je nutná výměna zemin v podloží komunikací dobře hutnitelnými materiály.

V případě použití místních zemin **do násypů pro terénní úpravy** je nutno dodržet tyto zásady:

- zabránit rozbřednutí těchto zemin srážkovou vodou před zhutněním
- dosáhnout včasného zhutnění na předepsanou objemovou hmotnost při dodržení vlhkosti blízké vlhkosti optimální
- při vlhkosti vyšší než $w_{opt} + 2 \%$ je nutno docílit nižší vlhkosti buď časovou prodlevou nebo úpravou vlhkosti vápnem
- hutnit zeminu po vrstvách o maximální mocnosti 0,3 m minimálně na 95 % PS

Při použití odtěžených zemin **do násypů pod komunikace** je nutná úprava případně stabilizace těchto zemin. Jako možná varianta je stabilizace

- jinou zeminou
- hydraulickými pojivy

Hladina podzemní vody nebyla sondážními pracemi zastižena, její předpokládaná úroveň je v hloubce cca 5-10 m p.t., v případě údolních niv pak v hloubkové úrovni cca 2–3 m p.t.

Pro násypy pod tělesem cest bude použit materiál vhodný do silničních násypů vybraný za dohledu geotechnika.

Při realizaci stavby bude po provedení odkopávky a předepsaného zhutnění pláň provedena statická zatěžovací zkouška v rozsahu dle TKP pozemních komunikací a dle upřesnění geologa (geotechnika).

Při kontrole zhutnění zemní pláň se postupuje dle ČSN 72 1006. Po zhutnění pláň je optimální hodnota modulu přetvárnosti podložní zeminy $E_{def,2} = 45 \text{ MPa}$, za minimální postačující hodnotu lze považovat 30 MPa (na tuto hodnotu je navržena skladba konstrukčních vrstev polní cesty).

Požadovaná únosnost konstrukčních vrstev zpevněné cesty (modul přetvárnosti):

- štěrkodrt' spodní vrstva: min. 50 MPa
- štěrkodrt' vrchní vrstva: min. 80 MPa

Křížení se stávajícími sítěmi a ochrannými pásmy:

Těleso komunikace VPC5-R nekříží stávající sítě ani se nenachází v žádném ochranném pásmu.

Konečné terénní úpravy:

Výkop podél tělesa polní cesty bude zasypán zeminou a ohumusován v tloušťce 0,1 m.

c) vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich využití v dokumentaci-dopravní údaje, geotechnický průzkum apod.,

Vzhledem k rozsahu a charakteru stavby nebyly dopravní údaje zjišťovány.

Podkladem pro návrh polní cesty je podrobný geotechnický a geologický průzkum (GEON, s.r.o., 3/2022), polohopisné a výškopisné zaměření staveniště polních cest (GB-geodezie, s.r.o., 2/2022).

Na trase vedlejší polní cesty VC1B byly provedeny tyto sondy:

S 8

m p.t.

0,0-0,2 – humózní horizont

0,2-1,5 – jílovitopísčítá hlína se šterky, přecházející ve šterkovité hlíny MI-MG bez vody

S 9

m p.t.

0,0-0,2 – humózní horizont

0,2-1,5 – jílovitopísčítá hlína se šterky, přecházející ve šterkovité hlíny MI-MG bez vody

Svrchní horizont přechází v neostrém přechodu v soudržné zeminy se šterky až šterkovité hlíny až zahliněné šterky a sutě třídy ve smyslu ČSN 73 6133 třídy MI-MG-GM, kdy místy nelze vyloučit výskyt navětralého podloží mělce pod povrchem.

V případě zemin třídy MG-GM se z hlediska namrzavosti se jedná o zeminy nebezpečně namrzavé až namrzavé, málo až mírně propustné. Na základě normy ČSN 73 6133 se zeminy svrchního horizontu řadí v případě obsahu jemných částic (35–65 %) do skupiny zemin podmíněčně vhodných do podloží aktivní zóny vozovky a dále podmíněčně vhodných do násypu.

Tento svrchní horizont přechází v neostrém přechodu v podloží jílovité a šterko-jílovité zeminy o převážně pevné až tuhé konzistenci ve smyslu ČSN 73 6133 třídy CI-CL, případně třídy CG-GC nacházejí přímo pod povrchy stávajících komunikací (viz. popisy sond).

V případě zemin třídy CI se z hlediska namrzavosti se jedná o zeminy vysoce až nebezpečně namrzavé, málo propustné až nepropustné, při styku s vodou rozbídné a rychle degradující. Na základě normy ČSN 73 6133 se zeminy svrchního horizontu řadí v případě obsahu jemných částic (> 65 %) do skupiny zemin nevhodných do podloží aktivní zóny vozovky a dále nevhodné do násypu.

geotechnické charakteristiky dle tab. B.1 ČSN 72 1002 (orientačně neplatná norma):

obsah jemných částic

f nad 65 %

Parametry zhutnění podle Proctor Standard:

max. objemová hmotnost

$\square_{d \max}$ 1550-1900 kg.m⁻³

optimální vlhkost

w_{opt.} 12-35 %

Poměr únosnosti CBR

optimální vlhkost	$W_{opt.}$	2-20 %
95 % saturace vodou		0-4 %

V případě zemin třídy CG-GC se z hlediska namrzavosti se jedná o zeminy nebezpečně namrzavé až namrzavé, málo až mírně propustné. Na základě normy ČSN 73 6133 se zeminy svrchního horizontu řadí v případě obsahu jemných částic (35–65 %) do skupiny zemin podmíněčně vhodných do podloží aktivní zóny vozovky a dále podmíněčně vhodných do násypu.

geotechnické charakteristiky dle tab. B.1 ČSN 72 1002 (orientačně neplatná norma):

obsah jemných částic	f	35–65 %
<i>Parametry zhutnění podle Proctor Standard:</i>		
max. objemová hmotnost	$\rho_{d \max}$	1550-2100 kg.m ⁻³
optimální vlhkost	$W_{opt.}$	8-25 %
<i>Poměr únosnosti CBR</i>		
optimální vlhkost	$W_{opt.}$	8-60 %
95 % saturace vodou		4-40 %

Předpokládaný modul přetvárnosti E_{def2} neupravené pláně, v prostoru nezpevněné polní cesty, může za stávající přirozené vlhkosti zemin v podloží reálně dosáhnout hodnoty maximálně 10-30 MPa. V případě dosažení optimální vlhkosti podložních zemin pak v rozmezí 20-30 MPa – nutno ověřit zkouškami při odkrytí pláně, **hodnoty modulu přetvárnosti budou zásadně ovlivněny aktuálními klimatickými poměry – v případě stávajících zemědělských pozemků byl svrchní horizont v období realizace průzkumných prací zcela rozbředlý.** Z hlediska úpravy zemin pod **podloží komunikace** je v případě výskytu soudržných zemin doporučena úprava podloží vozovky například formou stabilizace těchto zemin vápenným hydrátem v množství cca 2–5 % o tloušťce úpravy aktivního podloží o mocnosti cca 0,3 až 0,4 m (nutno ověřit technologickými zkouškami při odkrytí pláně), případně stabilizace jinou zeminou. V případě požadavku na úpravu podloží komunikací v případě výskytu poloh navážek, případně polohy s vyšším podíl organické složky je nutná výměna zemin v podloží komunikací dobře hutnitelnými materiály. V případě použití místních zemin **do násypů pro terénní úpravy** je nutno dodržet tyto zásady:

- zabránit rozbřednutí těchto zemin srážkovou vodou před zhutněním
- dosáhnout včasného zhutnění na předepsanou objemovou hmotnost při dodržení vlhkosti blízké vlhkosti optimální
- při vlhkosti vyšší než $W_{opt} + 2 \%$ je nutno docílit nižší vlhkosti buď časovou prodlevou nebo úpravou vlhkosti vápnem
- hutnit zeminu po vrstvách o maximální mocnosti 0,3 m minimálně na 95 % PS

Při použití odtěžených zemin **do násypů pod komunikace** je nutná úprava případně stabilizace těchto zemin. Jako možná varianta je stabilizace

- jinou zeminou

- hydraulickými pojivy

Hladina podzemní vody nebyla sondážními pracemi zastižena, její předpokládaná úroveň je v hloubce cca 5-10 m p.t., v případě údolních niv pak v hloubkové úrovni cca 2–3 m p.t.

d) vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby,

Komunikace navazuje na rekonstrukci cesty VC1A-R a vede severovýchodně od intravilánu Verneřic směrem ke k.ú. Merboltic. Slouží k obsluze pozemků v místě obhospodařované oblasti a k propojení území. Na trase jsou navrženy hospodářské sjezdy s šířkou 8,0m.

e) návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů,

SKLADBA POLNÍ CESTY VC1B:

Penetrační makadam

- penetrační makadam hrubý PMH 100	100 mm
- 2x uzavírací nátěr s posypem drtě (1,25 kg/m ² , 1,5 kg/m ²)	
- štěrkoдрť ŠD _B (frakce 0-32 mm)	150 mm
- štěrkoдрť ŠD _B (frakce 0-63 mm)	150 mm
- celkem	400 mm

zhutněná pláň min. 30 MPa (ČSN 72 1006)

Konstrukce polní cesty VC1B je navržena dle Katalogu polních cest, technické podmínky, TP, změna č.2, MZe ČR jako typová pro V. třídu dopravního zatížení a návrhové porušení vozovky D2. Skladba vozovky byla navržena podle katalogových listů Katalogu vozovek polních cest, TP změna č.2, Ministerstvo zemědělství ČR, ÚPÚ č.j. 43385/2011 (číslo katalogové skladby PN 502).

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

Odvodnění povrchu polní cesty je v celém úseku provedeno příčným sklonem do okolního terénu. Na komunikaci jsou navrženy ocelové svodnice vody v místech, kde je největší podélný sklon. Celkem je navrženo 8 svodnic s označením Z1-Z8. Délka svodnic je navržena 5,0 m a úhel uložení je navrženy 30 stupňů proti ose vozovky. Svodnice budou vyústěny na zatravněnou část pozemku polní cesty.

Odvodnění pláň je v celé délce trasy provedeno drenážním potrubím DN100 po pravé straně komunikace. Navržené potrubí bude v km 0,005 vyústěno do vsakovací jímky VJ1 v km 0,200 vyústěno na terén a v km 0,435 do navrženého brodu BR1.

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

Provoz na polní cestě se řídí ustanovením vyhlášky o provozu na pozemních komunikacích. Dopravní značky, zařízení apod. se na polní cestě nenavrhují.

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

Ochrana rostlin, živočichů a dřevin

Rekonstrukce polní cesty nebude mít negativní dopad na rostlinná i živočišná společenstva. Charakter krajiny nebude stavbou negativně dotčen. Stavba nebude mít negativní vliv na ekologické funkce a vazby v krajině.

Dřeviny určené ke kácení:

Druh	Průměr (cm)	Plocha (m ²)
náletové dřeviny	do 10	379

Z hlediska **ochrany hydrogeologických poměrů** musí být veškeré práce prováděny tak, aby nedošlo k ohrožení (znehodnocení), kvality a množství povrchových a podzemních vod.

Vlastní opatření:

- Zemní práce musí být provedeny v co možná nejkratším termínu,
- Stroje používaná při výstavbě (nákladní automobily, traktory, bagry apod.) musí být v dobrém technickém stavu, který musí být ověřen před zahájením prací (se zaměřením na úniky pohonných hmot a oleje) a dále pak kontrolován denně (řidičem, obsluhou a nadřízeným technikem). Zjištěné závady musí být ihned odstraněny.
- Údržba, případně opravy strojů a mechanismů nesmí být prováděna v blízkosti povrchových toků. V případě činnosti mechanismů je doporučeno použití ekologických rychle rozložitelných olejů.

Z hlediska ochrany kvality a množství podzemních a povrchových vod v oblasti je možno konstatovat, že při splnění výše uvedených podmínek nedojde k ohrožení režimu a kvality podzemních, případně povrchových vod v zájmovém území a následně ohrožení kvantity či kvality jímáných vodních zdrojů nacházejících se ve směru proudění povrchových a podzemních vod.

Veškeré územní zásahy v prostoru stavby je nutné posuzovat jako zásahy v území s archeologickými nálezy. Skrývku humózní vrstvy a všechny zemní práce spojené s plochou staveniště je třeba od jejich zahájení sledovat a dokumentovat odbornou organizací. Mimo tyto práce je nutné provést další výzkum v případě, kdy budou, skrývkou nebo jiným zásahem do terénu, narušeny archeologické struktury. Archeologický výzkum vyvolaný zemními pracemi je hrazen investorem. V dostatečném časovém předstihu bude uzavřena smlouva s oprávněnou archeologickou organizací. Ohlášení všech zemních prací, včetně přípravy staveniště, je nutné provést minimálně dva týdny před jejich realizací.

Stavebník je povinen již od doby přípravy stavby řídit se ust. § 22 a ust. § 23 památkového zákona, týkajícími se archeologie (mimo jiné oznámit záměr stavby Archeologickému ústavu AV v Praze, oddělení archeologie památkové péče, letenská 4, 118 01 Praha 1.

i) vazba na případné technologické vybavení,

Stavba neobsahuje technologické vybavení.

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

Vzhledem k rozsahu a charakteru stavba nevyžaduje.

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

Plochy související se stavenišťem nebudou používat osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Dokončená stavba neklade nároky na zvláštní opatření pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

Bezpečnost práce

Před zahájením stavebních prací je nutné vytýčit všechna podzemní vedení a ochranná pásma podzemních a nadzemních vedení!

Při provádění stavebních prací je nutné dodržovat veškeré požadavky k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci tak, jak je stanoví příslušné předpisy, zejména **Zákon č.309/2006 Sb.**, kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), v platném znění, **NV č.101/2005 Sb.**, o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí, v platném znění, **NV č.362/2005 Sb.**, o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky, v platném znění, **NV č.591/2006 Sb.**, o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, v platném znění.

Každý pracovník, zúčastněný na výstavbě, musí být průkazně seznámen a proškolen s bezpečnostními předpisy. Pracovníci zjišťující dopravu v prostorách staveniště musí být seznámeni s podmínkami provozu (ochranná pásma, sítě apod.). Na staveniště je pracovníkům zúčastněných na výstavbě povoleno vstupovat jen na základě oprávnění (pověření) pro určené práce a s vědomím vedení stavby.

Pracoviště musí být při práci mimo denní dobu řádně osvětlena. Musí být dodržován pořádek a čistota. Musí být viditelně vyvěšen seznam důležitých telefonních stanic (lékařská služba, policie, požárníci).

Shodně se postupuje při souběhu stavebních prací s pracemi za provozu. Dodavatel stavebních prací je povinen seznámit ostatní dodavatele s požadavky bezpečnosti práce.

Podle požadavků zákona 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti práce a ochrany zdraví při práci, v platném znění je povinen zajistit koordinátora BOZP při realizaci stavby zadavatel stavby a zavázat všechny zhotovitele ke spolupráci s koordinátorem BOZP.

Poznámka

Řešení respektuje platné normy a předpisy. Vstupním podkladem pro řešení bylo geodetické zaměření lokality a GTP. Případné změny, dodatky nebo nejasnosti technického řešení oproti projektové dokumentaci budou konzultovány s projektantem.

V Brně, srpen 2022

Vypracoval:

