

## **D.4.1 Technická zpráva**

### **a) identifikační údaje objektu,**

Projektová dokumentace řeší směrovou a výškovou rekonstrukci vedlejší cesty VC7-R v k.ú. Loučky u Verneřic, v celkové délce 131,0 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 104 – Rekonstrukce vedlejší cesty VC7-R**

katastrální území: Loučky u Verneřic [780103]

p.č.	LV	druh pozemku – využití, ochrana	druh opatření
1355	10001	TTP	Sjezd
1295	10001	TTP	Sjezd
1300	10001	Ostatní plocha-ostatní komunikace	Komunikace
1238	240	Ostatní plocha-silnice	Komunikace

LV	Vlastnické právo
10001	Město Verneřice, Mírové náměstí 138, 40725 Verneřice
240	Ústecký kraj, Velká Hradební 3118/48, Ústí nad Labem-centrum, 40001 Ústí nad Labem

### **b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení,**

Navržené řešení parametrů polní cesty vychází ze schválené komplexní pozemkové úpravy v katastrálním území Verneřice.

### **SO 104 – Rekonstrukce vedlejší cesty VC7-R**

Jedná se o cestu navrženou k rekonstrukci. Cesta je navržena jako vedlejší, jednopruhová, kategorie P 4,0/20.

Vedlejší cesta VC7-R je napojena na stávající silnici III.třídy (označení - 24091) v intravilánu k.ú. Loučky u Verneřic, je vedena severním směrem a končí na hranici pozemku p.č. 1300 na níž leží. Cesta zpřístupňuje navržené svodné příkopy a slouží k obsluze pozemků v místě obhospodařované oblasti. Na trase je navržen

hospodářský sjezd, pod kterým je navržen propustek P33, který propojuje navržené svodné příkopy SP1 a SP5. Kolem sjezdů v okruhu 3 m nebudou vysazovány dřeviny.

Pro napojení na stávající komunikaci je zřízen nový sjezd o poloměru nájezdových oblouků  $R=3\text{ m}$  a  $R=2\text{ m}$ . Kolem sjezdů v okruhu 3 m nebudou vysazovány dřeviny.

Cesta bude napojena na stávající komunikaci III. třídy pod úhlem  $120^\circ$ . V rámci PD jsou řešeny rozhledové poměry, jsou navrženy na  $D_z = 40\text{ m}$  při rychlosti  $50\text{ km/h}$ .

Cesta je navržena jako vedlejší, jednopruhová, kategorie P 4,0/20–s jízdním pásem  $4,0\text{ m}$  bez krajnic. Celková délka řešeného úseku cesty je  $131,0\text{ m}$ . Povrch cesty je v celé své délce z asfaltobetonu. Třída dopravního zatížení je navržena V.

Na polní cestě jsou navrženy směrové oblouky o poloměru  $R\ 12,5\text{ m} - R\ 80\text{ m}$ . Oblouk s poloměrem  $R\ 12,5\text{ m}$  je rozšířen dle příslušných předpisů.

Odvodnění povrchu polní cesty je v celém úseku provedeno příčným sklonem do okolního terénu. V místech nejvyššího podélného sklonu vozovky a napojení komunikace na silnici III. třídy je odvodněna příčnými ocelovými svodnicemi. Celkem jsou navrženy 3 svodnice s označením Z1-Z3. Délka svodnic na trase komunikace je  $5,0\text{ m}$  a na začátku úseku  $6,0\text{ m}$  s úhlem uložení  $30$  stupňů proti ose vozovky. Svodnice Z2 a Z3 budou vyústěny na zatravněnou část pozemku polní cesty. Svodnice Z1 bude vyústěna do dešťové vpusti.

Odvodnění pláně je v km  $0,030-0,131$  provedeno drenážním potrubím DN100 po pravé straně cesty, které je v km  $0,030$  vyústěno na terén.

Začátek úseku leží v ochranném pásmu stávající silnice III. třídy. Nad tělesem cesty VC7-R prochází trasa NN nadzemního vedení a pod komunikací prochází trasa podzemního komunikačního vedení společnosti Telco Pro Services, a.s.

Konstrukce cesty 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 s povrchem z asfaltobetonu a z penetračního makadamu. 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 VC7-R:***

#### **Asfaltobeton**

- asfaltový beton střednězrnný ACO 11	40 mm
- spojovací postřik $0,30\text{ kg/m}^2$	
- obalované kamenivo střednězrnné ACP 16+	70 mm
- spojovací postřik $0,7\text{ kg/m}^2$	
- štěrkodrt' ŠD <sub>B</sub> (frakce 0-32 mm)	150 mm
- štěrkodrt' ŠD <sub>B</sub> (frakce 0-63 mm)	150 mm
- celkem	410 mm
zhutněná pláň min. $30\text{ MPa}$ (ČSN 72 1006)	

#### **Připojení na pozemní komunikace:**

Vedlejší cesta VC7-R je napojena na stávající silnici III. třídy (označení - 24091) v intravilánu k.ú. Loučky u Verneřic, je vedena severním směrem a končí na hranici pozemku p.č. 1300 na níž leží. Cesta zpřístupňuje navržené svodné příkopy a

slouží k obsluze pozemků v místě obhospodařované oblasti. Na trase je navržen hospodářský sjezd, pod kterým je navržen propustek P33, který propojuje navržené svodné příkopy SP1 a SP5. Napojení na stávající silnici je provedeno sjezdem.

#### Situace, šířkové řešení:

Cesta je navržena jako vedlejší, jednopruhová, kategorie P 4,0/20–s jízdním pásem 4,0 m bez krajnic. Celková délka řešeného úseku cesty je 131,0 m. Povrch cesty je v celé své délce z asfaltobetonu. Třída dopravního zatížení je navržena V.

Na polní cestě jsou navrženy směrové oblouky o poloměru R 12,5 m – R 80 m. Oblouk s poloměrem R 12,5m je rozšířen dle příslušných předpisů.

Odvodnění povrchu polní cesty je v celém úseku provedeno příčným sklonem do okolního terénu. V místech nejvyššího podélného sklonu vozovky a napojení komunikace na silnici III.třídy je odvodněna příčnými ocelovými svodnicemi. Celkem jsou navrženy 3 svodnice s označením Z1-Z3. Délka svodnic na trase komunikace je 5,0 m a na začátku úseku 6,0 m s úhlem uložení 30 stupňů proti ose vozovky. Svodnice Z2 a Z3 budou vyústěny na zatravněnou část pozemku polní cesty. Svodnice Z1 bude vyústěna do dešťové vpusti.

Odvodnění pláně je v km 0,030-0,131 provedeno drenážním potrubím DN100 po pravé straně cesty, které je v km 0,030 vyústěno na terén.

#### 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 %.

#### Vytyčení 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 podloží 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.

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 pláně provedena statická zatěžovací zkouška v rozsahu dle TKP pozemních komunikací a dle upřesnění geologa (geotechnika).

Při kontrole zhutnění zemní pláně se postupuje dle ČSN 72 1006. Po zhutnění pláně 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:

Nad tělesem cesty VC7-R prochází trasa NN nadzemního vedení a pod komunikací prochází trasa podzemního komunikačního vedení společnosti Telco Pro Services, a.s. Začátek úseku leží v ochranném pásmu silnice III.třídy.

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).

Posuzované úseky se nacházejí převážně v trase stávajících komunikací, místy zpevněných, jejichž konstrukce, které jsou o proměnlivé kvalitě a mocnosti s vyšším podílem organické složky, kdy ve svažitých úsecích jsou patrné projevy eroze.

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 podložní 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 %
<i>Parametry zhutnění podle Proctor Standard:</i>		
max. objemová hmotnost	$\square_d \text{ max}$	1550-1900 kg.m <sup>-3</sup>
optimální vlhkost	W <sub>opt.</sub>	12-35 %
<i>Poměr únosnosti CBR</i>		
optimální vlhkost	W <sub>opt.</sub>	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	$\square_d \text{ max}$	1550-2100 kg.m <sup>-3</sup>

optimální vlhkost	$W_{opt.}$	8-25 %
Poměr únosnosti CBR		
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,**

Vedlejší cesta VC7-R je napojena na stávající silnici III.třídy (označení - 24091) v intravilánu k.ú. Loučky u Verneřic, je vedena severním směrem a končí na hranici pozemku p.č. 1300 na níž leží. Cesta zpřístupňuje navržené svodné příkopy a slouží k obsluze pozemků v místě obhospodařované oblasti. Na trase je navržen hospodářský sjezd, pod kterým je navržen propustek P33, který propojuje navržené svodné příkopy SP1 a SP5. Napojení na stávající silnici je provedeno sjezdem.

**e) návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů,**

***SKLADBA POLNÍ CESTY VC7-R:***

**Asfaltobeton**

- asfaltový beton střednězrný ACO 11	40 mm
- spojovací postřík 0,30 kg/m <sup>2</sup>	
- obalované kamenivo střednězrné ACP 16+	70 mm
- spojovací postřík 0,7 kg/m <sup>2</sup>	
- štěrkoдрť ŠD <sub>B</sub> (frakce 0-32 mm)	150 mm
- štěrkoдрť ŠD <sub>B</sub> (frakce 0-63 mm)	150 mm
- celkem	410 mm

zhutněná pláň min. 30 MPa (ČSN 72 1006)

Konstrukce polní cesty VC7-R 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. V místech nejvyššího podélného sklonu vozovky a napojení komunikace na silnici III.třídy je odvodněna příčnými ocelovými svodnicemi. Celkem jsou navrženy 3 svodnice s označením Z1-Z3. Délka svodnic na trase komunikace je 5,0 m a na začátku úseku 6,0 m s úhlem uložení 30 stupňů proti ose vozovky. Svodnice Z2 a Z3 budou vyústěny na zatravněnou část pozemku polní cesty. Svodnice Z1 bude vyústěna do dešťové vpusti.

Odvodnění pláň je v km 0,030-0,131 provedeno drenážním potrubím DN100 po pravé straně cesty, které je v km 0,030 vyústěno na terén.

**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.

Stavba neklade nároky na kácení dřevin.

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 používané 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 staveništěm osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace,**

Plochy související se staveništěm 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:

