

Revize

Schválil / Datum



APC SILNICE s.r.o.

Projektová a inženýrská společnost

Jana Babáka 11, 612 00 Brno

tel.: 541212423, 605204431

E-mail: martin.rambousek@apcsilnice.cz

Zodpovědný projektant	Ing. Martin Rambousek	Formát	A4
Vypracoval	Ing. Martin Rambousek	Datum	09/2021
Investor	Státní pozemkový úřad, Krajský pozemkový úřad Kraj Vysočina	Zakázkové číslo	925/2021
	Pobočka Jihlava	Stupeň PD	DSPaR
AKCE: Polní cesta C5, rekonstrukce otevřeného příkopu OP2 a dosadby IP6 v k.ú. Myslůvka			Paré
Část:			Měřítko
Název přílohy: SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			Číslo výkresu B
			Revize 0

B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

a) Stručná charakteristika území

Akce řeší realizaci polní cesty C5 v k.ú. Myslůvka. Jedná se o stavbu, která kopíruje stávající nezpevněnou cestu. Trasa začíná v severní oblasti a napojuje se na silnici II/406 Telč-Dačice. Trasa pokračuje severozápadním směrem až do km 0,400, kde se stáčí k jihu směrem k intravilánu obce Myslůvka. Je ukončena na hranici parcely 555/1 v celkové délce cesty 1446,60 m. Cesta vede zemědělsky využívaným územím a bude sloužit především pro zpřístupnění zemědělských pozemků, na konci úseku bude napojen RD.

Navržená dokumentace je v souladu s územním plánem obce Černíč.

b) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika území

V rámci akce byl proveden inženýrskogeologický průzkum. V podloží komunikace byly zastiženy písčité jíly F4CS, písky s příměsí jemnozrnné zeminy S3 S-F, hlinité písky S4 SM a hlinité štěrky G4 GM. Všechny tyto materiály jsou ve smyslu ČSN 736133 podmíněčně vhodné pro násypy i pro podloží vozovky (pro aktivní zónu). Zpracovatel průzkumu odhaduje, že by bylo možné dosáhnout únosnosti na pláni jen 2-35 MPa. Z toho důvodu bude provedena výměna podložních zemin v tloušťce 45 cm. Předpokládá se využití štěrkodrti fr. 0-63. Hlouběji bylo průzkumem zastiženo zvětralé skalní podloží R5/R4. Místy ale vystupují balvany až na povrch. Z toho důvodu je uvažováno 20% výkopů ve vyšší třídě těžitelnosti.

c) Výčet a závěry provedených průzkumů

Pro návrh byly použity následující podklady:

- (1) Geodetické zaměření
- (2) Podklady o průběhu jednotlivých podzemních sítí
- (3) Místní šetření provedené projektantem
- (4) Katastrální mapy 1 : 1 000
- (5) Výsledky a závěry výrobních výborů a jednání se zástupci Investora.
- (6) Výsledky inženýrsko-geologického průzkumu
- (7) Vyjádření dotčených orgánů a institucí k dokumentaci pro stavební povolení

d) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Z ochranných pásem se zde vyskytují ochranná pásma inženýrských sítí. Cesta C5 se nachází v ochranném pásmu silnice II. třídy.

e) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území, apod.

Řešené cesty se nenachází v záplavovém, poddolovaném ani jiném území.

f) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky

Akce řeší realizaci polní cesty C5 v k.ú. Myslůvka. Jedná se o stavbu, která kopíruje stávající nebezpečnou cestu. Trasa začíná v severní oblasti a napojuje se na silnici II/406 Telč-Dačice. Trasa pokračuje severozápadním směrem až do km 0,400, kde se stáčí k jihu směrem k intravilánu obce Myslůvka. Je ukončena na hranici parcely 555/1 v celkové délce cesty 1446,60 m. Cesta vede zemědělsky využívaným územím a bude sloužit především pro zpřístupnění zemědělských pozemků, na konci úseku bude napojen RD.

g) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Stavba cesty nevyžaduje asanace a demolice. Podél cesty jsou stromy a keře. Na základě dohod bude obec v předstihu vykácena stávající zeleň, kolidující s trasou cesty. Náhradní výsadba je řešena v rámci v SO 803.

h) Požadavky na maximální zábory

Stavba cesty nevyžaduje žádné zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa. A to trvalé ani dočasné.

i) Územně technické podmínky

Trasa polní cesty je navržena jako jednopruhová na návrhovou rychlost 30 km/h. Součástí cest jsou pouze výhybny a sjezdy na okolní pozemky. Dále je řešena rekonstrukce stávajícího otevřeného příkopu a dosadba stromů podél cesty blízko zastavěné části obce.

j) Věcné a časové vazby stavby

V tuto chvíli nejsou známy žádné další akce, se kterými by bylo nutno stavbu koordinovat.

k) Seznam pozemků, na kterých je stavba umístěna

Stavba cesty C5 se nachází na pozemcích v katastrálním území Myslůvka (740497).

parcelní číslo	vlastník	adresa
3091/1	Kraj Vysočina	Žižkova 57, 58601 Jihlava
3067	obec Černíč	č.p. 10, 58856 Černíč
555/1	obec Černíč	č.p. 10, 58856 Černíč

Stavba příkopu OP2 se nachází na pozemcích v katastrálním území Myslůvka (740497).

parcelní číslo	vlastník	adresa
3034	obec Černíč	č.p. 10, 58856 Černíč

Dosadba IP6 se nachází na pozemcích v katastrálním území Myslůvka (740497).

parcelní číslo	vlastník	adresa
3067	obec Černíč	č.p. 10, 58856 Černíč

l) Seznam pozemků, na kterých vznikne ochranné pásmo

Jedná se o stavbu polní cesty a rekonstrukci příkopu. Nevznikne zde žádné nové ochranné pásmo.

m) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Jedná se o stavbu polní cesty a rekonstrukci příkopu. Nevzniknou zde žádné nové požadavky na monitoring a sledování přetvoření.

n) Možnost napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Trasa cesty C5 se napojuje na začátku úpravy na hranu krajské silnice II/406, na konci pak na místní komunikaci.

Z technické infrastruktury není třeba řešit napojení.

B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

B.2.1 Celková koncepce řešení stavby

a) nová stavba nebo změna dokončené stavby

Jedná se o stavbu na stávajícím nezpevněném pozemku.

b) účel užívání stavby

Akce řeší realizaci polní cesty C5 v k.ú. Myslůvka. Jedná se o stavbu, která kopíruje stávající nezpevněnou cestu. Trasa začíná v severní oblasti a napojuje se na silnici II/406 Telč-Dačice. Trasa pokračuje severozápadním směrem až do km 0,400, kde se stáčí k jihu směrem k intravilánu obce Myslůvka. Je ukončena na hranici parcely 555/1 v celkové délce cesty 1446,60 m. Cesta vede zemědělsky využívaným územím a bude sloužit především pro zpřístupnění zemědělských pozemků, na konci úseku bude napojen RD.

Trasa polní cesty je navržena jako jednopruhová na návrhovou rychlost 30 km/h, kategorie P 5,0/30. Součástí cesty jsou sjezdy na okolní pozemky a výhybny. Dále je řešena rekonstrukce stávajícího otevřeného příkopu a dosadba stromů podél cesty blízko zastavěné části obce.

Navržená komunikace slouží k vedení zásahu hasičů v případě požáru. V celém rozsahu je zachován průjezdný profil 3,5x4,1 m. Případné otáčení požárních vozidel je možné v křižovatkách a výhybnách s navazujícími cestami. Vozovka je z asfaltového betonu a je dostatečně únosná pro pojezd vozidly s hmotností 10t na nápravu.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o trvalou stavbu.

d) informace o vydaných výjimkách

Pro dokumentaci nebyly vydány žádné výjimky. Přípomínky z projednání s dotčenými orgány jsou zapracovány.

e) údaje o zohlednění podmínek závazných stanovisek

Přípomínky z projednání s dotčenými orgány jsou zapracovány.

Při návrhu stavby a jejího technického řešení byly v co největší míře zohledněny obecně technické požadavky na výstavbu a to zejména:

- územně technické požadavky na její umístění
- požadavky na bezpečné a užité vlastnosti stavby
- požadavky na stavební konstrukce a technické zařízení stavby

Při návrhu nebyly zohledněny obecné technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání staveb, protože se vzhledem k charakteru nepředpokládá využití polní cesty osobami se sníženou schopností pohybu a orientace.

f) celkový popis koncepce řešení

Akce řeší realizaci polní cesty C5 v k.ú. Myslůvka. Jedná se o stavbu, která kopíruje stávající nezpevněnou cestu. Trasa začíná v severní oblasti a napojuje se na silnici II/406 Telč-Dačice. Trasa pokračuje severozápadním směrem až do km 0,400, kde se stáčí k jihu směrem k intravilánu obce Myslůvka. Je ukončena na hranici parcely 555/1 v celkové délce cesty 1446,60 m. Cesta vede zemědělsky využívaným územím a bude sloužit především pro zpřístupnění zemědělských pozemků, na konci úseku bude napojen RD. Trasa polní cesty je navržena jako jednopruhová na návrhovou rychlost 30 km/h, kategorie P 5,0/30. Součástí cesty jsou sjezdy na okolní pozemky a výhybny. Dále je řešena rekonstrukce stávajícího otevřeného příkopu a dosadba stromů podél cesty blízko zastavěné části obce.

g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Navržené stavby polních cest nevyžadují žádný způsob ochrany.

h) základní bilance stavby

Při akci nejsou budovány žádné části, které by měly nároky na energie, vodu, teplo a teplou užitkovou vodu. Také nejsou budovány žádné části, které by produkovaly splaškové vody. Množství dešťových vod ze zpevněných ploch bude vyšší než v současné době, kdy se voda může vsakovat. Při provozu stavby nevznikají žádné nebezpečné odpady.

i) základní předpoklady výstavby

V tuto chvíli nejsou známy žádné další akce, se kterými by bylo nutno stavbu koordinovat.

j) základní požadavky na předčasné užívání stavby

Provádění komunikace nebude komplikovat přístup obyvatel do nemovitostí. Naopak uvedením cesty do provozu se usnadní přístup na jednotlivé zemědělsky využívané pozemky.

B.2.2 Celková urbanistická a architektonická řešení

Akce řeší výstavbu polních cest pro zpřístupnění zemědělsky využívaných pozemků. Není zde kladen důraz na urbanistické a architektonické řešení, jedná se o technické prvky sloužící obyvatelům a návštěvníkům lokality.

B.2.3 Celkové technické řešení

a) popis celkové koncepce technického řešení

SO 101

V současné době je pozemek nezpevněný, sloužící jako cesta. Výstavbou polní cesty dojde ke zpřístupnění zemědělsky využívaných pozemků.

Délka komunikace: 1446,60 m

Základní šířka vozovky: 4,50 m

Polní cesta je navržena v kategorii P5,0/30 jako jednopruhová. Základní šířka vozovky je 4,50 m, po obou stranách budou navazovat krajnice zpevněná štěrkodrtí š. 0,25 m. Základní příčný sklon vozovky je navržen jednostranný 2,5%. Navazující prostor bude upraven, ohumšován a zatravněn. K vyhýbání vozidel lze využít napojení polních cest a sjezdů. Rovněž je navržena výhybna na ZÚ vlevo, v km 0,194-0,226 vlevo, v km 0,404 – 0,436 vpravo, v km 0,550-0,582 vpravo, v km 0,764-0,796, v km 1,032-1,062 vlevo, v km 1,042 – 1,074 vpravo a v km 1,209 – 1,241 vpravo.

Sjezdy budou zřízeny v šířce 8 m na každý pozemek, příp. dvojsjezdy š. 8 m v hranicích parcel.

Konstrukce vozovky je ve složení:

Asfaltový beton	ACO 11+	50 mm
Spojovací postřik	PS-E	0,30 kg/m ²
Asfaltový beton	ACP 16+	70 mm
Infiltrační postřik	PI-E	1,00 kg/m ²
Štěrkodrt'	ŠD _A	200 mm
Štěrkodrt'	ŠD _A	min. 150 mm
Celkem		min. 470 mm

Sjezdy na pozemky a výhybny budou napojeny ve stejné konstrukci.

V rámci akce byl proveden inženýrskogeologický průzkum. V podloží komunikace byly zastiženy písčité jíly F4CS, písky s příměsí jemnozrnné zeminy S3 S-F, hlinité písky S4 SM a hlinité štěrky G4 GM. Všechny tyto materiály jsou ve smyslu ČSN 736133 podmíněčně vhodné pro násypy i pro podloží vozovky (pro aktivní zónu). Zpracovatel průzkumu odhaduje, že by bylo možné dosáhnout únosnosti na pláni jen 2-35 MPa. Z toho důvodu bude provedena výměna podložních zemín v tloušťce 45 cm.

Hluběji bylo průzkumem zastiženo zvětralé skalní podloží R5/R4. Místy ale vystupují balvany až na povrch. Z toho důvodu je uvažováno 20% výkopů ve vyšší třídě těžitelnosti.

V celé mocnosti aktivní zóny (ve smyslu ČSN 73 6133) musí být dodržena předepsaná míra zhutnění nejméně 100% Proctor standard. Na pláni musí být dosažena nejmenší hodnota modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu $E_{def,Z}=45$ MPa stanoveného dle ČSN72 1006.

Při provádění je nutno provést následující opatření:

- terénní práce organizovat tak, aby nedošlo k narušení pláně - dodatečné hutnění je obtížně proveditelné.
- veškeré sítě vedené v trase komunikace je nutno provést z úrovně stávajícího terénu
- zemní práce provádět tak, že po pláni se nebude pohybovat žádný mechanismus kromě hutnicí techniky - zásadně pouze lehká hutnicí technika.
- v případě deštivého počasí je nutno práce přerušit a zajistit urychlené odvádění vody z výkopu.

Odvedení povrchových vod bude zajišťovat podélný a příčný sklon vozovky. Voda z vozovky bude odtékat na terén.

SO 302

V současné době je pozemek částečně zarostlý rákosím a náletovými dřevinami. Stávající koryto je místy nejasné. Nový příkop bude mít lichoběžníkový tvar a bude začínat u propustku pod krajskou silnicí.

Otevřený příkop OP2 (meliorační kanál hydrologické pořadí 4-14-01-009/008). Délka rekonstruované části je navržena 401,39 m, úprava profilu otevřeného příkopu má lichoběžníkový tvar s šířkou ve dně 0,5 m, sklonem svahu 1 :1,5, hloubkou cca 1,00 m, sklonem nivelety dna do 5%. Dno a část navazujících stěn budou zpevněny - dno kamennou rovinou a svahy příkopu travním kobercem.

Část trasy vede územím s malým spádem. Stávající příkop je mělký a nemá pravidelný tvar. Při dodržení tvaru příkopu daným v Komplexní pozemkové úpravě a dodržení min. spádu 0,5% dochází místy k tomu, že se těleso příkopu dostane nad úroveň stávajícího terénu a je nutno je vytvarovat.

Délka příkopu:	401,39 m
Základní šířka dna:	0,50 m
Sklon svahů:	1:1,5

SO 803

V km 1,240 – KÚ je podél cesty podle požadavku obce navržena výsadba ovocných stromů – řešeno v rámci SO 803. Po pravé straně, do km 0,400, bude provedena rekonstrukce otevřeného příkopu, který je součástí SO 302.

Řešená polní cesta bude sloužit ke zpřístupnění zemědělsky využívaných pozemků, ale lze očekávat i nárůst podílu pěších a cyklistů směřujících do sousedních obcí. Z toho důvodu je záměrem obce vytvořit příjemné prostředí pro všechny uživatele. Podél cesty C5 byly zvoleny ovocné stromy – třešeň raná srdcovka (*Prunus avium*), Hrušeň bicolor (*Pyrus communis Dicolor*) a jabloň Akane (*Malus domestica Akane*). Stromy jsou navrženy ve skupinách po 5. Osová vzdálenost stromů je navržena 6,0 m. Předpokládá se použití vysokokmenů, příp. kombinace vysokokmenů a polokmenů.

Počty navržených stromů:

hrušeň bicolor	8 ks
jabloň Akane	8 ks
třešeň raná	8 ks

Celkově bude vysazeno 24 stromů.

b) celková bilance nároků stavby

Při akci nejsou budovány žádné části, které by měly nároky na energie, vodu, teplo a teplou užitkovou vodu. Také nejsou budovány žádné části, které by produkovaly splaškové vody. Množství dešťových vod ze zpevněných ploch bude vyšší než v současné době, kdy se voda může vsakovat. Ale díky konfiguraci terénu bude voda bezpečně převáděna na terén. Při provozu stavby nevznikají žádné nebezpečné odpady. Cestu je třeba čistit v obvyklém rozsahu.

c) celková spotřeba vody

Při akci nejsou budovány žádné části, které by měly nároky na vodu.

d) celkové produkované množství odpadů

Realizovaná stavba nebude při provozu produkovat nebezpečné odpady. Cesta bude udržována běžným způsobem podle obvyklých provozních předpisů, které má provozovatel zpracované pro své ostatní komunikace.

Z hlediska zákona o odpadech č. 185/2001 Sb. a katalogu odpadů č. 381/2001 Sb. budou při výstavbě a provozu produkovány následující odpady:

Veškerý materiál těžený na staveništi bude odvážen a ukládán na určené skládky. Z hlediska zákona 185/01 Sb. budou při výstavbě produkovány následující odpady:

Č. odpadu:	17 05 05
Název odpadu:	zemina a kamení neuvedené pod číslem 170503
Původ:	inženýrské stavitelství – vykopaná zemina neupotřebitelná na staveništi
Kategorie odpadu:	O
Místo určení:	neupotřebitelná zemina – řízená skládka – vzd. 10 km

e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení

V rámci akce nejsou budována žádná technická a technologická zařízení ani nejsou budována žádná zařízení vyžadující energie. Sdělovací zařízení pro účely silniční dopravy není navrhováno.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Při návrhu nebyly zohledněny obecné technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání staveb, protože vzhledem k charakteru stavby se nepředpokládá využití polní cesty osobami se sníženou schopností pohybu a orientace.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Provoz se i nadále bude řídit především pravidly silničního provozu.

Navržená komunikace slouží k vedení zásahu hasičů v případě požáru. V celém rozsahu je zachován průjezdný profil 3,5x4,1 m. Případné otáčení požárních vozidel je možné v křižovatkách s navazujícími cestami. Vozovka je z asfaltového betonu a je dostatečně únosná pro pojezd vozidly s hmotností 10t na nápravu.

B.2.6 Základní charakteristika objektů

a) popis současného stavu

Akce řeší realizaci polní cesty C5 v k.ú. Myslůvka. Jedná se o stavbu, která kopíruje stávající nezpevněnou cestu. Trasa začíná v severní oblasti a napojuje se na silnici II/406 Telč-Dačice. Trasa pokračuje severozápadním směrem až do km 0,400, kde se stáčí k jihu směrem k intravilánu obce Myslůvka. Je ukončena na hranici parcely 555/1 v celkové délce cesty 1446,60 m. Cesta vede zemědělsky využívaným územím a bude sloužit především pro zpřístupnění zemědělských pozemků, na konci úseku bude napojen RD.

Trasa polní cesty je navržena jako jednopruhová na návrhovou rychlost 30 km/h, kategorie P 5,0/30. Součástí cesty jsou pouze výhybny a sjezdy na okolní pozemky, žádné další objekty nejsou navrhovány. V km 1,240 – KÚ je podél cesty podle požadavku obce navržena výsadba ovocných stromů – řešeno v rámci SO 803. Po pravé straně, do km 0,400, bude provedena rekonstrukce otevřeného příkopu, který je součástí SO 302.

b) popis navrženého řešení

1. Pozemní komunikace

a) Výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby

Při akci budou vybudována polní cesta C5 v k.ú. Myslůvka.

b) Základní charakteristiky komunikací

V současné době je pozemek nezpevněný, sloužící jako cesta. Výstavbou polní cesty dojde ke zpřístupnění zemědělsky využívaných pozemků.

Délka komunikace C5 1446,60 m

Základní šířka vozovky: 4,50 m

Polní cesty jsou navrženy v kategorii P5,0/30 jako jednopruhové. Základní šířka vozovky je 4,50 m, po obou stranách budou navazovat krajnice zpevněná štěrkodrtí š. 0,25 m. Základní příčný sklon vozovky je navržen jednostranný 2,5%. Navazující prostor bude upraven, ohumusován a zatravněn.

K vyhýbání vozidel lze využít napojení polních cest a sjezdů. Rovněž je navržena výhybna na ZÚ vlevo, v km 0,194-0,226 vlevo, v km 0,404 – 0,436 vpravo, v km 0,550-0,582 vpravo, v km 0,764-0,796, v km 1,032-1,062 vlevo, v km 1,042 – 1,074 vpravo a v km 1,209 – 1,241 vpravo.

Sjezdy budou zřízeny v šířce 8 m na každý pozemek, příp. dvojsjezdy š. 8 m v hranicích parcel.

Konstrukce vozovky je ve složení:

Asfaltový beton

ACO 11+

50 mm

Spojovací postřik	PS-E	0,30 kg/m ²
Asfaltový beton	ACP 16+	70 mm
Infiltrační postřik	PI-E	1,00 kg/m ²
Štěrkodrt'	ŠDA	200 mm
Štěrkodrt'	ŠDA	min. 150 mm
Celkem		min. 470 mm

Sjezdy na pozemky budou napojeny ve stejné konstrukci.

V rámci akce byl proveden inženýrskogeologický průzkum. V podloží komunikace byly zastiženy písčité jíly F4CS, písky s příměsí jemnozrnné zeminy S3 S-F, hlinité písky S4 SM a hlinité štěrky G4 GM. Všechny tyto materiály jsou ve smyslu ČSN 736133 podmíněčně vhodné pro násypy i pro podloží vozovky (pro aktivní zónu). Zpracovatel průzkumu odhaduje, že by bylo možné dosáhnout únosnosti na pláni jen 2-35 MPa. Z toho důvodu bude provedena výměna podložních zemin v tloušťce 45 cm.

Hluběji bylo průzkumem zastiženo zvětralé skalní podloží R5/R4. Místy ale vystupují balvany až na povrch. Z toho důvodu je uvažováno 20% výkopů ve vyšší třídě těžitelnosti.

V celé mocnosti aktivní zóny (ve smyslu ČSN 73 6133) musí být dodržena předepsaná míra zhutnění nejméně 100% Proctor standard. Na pláni musí být dosažena nejmenší hodnota modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu $E_{def,Z}=45$ MPa stanoveného dle ČSN72 1006.

Při provádění je nutno provést následující opatření:

- terénní práce organizovat tak, aby nedošlo k narušení pláně - dodatečné hutnění je obtížně proveditelné.
- veškeré sítě vedené v trase komunikace je nutno provést z úrovně stávajícího terénu
- zemní práce provádět tak, že po pláni se nebude pohybovat žádný mechanismus kromě hutnicí techniky - zásadně pouze lehká hutnicí technika.
- v případě deštivého počasí je nutno práce přerušit a zajistit urychlené odvádění vody z výkopu.

Odvedení povrchových vod bude zajišťovat podélný a příčný sklon vozovky. Voda z vozovky bude odtékat na terén.

2. Mostní objekty a zdi

Nejsou předmětem řešení.

3. Odvodnění pozemní komunikace

Odvedení povrchových vod bude zajišťovat podélný a příčný sklon vozovky. Voda z vozovky bude odtékat do přilehlého příkopu. V úsecích s větším podélným sklonem jak 8,0% navrženy svodné žláby z válcovaného profilu U80 v rozmezí 25-35 m, dle podélného sklonu. V místě napojení na krajskou silnici je stávající trubní propustek, který bude zachován.

Souběžně s prvním úsekem cesty vede stávající odvodňovací příkop, který slouží k zachycování vod z okolních parcel. Příkop začíná u propustku pod krajskou silnicí a končí u koryta vedoucího z rybníku. V současné době je koryt zarostlé rákosím a náletovými dřevinami, které budou v rámci stavby odstraněny. Nový příkop bude mít pravidelný tvar a hloubku cca 1 m. Dno a část navazujících stěn bude zpevněna prefabrikáty.

Otevřený příkop OP2 (meliorační kanál hydrologické pořadí 4-14-01-009/008). Délka rekonstruované části je navržena 401,39 m, úprava profilu otevřeného příkopu má lichoběžníkový tvar s šířkou ve dně 0,5 m, sklonem svahu 1 :1,5, hloubkou cca 1,00 m, sklonem nivelety dna do 5%. Dno a část navazujících stěn budou zpevněny - dno kamennou rovinou a svahy příkopu travním kobercem. Zatravněné svahy příkopu je třeba kosit minimálně 2x ročně.

Část trasy vede územím s malým spádem. Stávající příkop je mělký a nemá pravidelný tvar. Při dodržení tvaru příkopu daným v Komplexní pozemkové úpravě a dodržení min. spádu 0,5% dochází místy k tomu, že se těleso příkopu dostane nad úroveň stávajícího terénu a je nutno je vytvarovat.

4. Tunely, podzemní stavby a galerie

Nejsou předmětem řešení.

5. Obslužná zařízení, parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony

Nejsou předmětem řešení.

6. Vybavení pozemní komunikace

Polní cesta je navržena v kategorii P5,0/30 jako jednopruhová. Základní šířka vozovky je 4,50 m, po obou stranách budou navazovat krajnice zpevněná šterkodrtí š. 0,25 m. Základní příčný sklon vozovky je navržen jednostranný 2,5%. Navazující prostor bude upraven, ohumusován a zatravněn.

K vyhýbání vozidel lze využít napojení polních cest a sjezdů. Rovněž je navržena výhybna na ZÚ vlevo, v km 0,194-0,226 vlevo, v km 0,404 – 0,436 vpravo, v km 0,550-0,582 vpravo, v km 0,764-0,796, v km 1,032-1,062 vlevo, v km 1,042 – 1,074 vpravo a v km 1,209 – 1,241 vpravo.

7. Objekty ostatních skupin objektů

Trasa polní cesty je navržena jako jednopruhová na návrhovou rychlost 30 km/h, kategorie P 5,0/30. Součástí cesty jsou pouze výhybny a sjezdy na okolní pozemky, žádné další objekty nejsou navrhovány. V km 1,240 – KÚ je podél cesty podle požadavku obce navržena výsadba ovocných stromů – řešeno v rámci SO 803. Po pravé straně, do km 0,400, bude provedena rekonstrukce otevřeného příkopu, který je součástí SO 302.

Řešená polní cesta bude sloužit ke zpřístupnění zemědělsky využívaných pozemků, ale lze očekávat i nárůst podílu pěších a cyklistů směřujících do sousedních obcí. Z toho důvodu je záměrem obce vytvořit příjemné prostředí pro všechny uživatele. Podél cesty C5 byly zvoleny ovocné stromy – třešeň raná srdcovka (*Prunus avium*), Hrušeň bicolor (*Pyrus communis Dicolor*) a jabloň Akane (*Malus domestica Akane*). Stromy jsou navrženy ve skupinách po 5. Osová vzdálenost stromů je navržena 6,0 m. Předpokládá se použití vysokokmenů, příp. kombinace vysokokmenů a polokmenů.

Počty navržených stromů:

hrušeň bicolor	8 ks
jabloň Akane	8 ks
třešeň raná	8 ks

Celkově bude vysazeno 24 stromů.

B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

V rámci akce nejsou budována žádná technická a technologická zařízení.

B.2.8 Zásady požární bezpečnostní řešení

Navrhované rekonstruované komunikace umožňují protipožární zásah vedený vnějškem objektu, umožňují příjezd požárních vozidel. Dopravní prostor (základního rozměru 3,5x4,10 m) není nikde omezen. Případné otáčení požárních vozidel je možné v křižovatkách s navazujícími cestami. Vozovka je z asfaltového betonu a je dostatečně únosná pro pojezd vozidly s hmotností 10t na nápravu.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

V rámci akce nejsou budována žádná zařízení vyžadující energie.

B.2.10 Hygienické požadavky na stavbu

Realizovaná stavba nebude při provozu produkovat nebezpečné odpady. Cesta bude udržována běžným způsobem podle obvyklých provozních předpisů, které má provozovatel zpracované pro své ostatní komunikace.

Z hlediska zákona o odpadech č. 185/2001 Sb. a katalogu odpadů č. 381/2001 Sb. budou při výstavbě a provozu produkovány následující odpady:

Veškerý materiál těžený na staveništi bude odvážen a ukládán na určené skládky. Z hlediska zákona 185/01 Sb. budou při výstavbě produkovány následující odpady:

Č. odpadu:	17 05 05
Název odpadu:	zemina a kamení neuvedené pod číslem 170503
Původ:	inženýrské stavitelství – vykopaná zemina neupotřebitelná na staveništi
Kategorie odpadu:	O
Místo určení:	neupotřebitelná zemina – řízená skládka – vzd. 10 km

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

V řešeném území není vyhlášené záplavové území.

Stavba se nenachází v území ohroženém sesuvem půdy. Při provádění je nutné zabezpečit výkop proti pádu osob.

Stavba se nachází v poddolovaném území.

Území se nenachází v oblasti zvýšené seizmicity.

Charakter stavby nevyžaduje ochranu proti radonu.

Části stavby nevyžadují žádnou speciální ochranu před negativními účinky vnějšího prostředí.

Při akci nejsou budovány žádné části, které by měly nároky na vodu.

B.3 Připojení na technickou infrastrukturu

Trasa cesty C5 se napojuje na začátku úpravy na hranu krajské silnice II/406, na konci pak na místní komunikaci.

Z technické infrastruktury není třeba řešit napojení.

B.4 Dopravní řešení

a) popis dopravního řešení

SO 101

V současné době je pozemek nezpevněný, sloužící jako cesta. Výstavbou polní cesty dojde ke zpřístupnění zemědělsky využívaných pozemků.

Délka komunikace: 1446,60 m

Základní šířka vozovky: 4,50 m

Polní cesta je navržena v kategorii P5,0/30 jako jednopruhová. Základní šířka vozovky je 4,50 m, po obou stranách budou navazovat krajnice zpevněná štěrkodrtí š. 0,25 m. Základní příčný sklon vozovky je navržen jednostranný 2,5%. Navazující prostor bude upraven, ohumšován a zatravněn. K vyhýbání vozidel lze využít napojení polních cest a sjezdů. Rovněž je navržena výhybna na ZÚ vlevo, v km 0,194-0,226 vlevo, v km 0,404 – 0,436 vpravo, v km 0,550-0,582 vpravo, v km 0,764-0,796, v km 1,032-1,062 vlevo, v km 1,042 – 1,074 vpravo a v km 1,209 – 1,241 vpravo.

Sjezdy budou zřízeny v šířce 8 m na každý pozemek, příp. dvojsjezdy š. 8 m v hranicích parcel.

Konstrukce vozovky je ve složení:

Asfaltový beton	ACO 11+	50 mm
Spojovací postřik	PS-E	0,30 kg/m ²
Asfaltový beton	ACP 16+	70 mm
Infiltrační postřik	PI-E	1,00 kg/m ²
Štěrkodrt'	ŠD _A	200 mm
<u>Štěrkodrt'</u>	<u>ŠD_A</u>	<u>min. 150 mm</u>
Celkem		min. 470 mm

Sjezdy na pozemky a výhybny budou napojeny ve stejné konstrukci.

V rámci akce byl proveden inženýrskogeologický průzkum. V podloží komunikace byly zastiženy písčité jíly F4CS, písky s příměsí jemnozrnné zeminy S3 S-F, hlinité písky S4 SM a hlinité štěrky G4 GM. Všechny tyto materiály jsou ve smyslu ČSN 736133 podmíněčně vhodné pro násypy i pro podloží vozovky (pro aktivní zónu). Zpracovatel průzkumu odhaduje, že by bylo možné dosáhnout únosnosti na pláni jen 2-35 MPa. Z toho důvodu bude provedena výměna podložních zemín v tloušťce 45 cm.

Hluběji bylo průzkumem zastiženo zvětralé skalní podloží R5/R4. Místy ale vystupují balvany až na povrch. Z toho důvodu je uvažováno 20% výkopů ve vyšší třídě těžitelnosti.

V celé mocnosti aktivní zóny (ve smyslu ČSN 73 6133) musí být dodržena předepsaná míra zhutnění nejméně 100% Proctor standard. Na pláni musí být dosažena nejmenší hodnota modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu $E_{def,2}=45$ MPa stanoveného dle ČSN72 1006.

Při provádění je nutno provést následující opatření:

- terénní práce organizovat tak, aby nedošlo k narušení pláně - dodatečné hutnění je obtížně proveditelné.
- veškeré sítě vedené v trase komunikace je nutno provést z úrovně stávajícího terénu
- zemní práce provádět tak, že po pláni se nebude pohybovat žádný mechanismus kromě hutnicí techniky - zásadně pouze lehká hutnicí technika.
- v případě deštivého počasí je nutno práce přerušit a zajistit urychlené odvádění vody z výkopu.

Odvedení povrchových vod bude zajišťovat podélný a příčný sklon vozovky. Voda z vozovky bude odtékat an terén.

Opatření zabezpečující užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Při návrhu nebyly zohledněny obecné technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání staveb, protože vzhledem k charakteru stavby se nepředpokládá využití polní cesty osobami se sníženou schopností pohybu a orientace.

b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Trasa cesty C5 se napojuje na začátku úpravy na hranu krajské silnice II/406, na konci pak na místní komunikaci.

Z technické infrastruktury není třeba řešit napojení.

c) doprava v klidu

Vzhledem k charakteru stavby se neřeší.

d) pěší a cyklistické stezky

Řešené polní cesty budou sloužit ke zpřístupnění zemědělsky využívaných pozemků, ale lze očekávat i nárůst podílu pěších a cyklistů směřujících do sousedních obcí. Z toho důvodu je záměrem obce vytvořit příjemné prostředí pro všechny uživatele.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Řešená polní cesta bude sloužit ke zpřístupnění zemědělsky využívaných pozemků, ale lze očekávat i nárůst podílu pěších a cyklistů směřujících do sousedních obcí. Z toho důvodu je záměrem obce vytvořit příjemné prostředí pro všechny uživatele. Podél cesty C5 byly zvoleny ovocné stromy – třešeň raná srdcovka (*Prunus avium*), Hrušeň bicolor (*Pyrus communis Dicolor*) a jabloň Akane (*Malus domestica Akane*). Stromy jsou navrženy ve skupinách po 5. Osová vzdálenost stromů je navržena 6,0 m. Předpokládá se použití vysokokmenů, příp. kombinace vysokokmenů a polokmenů.

Počty navržených stromů:

hrušeň bicolor	8 ks
jabloň Akane	8 ks
třešeň raná	8 ks

Celkově bude vysazeno 24 stromů.

B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

a) vliv na životní prostředí

Pouze v období provádění stavby lze očekávat určitý vliv na životní prostředí. Hlavními emitovanými škodlivinami bude prach ze stavebních prací a spaliny ze spalování pohonných hmot stavebních mechanismů. Zatížení tohoto typu bude pouze dočasné, vztahující se na vlastní realizaci stavby a lze jej považovat za obvyklé při podobných akcích, časově omezené a v širší oblasti za únosné.

K negativnímu působení hlukové zátěže bude docházet pouze v období vlastní realizace stavby. S tím může souviset i dočasně narušený faktor pohody obyvatelstva. Stejně jako u vlivu emisí na ovzduší je možno tento vliv hodnotit jako dočasný, obvyklý při realizaci podobných záměrů a únosný.

Vzhledem k poměrně malému množství produkovaných odpadů při realizaci stavby se nepředpokládá ani v této oblasti závažný vliv na kvalitu životního prostředí, zhotovitel stavby zajistí zneškodnění odpadů mimo plochu provádění stavby.

Ke snížení nepříznivých dopadů zajistí zhotovitel stavby při provádění následující:

- ke snížení prašnosti kropské deponované zemin při suchém počasí
- mechanické a další nečistoty z podvozků vozidel a stavebních mechanismů budou odstraňovány před vjezdem na veřejnou komunikaci
- bude provádět pravidelné čištění komunikačních ploch znečištěných prováděním stavby
- zabezpečí odstavná stání pro stavební mechanismy a nákladní vozidla
- bude minimalizovat prostoje stavebních mechanismů se spuštěným motorem mimo pracovní činnosti
- stavební práce bude provádět pouze ve stanovené denní době
- produkované odpady budou ukládány a zneškodňovány v souladu s platnou legislativou
- vykopaná zemina bude pravidelně odvážena

Navržené části stavby neprodukují při svém provozu žádné emise do ovzduší. Pouze období provádění stavby představuje dočasnou zátěž pro dotčenou lokalitu. Zde se předpokládá zdroj emisí z provozu stavebních mechanismů a

nákladní dopravy, především prašnost (tuhé znečišťující látky) a emise ze spalovacích motorů stavebních strojů, tj. oxidy dusíku, oxidy uhlíku a organické látky (uhlovodíky). Toto zatížení bude vždy krátkodobé, s minimálním dopadem na celkovou imisní situaci, celkově je možno říci, že vliv stavby na kvalitu ovzduší je zanedbatelný. Negativní dopady po dobu výstavby, tj. zvýšenou prašnost, je nutné omezit nasazením vhodné mechanizace, vhodnou organizací práce, čištěním vozidel před výjezdem ze staveniště, apod.

Nově navržená úprava odpovídá stávajícím poměrům a není zdrojem hluku. Ve fázi provádění stavby lze předpokládat zvýšenou úroveň hluku, a to v důsledku dopravy a dále stavebních prací. Hluk je závislý na stavu a úrovni techniky, na způsobu a rozsahu prováděných prací. Jedná se o běžné stavební činnosti, jejich dopad bude opět krátkodobý a bude soustředěn opět do místa dané lokality. Běžně se hladina zvuku 1 m od zdroje pohybuje u stavebních mechanismů kolem 80 – 90 dB. Lze předpokládat, že stavební práce budou prováděny v denní době od 6,00 hod. a maximálně do 20,00 hod. Negativní vliv hluku bude tedy pouze krátkodobý a z dlouhodobého hlediska zanedbatelný.

Při výstavbě vzniká hluk, který vzhledem k používání těžké mechanizace nelze zcela vyloučit. Opatření dodavatele stavby z hlediska rizika expozice hluku musí směřovat k minimalizaci - je to sledování úrovně a doby expozice hluku, kontrola hlukových emisí strojů, uvážlivé používání technologií, které mohou zvyšovat nebezpečí poškození sluchu, informování zaměstnanců o rizicích i výsledcích zdravotního sledování a důsledné používání osobních ochranných prostředků – kvalitních chráničů sluchu. Je nutno dbát na dodržování bezpečnostních přestávek u pracovníků, kteří nepřetržitě používají ochranné prostředky proti hluku.

Dodavatel stavby bude používat stroje, které jsou v dobrém technickém stavu a splňují hygienické předpisy z hlediska hluku. Stroje budou pravidelně a řádně udržované. Dodavatel bude vybrán ve veřejné soutěži a před zahájením prací nechá na základě předepsané technologie a používané mechanizace zpracovat studii, která určí na základě hluku ze stavební činnosti časové možnosti realizace stavby, předpokládá se pracovní doba od 7,00 do 18,00 hodin v pracovní dny a 8,00 – 15,00 v sobotu a neděli.

b) vliv na přírodu a krajinu

Stavba nebude mít po uvedení do provozu negativní vliv na životní prostředí. Negativní vliv na podzemní vody při provozu je možný pouze v případě havárie.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

V území není vyhlášeno chráněné území Natura 2000.

d) návrh zohlednění podmínek ze závěrů EIA

Pro účely tohoto projektu nebylo zpracováno posouzení EIA.

e) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma

Realizací stavby nevznikne potřeba vyhlásit ochranné a bezpečnostní pásmo.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Polní cesty jsou stavby svou povahou veřejné a není třeba je chránit před vniknutím nepovolaných osob. Ostraha staveniště je věcí dodavatele. Během provádění je třeba, aby dodavatel zabezpečil staveniště proti pádu osob do výkopu.

Provoz se i nadále bude řídit především pravidly silničního provozu.

Z hlediska civilní ochrany nebyly na stavbu vzneseny žádné požadavky. Zvláštní požadavky na zařízení civilní obrany se pro navrhované zařízení neuplatňují. Předpokládá se řešení prevence závažných havárií dle zákona č. 353/1999 Sb.

Nepředpokládá se skladování nebezpečných látek dle zákona č.353/1999 Sb., o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami a chemickými přípravky a o změně zákona č.425/1990 Sb., o okresních úřadech, úpravě jejich působnosti a o některých dalších opatřeních s tím souvisejících, ve znění pozdějších předpisů, (zákon o prevenci závažných havárií) ve znění zákona 258/2000

B.8 Zásady organizace výstavby

a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot

V prostoru pro zařízení staveniště bude možnost jednoduchého napojení na všechny inženýrské sítě. Předpokládá se požadavek zhotovitele pouze na elektrickou energii. Zajištění veškerých zdrojů potřebných pro realizaci stavby bude věcí zhotovitele stavby. Využití medií na stavbě se neuvažuje, budou použity mobilní zdroje elektřiny, potřebná voda bude dovážena cisternami.

b) odvodnění staveniště

V případě deštivého počasí je nutno práce přerušit a zajistit urychlené odvádění vody z výkopu.

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Staveniště je přístupné po stávajících komunikacích, na které bude stavba po dokončení napojena.

d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Obvod staveniště je vymezen hranou parcely. Jedná se o minimální pruh potřebný pro výstavbu a jedná se o pozemky, na kterých je stavba umístěna a nebo jsou potřebné pro napojení stavby na stávající stav.

e) ochrana okolí staveniště

Ostraha staveniště je věcí dodavatele. Během provádění je třeba, aby dodavatel zabezpečil staveniště proti pádu osob do výkopu. V rámci akce není třeba provádět asanace.

f) zábory pro staveniště

Objekt zařízení staveniště bude tvořen buňkou pro vedení stavby. Zařízení staveniště bude zřízeno pro stavbu komunikace v lokalitě.

Součástí zařízení staveniště jsou i následující:

Skládka přebytečného výkopku a materiál z bourání neupotřebitelná zemina – řízená skládka – vzd. 10 km

Další podle vybraného dodavatele.

Na staveništi bude mít dodavatel mobilní WC a další doplňky dle svých zvyklostí. Mechanizace používaná na staveništi bude až na výjimky garážovaná v prostoru zařízení staveniště. Veškeré používané stroje budou v dobrém technickém stavu a při odstavení zabezpečeny proti krádeži. Doplňování pohonných hmot bude zajištěno mobilními cisternami dle předpisů zhotovitele a bude zajištěno, aby případné úkapy neohrožily podzemní vody).

Materiál, který bude těžen na staveništi bude ihned odvážen na skládku dle druhu. Kusový materiál bude postupně dle potřeby navážen přímo na staveniště, kde bude skladován na zelených plochách.

g) Požadavky na bezbariérové obchodní trasy

Při zabezpečení ochrany staveniště je třeba dbát na Přílohu č. 2 k vyhlášce č. 398/2009 Sb., bod 4. Výkopy a staveniště.

h) Maximální produkovaná množství a druhy odpadů

Veškerý materiál těžený na staveništi bude odvážen a ukládán na určené skládky. Z hlediska zákona 185/01 Sb. budou při výstavbě produkovány následující odpady:

Č. odpadu: 17 05 05

Název odpadu: zemina a kamení neuvedené pod číslem 170503

Původ: inženýrské stavitelství – vybourání vozovky (šterkové zahliněné vrstvy) a vykopaná zemina neupotřebitelná na staveništi

Kategorie odpadu: O

Místo určení: - neupotřebitelná zemina – řízená skládka – vzd. 10 km

Dodavatel stavby (bude vybrán ve výběrovém řízení) odebere pro ověření průměrné kvality odpadu vzniklého odstraňováním liniových staveb jeden reprezentativní vzorek. I když se nedá předpokládat mimořádné bodové znečištění bude soustavně svými pracovníky sledovat stav v území. Na stavbě nebude těžen žádný nebezpečný odpad.

Kontaminovaný odpad bude odvezen na skládku kontaminovaného odpadu, výběr skládek je věcí zhotovitele stavby a jeho zvyklostí a uzavřených smluv. Pro shromažďování veškerých druhů odpadu, jejichž vznik se předpokládá na stavbě, bude v rámci stavebního dvora zřízen prostor, ve kterém budou umístěny prostředky pro ukládání jednotlivých druhů nebezpečných odpadů. Shromažďovací prostředky budou označeny identifikačním listem nebezpečného odpadu, symbolem nebezpečné vlastnosti odpadu a budou provedením odpovídat technickým požadavkům uvedeným ve vyhlášce 383/2001 Sb. O podrobnostech nakládání s odpady a budou zabezpečeny proti zcizení odpadu a neoprávněné manipulaci s ním.

i) Bilance zemních prací

Zemní práce budou realizovány pro zřízení konstrukce vozovky a provedení výměny podloží.

j) Ochrana životního prostředí při výstavbě

Realizací stavby nedojde k podstatné změně z hlediska ochrany krajiny a přírody. Během provádění stavby se vlivem provozu stavby životní prostředí ještě zhorší. Toto dotčení bude mít vliv na širší okolí. Dodavatel při provádění omezí nepříznivé účinky na maximálně možnou míru a bude dbát, aby nebyly dotčeny i zbývající části obce. Při výstavbě bude dbáno na dodržování předpisů jak bezpečnostních tak i provozních, hlavně při manipulaci s pohonnými hmotami.

Realizací stavby nedojde k podstatné změně z hlediska hlukové zátěže. Z hlediska hlukové zátěže bude mít větší vliv navržená výstavba, kdy hluk vzhledem k používání těžké mechanizace nelze zcela vyloučit. Opatření dodavatele stavby z hlediska rizika expozice hluku musí směřovat k minimalizaci – je to sledování úrovně a doby expozice hluku, kontrola hlukových emisí strojů, uvážlivé používání technologií, které mohou zvyšovat nebezpečí poškození sluchu, informování zaměstnanců o rizicích i výsledcích zdravotního sledování a důsledné používání osobních ochranných prostředků – kvalitních chráničů sluchu. Je nutno dbát na dodržování bezpečnostních přestávek u pracovníků, kteří nepřetržitě používají ochranné prostředky proti hluku. Dodavatel stavby bude používat stroje, které jsou v dobrém technickém stavu a splňují hygienické předpisy z hlediska hluku. Stroje budou pravidelně a řádně udržované. Dodavatel bude vybrán ve veřejné soutěži a před zahájením prací nechá na základě předepsané technologie a používané mechanizace zpracovat studii, která určí na základě hluku ze stavební činnosti časové možnosti realizace stavby, předpokládá se pracovní doba od 7,00 do 18,00 hodin v pracovní dny a 8,00-15,00 hodin v sobotu a v neděli.

Rekonstrukcí komunikací a chodníku se nebude zvyšovat zátěž okolí emisemi z dopravy. Naopak po rekonstrukci bude jízda vozidel plynulejší a tím klesne i emisní zátěž

Stavba nemůže mít vliv na znečištění vod. Běžný provoz, tj. osobní doprava a stále lepší se technický stav vozidel prakticky neznámá ohrožení pro vodní toky a vodní zdroje. Samozřejmě může dojít k havárii, při které mohou vytéct na vozovky lehké ropné látky. V tomto případě je nutno postupovat dle havarijních plánů pro konkrétní případ a zajistit, aby nedošlo k proniknutí do kanalizace a blízkého toku. Při realizaci bude dodavatel používat pouze stroje v dobrém technickém stavu a doplňování pohonných hmot bude provádět na určeném zpevněném a chráněném povrchu.

k) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci

S výjimkou výkopových prací není nutné používat při stavbě těžkých montážních mechanismů a jeřábů, které mohou být zdrojem ohrožení zdraví. Před zahájením stavby a v jejím průběhu musí být všichni pracovníci poučeni o BOZ. Současně se provede poučení a seznámení všech pracovníků s podmínkami na staveništi a upozornění na místa, v nichž je zapotřebí mimořádné opatření. Pro jednotlivé pracovníky stavby platí veškerá bezpečnostní opatření vyplývající výnosů, kterými se vydávají předpisy k zajištění BOZ. Dále pro BOZ platí veškeré související předpisy pro práce např. elektroinstalační, svářečské a další o BOZ.

Všichni pracovníci musí při práci používat předepsané ochranné pracovní pomůcky. Použití trhavin se nepředpokládá.

Před zahájením práce a dále průběžně při provádění stavby je povinna dodavatelská organizace dodržovat obecně platné předpisy týkající se provádění staveb a současně dodržovat předpisy týkající se pracovně právních vztahů mezi dodavatelem a zaměstnanci.

Všeobecně platí pro ochranu a bezpečnost zdraví tyto zásady:

- Vybavit všechny zaměstnance ochrannými pomůckami podle profese práce, kterou vykonávají
- Zajištění strojů a el. motorů proti nebezpečnému dotyku uzemněním
- Dodržovat bezpečnostní předpisy pro asfaltérské práce
- Okružní pily smí obsluhovat pouze tesař – jedině s ochranným krytem
- Dbát na řádné vyvěšení el. kabelů a způsob uchycení kabelů
- Vyžadovat od podřízených pracovníků hlášení každého pracovního úrazu
- Zařídit ošetření zraněného a vyplnit záznam o úrazu
- Vykazovat ze staveniště osoby nepovolané nebo podnapilé a dodržovat zákaz pití alkoholu na pracovišti
- Pracovníci na skládkách při vykládání, nakládání a přepravě materiálu musí být vybaveni ochrannými pomůckami
- Při nakládce, vykládce a manipulaci s materiálem zavěšeným na jeřábu platí zásada, že se nikdo nesmí zdržovat pod břemenem zavěšeným, ani v jeho blízkosti
- Výkopek skladovat 0,5m od hrany výkopu, stavbyvedoucí je povinen se seznámit se všemi předpisy, s vyhláškou o ochraně zdraví pracujících a před každou nově započatou prací provést školení zaměstnanců. V případě technologicky náročných prací je povinen písemně žádat o školení bezpečnostním technikem závodu. Při vlastním provádění stavebních prací je třeba v plném rozsahu dodržet platné předpisy a nařízení, zejména ustanovení Zákoníku práce a vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce, kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, ustanovení příslušných norem ČSN a ON a ostatní bezpečnostní předpisy.

I) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Při zabezpečení ochrany staveniště je třeba dbát na Přílohu č. 2 k vyhlášce č. 398/2009 Sb., bod 4. Výkopy a staveniště.

m) Zásady pro dopravní inženýrská opatření

Veškerý materiál pro výstavbu se na staveniště dopraví po stávajících silnicích, které jsou ve vyhovujícím stavu. Nebude nutno budovat přístupové komunikace. Veškerý vybouraný materiál a výkopek odvážen na určené skládky bude odvážen po upravených cestách. V prostoru staveniště se bude dodavatel pohybovat pouze v trase, neboť zde nemá jinou možnost. Před výjezdem ze staveniště dodavatel zajistí očistění

Zhotovitel bude používat silnice II. a III. třídy pouze pro příjezd na staveniště. Na všech příjezdech a vstupech na staveniště bude upozorňující tabulka s nápisem: V prostorách staveniště platí pro pohyb osob a motorových vozidel ustanovení zákona 361/2000Sb. ve znění pozdějších předpisů. Staveniště musí být zabezpečeno proti vstupu nepovolaných fyzických osob, zákaz vstupu nepovolaným fyzickým osobám musí být vyznačen bezpečnostní značkou na všech vstupech a na přístupových komunikacích, které k nim vedou.

n) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby

Jedná se o jednoduchou stavbu ve stávajících poměrech. Speciální podmínky pro provádění stavby se nestanovují.

o) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Zařízení staveniště bude zřízeno pro stavbu komunikace v lokalitě.

Na staveništi bude mít dodavatel mobilní WC a další doplňky dle svých zvyklostí. Mechanizace používaná na staveništi bude až na výjimky garážovaná v prostoru zařízení staveniště. Veškeré používané stroje budou v dobrém technickém stavu a při odstavení zabezpečeny proti krádeži. Doplňování pohonných hmot bude zajištěno mobilními cisternami dle předpisů zhotovitele a bude zajištěno, aby případné úkapy neohrozily podzemní vody).

Materiál, který bude těžen na staveništi bude ihned odvážen na skládku dle druhu. Kusový materiál bude postupně dle potřeby navážen přímo na staveniště, kde bude skladován na zelených plochách.

p) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

V tuto chvíli není možné stanovit přesný termín realizace stavby, vše závisí na finančních možnostech.

Investor předpokládá realizaci v roce 2023.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Při akci nejsou budovány žádné části, které by měly nároky na vodu ani části produkující splašky. Odvedení povrchových vod bude zajišťovat podélný a příčný sklon vozovky. Voda z vozovky bude odtékat do přilehlého příkopu. V úsecích s větším podélným sklonem jak 8,0% navrženy svodné žlábkové z válcovaného profilu U80 v rozmezí 25-35 m, dle podélného sklonu.

V místě napojení na krajskou silnici je stávající trubní propustek, který bude zachován.

SO 302

V současné době je pozemek částečně zarostlý rákosím a náletovými dřevinami. Stávající koryto je místy nejasné. Nový příkop bude mít lichoběžníkový tvar a bude začínat u propustku pod krajskou silnicí.

Otevřený příkop OP2 (meliorační kanál hydrologické pořadí 4-14-01-009/008). Délka rekonstruované části je navržena 401,39 m, úprava profilu otevřeného příkopu má lichoběžníkový tvar s šířkou ve dně 0,5 m, sklonem svahu 1 :1,5, hloubkou cca 1,00 m, sklonem nivelety dna do 5%. Dno a část navazujících stěn budou zpevněny - dno kamennou rovnaninou a svahy příkopu travním kobercem.

Část trasy vede územím s malým spádem. Stávající příkop je mělký a nemá pravidelný tvar. Při dodržení tvaru příkopu daným v Komplexní pozemkové úpravě a dodržení min. spádu 0,5% dochází místy k tomu, že se těleso příkopu dostane nad úroveň stávajícího terénu a je nutno je vytvarovat.

Délka příkopu: 401,39 m

Základní šířka dna: 0,50 m

Sklon svahů: 1:1,5