

## **D.1.3 - TECHNICKÁ ZPRÁVA**

**PD-Stavba VN1 včetně soustavy  
tůní a výsadeb a C10 s LBK3,  
*k.ú. Hrušky u Brna***

**SO-05 Polní cesta C10**

## **Obsah**

SO-05 Polní cesta C10.....	4
1. Charakteristika současného stavu a zhodnocení staveniště .....	4
2. Základní charakteristika a parametry stavby.....	4
3. Směrové poměry .....	5
4. Spádové poměry .....	5
5. Příčné uspořádání tělesa cesty.....	5
6. Přípravné práce.....	5
7. Zemní práce.....	6
8. Konstrukce vozovky.....	8
9. Odvodnění .....	13
9.1. Podélné odvodňovací objekty.....	13
9.1.1 Příkopy (P).....	13
9.1.2 Drenážní potrubí.....	13
9.2. Příčné odvodňovací objekty .....	13
9.2.1 Horská vpust.....	13
9.2.2 Svodnice.....	14
10. Ostatní objekty na polní cestě .....	15
10.1 Výhybny.....	15
10.2 Vsakovací jámy.....	15
11. Obecné postupy .....	15
12. BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ .....	19

## D.1.3 - TECHNICKÁ ZPRÁVA

Zájmové území se nachází v Jihomoravském kraji, okrese Vyškov, k.ú. Hrušky u Brna.

Na území plánované stavby se nachází stávající nezpevněná polní cesta.

Stavba nevyžaduje napojení na dopravní a technickou infrastrukturu. Stavba je dobře přístupná po stávající dopravní infrastruktuře. Staveniště se nachází v nadmořské výšce přibližně 200-260 m n.m. Staveniště představuje polní cestu a blízké okolí.

Projektová dokumentace stavby je zpracována na žádost investora, tj. Státní pozemkový úřad.

### **Projekt řeší tyto stavební práce:**

- těžba zeminy
- svahování
- úprava pláně
- hutnění pláně
- konstrukční vrstvy vozovky
- výkop drénu
- příkop
- osazení svodnic
- vegetační úpravy–ohumusování a zatravnění dotčených ploch

### **Projektová dokumentace je rozdělena na následující stavební objekty:**

#### **SO-01 – Vodní nádrž VN1**

SO-01.1 Zátopa nádrže

SO-01.2 Zemní hráz

SO-01.3 Bezpečnostní přeliv

SO-01.4 Výpustný objekt

#### **SO-02 Revitalizace koryta (soustava tůní)**

#### **SO-03 Hrázka OH1**

#### **SO-04 Výsadba dřevin**

SO-04.1 Zalesnění PEO1

SO-04.2 Výsadba LBK3

#### **SO-05 Polní cesta C10**

**Kvůli předpokládané etapizaci stavby je součástí technické zprávy pouze SO-05 Polní cesta C10!**

**SO-05 Polní cesta C10****1. Charakteristika současného stavu a zhodnocení staveniště**

Jedná se o výstavbu polní cesty v k.ú. Hrušky u Brna. Zájmová lokalita se nachází na rozmezí zastavěného území obce Hrušky. Nachází se v rozsáhlém polním komplexu, na obecních pozemcích.

Celková délka nově budované polní cesty je 1,231 km, současná šířka nezpevněné cesty se pohybuje v rozmezí od 3,0 do 5,0 m.

V současné době je povrch polní cesty bez zpevnění. Pouze v úsecích s prudším podélným sklonem je zemina promísena s většími kameny. Cesta bez jakéhokoliv zpevnění neplní funkci, která byla vyčleněna v rámci KPÚ. Stávající stav je zapříčiněn nepříznivými klimatickými podmínkami, chybějícím podélným i příčným odvodněním.

Délka úpravy polní cesty je 1 231 m, současná šířka komunikace v koruně je v rozmezí od 3,0 do 5,0 m. Šířka jízdního pásu komunikace bude sjednocena na 4,0 m v rovných úsecích, v obloucích o poloměru menším než 50 m bude provedeno rozšíření.

**Komunikace vozovky je navržena tak, aby za normálních podmínek splňovala podmínky pro nízkokapacitní komunikace při středním zatížení (maximální denní intenzita těžkých nákladních vozidel: 50). Dle Metodického průvodce návrhem a realizací vozovek nízkokapacitních komunikací.**

**2. Základní charakteristika a parametry stavby**

Tab. 1 – základní charakteristiky a parametry stavby

	<b>MZK</b>	<b>Silniční dílce</b>
Název	Výstavba vedlejší polní cesty	
Stávající třída	X	X
Návrhová třída	VC 4,0/30	VC 4,0/30
Celková délka trasy	951 M	280 m
Šířka polní cesty v koruně	4,0 m	4,0 m
Příčný sklon v přímých úsecích	Jednostranný 3,0 %	
Počet směrových oblouků	17 ks	5 ks
Minimální poloměr směrového oblouku	45,0 m	60,0 m
Maximální poloměr směrového oblouku	6000,0 m	400,0 m
Počet výškových oblouků	12,0 ks	7,0
Minimální poloměr výškového oblouku	1000 m	450 m
Maximální poloměr výškového oblouku	5000 m	1 000 m
Minimální podélný sklon	+0,53 %	+6,65 %
Maximální podélný sklon	+7,28 %	+14,18 %
Počet výhyben	2 ks	X
Počet svodnic	X	12 ks
Délka příkopu	X	280 m
Počet vsakovacích jam	6 ks	X

### 3. Směrové poměry

Směrové poměry budou upraveny pomocí směrových oblouků. Oblouky v trase jsou navrženy jako prosté kružnicové oblouky.

Pro oba úseky je nutné provést požadované rozšíření v obloucích, včetně správného klopení!

### 4. Spádové poměry

Úsek zpevněný mechanicky zpevněným kamenivem – MZK (KM 0,234-0,410 a 0,690-1,465)

V úseku km 0,000–0,410 a 0,690-1,465 je podélný sklon vozovky navržen tak, aby co nejvíce kopíroval současný terén a zároveň splňoval podmínky pro kategorii polní cesty. Sklon bude proměnlivý od +0,53 do +7,28 %. Na trase tohoto úseku je navrženo 7 výškových oblouků.

Úsek zpevněný silničními dílci (0,410-0,690)

V úseku km 0,410-0,690 dojde ke snížení stávající terénu přibližně o 0,5 m, tak aby byl podélný sklon co nejmenší a zároveň splňoval podmínky pro kategorii polní cesty. Sklon bude proměnlivý od +6,65 do +14,18 %. Na trase tohoto úseku je navrženo 12 výškových oblouků.

### 5. Příčné uspořádání tělesa cesty

V rámci stavby dojde ke sjednocení šířky koruny cesty v přímých úsecích na 4,0 m. Zpevnění je navrženo v celé šířce, s krajnicemi se neuvažuje. Konstrukční vrstvy vozovky budou sypány v sypaném úhlu 45°, tedy ve sklonu 1:1. Příčný sklon je v přímých úsecích navržen jednostranný 3 % vpravo. Do tohoto sklonu budou vyprofilovány všechny konstrukční vrstvy, včetně zemní pláně.

Ve směrových obloucích dojde k jednostrannému vnitřnímu rozšíření v závislosti na velikosti poloměru směrového oblouku. Rozšíření v obloucích se v tomto případě provádí pouze u oblouků s poloměrem R menším než 50 m.

V úsecích, kde je na levé straně navrženo vybudování příkopu, je těleso cesty navrženo následovně. Sklon v koruně i na zemní pláni zůstává zachován. Dochází pouze ke změně sklonu svahu na straně příkopu. Příkop je ve všech úsecích navržen tak, aby respektoval normu. V příčném řezu má tvar lichoběžníku. Dno je navrženo min. 0,3 m pod zemní pláň, šířka ve dně je navržena na 0,4 m. Sklon svahu příkopu přiléhajícího k vozovce je 1:1 a sklon za příkopem 1:1.

### 6. Přípravné práce

Před samotným zahájením stavebních prací, budou provedeny přípravné práce. Práce spočívají zejména v odstranění stromů, zajištění a zřízení staveniště, a v neposlední řadě ve vytyčení inženýrských sítí.

Před zahájením stavebních prací bude provedeno odstranění náletových dřevin, křovin, travin a odstranění pařezů. Všechny traviny, stromy a náletové dřeviny v místech odvodňovacích objektů (příkopů, drénů) budou odstraněny, aby bylo docíleno správného fungování objektů. Kácení stromů provede zhotovitel.

V případě, že dochází ke střetu s inženýrskými sítěmi, je zhotovitel povinen, nechat vytyčit tyto sítě certifikovaným geodetem. Následně správci daných sítí, seznámí zhotovitele s podmínkami, které je potřeba dodržet při stavebních pracích v ochranných pásmech těchto sítí.

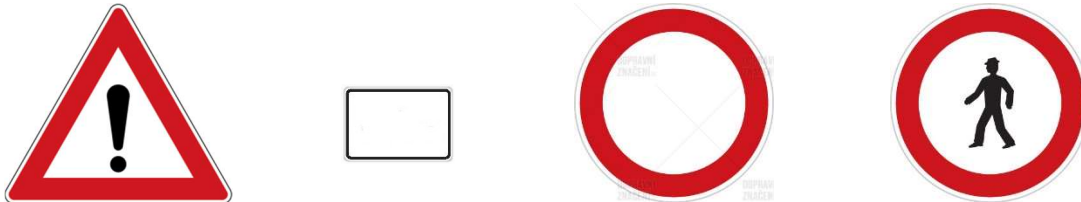
Před zahájením všech stavebních prací dojde k označení, zabezpečení staveniště a celé stavby. **V průběhu výstavby bude celá stavba označena zákazovou tabulkou – ZÁKAZ VSTUPU NA STAVENIŠTĚ zároveň s ohraničením výstražnou páskou. Toto značení bude umístěno na všech přístupových komunikacích na staveniště.** Dále dojde k umístění výstražné značky – POZOR STAVENIŠTĚ a k umístění příkazových značek – VSTUP JEN V OCHRANNÉ PŘÍLBĚ, VSTUP POUZE V PRACOVNÍ OBUVI.

Před překopem polní cesty (horská vpust, příčných drénů) je nutné provést včasné označení neprůjezdnosti komunikace v dostatečné vzdálenosti tak, aby bylo umožněno bezpečné otočení vozidel a následný objezd. Samotný výkop bude označen výstražnou tabulkou – POZOR VÝKOP. V případě přerušení stavebních prací a zanechání otevřeného výkopu musí být provedeno oplocení tohoto místa a ohraničení výstražnou páskou, aby nedošlo k ohrožení zdraví nebo majetku.



Je bezpodmínečně nutné provést označení v souladu se vzorovými značkami v souladu s předpisy pro BOZP.

Vzhledem k rozsahu stavebních úprav předmětného úseku lesní cesty, bude na začátku tohoto úseku osazeno přechodné dopravní značení. Jedná se o upozornění na výjezd vozidel ze stavby A22 a E13 – „POZOR VÝJEZD ZE STAVBY“ a dále dopravní značení B1 a B30 z důvodu současného vedení žluté turistické trasy. Toto omezení bude provedeno na začátku úpravy, resp. v místě rozcestí cca v km 0,800 a na konci úpravy cca v km 1,523. Zhotovitel osadí dočasné dopravní značení B1 (zákaz vjezdu) po dobu probíhajících stavebních prací. Toto značení bude umístěno v dostatečném předstihu, resp. v místě umožňující bezpečné otočení nákladních vozidel. Vzhledem k rozsahu a charakteru stavby nedojde k žádné objíždce ani uzavírce.



## 7. Zemní práce

### Práce na komunikaci, přípravné práce, vyrovnaní podkladu komunikace

#### Úsek zpevněný mechanicky zpevněným kamenivem – MZK (KM 0,234-0,410 a 0,690-1,465)

Nejprve bude provedeno stržení svrchní zeminy v průměrné tl. 0,3 m. Dále mohou začít práce na zemním tělese cesty – výkopové a násypové práce. Momentálně se v tomto úseku nevyskytuje žádný odvodňovací prvek. Pro důkladné odvodnění tělesa cesty je navrženo vybudování drenážního potrubí po celé délce úseku. Drenážní potrubí bude zaústěno do vsakovacích jam. V místech s nedostatečnou šířkou zemní pláně bude provedeno její rozšíření pravostranným hutněným násypem na 95 % P.S.

Zemní pláň bude rozšířena na šířku min. 5,1 m v přímých úsecích (v obloucích bude zemní pláň rozšířena dle ČSN). Kvůli nedostatečné únosnosti zemní pláně je navrženo zlepšení podloží.

Podloží bude zlepšeno za pomoci cementovápnné směsi. Směs bude na urovnanou zemní pláň nanášena za pomoci dávkovače – 25 kg/m<sup>2</sup>. Po rozprostření směsi dojde k promísení s podkladem např. pomocí půdní frézy – promísení bude provedeno do hloubky 0,3 m. Po promísení dojde ke srovnání a vyprofilování zemní pláně do požadovaného příčného sklonu.

Stržení svrchní části zeminy s následným provápněním bude provedeno i pod výhybnami.

Po pokládce drenážního potrubí, mohou začít práce na zemním tělese cesty. Jako první dojde ke srovnání a vyprofilování zemní pláně. Zemní pláň bude vyprofilovaná do jednostranného 3,0 % příčného sklonu. Vyrovnání a vyprofilování bude provedeno pomocí vhodné techniky (např. autogrejd s otočnou a výškově nastavitelnou radlicí). Následovat bude zhutnění upravené a vyprofilované zemní pláně na min.  $E_{def2} = 30$  MPa. Srovnání a zhutnění zemní pláně bude provedeno i v místech výhyben. Hutnění pláně bude provedeno vibračním válcem.

Zkoušky pro řádné provedení díla					
Místo zkoušky	Místo zkoušky	Provedení zkoušky	Četnost	Výměra	Celkové množství (ks)
Pláň	Míra zhutnění $E_{def2} = \text{min. } 30 \text{ Mpa}$	Laboratoř	1 x na 1 000 m <sup>2</sup> (min. 3x)	4 850 m <sup>2</sup>	5x3
	Odchylka od příčného sklonu	Geodeticky	1x na 100 m	951 m	10

#### Úsek zpevněný silničními dílci (0,410-0,690)

Nejprve bude provedeno stržení svrchní zeminy v průměrné tl. 0,3 m. Dále mohou začít práce na zemním tělese cesty – výkopové a násypové práce. Momentálně se na trase komunikace nevyskytuje odvodňovací příkop. Pro důkladné odvodnění tělesa cesty je navrženo jeho vybudování po celé délce. Podrobnější požadavky na vytvoření příkopů jsou uvedeny níže. V místech s nedostatečnou šířkou zemní pláně bude provedeno její rozšíření pravostranným hutněným násypem na 95 % P.S.

Zemní pláň bude rozšířena na šířku min. 5,1 m v přímých úsecích (v obloucích bude zemní pláň rozšířena dle ČSN). Kvůli nedostatečné únosnosti zemní pláně je navrženo zlepšení podloží. Podloží bude zlepšeno za pomoci cementovápnné směsi. Směs bude na urovnanou zemní pláň nanášena za pomoci dávkovače – 25 kg/m<sup>2</sup>. Po rozprostření směsi dojde k promísení s podkladem např. pomocí půdní frézy – promísení bude provedeno do hloubky 0,3 m. Po promísení dojde ke srovnání a vyprofilování zemní pláně do požadovaného příčného sklonu.

Po vytvoření příkopů a rozšíření vozovky, mohou začít práce na zemním tělese cesty. Jako první dojde ke srovnání a vyprofilování zemní pláně. Zemní pláň bude vyprofilovaná do jednostranného 4,0 % příčného sklonu. Vyrovnání a vyprofilování bude provedeno pomocí vhodné techniky (např. autogrejd s otočnou a výškově nastavitelnou radlicí). Následovat bude zhutnění upravené a vyprofilované zemní pláně na min.  $E_{def2} = 30$  MPa. Hutnění pláně bude provedeno vibračním válcem.

Zkoušky pro řádné provedení díla					
Místo zkoušky	Místo zkoušky	Provedení zkoušky	Četnost	Výměra	Celkové množství (ks)
Pláň	Míra zhutnění $E_{def2} = \min. 30 \text{ Mpa}$	Laboratoř	1 x na 1 000 $\text{m}^2$ (min. 3x)	1 428 $\text{m}^2$	2x3
	Odchylka od příčného sklonu	Geodeticky	1x na 100 m	280 m	3

V případě, že při realizaci zemní pláně bude zjištěno, že požadovanou míru zhutnění nelze provést, má zhotovitel povinnost přerušit stavební práce a tento problém ohlásit investorovi akce.

## 8. Konstrukce vozovky

### Konstrukční vrstvy ze štěrku

Po písemném předání vyprofilované, zhutněné a případně sanované zemní pláně a odsouhlasení navázení konstrukčních vrstev štěrku dojde ke zřízení nových konstrukcí vozovky.

**Projektant upozorňuje, že v celé délce je požadovaná šířka 4,0 m v koruně.**

Úsek zpevněný mechanicky zpevněným kamenivem – MZK (KM 0,234-0,410 a 0,690-1,465)

Konstrukce vozovky je navržena tak, aby za optimálních podmínek splňovala podmínky pro nízkokapacitní komunikace při středním zatížení (maximální denní intenzita těžkých nákladních vozidel: 50). Dle Metodického průvodce návrhem a realizací vozovek nízkokapacitních komunikací.

Na dostatečně zhutněné zemní pláni budou zřízeny následující vrstvy:

- ŠD fr. 0/63 mm, tl. 200 mm se zhutněním min. na  $E_{def2} = 70 \text{ MPa}$ ,
- MZK fr. kostra kameniva 0/32 mm, tl. 150 mm se zhutněním min. na  $E_{def2} = 110 \text{ MPa}$ .
- LV fr. 0/8 mm, mn. max. 20  $\text{kg/m}^2$

Celková tloušťka nové konstrukce bude 350 mm.

Na pojízdné vrstvě je požadována min. hodnota modulu přetvárnosti  $E_{def2} \geq 110 \text{ MPa}$ !

Po písemném předání řádně vyprofilované a zhutněné zemní pláně, může začít navázení nových konstrukčních vrstev vozovky.



**Ochranná vrstva** – jako první dojde k navezení vrstvy ze šterkodrti ŠDA 0/63 mm. Zhutnění této vrstvy je požadováno na min.  $E_{def2}$  70 MPa.

Podklad musí být rovný, suchý, s modulem přetvárnosti  $E_{def2}$  min. 30 MPa. Šterkodrt' se přiveze volně ložená na korbě nákladního automobilu, umístí se rovnoměrně do profilu komunikace a urovná se např. grejdrem, dozerem..., do požadovaného profilu na požadovanou výšku vrstvy, tak aby tloušťka vrstvy po řádném zhutnění byla 200 mm. Je potřeba provádět pravidelnou kontrolu vlhkosti dovezené šterkodrtě (min. 2x denně). V případě, že hodnota vlhkosti nedosahuje intervalu  $\pm 3 \% w_{opt}$  je nutné šterkodrt' dovlhčit např. kropícím vozem. Jakmile vrstva splňuje optimální vlhkost, lze přistoupit ke zhutnění např. vibračním tandemovým válcem atd.

**MZK** – na řádně vyprofilovanou a zhutněnou ochrannou vrstvu dojde k navezení směsi kameniva frakce 0/32. Tloušťka vrstvy je navržena na 150 mm po řádném zhutnění. Směs kameniva musí být vyrobena v míchacím centru (betonárně) smícháním úzkých frakcí s přesným dávkováním podle předem navržené receptury.

Ochranná vrstva musí být rovná, suchá. Požadované hodnoty míry zhutnění jsou popsány projektovou dokumentací.

Mechanicky zpevněné kamenivo (MZK) se přiveze volně ložené na korbě nákladního automobilu, umístí se rovnoměrně do profilu komunikace a urovná se (finišerem, grejdrem...) do požadovaného profilu na požadovanou výšku vrstvy navýšenou max. o 10 % od požadované výšky v PD. Pravidelně je potřeba kontrolovat vlhkost dovezené směsi MZK (min. 1x za hodinu). V případě, že hodnota vlhkosti nedosahuje intervalu  $-2 \% w_{opt} + 1 \%$  nesmí se MZK použít a dále zpracovávat.

Hutnění MZK se neoptimálněji provádí vibračním tandemovým nebo tahačovým válcem min. 10 t. Je možné použít pneumatikové válce.

#### Úsek zpevněný silničními dílci (0,410-0,690)

Konstrukce vozovky je navržena tak, aby za optimálních podmínek splňovala podmínky pro nízkokapacitní komunikace při středním zatížení (maximální denní intenzita těžkých nákladních vozidel: 50). Dle Metodického průvodce návrhem a realizací vozovek nízkokapacitních komunikací.

Na dostatečně zhutněné zemní pláni budou zřízeny následující vrstvy:

- ŠD fr. 0/63 mm, tl. 150 mm se zhutněním min. na  $E_{def2} = 60$  MPa,
- ŠD fr. 0/63 mm, tl. 150 mm se zhutněním min. na  $E_{def2} = 90$  MPa,
- Lože z kameniva fr. 0/4 mm, tl. 50 mm se zhutněním min. na  $E_{def2} = 100$  MPa,
- Silniční dílce – betonový prefabrikát 800/330/120 mm

Celková tloušťka nové konstrukce bude 470 mm.

Na pojízdné vrstvě je požadována min. hodnota modulu přetvárnosti  $E_{def2} \geq 100$  MPa!

Po písemném předání řádně vyprofilované a zhutněné zemní pláně, může začít navážení nových konstrukčních vrstev vozovky.

**Ochranná vrstva** – jako první dojde k navezení vrstvy ze štěrkodrti ŠDA 0/63 mm. Zhutnění první vrstvy je požadováno na min.  $E_{def2}$  60 MPa, druhá vrstva ze ŠD bude zhutněna na min.  $E_{def2}$  90 MPa.

Podklad musí být rovný, suchý, s modulem přetvárnosti  $E_{def2}$  min. 30 MPa. Štěrkodrt' se přiveze volně ložená na korbě nákladního automobilu, umístí se rovnoměrně do profilu komunikace a urovná se např. grejdrem, dozerem..., do požadovaného profilu na požadovanou výšku vrstvy, tak aby tloušťka vrstvy po řádném zhutnění byla 300 mm. Štěrkodrt' bude navezena ve 2. vrstvách po 150 mm, kdy každou vrstvu je potřeba řádně zhutnit na požadovanou únosnost. Je potřeba provádět pravidelnou kontrolu vlhkosti dovezené štěrkodrtě (min. 2x denně). V případě, že hodnota vlhkosti nedosahuje intervalu  $\pm 3\%$   $w_{opt}$  je nutné štěrkodrt' dovlhčit např. kropícím vozem. Jakmile vrstva splňuje optimální vlhkost, lze přistoupit ke zhutnění např. vibračním tandemovým válcem atd.

**Kamenné lože pod silniční dílce** – na ochrannou vrstvu dojde k rozprostření lože z kameniva fr. 0/4 mm, v tl. 50 mm. Zhutnění této vrstvy je požadováno na min.  $E_{def2}$  100 MPa.

Podklad ze štěrkodrti musí být rovný, suchý, s modulem přetvárnosti  $E_{def2}$  min. 90 MPa. Štěrkodrt' se přiveze volně ložená na korbě nákladního automobilu, umístí se rovnoměrně do profilu komunikace a urovná se např. grejdrem, dozerem..., do požadovaného profilu na požadovanou výšku vrstvy, tak aby tloušťka vrstvy po řádném zhutnění byla 50 mm. Štěrkodrt' je potřeba řádně zhutnit na požadovanou únosnost. Je potřeba provádět pravidelnou kontrolu vlhkosti dovezené štěrkodrtě (min. 2x denně). V případě, že hodnota vlhkosti nedosahuje intervalu  $\pm 3\%$   $w_{opt}$  je nutné štěrkodrt' dovlhčit např. kropícím vozem. Jakmile vrstva splňuje optimální vlhkost, lze přistoupit ke zhutnění např. vibračním tandemovým válcem atd.

### **Silniční dílce**

Pro zpevnění krytu vozovky budou použity betonové prefabrikáty. Jedná se o jednovrstvou, nearnovanou desku deklarovaných rozměrů  $d \times š \times v = 380 \times 800 \times 115$  mm vyrobenou z vysoce kvalitního a odolného vibrovaného betonu C35/45 XA3. Na straně šířky má deska 8 trojúhelníkových zubů, které zapadají do sebe a mají funkci pera a drážky při ukládání dílců do vozovky.

Betonové desky se pokládají na odvodněné a zhutněné štěrkové podloží do dvou kolejí. Zámky na delších stranách dílců zapadají do sebe a zabraňují pohybu prefabrikátů do stran. Prostor mezi kolejemi a krajnice se vyplní sytkým zhutnitelným materiálem (drtí). Hmotnost jedné desky činí 75 kg a lze je pokládat ručně s využitím samosvorných kleští, nebo s využitím mechanizace umožňující úchop manipulaci s deskami.

Při kalkulaci je nutné počítat s tím, že do 1 bm vozovky je nutné uložit 6 ks desek – 2 koleje á 3 ks. Přesněji – 3 ks desek položených v přímé části má stavební délku 1030  $\pm$  10 mm.

**V případě, že při realizaci konstrukčních vrstev bude zjištěno, že požadovanou míru zhutnění nelze provést, má zhotovitel povinnost přerušit stavební práce a tento problém ohlásit investorovi akce.**

**V místě napojení předmětného úseku cesty dojde k plynulému napojení veškerých konstrukčních vrstev předmětné lesní cesty na stávající povrch lesní cesty.**

### **Použité materiály:**

Kámen: štěrkodrt' ŠDA fr. 0/63 mm; ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285  
MZKA fr. 0/32 ČSN 73 6126-1,  
lomové výsivky fr. 0/8 mm, mn. max. 20 kg/m<sup>2</sup>

*Veškeré kamenivo použito do konstrukcí vozovky musí splňovat ČSN EN 13285*

*Zhotovitel má povinnost použití vhodné stavební techniky, která zabezpečí, že při provádění ostatních prací nedojde k poruše vozovky, nebo zvýšení objemu výtluků a prohloubení kolejí. Pokud dojde při realizaci k poškození vozovky, která bude vyžadovat větší rozsah vyrovnaní vozovky, bude tato činnost provedena z vlastních prostředků zhotovitele.*

### **Dokončovací práce**

Po dokončení všech stavebních prací nesmí v blízkosti staveniště zůstat žádný odpad, neupravený terén, pařezy atd. Příjezdová komunikace bude řádně očištěna a protokolárně předána jejímu vlastníkov. V případě, že při realizaci stavebních prací bude provedeno poškození vzrostlých stromů, má zhotovitel povinnost provést jejich neprodlené ošetření.

Dotčené plochy stavební mechanizací a plochy kolem polní cesty budou zatravněny vhodnou travinnou směsí. Směs bude odsouhlasena investorem.

### **Zkoušky pro řádné provádění a dokončení díla**

Při stavbě komunikace budou zajištěny všechny nezbytné zkoušky nutné pro řádné provádění a dokončení díla.

- Kontrolním měřením kvality prací v rozsahu projektem předepsaných a dalších vyžádaných zkoušek, prováděných prostřednictvím akreditovaných zkušeben.

- Zajištěním a provedením všech nutných zkoušek dle ČSN (případně jiných norem vztahujících se k prováděnému díla včetně pořízení protokolů zajištěných u akreditované zkušebny).

*Tabulka požadovaných zkoušek u úseků zpevněných MZK:*

Místo zkoušky	Typ zkoušky	Provedení zkoušky	Četnost	Výměra	Celkové množství (ks)
ŠD 0/63 (1. vrstva šterkodrti)	Plocha	Geodeticky	1x na úsek	4 100 m <sup>2</sup>	1
	Odchylka od příčného sklonu	Geodeticky	1x na 100 m	951 m	10
	Tloušťka vrstvy	Geodeticky	1x na 100 m	951 m	10
	Míra zhutnění; E <sub>def2</sub> = min. 70 MPa	Laboratoř	1x na 1000 m <sup>2</sup> (min. 3x)	4 100	5x3
MZK	Plocha	Geodeticky	1x na úsek	3 800 m <sup>2</sup>	1
	Odchylka od příčného sklonu	Geodeticky	1x na 100 m	951 m	10
	Tloušťka vrstvy	Geodeticky	1x na 100 m	951 m	10
	Míra zhutnění; E <sub>def2</sub> = min. 110 MPa	Laboratoř	1x na 1000 m <sup>2</sup> (min. 3x)	3 800	4x3

Tabulka požadovaných zkoušek u úseku zpevněným silničními dílci:

Místo zkoušky	Typ zkoušky	Provedení zkoušky	Četnost	Výměra	Celkové množství (ks)
ŠD 0/63 (1. vrstva šterkodrti)	Plocha	Geodeticky	1x na úsek	1 200 m <sup>2</sup>	1
	Odchylka od příčného sklonu	Geodeticky	1x na 100 m	280 m	3
	Tloušťka vrstvy	Geodeticky	1x na 100 m	280 m	3
	Míra zhutnění; $E_{def2} = \text{min. } 60 \text{ MPa}$	Laboratoř	1x na 1000 m <sup>2</sup> (min. 3x)	1 200	2x3
ŠD 0/63 (2. vrstva šterkodrti)	Plocha	Geodeticky	1x na úsek	1 150 m <sup>2</sup>	1
	Odchylka od příčného sklonu	Geodeticky	1x na 100 m	280 m	3
	Tloušťka vrstvy	Geodeticky	1x na 100 m	280 m	3
	Míra zhutnění; $E_{def2} = \text{min. } 90 \text{ MPa}$	Laboratoř	1x na 1000 m <sup>2</sup> (min. 3x)	1 150	2x3
Drt' 0/4 (3. vrstva)	Plocha	Geodeticky	1x na úsek	1 120 m <sup>2</sup>	1
	Odchylka od příčného sklonu	Geodeticky	1x na 100 m	280 m	3
	Tloušťka vrstvy	Geodeticky	1x na 100 m	280 m	3
	Míra zhutnění; $E_{def2} = \text{min. } 100 \text{ MPa}$	Laboratoř	1x na 1000 m <sup>2</sup> (min. 3x)	1 120	2x3

Kontrolní zkoušky stavebních materiálů v rozsahu dané ČSN 73 6126-1 a budou splňovat ČSN EN 13285. Odběr vzorků pro zkoušky proběhne za přítomnosti investora!!!

- **Při provádění zkoušek je požadována přítomnost investora!**
- **Všechny uvedené tloušťky konstrukčních vrstev jsou uvedeny po řádném zhutnění**
- **Všechna staviva musí splňovat příslušná ustanovení technických norem a prohlášení o shodě.**
- **Od všech odvodňovacích objektů (přikopy, drény,...) budou provedeny opevněné odvodňovací rýhy.**
- **Obnovené funkční vrstvy vozovky budou na sjezdech, začátku a konci úpravy plynule navázány na stávající povrch vozovky.**
- **Během realizace akce bude prováděna fotodokumentace stavby, která bude po předání odevzdána investorovi akce.**
- **V případě přerušení betonáže/zdění a pokud budou v průběhu výstavby trvat nepříznivé klimatické podmínky (teploty nad 25 °C, přímé sluneční záření) budou všechny nedokončené konstrukce přikryty navlhčenou geotextilií. Pokud by teplota klesla pod + 5 °C, je nutné přidat přísady urychlující tvrdnutí.**
- **U kamenných konstrukcí budou dodrženy minimální rozměry kamenu dle ČSN.**

## **9. Odvodnění**

### **9.1. Podélné odvodňovací objekty**

#### **9.1.1 Příkopy (P)**

Příkop bude vybudován v úseku KM 0,410-0,690. V současné době je v tomto úseku absence podélných odvodňovacích objektů. V rámci realizace je navrženo vybudování levostranného příkopu po celé délce úseku.

Příkopy budou vyprofilovány příkopovým rýpadlem do lichoběžníkového profilu o hloubce min. 0,25 m pod zemní pláň (v případě nejasného určení zemní pláně bude příkop hl. min. 0,8 m pod korunou vozovky) a šířce ve dně 0,4 m, sklon svahů 1:1–1:1,5. Při realizaci příkopů je nutné provést podélný sklon tak, aby bylo docíleno řádného odvodnění a nedocházelo ke zdržování vody v lokálních místech.

Příkop bude opevněn záhozem z lomového kamene o hm. do 80 kg. Kamenem bude opevněno dno i břehy. Břehy budou opevněny do výšky 0,4 m. Plocha záhozu bude urovňována.

V místě rostlého terénu může být po písemné dohodě s investorem akce provedena změna rozsahu příkopů. Při realizaci je nutné dbát zvýšené opatrnosti tak, aby nedocházelo k poškození vzrostlých stromů. V případě, že by při realizaci stavebních prací došlo k poškození, je nutné provést jejich okamžité ošetření.

#### **9.1.2 Drenážní potrubí**

V úsecích se zpevněním vozovky mechanicky zpevněným kamenivem je zemní pláň odvodněna drenážním potrubím PP DN 150 ve ŠP obsypu s geotextilií.

Do rýhy o hloubce min. 1,0 m a šířce 0,4 m, dojde k nasypání podkladní vrstvy kameniva – drť fr. 8/16 mm, tl. 250 mm.

Na tuto vrstvu bude položeno drenážní perforované potrubí DN 150, materiál PP. Na tuto vrstvu bude nasypána vrstva ze šterku fr. 32/63 mm, tl. 0,4 m. Horní vrstva bude tvořena drtí fr. 4/8 mm, tl. 100 mm.

V 6 místech přechází drenáž pod vozovkou a je zajištěna do zasakovacích jam, které jsou navrženy na parcele č. 2833.

V KM 0,690 je drenáž vyústěna do otevřeného příkopu.

V KM 0,297 je drenáž vyústěna do horské vpusti.

V KM cca 0,280 a 0,247, v blízkosti sloupu NN bude drenáž prerušena a bude vyústěna do vodního toku. Vyústění bude opevněno dlažbou z lomového kamene.

### **9.2. Příčné odvodňovací objekty**

#### **9.2.1 Horská vpust**

V km 0,297 bude vybudována horská vpust. Horská vpust bude sloužit k zachycení vody tekoucí po krytu polní cesty a rovněž bude převádět vodu pod polní cestou ze zpevněného příkopu, který se nachází na parcele č. 825.

Horská vpust bude vybudována z betonu C30/37 XC4 XF3. Celková hloubka vpusti bude 1,3 m a bude mít rozměr 5,0 x 1,2 m. Betonová konstrukce vpusti bude umístěna na podkladním betonu tl. 0,2 m C16/20 XC2, který bude vyztužen kari sítěmi KY49 (překrývání sítí o dvě oka).

Vpust bude vyztužena KARI sítí Ø8 mm, oka 100x100 mm. Dále budou použity ocelové pruty Ø 16 mm.

V bočních stěnách vpusti budou osazeny L profily o rozměrech 80x50 mm. L profily budou provrtány a budou přichyceny na chemickou kotvu. Na ocelové L profily budou osazeny vtokové mříže o rozměrech 1,0 x 0,85 m. Tloušťka mříže bude 45 mm. Celkem bude použito 5 ks vtokových mříží.

Před vtokem do vpusti bude provedeno opevnění dlažbou z lomového kamene na MC. Šířka opevnění se bude zužovat z 0,7 m na 0,5 m. Délka opevnění je 1,0 m. Sklony břehů na vtoku budou 1:1. Opevnění bude vytaženo do výšky 0,8 m. Opevnění plynule naváže na stávající zpevněný příkop nacházející se na parcele č. 825.

Na výtoku bude směrem do vodního toku bude provedeno opevnění z lomového kamene o hm. 80-200 kg. Z kamene bude vytvořen zához s urovnáním líce. Tloušťka opevnění bude 0,4 m. Opevnění bude provedeno na délku 2,0 m, šířka 3,0 m. Ve vodním toce bude opevněno dno i protilehlý břeh. Břeh bude opevněn do výšky 0,8 m.

Před započítáním prací na horské vpusti je nutno provést odvodnění staveniště s převedením vody a odkopávku mělké kašovité zeminy na únosný podklad, na který bude provedeno založení objektu. Je nutno nechat ověřit únosnost základové spáry autorizovanou osobou. Základová spára příčným objektem musí být ověřena při výkopových pracích geologem nebo geotechnikem (návrhová hodnota únosnosti základové spáry je 150kPa).

Pro lepší styk betonu se zeminou budou všechny betonové části natřeny jílovým mlékem. Zeminu kolem monolitické konstrukce je nutno dohutnit až těsně k líci betonové konstrukce.

### **9.2.2 Svodnice**

V místech s kritickým podélným sklonem dojde k osazení nových ocelových svodnic do koruny vozovky. Rozmístění svodnic je provedeno dle normy ČSN 73 6108. Na lesní cestu bude umístěno celkem 12 ks ocelových svodnic. Projektant doporučuje ocelové svodnice REVARDO II z ohýbaného plechu s min. tl. 5 mm o rozměrech 120 x 120 mm. Svodnice budou uloženy do betonu a jejich rozmístění bude provedeno dle následujících tabulek.

Celkem dojde k osazení 12 ks nových ocelových svodnic.

Ocelové svodnice budou pokládány v šikmém úhlu 35-40° od podélné osy komunikace. Pro uložení v požadovaném úhlu je potřeba použít svodnice, které budou delší min. o 1,5 m, než je šířka cesty!

Výkop pro svodnice bude mít co nejnižší hloubku a šířku. Projektant doporučuje hloubku výkopu cca 30 cm a šířku 50 cm. V místě pro patky bude výkop rozšířen. Úzkým výkopem bude dosaženo lepší stability zabudované svodnice. Jakmile bude výkop vykopán, dojde k jeho urovnání a zhutnění. Do urovnaného a zhutněného výkopu dojde k uložení svodnice na vrstvu betonu tak, aby svodnice byla uložena cca 2-3 cm pod korunou vozovky. Následně dojde k obetonování betonem. Z obou stran svodnice budou uloženy žulové kostky do betonu. Zhutnění kolem svodnice bude provedeno ručním pěchem (při použití válce je nutné svodnici naplnit šterkem nebo do ní vložit kládu).

Svodnice budou uloženy tak, aby voda byla svedena do příkopu. V případě, že se v místě uložení svodnice nebude nacházet podélný příkop, bude na výtokové straně prokopána přibližně 30 cm hluboká rýha v délce 5 m. Okraj svodnice spolu s odtokovou rýhou je vhodné zpevnit kameny, alespoň v délce 2 m.

## **10. Ostatní objekty na polní cestě**

### **10.1 Výhybny**

Vzhledem k tomu, že se jedná o jednopruhovou polní cestu, jsou navrženy 2 výhybny pro vyhýbání vozidel.

Výhybny budou mít stejnou konstrukci jako úseky zpevněné mechanicky zpevněným kamenivem. Šířka výhybny bude 2,5 m, celková šířka komunikace s výhybnou bude 6,5 m. Náběhy budou ve sklonu 1:3. Délka výhybny bez náběhů bude 20,0 m.

### **10.2 Vsakovací jámy**

Na parcele č. 2833 budou vybudovány zasakovací jámy. Celkově bude vybudováno 6 vsakovacích jam do kterých bude zaústěno podélné odvodnění v podobě drenážního potrubí.

Jámy budou vybudovány na parcele určené pro výsadbu LBK3. Vzdálenost mezi jednotlivými vsaky je 100 m. V místě jámy je oplocenka v LBK3 přerušena v délce 10,0 m.

Vsakovací jámy budou mít rozměry 3x2,0 m, hloubka jámy bude 4,0 m. Spodní část jámy do hloubky 2,0 m bude vyplněna lomovým kamenem o hm. do 80 kg. Vsakovací jáma bude na styku se zemínou obalena geotextilií. Po zaústění drénu a řádném obalení vrstvy kameniva geotextilií dojde ke zpětnému zásypu zemínou.

## **11. Obecné postupy**

### **Betonové konstrukce**

#### **Doprava betonu**

Veškerý beton použitý na stavbě bude výhradně z akreditované betonárny. V případě jiné nabídky betonárny, než udává projekt, bude vhodný náhradní beton odsouhlasen technickým dozorem stavby, popř. investorem akce.

V rámci dopravy betonu na stavbu lze využít autodomíchávačů popř. běžné nákladní prostředky pro dopravu tuhých a zavlhlých směsí. U nákladních aut je nutno počítat s ochranou proti dešti a tím znehodnocení betonové směsi.

Předpokladem je zpracování do 15 minut od ukončení dopravy a nepoužití zpomalovacích přísad.

V rámci vnitrostaveništní dopravy je možné využít:

- žlaby a skluzy – vhodné pro měkké až tekuté směsi při sklonu do 45°
- pásové dopravníky – vhodné pro horizontální dopravu při sklonu do 15°, doporučená vzdálenost do 15 m, nevhodné pro měkké a tekuté směsi
- koše na beton přemísťované jeřáby
- čerpadla na beton pístová, membránová nebo rotační (podtlaková) - jemná cementová malta použita jako „mazací směs“, se nesmí použít do konstrukce
- pneumatická dopravní zařízení

Vnitrostaveništní doprava musí být zajištěna tak, aby:

- betonování ucelené části konstrukce bylo plynulé bez přerušení
- probíhala bez překládání od místa odběru až do uložení do konstrukce

### Ukládání betonové směsi

Předpokladem zahájení betonáže je řádná kontrola:

- rozměrů konstrukce, tvaru a provedení bednění, podpěrných konstrukcí apod.
- provedení a uložení výztuže
- úprava pracovní spáry
- zakrytých prací (základová spára, izolace apod.)

Výsledek kontroly spolu s vyjádřením odběratele musí být zaznamenán ve stavebním deníku. Před zahájením betonáže složitějších konstrukcí musí být stanoven její postup (pokud není uveden v PD). Zejména u staveb, které musí být betonované bez přerušení, musí být připraveno řešení pro případ poruchy klíčového mechanismu (betonárky, čerpadla apod.).

Při ukládání betonové směsi musí být kromě ustanovení ČSN 73 2400 dodržované i další zásady, zejména:

- Betonová směs musí být ukládána plynule a rovnoměrně ve vrstvách tak, aby i zhutnění bylo rovnoměrné.
- Betonová směs se nesmí házet do větší hloubky než 1,5 m. Pro případy větších svislých přemístění je nutné použít žlaby nebo roury, příp. použít čerpadla. Směs se nesmí rozměšovat o ocelovou výztuž.
- Je zakázáno přemísťování směsi pomocí vibrátorů, jakož i ukládat směs, která již začíná tuhnout.

Přerušit betonování je možné pouze na tak dlouho, pokud čerstvý beton nedosáhne hodnoty penetračního odporu 3,5 MPa dle ČSN 73 1332. Pokud tato doba přerušení není stanovena přímo v průkazní zkoušce, je nutno v konstrukci vytvořit pracovní spáru a v betonáži pokračovat nejdříve za 18 hod. Před pokračováním betonáže musí být pracovní spára řádně očištěna a navlhčena. Betonování do vody se provádí podle zvláštního technologického postupu, zpracovaného s přihlédnutím k zásadám ČSN, a to jen do vody klidné.

### Ošetřování betonu

#### Podmínky tuhnutí a tvrdnutí betonu:

Předpokladem dosažení požadovaných vlastností betonu je dodržení vhodných podmínek pro hydrataci cementu. Pro vymezení podmínek tuhnutí a tvrdnutí betonu rozlišujeme:

- Podmínky s vyššími teplotami, kdy průměrná teplota 3 dny po sobě překročí +20 °C, nebo když překročí 30 °C
- Normální podmínky, kdy průměrná denní teplota  $T_m$  nepřekročí +20 °C a nepoklesne pod +5 °C pro betony s cementy druhu I, +8 °C pro betony s cementy druhu II až V a zároveň nepoklesne pod 0°C.
- Podmínky s nízkými teplotami, kdy průměrná teplota v průběhu tří dnů po sobě nevystoupí nad +5 °C pro betony z cementu druhu I, +8 °C pro betony z cementů druhu II až V, a zároveň nepoklesne pod 0°C.
- Podmínky s mrazovými teplotami, kdy teplota poklesne pod 0°C. Průměrná denní teplota se stanoví podle vzorce:  $T_m = (T_7 + T_{13} + T_{21} \cdot 2) / 4$ , kde  $T_7$ ,  $T_{13}$  a  $T_{21}$  jsou teploty vzduchu v °C změřené v 7, ve 13 a v 21 hodin.



Ošetřování betonu při normálních podmínkách vyžaduje zejména:

- potřebu udržení vlhkosti betonu nejméně 7 dní při použití cementu druhu I a II, a 14 dní při použití ostatních cementů (pro kropení používat nezávadnou vodu),
- zabránění vyplavování cementu z povrchu betonu při dešti.

### **VŠEOBECNÉ POŽADAVKY**

- Při realizaci je nutné respektovat podmínky všech dotčených orgánů.
- Při realizaci je nutné dbát, aby nedošlo ke kontaminaci podzemních a povrchových vod závadnými látkami.
- Zhotovitel má povinnost předložit investorovi akce doklad o řádné likvidaci vybouraných hmot (odpadu).
- Při realizaci bude minimalizován dopad na okolní krajinu a pozemky.
- Po ukončení stavebních prací bude provedeno uvedení všech dotčených pozemků do původního stavu.
- V případě výskytu chráněných druhů živočichů bude toto oznámeno správnímu orgánu.
- Při realizaci je nutné respektovat obecné podmínky ochrany rostlin a živočichů.  
Při stavebních pracích nesmí docházet k nadměrnému úhynu rostlin a zraňování nebo úhynu živočichů nebo ničení jejich biotopů.
- Během celé akce je nutné vést kompletní průběžnou evidenci odpadů vzniklých realizací akce.
- Při pohybu stavební techniky, je nutné provést ochranná opatření proti nadměrné prašnosti.

### **TECHNOLOGICKÉ POSTUPY**

- Nestmelené šterkové vrstvy
- Před zahájením pokládky konstrukčních vrstev musí být dostatečně únosný a čistý podklad a musí splňovat požadavky ČSN 736133.
- Pokládka se nesmí provádět při silném nebo dlouhotrvajícím dešti a při teplotách nižších než 0°C.
- Při pokládce se musí počítat s nadvýšením, aby vrstva odpovídala projektové tloušťce.
- Okraje podkladních vrstev musí být zkoseny v předepsaném sklonu a urovnaný tak, aby nevytvářely zvýšené hrázky.
- Po rozprostření a urovnání povrchu vrstvy je nutno začít ihned s jejím zhutněním. Pokud se pokládá více vrstev, musí se hutnit každá samostatně.
- Rychlost vibračního válce se doporučuje v rozmezí 2–3 km/h.
- Za suchého počasí je pro dosažení vhodnějšího účinku hutnění zvlhčit šterkodrt' kropením.
- Mezi kropením a hutněním se doporučuje časový odstup minimálně 1 hodina.
- Hutnění se provádí podélnými pojezdy válce v jedné stopě.
- V jedné stopě se smí provést jen jeden pojezd bez vybočení.
- Další pojezd musí překrývat stopy válce předchozího pojezdu minimálně o 15 cm.
- První a poslední pojezd se doporučuje bez vibrace.
- Vrstva se hutní pojezdy od krajů do středu vozovky při střechovitém sklonu a od níže ležícího nezapřehého kraje po předhutněný horní okraj při jednostranném sklonu.

**Kácení:**

Pokud to stavba dovolí, kácení se provádí v období vegetačního klidu, tj. od 1. 11. do 31. 3. následujícího roku. Z důvodu bezpečnosti nesmí dojít k přerušení kácení, pokud není plně dokončeno (např. u zaklesnutých a zavěšených stromů). Dle požadavku objednatele se skácené stromy rozčlení a nakrájí na požadované délky. Kácení provádějí pracovníci náležitě odborně způsobilí, kteří vlastní platné osvědčení o absolvování školení odborné způsobilosti pro práci s motorovou pilou pro těžbu dřeva. Při práci je nutné používat bezpečnostní pomůcky a dodržovat veškerá nařízení o bezpečnosti práce. Během kácení je nutné zajistit stálý dozor odpovědného pracovníka.

**DOPORUČENÁ MECHANIZACE NA STAVBĚ A JEJÍ POČET**

- 1x grejdr
- 2x vibrační válec hmotnosti 8-10 t
- 1x traktor bagr – hydraulická naklápěcí lžice
- 2x nákladní vozidlo 13 t
- vibrační deska
- ručně vedený válec
- finišer

**Skládky materiálu**

Budou ve vhodných místech v obvodu staveniště, rovněž dočasná skládka přebytečné zeminy bude umístěna na pozemcích stavebníka. Následně nevyužitá přebytečná svrchní vrstva bude odvezena na pozemky ZPF.

Ostatní odpady vzniklé při realizaci stavby, jako např. obaly od použitých materiálů, odstraněné dřeviny apod., zlikviduje dodavatel na své náklady podle svých pracovních postupů.

**Příjezd na staveniště**

Příjezd na staveniště je možný ze silnice II. třídy č. 416 a dále po obecních parcelách.

## 12. BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ

Při provádění je nutno dodržovat bezpečnostní předpisy, zejména:

Jedná se zejména o ustanovení těchto legislativních předpisů v platném znění:

Zákon č. 183/2006 Sb. (stavební zákon)

Zákon č. 309/2006 Sb. (o bezpečnosti práce)

Zákon č. 262/2006 Sb. (zákoník práce)

Zákon č. 251/2005 Sb. (o inspekci práce)

Zákon č. 552/1991 Sb. (o státní kontrole)

Zákon č. 500/2004 Sb. (správní řád)

Nařízení vlády č. 101/2006 Sb. (o povinnosti údržby staveb)

Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. (o bližších minimálních požadavcích na BOZP při pracích na staveništích)

Nařízení vlády č. 361/2007 Sb. (kterým se stanoví podmínky BOZP)

Mimo jiné je nutno upozornit zejména upozornit na **některé** podmínky vyplývající z výše uvedených předpisů:

- v případě, že na vzhledem k rozsahu prací stavbě vyplyne z výše uvedených předpisů nezbytná činnost koordinátora BOZP, musí investor smluvně zajistit činnost koordinátora
- investor je povinen písemně zavázat ke spolupráci s tímto koordinátorem BOZP všechny osoby na stavbě (dodavatele, subdodavatele, technický dozor apod.)
- dodavatel musí pro tuto stavbu jmenovat stavbyvedoucího, který bude zodpovídat za dodržování BOZP a technických norem na této stavbě
- pro celou stavbu, v rozsahu stanoveném ve stavebním povolení, musí být veden jeden stavební deník, přílohou tohoto stavebního deníku mohou být dílčí stavební deníky subdodavatelů, jejíž platnost potvrdí stavbyvedoucí otiskem svého autorizačního razítka
- jako součást plánu BOZP musí dodavatel předat investorovi návrhy pracovních postupů činností na stavbě, rovněž tak musí nejpozději 8 dnů před zahájením prací předat koordinátorovi BOZP seznam rizik vyplývajících z těchto pracovních postupů
- dodavatel předá investorovi vypracovaný plán prevence rizik vyplývajících z povahy prací

Mimo to je třeba věnovat zvýšenou pozornost při provádění zemních prací, při práci pod elektrickým vedením a při křížení podzemních vedení.

Dodavatel stavby musí zajistit bezpečnost silničního provozu na přilehlých vedlejších a nebezpečných komunikacích, avšak výjezd ze staveniště nutno opatřit nezbytnými omezujícími a výstražnými značkami.

V případě nutnosti omezení silničního provozu na komunikaci musí dodavatel požádat příslušný silniční správní úřad o povolení částečného omezení silničního provozu.

Pracovníci, kteří budou stavbu provádět (i pracovníci subdodavatelů a jiné osoby), musí být o všech bezpečnostních předpisech prokazatelně poučeni. Ti pracovníci, kteří budou pracovat v ochranných pásmech elektrických vedení, plynovodů, či jiných vedení musí být navíc prokazatelně poučeni o tom, že se v těchto pásmech nacházejí a také o způsobu práce v těchto pásmech.

V případě požadavku investora nebo koordinátora BOZP, dodavatel vypracuje povodňový a havarijní plán, který bude dodržován v průběhu výstavby. Tento plán předloží při předání a převzetí staveniště.