

C.1. TECHNICKÁ ZPRÁVA

a) Identifikační údaje objektu

a.1) Označení stavby

Stavba	:	Cyklostezka Podivín – Objekt 01
Stavební objekt	:	SO 101, SO 102, SO 103, SO 104
Místo stavby	:	Město Podivín
Katastrální území	:	Podivín
Kraj	:	Jihomoravský
Druh stavby	:	Novostavba
Účel dokumentace	:	Dokumentace pro vydání stavebního povolení

a.2) Objednatel

Název	:	Město Podivín
Adresa	:	Masarykovo náměstí 180/20, 691 45 Podivín
Kontaktní osoba	:	Martin Důbrava – starosta

a.3) Zhotovitel projektové dokumentace

Název	:	Ing. Vojtěch Holub
Sídlo projektanta	:	Kovářská 1409, 69662 Strážnice
IČO	:	03271064
Zodpovědný projektant:		Ing. Vojtěch Holub
Projektant	:	Jan Hallang

a.4) Zhotovitel dokumentace stavebního objektu

Název	:	Ing. Vojtěch Holub
Sídlo projektanta	:	Kovářská 1409, 69662 Strážnice
IČO	:	03271064

b) Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

b.1) Zdůvodnění navrženého řešení

Stavba řeší novostavbu cesty, která bude sloužit částečně jako cyklostezka a částečně jako cyklotrasa. V současné době se zde nachází nezpevněná cesta, pole a z části lesní pozemky. Stavba bude sloužit převážně pro cyklisty. Komunikace se na začátku trasy napojuje na silnici II/422 v ulici Rybáře ve městě Podivín. Město Podivín se nachází v Jihomoravském kraji v okrese Břeclav. Na konci trasy je napojena na stávající lesní cestu.

b.2) Stručný technický popis objektů

Stavba je členěna na stavební objekty. Cesta bude rozdělena na čtyři úseky (stavební objekty) podle navržené technologie a podle majitelů dotčených pozemků. Stavební objekty SO101 – SO103 jsou navrženy s asfaltovým krytem šířky 3,0 m s jednostranným příčným spádem 2 %. SO104 je navržena s nestmeleným krytem z kameniva šířky 3,0 m s jednostranným příčným spádem 3 %. SO101 a SO104 jsou řešeny jako cyklotrasy a SO102 a SO103 jako cyklostezky určené výlučně pro provoz cyklistů. U všech úseků bude provedena sanace podloží v tloušťce 0,5 m, projektant předpokládá použití betonového recyklátu. Všechny úseky budou zasakovány do okolního terénu a budou doplněny o podélnou drenáž. Celková délka trasy je 1691 m.

c) Vyhodnocení průzkumů a podkladů

Přehled výchozích podkladů

- Základní mapa ČR 1 : 10 000
- Silniční mapa ČR 1 : 50 000
- Katastrální mapa
- Poloha a zaměření inženýrských sítí – data o existenci a průběhu inženýrských sítí byla poskytnuta jednotlivými správci na základě požadavku projektanta
- Výškopisné a polohopisné zaměření stávajícího stavu – pro zpracování projektové dokumentace bylo v roce 2016 provedeno geodetické zaměření stávajícího stavu zájmového území firmou GEOS – Ing. Jan Sůkal
- Průzkum v terénu, fotodokumentace
- Jednání se zástupci města

d) Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Stávající trubní propustek v km 0,715 bude vyměněn za nový trubní propustek DN1000. Trubní propustky v km 1,397 a 1,436 budou změněny na suché brody.

Na konci trasy je řešená komunikace křížena podzemním vedením sdělovacích kabelů pod správou společnosti Telia Carrier Czech Republic a.s. V místě křížení bude proveden ruční odkop, zaměření stávajícího vedení, referenční měření útlumu a kalibrační zkoušky. Následně bude stávající vedení uloženo do dvou dělených HDPE chrániček DN 200/160 (SYSPRO) délky 17,0 m. Podél nich bude položena rezervní HDPE korugovaná chránička DN200 délky 17,0 m. Chráničky budou obetonovány betonem C16/20 minimální tloušťky 100 mm, na jejich koncích bude umístěn ball marker pro označení a pozdější trasování podzemních kabelových vedení. Po zásypových pracích bude znovu provedeno referenční měření útlumu.

e) Návrh zpevněných ploch

Výčet a označení jednotlivých PK stavby

- SO 101 – úsek I. - cyklotrasa
- SO 102 – úsek II. - cyklostezka
- SO 103 – úsek III. - cyklostezka
- SO 104 – úsek IV. - cyklotrasa

SO 101 – úsek I. - cyklotrasa

Nachází se ve staničení km 0,000 – 0,123. Zde bude účelová komunikace vedena jako cyklotrasa. Šířka vozovky (asfaltového krytu) je navržena 3,00 m. Dále bude na každé straně provedeno zatravnění šířky 0,50 m. Na začátku trasy se komunikace napojí na silnici II/422 pomocí nájezdových oblouků o poloměrech 12 m a 6 m. Zde bude provedeno zaříznutí a zalití modifikovanou asfaltovou zálivkou. Příčný sklon vozovky nové cesty bude jednostranný 2,00 %. Příčný sklon pláně bude 3,00 %.

Zpevněné sjezdy, které se zde nachází, budou na cestu napojeny štěrkodrtí frakce 0 – 63 mm průměrné tl. 200 mm.

Nejprve bude provedeno odstranění stávajících nestmelených vrstev na navrženou úroveň pláně. Poté bude odebráno dalších 500 mm a provedena sanace betonovým recyklátem tl. 500 mm. Dále budou provedeny zkoušky únosnosti pláně (min. 45 MPa). Na takto nachystanou pláň budou kladeny nové konstrukční vrstvy.

Nejprve vrstva štěrkodrti ŠDB frakce 0 – 63 mm průměrné tl. 150 – 180 mm. Na tuto vrstvu bude položena vrstva štěrkodrti ŠDA frakce 0-63 mm tl. 150 mm. Poté bude proveden infiltrační postřik v množství 0,6 kg/m². Na postřik bude provedena podkladní asfaltová vrstva ACP 16+ tl. 70 mm. Poté bude nanesen asfaltový spojovací postřik v množství 0,3 kg/m². Nakonec bude provedena ohrusná vrstva z asfaltového betonu ACO 11 tl. 40 mm.

SO 102 – úsek II. - cyklostezka

Nachází se ve staničení km 0,123 – 0,718. Šířka cesty (asfaltového krytu) je navržena 3,00 m. Dále bude na každé straně provedeno zatravnění šířky 0,50 m. Příčný sklon vozovky nové cesty bude 2,00 %. Příčný sklon pláň bude 3,00 %.

Tento stavební objekt bude sloužit pouze jako cyklostezka. Vjezd motorovým vozidlům zde bude zakázán. Ze strany od SO 101 bude na začátku cyklostezky osazena závora zabraňující vjezdům motorových vozidel. Závora bude snížena na šířku projetí cyklisty. Z obou stran závory budou osazeny 4 odrazky upozorňující na překážku.

Nejprve bude provedeno sejmutí ornice do úrovně navržené paraplaně, poté bude položena sanační vrstva z betonového recyklátu tloušťky 500 mm. Dále budou provedeny zkoušky únosnosti pláň (min. 30 MPa). Na takto nachystanou pláň budou kladeny nové konstrukční vrstvy. Nejprve vrstva ze štěrkodrti ŠDB frakce 0 – 63 mm tl. 150 - 180 mm a vrstva ze štěrkodrti ŠDA frakce 0 – 63 mm tl. 150 mm. Poté bude nanesen infiltrační spojovací postřik 0,6 kg/m². Na postřik bude provedena podkladní asfaltová vrstva ACP 16+ tl. 60 mm. Poté bude nanesen asfaltový spojovací postřik v množství 0,30 kg/m². Nakonec bude provedena ohrusná vrstva z asfaltového betonu ACO 8 tl. 40 mm.

V tomto SO bude ve staničení km 0,715 postaven trubní propustek DN 1000 z železobetonových trub.

SO 103 – úsek III. - cyklostezka

Nachází se ve staničení km 0,718 – 1,335. Šířka cesty (asfaltového krytu) je navržena 3,00 m. Dále bude na každé straně provedeno zatravnění šířky 0,50 m. Příčný sklon vozovky nové cesty bude 2,00 %. Příčný sklon pláň bude 3,00 %.

Tento stavební objekt bude sloužit pouze jako cyklostezka. Vjezd motorovým vozidlům zde bude zakázán. Na konci trasy úseku SO103 (ze strany od SO 104 bude na konci cyklostezky osazena závora zabraňující vjezdům motorových vozidel. Závora

bude snížena na šířku projetí cyklisty. Z obou stran závory budou osazeny 4 odrazky upozorňující na překážku.

Nejprve bude provedeno sejmutí ornice do úrovně navržené parapláně, poté bude položena sanační vrstva z betonového recyklátu tloušťky 500 mm. Dále budou provedeny zkoušky únosnosti pláně (min. 30 MPa). Na takto nachystanou pláň budou kladeny nové konstrukční vrstvy. Nejprve vrstva ze štěrkodrti ŠDB frakce 0 – 63 mm tl. 150 - 180 mm a vrstva ze štěrkodrti ŠDA frakce 0 – 63 mm tl. 150 mm. Poté bude nanesen infiltrační spojovací postřik 0,6 kg/m². Na postřik bude provedena podkladní asfaltová vrstva ACP 16+ tl. 60 mm. Poté bude nanesen asfaltový spojovací postřik v množství 0,30 kg/m². Nakonec bude provedena obrušná vrstva z asfaltového betonu ACO 8 tl. 40 mm.

SO 104 – úsek IV. - cyklotrasa

Nachází se ve staničení km 1,335 – 1,691. Šířka cesty je navržena 3,00 m. Dále bude na každé straně provedeno zatravnění šířky 0,50 m. Příčný sklon vozovky nové cesty bude 3,00 %. Příčný sklon pláně bude 3,00 %.

Zpevněné sjezdy, které se zde nachází, budou na cestu napojeny štěrkodrtí frakce 0 – 63 mm průměrné tl. 200 mm. Ve staničení 1,600 bude provedena nová výhybna v šířce 2,00 m. Délka výhybny bude 15,00 m. Nájezdové klíny budou v délkách 5,00 m.

Tento stavební objekt bude sloužit pro lesnické využití bez omezení zákazovými značkami a také jako cyklotrasa.

Nejprve bude proveden odkop zeminy do úrovně navržené parapláně, poté bude položena sanační vrstva z betonového recyklátu tloušťky 500 mm. Dále budou provedeny zkoušky únosnosti pláně (min. 30 MPa). Na takto nachystanou pláň budou kladeny nové konstrukční vrstvy.

Nejprve bude položena vrstva štěrkodrti frakce 0 – 63 mm průměrné tl. 200 mm. Dále bude položena vrstva štěrkodrti frakce 0 – 32 mm tl. 100 mm. Nakonec bude provedena vrstva štěrkopísku frakce 0 – 32 mm průměrné tl. 40 mm. Tato konstrukční vrstva byla požadována Lesy ČR (výrobce a dodavatel tohoto štěrkopísku je Zechmeister spol. s.r.o.).

V tomto SO budou provedeny suché brody z lomového kamene spolu s příčnými drény:

km 1,397 – DN 2 x 300

km 1,436 – DN 2 x 300

Směrové řešení

Řešená komunikace je na začátku trasy napojena na silnici II/422 pomocí nájezdových oblouků o poloměrech 6,0 m a 12,0 m. V místě napojení bude asfaltová vozovka proříznuta a zalita modifikovanou asfaltovou zálivkou. SO101 kopíruje trasu stávající částečně zpevněné polní cesty. SO 102 v první polovině trasy kopíruje trasu stávající nezpevněné polní cesty. Ve zbytku trasy je SO102 veden v nově navržené trase, která je určena vymezeným pozemkem pro její stavbu. Trasa SO103 je vymezena pozemky ve vlastnictví investora a je vedena podél nezpevněné polní cesty. SO104 je vedena převážně po lesních pozemcích, na začátku trasy kopíruje trasu stávající nezpevněné lesní cesty, ve zbytku trasy je vedena zalesněným porostem po okraji lesního pozemku. Na konci trasy je řešená komunikace napojena na částečně zpevněnou lesní cestu, která bude zpevněna v rámci řešení další etapy cyklotrasy.

Komunikace je vedena převážně jižním směrem, do směrového polygonu bylo vloženo 27 směrových kružnicových oblouků o poloměrech 6,0 – 200,0 m. Malé poloměry směrových oblouků jsou dány vymezenými pozemky pro danou stavbu.

Výškové řešení

Výškové řešení kopíruje stávající stav s navýšením o navržené konstrukční vrstvy. Zároveň je navrženo tak, aby v co největší míře byly dodrženy příslušné normy. Výškově je komunikace vedena v rovinatém terénu s podélnými sklony od 0,02 % do 6,82 %. Trasa je vedena střídavě ve stoupání a klesání. Nadmořská výška se pohybuje v rozmezí 159,76 – 162,05 m.n.m. Do těchto výškových polygonů bylo vloženo 14 výškových oblouků o poloměrech oskulačních kružnic od 151 do 16 703 m.

Příčné uspořádání

V celé délce trasy je komunikace navržena s šířkou vozovky 3,0 m. Příčný sklon je v SO101 – SO103 jednostranný o hodnotě 2,0 % a v SO104 jednostranný o hodnotě 3,0 %

Zemní práce

Zemní práce obsahují odstranění pařezů, odkopávku pro spodní stavbu komunikace, násyp, úpravu parapláně, zásyp a svahování.

Kácení stromů si zajistí investor stavby před zahájením stavebních prací.

Odstranění pařezů bude zahrnovat stávající pařezy a pařezy od stromů odstraněných před zahájením samotné stavby. Projektant předpokládá, že pařezy budou odvezeny a uloženy na skládce ve Velkých Pavlovicích.

Poté bude proveden odkop na úroveň navržené parapláně. Zemina bude přímo odvážena mimo stavbu, projektant předpokládá, že přebytek zeminy bude uložen na skládce ve Velkých Pavlovicích. Část zeminy bude ponechána podél lesní cesty a bude použita k hutněnímu zásypu podél navržené cesty. Plochy zasypané zeminou budou zhutněny a vysvahovány pro lepší odtok vody z prostoru navržené komunikace.

Poté bude provedena úprava parapláně v jednostranném příčném spádu nejméně 3% a bude zhutněna tak, aby po pokládce sanační vrstvy bylo na pláni dosaženo požadované hodnoty Edef,2 min. 45 MPa (SO101) a min. 30 MPa (SO102 – SO104). Zhutnění zemní pláně bude ověřeno statickými zkouškami.

Po pokládce konstrukčních vrstev řešené komunikace bude po obou stranách v šířce 0,5 m proveden hutněný zásyp ornici a po vysvahování bude zatravněn.

Konstrukce vozovky

Konstrukce vozovky v SO101 je přizpůsobena pojezdu těžkých nákladních vozidel. Úsek SO102 a SO103 je navržen dle TP170 pro TDZ VI. Konstrukce úseku IV byla určena vlastníkem pozemků (Lesy ČR, s.p.). V celé délce trasy bude provedena sanace podloží vozovky v tloušťce 500 mm pro dosažení potřebného zhutnění pláně. Projektant předpokládá použití betonového recyklátu.

Konstrukce úsek I.:

- Asfaltový beton ohrusný	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13108-1
- Spojovací postřik	PS-E	0,3kg/m ²	ČSN 736129
- Asfaltový beton podkladní	ACP 16+	70 mm	ČSN EN 13108-1
- Infiltrační postřik	PI-E	0,6kg/m ²	ČSN 736129
- Štěrkodrt' frakce 0 – 63 mm	ŠDA	150 mm	ČSN 736126-1
- Štěrkodrt' frakce 0 – 63 mm	ŠDB	150-180 mm	ČSN 736126-1
Celkem		410-440 mm	

Konstrukce úsek II a III:

- Asfaltový beton ohrusný	ACO 8	40 mm	ČSN EN 13108-1
- Spojovací postřik	PS-E	0,3kg/m ²	ČSN 736129
- Asfaltový beton podkladní	ACP 16+	60 mm	ČSN EN 13108-1
- Infiltrační postřik	PI-E	0,6kg/m ²	ČSN 736129
- Štěrkodrt' frakce 0 – 63 mm	ŠDA	150 mm	ČSN 736126-1
- Štěrkodrt' frakce 0 – 63 mm	ŠDB	150-180 mm	ČSN 736126-1
Celkem		400-430 mm	

Konstrukce úsek IV:

- Štěrkopísek frakce 0 – 32 mm	ŠP	prům. 40 mm	ČSN 736126-1
- Štěrkodrt' frakce 0 – 32 mm	ŠDA	100 mm	ČSN 736126-1
- Štěrkodrt' frakce 0 – 63 mm	ŠDB	prům. 200 mm	ČSN 736126-1
Celkem		prům. 340 mm	

Nájezdy

Na řešené komunikaci budou zpevněny dva sjezdy v km 0,048; 0,119 (SO101) a 1,678 (SO104). Šířka sjezdů bude v rozmezí 2,5 m až 3,3 m, nájezdové oblouky budou mít poloměry od 2,0 m po 9,0 m. V místě nájezdů (SO101) bude asfaltová vozovka cyklotrasy rozšířena o 1,0 m. Vozovka sjezdů bude ze štěrkodrtí frakce 0 – 63 mm průměrné tl. 200 mm.

Výhybna

V km 1,600 je vlevo ve směru staničení navržena výhybna, šířky 2,0 m a délky 15,0 m s nájezdovými klíny délky 5,0 m. Konstrukce vozovky je shodná s přilehlou lesní cestou.

Závory

Na začátku cyklostezky v km 0,128 (začátek trasy SO102) a na jejím konci v km 1,320 (konec trasy SO103) budou postaveny kovové závory. Závory budou umožňovat přímý průjezd cyklistů. Svislé nosné sloupky budou zapuštěny do betonového základu z betonu C 30/35 o rozměrech 1,0 x 1,0 x 1,2 m. Betonové patky budou uloženy na štěrkopískovém loži tloušťky 100 mm. Ocelové konstrukce budou opatřeny syntetickým nátěrem (2 x základ, 1 x vrchní). Na otočnou část závory budou namontovány reflexní odrazky.



Stojany na kola

V km 0,125; 0,720 a 1,330 budou usazeny stojany pro kola. Stojany budou vždy pro 5 kol a budou usazeny na betonové patky. Přesný typ stojanů bude před osazením odsouhlasen objednatelem stavby (příslušný zástupce města Podivín).

f) Režim podpovrchových vod a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana PK

Odvodnění je zajištěno pomocí podélných a příčných spádů do okolních nepevněných ploch.

Podélné drény:

Pro odvodnění pláň je navržena podélná drenážní rýha vyplněná kamenivem z HDK frakce 8 – 16 mm, která bude obalená netkanou geotextílií z polypropylénu (min. CBR=2kN, propustnost vody kolmo k rovině min. 10 l/m²s).

Trubní propustek

V km 0,715 je navržen železobetonový propustek DN 1000 délky 5,0 m s novými čely. Trouby budou uloženy na betonovém loži z betonu C16/20 tloušťky 200 mm a šířky 1,55 m, které bude položeno na vrstvě ze štěrkopísku tloušťky 100 mm. Roury

budou obetonovány betonem C25/30 XF3 do výšky trouby. Stávající roury budou odstraněny.

Čela propustku jsou navržena z lomového kamene do betonu C25/30 XF3 šířky 0,5 m a délky 5,0 m. Horní plocha bude vyspádována směrem od cyklotrasy resp. cyklostezky. Čela propustku budou uložena na základě z betonu C25/30 XF3 výšky 0,8 m, šířky 0,75 m a délky shodné s délkou čela. Základ čela propustku bude uložen na vrstvě štěrkopísku tloušťky 100 mm.

V místě vtoku a výtoku propustku budou příkopy v délce 1,5 m zpevněny. Zpevněná plocha je navržena z kamenné dlažby tloušťky 200 mm uložené do betonového lože C 25/30 – XF3 tloušťky 100 mm a na vrstvu ze štěrkopísku tloušťky 100 mm.

V místě propustku bude pročištěn příkop příp. koryto nad propustkem v délce 7,0 m a pod propustkem (v místě výtoku) v délce 20,0 m.

Kapacita propustku byla posouzena hydrotechnickým výpočtem (viz. příloha technické zprávy).

Suché brody

V km 1,397 a 1,436 navržená komunikace kříží stávající meliorační kanály. V místě křížení se nachází stávající trubní propustky, které jsou v dezolátním stavu a bude nutné je odstranit. Stávající trubní propustky budou nahrazeny dlážděnými suchými brody, které budou doplněny příčnými drény.

V místě suchého brodu je navržena dlažba z lomového kamene tloušťky 250 mm s výplní spár dlažby cementovou maltou se zatřením, která bude osazena do betonového lože z betonu C25/30 XF3 tloušťky 100 mm. Pod suchým brodem bude provedena sanace podloží z betonového recyklátu tl. 500 mm. V místě suchého brodu je šířka vozovky navýšena na 3,5 m (km 1,397) a 4,0 m (km 1,436), niveleta vozovky je snížena o 0,4 m oproti navržené niveletě vozovky, přechod bude proveden rampami o sklonu 1:10.

V prostoru pod suchým brodem je navržen příčný drén z hrubého drceného kameniva frakce 63 – 125 mm, šířky 2,0 m, tloušťky 500 mm, délky 6,0 m se dvěma PVC potrubími DN300 SN12 a obalený PP netkanou geotextílií s primární separační a sekundární filtrační funkcí. Odolnost geotextílie proti protržení CBR bude min. 2,1 kN a propustnost vody kolmo k rovině výrobku min. 10 l/m².s. Drén bude uložen na vrstvě ze štěrkopísku tloušťky 100 mm. V místě vtoku a výtoku drénu bude příkop zasypán zhutněným hrubým drceným kamenivem frakce 63 - 125 mm v délce (příkopu) 2,0 – 5,5 m.

Kapacita suchých brodů byla posouzena hydrotechnickým výpočtem (viz. příloha technické zprávy).

Podélný rigol

V km 0,545 – 0,600 je vlevo ve směru staničení navržen podélný rigol hloubky min. 0,2 m. Minimální podélný spád dna rigolu bude 0,5 %.

g) Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Svislé dopravní značení

Na začátku trasy v místě napojení na silnici II/422 jsou navrženy značky P2 (Hlavní pozemní komunikace) a na výjezdu P4 (Dej přednost v jízdě). Stávající značka P2 bude odstraněna. Na začátku úseku SO102 a na konci SO103 (začátek a konec cyklostezky v km 0,123 a km 0,335) jsou navrženy značky C8a (Stezka pro cyklisty) a C8b (Konec stezky pro cyklisty). Z obou stran budou na začátku a konci cyklostezky osazeny závory zabraňující vjezdům motorových vozidel. Z obou stran závor budou osazeny 4 odrazky upozorňující na překážku.

Vodorovné dopravní značení

V místě závor budou na cyklostezkách provedeny příčné čáry přes celou šířku vozovky V1a tl. 125 cm, které budou sloužit jako optické psychologické brzdy. Provedeny budou v odstupech 0,4 m; 2 x 0,5 m, 2 x 1,0 m a 2 x 2,0 m. Tyto pásy budou provedeny z hladkého plastu bílé barvy.

Dále bude vodorovným značením před vjezdem na cyklostezku vyznačeno zúžení cesty před závorami. Bude tak provedeno značením A6a (Zúžená vozovka (z obou stran)) z bílé a červené barvy.

h) Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby

Nejsou požadovány žádné zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby.

Péče o životní prostředí:

Celkově lze hodnotit výstavbu po dokončení jako pozitivní, negativní vlivy vznikající nesporně při výstavbě je třeba eliminovat dodržováním všech předpisů a norem tak, aby stavbou nebyly narušeny přilehlé pozemky a zeleň. Podél navržené komunikace

budou po obou stranách provedeny vegetační úpravy - zatravněné pruhy šířky 0,5 m.
Stavba bude sloužit převážně pro cyklisty.

Bezpečnost a ochrana zdraví při práci:

Z hlediska zajištění bezpečnosti práce na staveništi i bezpečnosti silniční dopravy musí být staveniště řádně zajištěno přechodným dopravním značením. Dále je třeba při provádění prací dbát všech předpisů z hlediska bezpečnosti práce.

Vzhledem k charakteru stavby se nepředpokládá nutnost účasti koordinátora bezpečnosti a ochrany zdraví při práci během výstavby. Před započítím prací zhotovitel stavby posoudí potřebu jeho účasti během výstavby dle platného zákona č. 309/2006 Sb.

Požární bezpečnostní ochrana:

Zřízením stavby nejsou dotčeny přístupové komunikace nebo nástupní plochy ke stávajícím objektům pro vozidla hasičského záchranného sboru. Stavebními úpravami nebude zasahováno do veřejného vodovodního řadu. Nebude omezena dostupnost vnějších odběrních míst požární vody (požární hydranty), zřízených dle ČSN 73 0873.

Daná stavba nebude mít vliv na činnost hasičského záchranného sboru

Hospodaření s odpady:

V souvislosti se vzrůstajícím významem ochrany životního prostředí je nutné se vzniklým odpadem nakládat dle níže uvedených předpisů:

zákon č. 185/2001 Sb., Zákon o odpadech

vyhláška 93/2016 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů

vyhláška 383/2001 Sb., Vyhláška o podrobnostech nakládání s odpady

Veškeré odpady budou odvezeny na příslušnou řízenou skládku (Velké Pavlovice).

i) Vazba na případné technologické zařízení

Nejsou v projektové dokumentaci řešeny.

j) Přehled provedených výpočtů

V příloze technické zprávy je posouzení kapacity propustku a suchých brodů.

**k) Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch
souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu
a orientace**

Jelikož se jedná o novostavbu cesty (cyklotrasy, cyklostezky) v polích a lese, neřeší PD řešení přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Ve Strážnici září 2020

Jan Hallang