

OBSAH

A) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU:.....	2
B) STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ:.....	2
B.1) Výchozí parametry technického řešení:	3
B.2) Směrové vedení trasy:.....	3
B.3) Podélný sklon:	4
B.4) Příčný sklon:	5
B.5) návrh výhyben:	5
B.6) svahy:	5
C) VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH VYUŽITÍ V DOKUMENTACI:	5
D) VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM:	6
E) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ:.....	6
F) REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA PK:.....	7
G) NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU:	7
H) ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY A ÚDRŽBU:	7
I) PRŮZKUMY A MĚŘENÍ:.....	10

A) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU:

Označení stavby

Název stavby: „Polní cesty HPC6, VPC5.1, VPC10, k.ú. Nové Kopisty.“

Místo stavby: katastrální území Nové Kopisty, Litoměřice

Zakázkové číslo: 15072/č.obj.: SPU 4290067/2015

Stupeň PD: **dokumentace pro stavební povolení /pro provedení stavby/pro zadání stavby**

Stavebník

Investor: Česká republika-Státní pozemkový úřad, Krajský pozemkový úřad pro
Ústecký kraj, Pobočka Litoměřice
Velká Krajská 4/1, Litoměřice-město, 41201 Litoměřice

Projektant

Projektant stavby: MESSOR s.r.o.
Jana Švermy 11, 432 01 Kadaň
IČ: 287 38 217, DIČ:CZ28738217
společnost zapsaná u KS v Ústí nad Labem oddíl C, vložka 29648

Projektant: Ing. Ota Vettermann
Autorizovaný inženýr v oboru pozemní stavby
č. autorizace - ČKAIT – 0402018

Zodpovědný projektant: Karel Tax
AT v oboru dopravní stavby, specializace nekolejová doprava
č. autorizace - ČKAIT – 0301307

B) STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ:

Projektová dokumentace navrhuje novostavbu třech polních cest katastrálním územím Terezín, Nové Kopisty, Bohušovice nad Ohří v okrese Litoměřice v ústeckém kraji. Jedná se o cesty s názvem HPC6, VPC5.1 a VPC10. Polní cesta HPC6 byla v zadání vzhledem ke své délce rozdělena na dvě části HPC 6.1 a HPC6.2.

Základní parametry návrhu technického řešení vycházejí ze schváleného plánu společných zařízení KPÚ Terezín a Nové Kopisty a ze zadávací dokumentace, kterou připravil Ateliér krajinné ekologie – AKE, spol. s.r.o., Jablonecká 8/31, 460 01 Liberec, z listopadu 2007, [REDAKCE]

Polní cesty HPC6 a VPC5.1 jsou navrženy jako cesty s netuhým živičným krytem, polní cesta VPC10 je navržena s krytem z asfaltového recyklátu. Projektová dokumentace dále řeší umístění výhyben, napojení na stávající komunikace a místní komunikace, trubní propustky v místě příkopů, opravu závlahového potrubí v místě kolize s nově navrženou trasou a kabelové chráničky v místě souběhu nově navržených tras se stávajícím vedením ČEZu ICT.

B.1) Výchozí parametry technického řešení:

Polní cesta HPC6.1 a HPC6.2:

	Účelová
Kategorie pozemní komunikace:	D2
Návrhová úroveň porušení:	V
Třída dopravního zatížení:	P4,5/30
Kategorie polní cesty:	30 km/h
Návrhová rychlost:	4,5m
Šířka koruny:	2x0,5m
Šířka krajnice:	

Pozn.: Katalogový list PN-5-1-502 katalog vozovek polních cest, změna č.2, březen 2011

Polní cesta VPC5.1:

	Účelová
Kategorie pozemní komunikace:	D2
Návrhová úroveň porušení:	VI
Třída dopravního zatížení:	P4,0/30
Kategorie polní cesty:	30 km/h
Návrhová rychlost:	4,0m
Šířka koruny:	bez krajnic
Šířka krajnice:	

Pozn.: Katalogový list PN-6-1-602 katalog vozovek polních cest, změna č.2, březen 2011

Polní cesta VPC10:

	Účelová
Kategorie pozemní komunikace:	D2
Návrhová úroveň porušení:	VI
Třída dopravního zatížení:	P4,0/30
Kategorie polní cesty:	30 km/h
Návrhová rychlost:	4,0m
Šířka koruny:	bez krajnic
Šířka krajnice:	

Pozn.: Katalogový list PN-6-1-612 katalog vozovek polních cest, změna č.2, březen 2011

B.2) Směrové vedení trasy:

Polní cesta HPC6.1:

Celková délka trasy je **0,803 32** km. Začátek trasy komunikace je umístěn na stávajícím sjezdu na komunikaci číslo III/2474, konec trasy je dán pouze rozdělením ve staničení 0,803 32km, na které plynule navazuje cesta HPC6.2. Nově navržená trasa respektuje stávající polní cestu. Trasa je navržena s devíti přínými úseky a osmi vloženými prostými kružnicovými oblouky. Poloměry kružnicových oblouků jsou ve směru staničení 400, 800, 180, 400, 800, 300, 300, 800m. Hodnoty rozšíření jízdního pásu ve směrovém oblouku jsou navrženy poloměrů menších jak 200 metrů. U poloměru R180 je hodnota rozšíření $\Delta S=0,29$ m. Hodnota c (rozvor náprav) je uvažována 5 metrů.

Polní cesta HPC6.2:

Celková délka trasy je **0,705 26** km. Začátek trasy komunikace je dán rozdělením trasy HPC 6, konec úpravy trasy HPC6.1 je začátek úpravy trasy HPC 6.2. Konec trasy HPC 6.2 je v napojení na stávající místní obslužnou komunikaci v obci Nové Kopisty. Nově navržená trasa respektuje stávající polní cestu. Trasa je navržena se sedmi přímými úseky a šesti vloženými prostými kružnicovými oblouky. Poloměry kružnicových oblouků jsou ve směru staničení 800, 800, 200, 200, 80, 100 m. Hodnoty rozšíření jízdního pásu ve směrovém oblouku jsou navrženy poloměrů menších jak 200 metrů. U poloměru R100 je hodnota rozšíření $\Delta S=0,43\text{m}$, u poloměru R80 je hodnota rozšíření $\Delta S=0,49\text{m}$. Hodnota c (rozvor náprav) je uvažována 5 metrů.

Polní cesta VPC5.1:

Celková délka trasy je **0,665 50** km. Začátek trasy komunikace je dán stávajícím zpevněným sjezdem ze silnice I/15. Konec úpravy v km 0,665 50km je dán napojením stávajícím sjezdem na silnici III/24711. Trasa je v současné době občasně využívána a je navržena v původní parcele bývalého pozemkového katastru. Trasa je navržena se čtyřmi přímými úseky a třemi vloženými prostými kružnicovými oblouky. Poloměry kružnicových oblouků jsou ve směru staničení 800, 200, 200.

Polní cesta VPC10:

Celková délka trasy je **0,500 77** km. Začátek trasy komunikace je dán stávajícím zpevněným sjezdem ze silnice I/15. Konec úpravy v km 0,500 77km je dán vnějším obvodem KPÚ, tj. katastrální hranicí mezi Novými Kopisty a Litoměřicemi. Trasa je v současné době občasně využívána návrh sleduje šachty stávajícího zavlažovacího zařízení. Trasa je navržena se šesti přímými úseky a pěti vloženými prostými kružnicovými oblouky. Poloměry kružnicových oblouků jsou ve směru staničení 200, 800, 800, 400, 100m. Hodnoty rozšíření jízdního pásu ve směrovém oblouku jsou navrženy poloměrů menších jak 200 metrů. U poloměru R100 je hodnota rozšíření $\Delta S=0,43\text{m}$.

B.3) Podélný sklon:

Polní cesta HPC6.1:

Respektováno je napojení na stávající povrch v začátku úprav. Niveleta komunikace je vedena v mírném stoupání 2,28% do staničení 0,053 88km, odtud ve velmi mírném stoupání 0,20% až do staničení 0,380 00km, dále v mírném klesání 0,60% do staničení 0,537 00km, odtud ve velmi mírném stoupání 0,19% do staničení 0,754 00km a dále ve v mírném klesání 1,50% ke konci úpravy ve staničení 0,803 32km. Návrh nivelety v maximální míře kopíruje stávající terén, její výškové posazení je navrženo s ohledem na vyrovnanou bilanci zemních prací.

Polní cesta HPC6.2:

Respektováno je napojení na stávající povrch v začátku úprav. Niveleta komunikace je vedena v mírném klesání 1,50% do staničení 0,050 00km, odtud ve velmi mírném stoupání 0,63% až do staničení 0,320 00km, dále v mírném klesání 0,61% do staničení 0,520 00km, odtud v mírném stoupání 1,57% do staničení 0,600 00km a dále ve velmi mírném klesání 0,51% ke konci úpravy ve staničení 0,705 26km. Návrh nivelety v maximální míře kopíruje stávající terén, její výškové posazení je navrženo s ohledem na vyrovnanou bilanci zemních prací.

Polní cesta VPC5.1:

Respektováno je napojení na stávající povrch v začátku úprav. Niveleta komunikace je vedena v mírném klesání 0,50% do staničení 0,180 00km, odtud ve velmi mírném stoupání 0,65% až do staničení 0,260 00km,

dále v mírném klesání 0,89% do staničení 0,260 00km, odtud ve velmi mírném stoupání 0,37% do staničení 0,380 00km a dále v mírném stoupání 2,19% ke staničení 0,460 00km a dále v mírném klesání ke konci úpravy ve staničení 0,663 30km. Návrh nivelety v maximální míře kopíruje stávající terén, její výškové posazení je navrženo s ohledem na vyrovnanou bilanci zemních prací.

Polní cesta VPC10:

Respektováno je napojení na stávající povrch v začátku úprav. Niveleta komunikace je vedena v mírném klesání 0,50% do staničení 0,080 00km, odtud ve velmi mírném stoupání 0,12% až do staničení 0,230 00km, dále v mírném klesání 2,40% do staničení 0,360 00km, odtud v mírném stoupání 3,04% do staničení 0,360 00km a dále v mírném stoupání ke konci úpravy ve staničení 0,500 77km. Návrh nivelety v maximální míře kopíruje stávající terén, její výškové posazení je navrženo s ohledem na vyrovnanou bilanci zemních prací.

B.4) Příčný sklon:

Příčný sklon se navrhuje s ohledem na šířku vozovky jako jednostranný a to v hodnotě 3,0% u všech cest (HPC6, VPC5.1, VPC10). Směr sklonu je navržen vždy dostředný do směrových oblouků. V místě střídání mezi pravostrannými a levostrannými dostřednými oblouky je navržena změna klopení. Klopení bude provedeno vždy v přímých úsecích mezi hodnotami -3,0% až +3,0%.

Sklon krajnic je jednotně na všech cestách navržen na 8%. Sklon zemní pláně pod konstrukčními vrstvami je jednotně navržen jako jednostranný 4,0%.

B.5) návrh výhyben:

Z důvodu minimalizovaného šířkového uspořádání jsou na polní cestě HPC6 navrženy tři výhybny ve vzájemné vzdálenosti do 400 metrů. V rámci pozemkových úprav však nebyly tyto prostory pozemkově vyřešeny, proto bylo nutné přistoupit k návrhu netradičního řešení, spočívajícího v rozšíření výhyben do obou stran, tak aby se těleso výhybny vešlo do pozemku komunikace. Výhybna č.1 je navržena mezi staničením 0,366 82-0,331 76 km. Její délka je 20 metrů v úseku rozšíření, celková délka je 35 metrů včetně oboustranných náběhových klínů, které jsou 7,5 metru dlouhé a metr široké. V místě rozšíření jsou výhybny 5,5 m široké. Výhybna č.2 je navržena mezi staničením 0,0,771 96-0,803 32km cesty HPC6.1 a 0,000 00-0,003 67km cesty HPC6.2. Její délka je 20 metrů v úseku rozšíření, celková délka je 35 metrů včetně oboustranných náběhových klínů, které jsou 7,5 metru dlouhé a metr široké. V místě rozšíření jsou výhybny 5,5 m široké. Výhybna č.3 je navržena mezi staničením 0,404 07-0,439 07 km. Její délka je 20 metrů v úseku rozšíření, celková délka je 35 metrů včetně oboustranných náběhových klínů, které jsou 7,5 metru dlouhé a metr široké. V místě rozšíření jsou výhybny 5,5 m široké.

Na polní cestě VPC5.1 a VPC10 nebyly výhybny požadovány.

B.6) svahy:

Sklon svahů je navržen v základním uspořádání 1:25.

C) VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH VYUŽITÍ V DOKUMENTACI:

Podkladem pro vypracování dokumentace bylo zadání schváleného plánu společných zařízení KPÚ Terežín a Nové Kopisty a ze zadávací dokumentace, kterou připravil Ateliér krajinné ekologie – AKE, spol. s.r.o., Jablonecká 8/31, 460 01 Liberec, z listopadu 2007, [REDAKCE]

/zemí bylo geodeticky zaměřeno, podkladem pro přesné směrové a výškové řešení byl polohopis a výškopis zpracovaný geodetickou kanceláří Miroslav Jenčík.

D) VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM:

Oprava závlah IO501, IO503, IO505:

Polní cesta HPC6 je umístěna v souběhu se stávajícím závlahovým potrubím a v místě staničení 0,265 00-0,604km a dále staničení 0,525 00km a dále u polní cesty VPC5.1 ve staničení 0,004 00-0,033 00km je navržena oprava tohoto potrubí. Stávající potrubí je osinkocementové a při sebemenším zásahu dochází ve spojích k poruchám. Proto si provozovatel tohoto zařízení vymohl v místech, kde vozovka zasahuje do trasy vedení přeložku podél nově navržené hrany polní cesty. Oprava se navrhuje ve stejné dimenzi 150 mm z PE potrubí, včetně nových odběrných míst.

Chráničky/prostupy pod cestami IO502, IO504, IO506, IO507:

V místech kde jsou podél cest vystrojena stávající i nová odběrná místa budou pod cestou vybudovány chráničky pro prostrčení hadic se závlahami na druhou stranu cesty. Chráničky jsou navrženy z betonových hrdlových trub profilu 250 mm. V místech kde se chráničky takzvaně zapustí do přilehlého terénu je nutné stěny svahů k čelům potrubí vyskládat kamennou rovinou. Rovnanina se vytváří neopracovaného lomového kamene (ale může být tvořena i jiných materiálů jako jsou kusy betonu apod.), kdy jsou jednotlivé kusy kladeny těsně vedle sebe tak, aby byla zachována podélná i příčná vazba (podobně jako např. u zdíva). Spáry mezi kusy kamene mohou být vyplněny štěrkem, zeminou (i s oživením travním semenem), případně mohou být ponechány bez výplně. Čela betonových trub budou podél rovnaniny a sklonu svahu seříznuta tak aby netrčela a nemohla být příčinou poškození stroje či vozidel.

Chráničky ČEZ ICT+ČEZ DISTRIBUCE:

V trase polní cesty VPC 10 se nachází stávající vedení ČEZ ICT a VN ČEZ Distribuce a to v délkách 150 a 110 m. Po dohodě se správci vedení je cesta VPC10 navržena z asfaltového recyklátu kvůli následným zásahům a minimalizaci nákladů na budoucí opravy. Vedení, které bude odhaleno, bude uloženo do dělené chráničky DN 100 a obetonováno. Dále bude do trasy položena jedna rezervní chránička pro každý jeden vodič.

Úprava stávajících sjezdů:

Sjezdy na místní komunikace a na pozemní komunikace mimo obce jsou u všech cest stávající zpevněné. Poloměry v místě napojení jsou navrženy šesti metrové, v místě napojení cesty HPC6 na silnici č. III/2474 je pravostranný oblouk ve směru staničení navržený s pětimetrovým poloměrem z důvodu uhýbání od hranice s nezastavitelným pozemkem.

E) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ:

Polní cesta HPC6 (HPC6.1 a HPC6.2):

Konstrukce vozovky je navržena pro třídu dopravního zatížení V a návrhový stupeň porušení vozovky D2. Vozovka je navržena s netuhým živičným krytem v následující skladbě:

- ACO 11-asfaltový beton střednězrnný tl. 40 mm
 - ACP16+-asfaltový beton pro podkladní vrstvy střednězrnný 70 mm
 - ŠD(B)-štěrkodrt frakce 0/32mm, třída kameniva B, deformační modul $E_{def}=80$ MPa, tl. 15 cm
 - ŠD(B)-štěrkodrt frakce 0/63mm, třída kameniva B, deformační modul $E_{def}=50$ MPa, tl. 20 cm
 - hutněná a upravená zemní pláň, deformační modul $E_{def}=30$ MPa
- Celková tloušťka skladby komunikace je 46 cm.

Šířka asfaltové vozovky je 3,5m, po obou stranách jsou navrženy krajnice šířky 0,5 m z drceného kameniva, tloušťka krajnic je 10 cm

Polní cesta VPC5.1:

Konstrukce vozovky je navržena pro třídu dopravního zatížení VI a návrhový stupeň porušení vozovky D2. Vozovka je navržena s netuhým živičným krytem v následující skladbě:

- ACO16-asfaltový beton hrubozrnný tl. 60 mm
 - ŠD(B)-šterkodrtí frakce 0/32mm, třída kameniva B, deformační modul $E_{def}=80$ MPa, tl. 15 cm
 - ŠD(B)-šterkodrtí frakce 0/63mm, třída kameniva B, deformační modul $E_{def}=50$ MPa, tl. 20 cm
 - hutněná a upravená zemní pláň, deformační modul $E_{def}=30$ MPa
- Celková tloušťka skladby komunikace je 41 cm.

Šířka asfaltové vozovky je 4,0 m, cesta je navržena bez krajnic.

Polní cesta VPC10:

Konstrukce vozovky je navržena pro třídu dopravního zatížení VI a návrhový stupeň porušení vozovky D2. Vozovka je navržena s netuhým krytem z asfaltového recyklátu v následující skladbě:

- Rmat-asfaltový recyklát bez pojiva podle TP111 tl. 100 mm
 - ŠD(B)-šterkodrtí frakce 0/32mm, třída kameniva B, deformační modul $E_{def}=80$ MPa, tl. 15 cm
 - ŠD(B)-šterkodrtí frakce 0/63mm, třída kameniva B, deformační modul $E_{def}=50$ MPa, tl. 15 cm
 - hutněná a upravená zemní pláň, deformační modul $E_{def}=30$ MPa
- Celková tloušťka skladby komunikace je 40 cm.

Šířka asfaltové vozovky je 4,0 m, cesta je navržena bez krajnic.

F) REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA PK:

Z důvodu stísněných prostorových poměrů je vozovka navržena s jednostranným příčným sklonem a ve svahu je umožněn přeliv povrchové vody přes korunu polní cesty do sousedních pozemků. Podél cest tedy nejsou navrženy příkopy ani rigoly. Vozovku je tedy nutné v časových intervalech čistit kropícím vozem. K tomuto kompromisu bylo přikročeno na základě společné dohody projektanta, objednatele a budoucího uživatele polních cest. Toto řešení je v souladu s ČSN 73 6109 čl. 9.4 – jako možné řešení návrhu polní cesty se svahem.

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

V rámci projektové dokumentace se nenavrhují vodorovné dopravní značení. Stávající sjezdy na komunikace a na místní komunikace jsou ve svých pozicích zachovány. Nedochází ke změně úhlu napojení, a tudíž nebudou dále posuzovány ve smyslu rozhledových poměrů sjezdu.

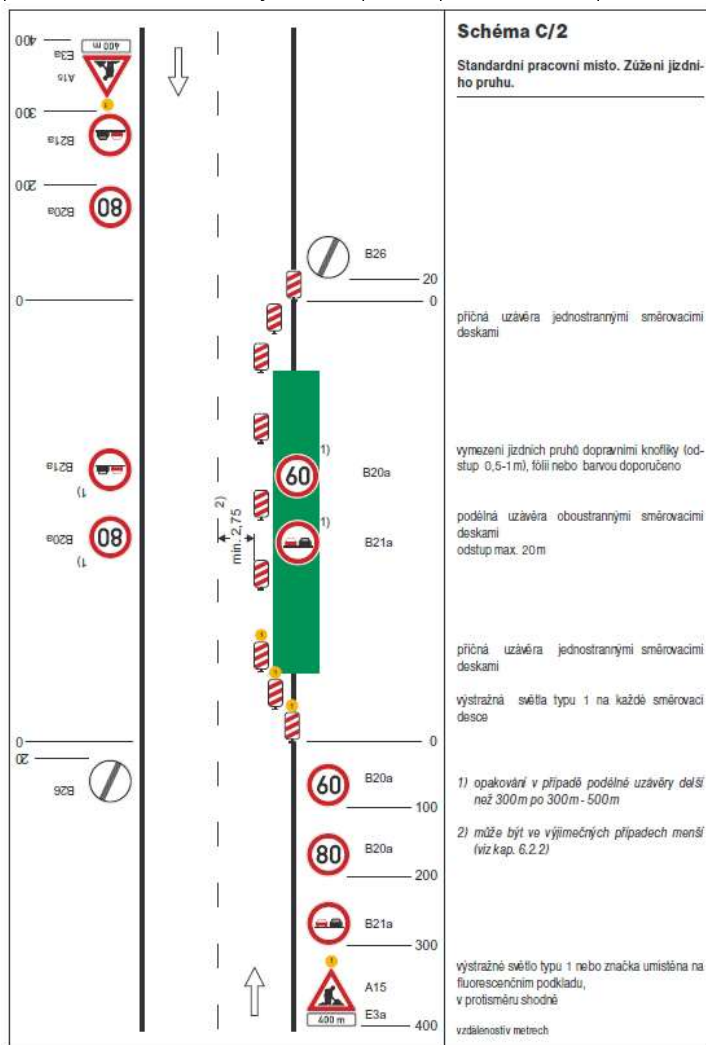
V místě sjezdu bude umístěna SDZ Z11c, Z11d-směrový sloupek, směrový sloupek červené barvy v místě sjezdu se umísťuje tak, aby vodící retroreflexní prvky sloupků směřovaly k účelové pozemní komunikaci. V místě sjezdu na komunikaci a místní komunikaci bude osazena svislá dopravní značka upravující přednost v jízdě P4, a to 10 metrů před hranicí sjezdu na komunikaci nebo místní komunikaci.

Značka bude v provedení retroreflexní fólie tř.1, umístěná na držák sloupku AlFe-Zn 60/70mm, kotvená do základu. Velikost značky 900/900mm.

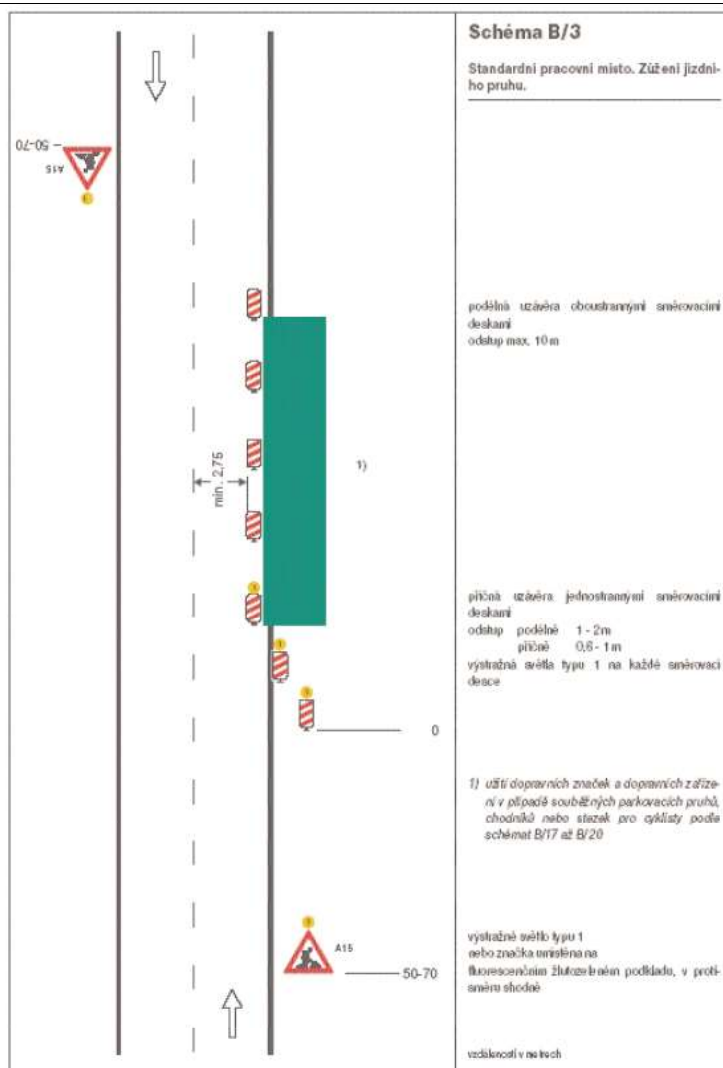
H) ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY A ÚDRŽBU:

V místě kde se polní cesta napojuje na komunikaci nebo na místní komunikaci bude docházet ke středu s e stávající dopravou. Při samotné realizaci těchto kritických míst je nutné místo vyznačit v souladu se zásadami pro označování pracovních na pozemních komunikacích (TP66-II. Vydání.)

Pro práce při napojení polních cest VPC5.1 a VPC10 bude aplikováno dopravní schéma C/2 – standardní pracovní místo zúžení jízdního pruhu pro označení pracovních míst mimo obec.



Pro práce při napojení polních cest HPC6 bude aplikováno dopravní schéma B/3 – standardní pracovní místo zúžení jízdního pruhu pro označení pracovních míst v obci.



Při stavbě musí být dodrženy všeobecné zásady BOZP, zejména musí být staveniště ohrazeno a označeno jako staveniště se zákazem vstupu.

Pro provádění stavby je nutné dbát vyjádření správců sítí.

Během výstavby se dočasně zvýší hlučnost a prašnost v okolí stavby. Zhotovitel stavby je povinen během realizace stavby zajišťovat pořádek na staveništi a neznečišťovat veřejná prostranství, nezatěžovat jej nadměrným hlukem a v co největší míře šetřit stávající zeleň. Zhotovitel bude důsledně dodržovat použití vymezených ploch pro tuto stavbu a po jejím ukončení jí předat jejím uživatelům resp. provozovatelům či majitelům. V případě zásahu do cizích zařízení musí zhotovitel jejich majitele o tomto informovat a vždy učinit o tomto zásahu písemnou zprávu nebo dohodu. Po ukončení stavby je zhotovitel povinen provést úklid všech ploch, které pro realizaci stavby používal a uvést tyto do původního stavu.

Ochrana proti hluku a vibracím:

V rámci vlastní realizace stavby dojde dočasně k některým negativním projevům a vlivům stavebního procesu. Jedná se především o hlučnost stavebních strojů při vlastním stavebním procesu a odstraňování stávajícího povrchu komunikací a jejich částečné demolice, prašnost a znečištění stávajících komunikací. Tyto projevy budou odstraňovány průběžně organizačními opatřeními zhotovitele stavby. Zhotovitel zajistí omezení hluku a vibrací použitím nejvhodnějších druhů a typu strojní mechanizace.

SÍDLO:
MESSOR s.r.o.
Jana Švermy 11, 432 01 Kadaň

IČ: 28738217, DIČ: CZ28738217
BS: [redacted]

Tel.: [redacted]
info@messor.cz, www.messor.cz

Chráněným venkovním prostorem se rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, sportu, léčení a výuce, s výjimkou prostor určených pro zemědělské účely, lesu a venkovních pracovišť. Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do 2 m okolo bytových domů, rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb.

Ochrana proti znečištění komunikací:

Zhotovitel zajistí omezené pojíždění a stání vozidel a strojů mimo zpevněné plochy. Zařídí u výjezdu ze staveniště na veřejnou komunikaci očišťování kol a podvozku dopravních prostředků a stavebních strojů od nečistot.

Zábor ploch pro zařízení staveniště, jeho provoz a vizuální rušení okolí:

Velikost plochy záboru bude co nejmenší a doba trvání co nejkratší v souladu s časovým harmonogramem stavby. Zařízení staveniště bude umístěno tak, aby neomezovalo zásobování okolních objektů. Pro provoz zařízení staveniště zhotovitel vypracuje takový provozní a manipulační řád, aby ani vizuálně nebylo narušováno životní prostředí.

Ochrana proti znečišťování podzemních a povrchových vod:

Všechny stroje a mechanismy musí být v řádném technickém stavu, bez úkapu oleje. Pod mechanismy odstavené, parkující a dlouhodobě pracující na jednom místě budou pro zachycení havarijního úniku pohonných nebo provozních hmot vkládány zachytňovací vany.

Ochrana zeleně před poškozením:

Stávající stromy budou opatřeny dřevěným bedněním tak, aby nedošlo k jejich poškození.

Navržená opatření při provádění stavby:

Při provádění stavby je nutné zabezpečit staveniště proti vstupu nepovolaných osob na staveniště a zajistit přechodná dopravní opatření v okolí staveniště. Při provádění musí být dodržovány bezpečnostní předpisy. Staveniště musí mít zabezpečený svůj obvod proti náhodnému vstupu nepovolaných osob a musí být označené výstražnými značkami a v komunikacích dopravními značkami a světelnou signalizací. Na staveništi je nutno poskytnout přístup do přilehlých domů.

Bezpečnost práce a technických zařízení:

Při provádění stavebních prací musí zhotovitel věnovat pozornost zejména: zákonu č. 309/2006 Sb., který nahrazuje vyhl. 324/90, a kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovně-právních vztazích, a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovně-právní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), a jeho prováděcí předpisy, resp. nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

Při přepravě materiálu je nutno dodržovat vyhl. ČÚBP č. 213/ Sb. o bezpečnosti při práci a provozu silničních motorových vozidel. Řešení ochrany přírody a krajiny nebo vodních zdrojů a léčebných pramenů:

Zhotovitel zajistí ochranu povrchových a podzemních vod před jejich znehodnocením látkami, které nejsou odpadními vodami (ropné deriváty, chemikálie, tuky atd.).

I) PRŮZKUMY A MĚŘENÍ:

Na základě požadavku investora byl proveden geologický průzkum, včetně vyhodnocení terénních a laboratorních prací, vypracovaný zkušební laboratoří LAPO s.r.o. z listopadu 2015. Výsledkem průzkumu bylo zjištěno, že zeminy v úrovni aktivní zóny budoucí polní cesty nejsou vhodné a je nutné je zlepšit stabilizací předběžně určené jako vápennou. Hloubka stabilizace bude 30 cm, množství vápna 3-4%. Kompletní zpráva je přílohou dokumentace.