

## D.2.1 Technická zpráva

### a) identifikační údaje objektu,

Projektová dokumentace řeší směrový a výškový návrh hlavní polní cesty HC21 v k.ú. Sobíšky v celkové délce 654,3 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. Sobíšky.

Stavba je navržena jako společná zařízení schválených Komplexních pozemkových úprav v k.ú. Sobíšky, které jsou ekvivalentem rozhodnutí o umístění stavby. Rozhodnutí o schválení návrhu komplexních pozemkových úprav v k.ú. Sobíšky, vydal Státní pozemkový úřad, Krajský pozemkový úřad pro Olomoucký kraj, Pobočka Přerov (č.j.: SPU 346595/2015). Toto rozhodnutí nabylo právní moci dne 21.8. 2015.

Seznam pozemků podle katastru nemovitostí dotčených umístěním stavby:  
katastrální území: Sobíšky, [752029]

### SO-102 Hlavní polní cesta HC21

katastrální území: Sobíšky [752029]

p.č.	LV	druh pozemku – využití, ochrana	druh opatření
638	10001	Ostatní plocha-ostatní komunikace	Polní cesta
580	10001	Ostatní plocha-ostatní komunikace	Polní cesta, výsadba keřů
571	10001	Ostatní plocha-ostatní komunikace	Polní cesta

LV	Vlastnické právo
10001	Obec Sobíšky, č.p. 8, 751 21 Sobíšky

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

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

Jedná se o návrh nové polní cesty. Cesta je navržena jako hlavní, jednopruhová, kategorie P 4,0/30.

Polní cesta navazuje na navrženou polní cestu HC23, je trasována západním směrem blokem orné půdy a je ukončena napojením na navrženou cestu HC19. Slouží k obsluze pozemků v místě obhospodařované oblasti a k propojení území s navrhovanými cestami HC19 a HC23.

Cesta je navržena jako hlavní, jednopruhová, kategorie P 4,0/30 – volná šířka koruny 4,0 m (3,5 m asfaltobetonu + 2x 0,25 m krajnice). Celková délka řešeného úseku cesty je 654,30 m. Povrch cesty je navržen z asfaltobetonu. Třída dopravního zatížení je navržena V.

Odvodnění povrchu polní cesty je v celém úseku provedeno příčným sklonem do okolního terénu. Odvodnění pláň je v celé délce trasy provedeno drenážním potrubím DN100 v km 0,000-0,467 po pravé straně a v km 0,467-0,6543 po levé straně cesty. Drenážní potrubí je v místě brodu v km 0,04263 vyústěno do terénní údolnice, v km 0,502 je zaústěno do vsakovací jímky VJ1 a v km 0,602 do vsakovací jímky VJ2.

Vsakovací jímky jsou navrženy obdélníkového půdorysu o rozměrech 3,0 x 1,7 m s hloubkou dna 2,5 m pod stávajícím terénem se sklony vnitřních svahů 10:1. Svrchní část jámy je ohumusována v tl. 150 mm a oseta travním semenem. Výplň zasakovací jímky tvoří kameni frakce 32-64 mm. Jímka bude při styku s původním terénem a filtrační vrstvou opatřena geotextilií min. 300 g/m<sup>2</sup>.

Na cestě bude provedena jedna výhybna, a to na km 0,360 (Výhybna 2).

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.

Na cestě je v km 0,04263 navržený suchý brod z důvodu křížení polní cesty s údolnicí. 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.

Cesta nekříží žádné inženýrské sítě, prvních cca 70 m je trasováno v ochranném pásmu nadzemního elektrického vedení VVN ve správě společnosti ČEPS, a.s.

Po levé straně polní cesty je navržena doprovodná výsadba keřů (zimolez pýřitý, brslen evropský, ptačí zob obecný, trnka obecná). Celkem bude vysazeno 190 keřů ve vzdálenosti 3 m.

#### Počty jednotlivých druhů keřů:

Druh	Druh (lat.)	Počet ks
Zimolez pýřitý	<i>Lonicera xylosteum</i>	35
Brslen evropský	<i>Euonymus europaeus</i>	35
Ptačí zob obecný	<i>Ligustrum vulgare</i>	35
Trnka obecná	<i>Prunus spinosa</i>	47
Růže šípková	<i>Rosa canina</i>	38
<b>Celkem</b>		<b>190</b>

#### Sadební materiál, způsob výsadby

Sadební materiál bude připravován předem – keře budou vypěstovány, pokud možno z místního materiálu (shodná PLO). Všechny použité sazenice musí být v dobrém zdravotním stavu, v dormanci, nepoškozené, s dostatečně vyvinutým kořenovým systémem.

Výsadba keřů bude založena ze školkovaných sazenic kontejnerovaných s 2-3 výhony a výškou nadzemní části min. 0,6 m.

Výsadba bude prováděna do jamek 35 x 35 cm (0,043 m<sup>3</sup>). Před výsadbou budou jamky prolity 13 l vody. Do jamky zapraveno 20 g půdního kondicionéru ke zlepšení půdní struktury, zvýšení vodní kapacity půdy a podpoře růstu kořenů.

Všechny keře je naprosto nezbytné ihned po výsadbě důkladně zalít vodou (v množství minimálně 10 l na každý keř) a zálivku ještě alespoň 4x opakovat.

Keře budou chráněny proti okusu chemicky. Bude provedena ochrana rostlin mulčováním kůrou v tloušťce 10 cm. Do jamky bude zapraveno 20 g půdního kondicionéru ke zlepšení půdní struktury, zvýšení vodní kapacity půdy a podpoře růstu kořenů. Každý keř bude opatřen dřevěnou signalizační latí.

Konstrukce polní cesty HC21 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. 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 HC21:

##### **Asfaltobeton**

- asfaltový beton střednězrnný ACO 11	40 mm
- spojovací postřík 0,30 kg/m <sup>2</sup>	
- obalované kamenivo střednězrnné ACP 16+	70 mm
- spojovací postřík 0,7 kg/m <sup>2</sup>	
- šterkodrt' ŠD (frakce 0-32 mm)	150 mm
- šterkodrt' ŠD (frakce 0-63 mm)	150 mm
- celkem	410 mm
zhutněná plán min. 30 Mpa (ČSN 72 1006)	

#### Připojení na pozemní komunikace:

Polní cesta navazuje na navrženou polní cestu HC23, je trasována západním směrem blokem orné půdy a je ukončena napojením na navrženou cestu HC19. Slouží k obsluze pozemků v místě obhospodařované oblasti a k propojení území s navrhovanými cestami HC19 a HC23.

#### Situace, šířkové řešení:

Cesta je navržena jako hlavní, jednopruhová, kategorie P 4,0/30 – volná šířka koruny 4,0 m (3,5 m asfaltobetonu + 2x 0,25 m krajnice). Celková délka řešeného úseku cesty je 654,30 m. Povrch cesty je navržen z asfaltobetonu. Třída dopravního zatížení je navržena V.

Na cestě bude provedena jedna výhybna, a to na km 0,360 (Výhybna 2).

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.

Na cestě je v km 0,04263 navržený suchý brod z důvodu křížení polní cesty s údolnicí. 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.

### Výškové řešení:

Výškové řešení je zřejmé z podélného profilu polní cesty. Výškové lomy jsou řešeny zaoblením parabolickými oblouky. Příčný sklon polní cesty po celé délce neměnný, a to levostranný v hodnotě 3,0 %. Příčný sklon krajnic je navržen 3,0 %.

### Vytyčení stavby:

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

### Zemní práce:

Na ploše cesty bude terén odtěžen na niveletu pláň. Nejprve bude sejmuta humózní vrstva v tl. 0,4 m, která bude spolu s přebytečnou zeminou dočasně uložena v době trvání do 1 roku na pozemku p.č. 603 v k.ú. Sobíšky, vedené jako ostatní plocha a bude nabídnuta k recyklaci na zařízení, případně rekultivaci skládky odpadu nebo k terénním úpravám v rámci staveb povolených stavebními úřady v ORP Přerov.

Předpokládaný modul přetvárnosti Edef2 neupravené pláň, v prostoru nezpevněné polní cesty může předpokládaný modul přetvárnosti Edef2 za stávající přirozené vlhkosti zemin v podloží reálně dosáhnout hodnoty maximálně 5-10 MPa, v případě dosažení optimální vlhkosti podložních zemin pak v rozmezí 20-30 MPa - nutno ověřit zkouškami při odkrytí pláň, hodnoty modulu přetvárnosti budou zásadně ovlivněny aktuálními klimatickými poměry – v případě stávajících zemědělských pozemků byl svrchní horizont v období realizace průzkumných prací zcela rozbředlý.

Při provádění zemních prací (úprava základové spáry, 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 optimální
- při vlhkosti vyšší než vlhkosti  $w_{opt} + 2 \%$  je nutno docílit vlhkosti nižší buď časovou prodlevou nebo úpravou vápnem
- zeminu hutnit po vrstvách maximální mocnosti 0,3 m minimálně na 95 % PS

Vzhledem ke klimatickým podmínkám v období realizace bude z hlediska úpravy zemin pod podloží komunikace v potřebné délce polní cesty provedena úprava podloží vozovky formou stabilizace těchto zemin vápenným hydrátem v množství cca 2-5 % o tloušťce úpravy aktivního podloží o mocnosti cca 0,4 až 0,5 m (nutno ověřit technologickými zkouškami při odkrytí pláň). Rozsah zpevnění (úpravy podloží) bude upřesněn v průběhu vlastní realizace stavebních prací při kontrolním měření zemní pláň statickou zatěžovací zkouškou.

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 podloží 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:

Cesta nekříží žádné inženýrské sítě, prvních cca 70 m je trasováno v ochranném pásmu nadzemního elektrického vedení VVN ve správě společnosti ČEPS, a.s.

Návrh hlavní polní cesty nerespektuje stávající niveletu. Realizací stavby bude nová niveleta navýšena zhruba o 5-10 cm nad původní terén.

V ochranném pásmu tohoto vedení nebudou vysazovány žádné dřeviny ani zřizovány oplocenky, okolo polní cesty dojde pouze k zatravnění daného pozemku vyčleněného k realizaci souvisejícího lokálního biokoridoru BK 2.

Konečné terénní úpravy:

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

Po levé straně polní cesty je navržena doprovodná výsadba keřů (zimolez pýřitý, brslen evropský, ptačí zob obecný, trnka obecná). Celkem bude vysazeno 190 keřů ve vzdálenosti 3 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., 1/2022), polohopisné a výškopisné zaměření staveniště polních cest (GB-geodezie, s.r.o., Brno, 11/2021).

Na trase hlavní polní cesty HC21 byly provedeny tyto sondy:

**S 6**

**m p.t.**

0,0-0,3 konstrukce polní cesty

0,4-1,0 jílovito-písčitá hlína, žlutohnědá tuhá CI

Bez vody

**S 8**

**m p.t.**

0,0-0,4 ornice

0,4-1,0 jílovito-písčitá hlína, žlutohnědá tuhá -pevná CI

Bez vody

## S 9

### m p.t.

0,0-0,4 ornice

0,4-1,0 jílovito-písčitá hlína, žlutohnědá tuhá -pevná CI

Bez vody

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  $rd_{max}$  1550-1900 kg.m<sup>-3</sup>

optimální vlhkost  $w_{opt.}$  12-35 %

*Poměr únosnosti CBR:*

optimální vlhkost  $w_{opt.}$  2-20 %

95 % saturace vodou 0-4 %

Předpokládaný modul přetvárnosti Edef2 neupravené pláně, v prostoru nezpevněné polní cesty může předpokládaný modul přetvárnosti Edef2 za stávající přirozené vlhkosti zemin v podloží reálně dosáhnout hodnoty maximálně 5-10 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 v potřebné délce polní cesty provedena úprava podloží vozovky formou stabilizace těchto zemin vápenným hydrátem v množství cca 2-5 % o tloušťce úpravy aktivního podloží o mocnosti cca 0,4 až 0,5 m (nutno ověřit technologickými zkouškami při odkrytí pláně). Rozsah zpevnění (úpravy podloží) bude upřesněn v průběhu vlastní realizace stavebních prací při kontrolním měření zemní pláně statickou zatěžovací zkouškou.

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 vlhkosti  $w_{opt.} + 2\%$  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

Zeminy na staveništi, v nichž budou prováděny zemní práce, jsou zařazeny dle požadavků ČSN 733050 převážně do 3. třídy těžitelnosti, při vyšší lepidlosti zemin – norma je nahrazena ČSN 73 6133 – v daném případě je třída těžitelnosti I. Svislé stěny výkopů od hloubky 1,20 m je nutné chránit pažením plným s roubením dimenzovaným na mírně tlačivou zeminu.

#### **d) vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby,**

Polní cesta slouží k obsluze pozemků v místě obhospodařované oblasti, k propojení území s navrhovanými cestami HC21 a HC19 a ke zpřístupnění navrhované ochranné hrázky 2.

Na cestě bude provedena jedna výhybna, a to na km 0,358 (Výhybna 1). 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.

Na cestě je v km 0,04263 navržený suchý brod z důvodu křížení polní cesty s údolnicí. 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.

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

SKLADBA POLNÍ CESTY HC21:

##### **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>	
- šterkodrt' ŠD (frakce 0-32 mm)	150 mm
- šterkodrt' ŠD (frakce 0-63 mm)	150 mm
- celkem	410 mm

zhutněná pláň min. 30 Mpa (ČSN 72 1006)

Konstrukční vrstvy hlavní polní cesty HC21 jsou navrženy na třídu dopravního zatížení V (průměrná denní intenzita těžkých nákladních vozidel TNV 15-100).

#### **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. Odvodnění pláň je v celé délce trasy provedeno drenážním potrubím DN100 v km 0,000-0,467 po pravé straně a v km 0,467-0,6543 po levé straně cesty. Drenážní potrubí je v místě brodu v km 0,04263 vyústěno do terénní údolnice, v km 0,502 je zaústěno do vsakovací jímky VJ1 a v km 0,602 do vsakovací jímky VJ2.

Vsakovací jímky jsou navrženy obdélníkového půdorysu o rozměrech 3,0 x 1,7 m s hloubkou dna 2,5 m pod stávajícím terénem se sklony vnitřních svahů 10:1. Svrchní část jámy je ohumusována v tl. 150 mm a oseta travním semenem. Výplň zasakovací jímky tvoří kameni frakce 32-64 mm. Jímka bude při styku s původním terénem a filtrační vrstvou opatřena geotextilií min. 300 g/m<sup>2</sup>.

#### **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

Novostavba polní cesty nebude mít negativní dopad na rostlinná i živočišná společenstva. Charakter krajiny nebude stavbou negativně dotčen.

Při realizaci stavby je nutné respektovat obecné podmínky ochrany rostlin, živočichů a dřevin dle §5 a 7 zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Stavební práce budou prováděny v souladu se SPPK A01 002:2014 Ochrana dřevin při stavební činnosti.

Stavba nebude mít negativní vliv na ekologické funkce a vazby v krajině.

##### Kácení dřevin:

Na trase polní cesty nebudou káceny dřeviny.

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 jímaných 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 zúčastněným 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, leden 2022

Vypracoval: Ing. Vítězslav Hráček  
Ing. Radek Lach