

Vypracoval a kreslil: Ing. Ladislav Němeček	Vedoucí projektu : Ing. Ladislav Němeček	Autorizace :		
Investor : Město Český Brod náměstí Husovo 70 282 01 Český Brod				
Stavba : Rekonstrukce LC – lesní cesta Lásky				Formát : A4
Část : C. Stavební část		Stupeň: DSP/DPS	Číslo zakázky:	
Obsah : Technická zpráva		Měřítko :	Číslo výkresu : C.1	

Rekonstrukce LC - lesní cesta Lásky

PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE
PRO STAVEBNÍ POVOLENÍ A PROVEDENÍ
STAVBY

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Říjen 2020

OBSAH:

a) Popis inženýrského objektu, jeho funkční a technické řešení.....	4
b) Požadavky na vybavení.....	8
c) Napojení na stávající technickou infrastrukturu.....	9
d) Vliv na povrchové a podzemní vody včetně jejich zneškodňování.....	9
e) Údaje o zpracovaných technických výpočtech.....	9
f) Požadavky na postup stavebních a montážních prací.....	10
g) Požadavky na provoz zařízení, údaje o materiálech, energiích, dopravě, skladování apod.....	11
h) Řešení komunikací a ploch z hlediska přístupu a užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....	11
i) Důsledky na životní prostředí a bezpečnost práce.....	11

Základní identifikace stavby

Název stavby:	Rekonstrukce LC - lesní cesta Lásky
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro stavební povolení a provedení stavby
Stavební objekt:	SO 101 – Lesní cesta
Místo stavby:	Město Český Brod
Katastrální území	k.ú. Doubravčice, k.ú. Kozojedy u Kostelce nad Černými lesy, Město Český Brod
Kraj:	Středočeský
Objednatel:	Město Český Brod Náměstí Husovo 70 282 01 Český Brod IČ: 00235334
Zhotovitel:	LNConsult s.r.o. U hřiště 250 250 83 Škvorec IČ: 29136504 DIČ: CZ29136504
Odpovědný projektant:	Ing. Ladislav Němeček

a) Popis inženýrského objektu, jeho funkční a technické řešení

Projektová dokumentace předepisuje provedení úpravy na stávající zemní lesní cestě. Řešený úsek je délky 1,620 km. Jedná se vesměs o síť měkkých nezpevněných komunikací 3. třídy, budovaných v 60. a 70. letech m. s. jako tzv. svážnice. Tyto cesty byly zpravidla odborně trasované v prostorových parametrech, které výhledově umožňovaly (bez směrových a spádových úprav) povýšení trasy na lesní cestu odvozní tj. třídu 2. nebo tř. 1. To v plném rozsahu platí o lesní cestě Lásky. Jedná se zde o rekonstrukci lesní cesty výchozí kategorie 3L 4,0/30 a po rekonstrukci bude lesní cesta opět kategorie 1L 4,0/30.

Ta odbočuje vpravo z veřejné živičné silničky III. tř.. Po odbočení (s uzamykatelnou ocelovou závorou) v nadmořské výšce cca 326 m klesá poměrně plynulým spádem na úroveň vrstevnice 304 m n. m. Zde končí dosavadní šterková úprava kúvratovým obratištěm.

Na trase délky 1,620 km byla provedena revize stavu povrchu cesty a šířkových poměrů s ohledem na umístění požadované vozovky s oboustrannou krajnicí. Pro umístění konstrukce s korunou šíře $\bar{s} = 4,00$ m je převážná část stávající komunikace (po provedení dále předepsaných úprav) vyhovující. Krátké a zcela výjimečné úseky budou po úpravě vykazovat zúžení na maximální volnou šíři 3,50 m, což je možné v přímce akceptovat.

Rozšíření současného profilu by zde znamenalo výrazný zásah do zářezové strany, spojený s kácením a hrubou manipulací s horninou, což je nežádoucí. Nutné by bylo odsunutí osy příkopu a obtížné dosažení stability nově rozšířené pláně. Rovněž by došlo k vytvoření nových a vegetací nestabilizovaných zářezových svahů. Citlivý postup při provádění zemních prací je nutností!

Při pochůzce projektanta se správcem lesů byly k úpravě určeny nejdůležitější hospodářské sjezdy připojující využívané boční linky, stávající rozšíření předurčená ke zřízení výhyben a obratišť a rovněž byla vytipována dvě místa pro zřízení zpevněného skládkoviště dřeva.

Průběh stavebně upravované cesty je orientačně zakreslen v přílohách B.1 - Přehledná situace 1 : 50 000, B.2 - Vrstevnicová mapa porostní 1 : 50 000 a B.3 – Ortofotomapa 1:4000 a B.4 Katastrální mapa 1:4000.

Rekonstrukce lesní cesty je jeden samostatný objekt a to SO 101 zahrnující rekonstrukci lesní cesty v úseku km 0,000 00 – 1,6200 00, včetně skládek dřeva.

Revizi byl podroben stav trubních propustí. Výsledek je rozebrán a to včetně návrhu opatření v kapitole Odvodnění.

Základním principem navrženého a projekčně zpracovaného řešení je vytvoření dostatečně únosné, stabilní, erozi odolné neživičné vozovky, zajištěné odvodňovacím systémem a hospodářskými objekty (sjezdy, skládkoviště dřeva, výhybny a obratiště). Stavba je bezeškodně a esteticky vsazena do lesnatého terénu. To vše je limitováno ekonomickým požadavkem investora.

1) Přípravné a zemní práce:

Do předání staveniště dodavateli zajistí investor, vlastní péčí a nákladem, smýcení rychle vzrůstajících dřevinných náletů na krajnicích cesty, kolem vtoků a výtoků trubních propustí a zejména na ploše obou skládek dřeva. Dřevní hmota z tohoto zásahu bude odstraněna včetně klestu a ostatních zbytků po těžbě. Odstranit je třeba i zbytky dřeva a klestu z dřívějších zásahů v přilehlých porostech, které jsou případně umístěny pod levou krajnicí dnešní cesty. Do těchto prostor se uloží přebytek výkopku z očištění profilu (krajnice, střed, příkop) a je třeba umožnit dodavateli úhledné vysvahování tohoto materiálu.

V celé délce trasy budou strženy oboustranné nadvýšené krajnice a zatravněný střed. Toto je oceněno jako odkopávka v hornině 1. a 2. tř – 20%. Ostatní pomístné výkopy v průběhu trasy související s dorovnáním zemního tělesa a doupravením profilu příkopu jsou zahrnuty v průměrném údaji:

Výkop – 0,50 m³/m; násyp – 0,50 m³/m

Při zatřídění: hornina tř.3 40 %

hornina tř.4 40 %

Stejné zatřídění platí i pro manipulaci (výkop – násyp) na obou upravených skládkách dřeva a na hospodářských sjezdech.

U hloubených vykopávek (rýhy, šachty) pro úpravu trubních propustí se předepisuje zatřídění:

Hornina tř. 3 40 %

Hornina tř. 4 40 %

Objemy výkopů jsou rozvedeny a zdůvodněny ve Výkazu výměr. Veškerá zpevnění budou pokládána na upravenou a zhutněnou pláň. Míra zhutnění se předepisuje 45 MPa (minimálně).

Důležitou součástí zemních prací je projektem předepsané rozhrnutí přebytků výkopku podél paty levostranného násypového svahu, nesvahování výkopových i násypových břehů a hlavně ohumusování nově vzniklých svahů kolem obou trvalých skládek dřeva. Z půdorysné plochy skládek bude skryta humózní vrstva v průměrné tl. 20 cm, jejíž část se zpětně využije. Přebytek spolu s vykloučenými pařezy se uloží a úhledně prosype a překryje zeminou pod levým (násypovým) svahem cesty.

K odstranění je předepsáno 8100 m² křovin. Nadzemní dřevinný nárost odstraní v předstihu investor. Množství je stanoveno odborným odhadem zpracovatele projektu.

Důsledné provedení všech těchto zemních prací bude důležité pro celkové zhodnocení kvality stavby, která se realizuje v oblasti zvláště sledované orgány ochrany přírody.

2) Směrové a spádové poměry na trase:

Směrové vedení upravované komunikace zůstane nezměněno. Jedná se o cestu kvalifikovaně trasovanou a dobře položenou do terénu. Vlivem táhlých a relativně mírných svahů je průběh trasy vesměs příznivý. Pouze překonání dna údolí, kterým vede trvalá vodoteč, je řešeno obloukem s minimálním poloměrem R = 20 m.

Při dodržení předpisu projektu je řešená trasa jednopruhé účelové komunikace bezpečně průjezdná!

Spádový průběh nivelety stávající cesty je vyjádřen Podélným profilem 1 : 2 000/200 a dokládá přijatelné spádové poměry z hlediska dopravních požadavků a z hlediska odolnosti zemní pláně vůči vodní erozi. Optimální podélný spád pro dané geologické podmínky (3,0 – 8,0 %) je uplatněn na převážné části řešené trasy. Ztráta podélného sklonu (na krátkých úsecích) vede zjevně k problému s odvedením povrchové vody. Krátký úsek s prudkým sklonem (na hranici normy) je poznamenán vodní erozí. Uvedená nebezpečí budou eliminována stavebně.

Průjezdnost trasy z hlediska spádu je pro uvažované uživatele zajištěna a je bezpečná!

3) Příčné řezy – konstrukce vozovky:

Současný povrch lesní cesty Lásky (řešená část) je hodnocen jako zemní, nepevněný, pouze s pomístními úpravami (štěrkový posyp) na úsecích překonávajících prameniště a prudší podélné spády.

Zejména příznivá geologie podloží umožňuje navrhnout pro zpevnění cesty jednotnou skladbu vozovky. Ta je na kratším úseku charakterizovaném jednak ztrátou podélného spádu, jednak nízkým obsahem skeletu v profilu podloží, zesílena ve spodní podkladní vrstvě.

Základním příčným profilem vozovky pro lesní cestu Lásky je v souladu s ČSN 73 61 08 pro požadovaný typ 1L – 4,0/30 oboustranně spádovaná konstrukce šíře koruny 4,00 m, tzn. vozovka o jednom jízdním pruhu šíře 3,00 m s oboustrannou krajnicí (2 × 0,50 m), zpevněnou stejnou konstrukcí jako související vozovka. S ohledem na technické možnosti je třeba tuto krajnici hodnotit jako částečně zpevněnou.

Projekt preferuje střežovitý profil vozovky, který je až na krátké výjimky, vyznačené v Situaci 1 : 2 000, uplatněn na celé trase s tím, že téměř po celé délce trasy je upraven mělký pravostranný příkop. Střežovitý sklon od středu činí 7 – 10 %, což vytváří profil velmi stabilní a odolný vůči rušivé činnosti srážek. Vnitřní rozšíření vozovky v obloucích upravit podle ČSN 73 61 08 při zachování střežovitého profilu!

Vozovka bude vrstvena na upravenou a zhutněnou pláň na min. 45 MPa. Šířka pláně odpovídá šíři vozovky zvětšené o boční násypové trojúhelníky. Sklon boků vozovky 1 : 2 (při zářezu u jednostranné vozovky sklon 1 : 1), jak je patrné z přílohy C.3 Vzorové příčné řezy.

Jedná se zde o rekonstrukci lesní cesty výchozí kategorie 3L 4,0/30 a po rekonstrukci bude lesní cesta opět kategorie 1L 4,0/30. Uvedené údaje vychází z oblastního plánu rozvoje lesů.

Pro převážnou část trasy, pro zpevnění výhyben a obratiště je předepsána vozovka ve složení:

- posyp krytu lomovými výsivkami množství do 20 kg/m ²	10 mm
- kryt ze štěrkodrti (ŠD) vel. 0 – 22 mm	50 mm
- podklad ze štěrkodrti (ŠD) vel. 0 – 63 mm	150 mm
- podklad ze štěrkodrti (ŠD) vel. 0 – 90 mm	250 mm
Konstrukce celkem:	460 mm

Spodní podklad slouží k dorovnání zemní pláň, a proto je třeba vnímat předepsanou tloušťku vrstvy jako průměrnou. Více materiálu padne na oboustranný pruh (okrajový) ležící po stržení zarostlých krajnic mimo dnes pojížděný pruh. Dorovnány budou pomístné deformace.

Tam, kde bude pláň na nově zřízeném násypu, tj. zejména na zásypech propustí, na úpravě výhyben a sjezdů, předepisuje se hutnění 96 % PS.

Boky štěrkové vozovky ve spádu 1 : 2 dl. 0,70 m se „přetáhnou“ vrstvou štěrkodrti vel. 0 – 22 mm, která při množství 50 kg/m² znamená tl. 3 cm!

Na hospodářských sjezdech a skládkách dřeva se položí zpevnění ve složení:

- kryt ze štěrkodrti (ŠD) vel. 0 – 22 mm	50 mm
- podklad ze štěrkodrti (ŠD) vel. 0 – 63 mm	150 mm
Konstrukce celkem:	200 mm

4) Odvodnění:

Základem systému odvodnění lesní cesty Lásky je důsledné dodržení příčného střešovitého profilu vozovky, které zajišťuje nejkratší bezeškodný odtok srážek spadlých na vozovku a brání podélnému vymílání kolejí. S tím souvisí nutnost zřízení pravostranného příkopu v zářezové hraně tělesa cesty. Profil příkopu lichoběžníkový se šířkou dna 0,40 m může být ev. nahrazen profilem trojúhelníkovým. Podstatné je dodržení spádu dna příkopů min. 0,50 %. Dále nepohloubení příkopů a vždy dodržení sklonu břehu přilehlého k vozovce 1 : 2!! (Při často vídaném přehloubení příkopů s ostrým zaříznutím břehu u krajnice dochází k destabilizaci značné části drahé vozovky.) Pro zřízení silničního příkopu je krajně nevhodná fréza!!

Ačkoliv dno příkopu musí být vždy založeno v rostlém terénu, pod úrovní pláně, předepisuje projekt příkopy mělké! Mnohé nikdy ani vodu neprovedou a budou plnit, vzhledem ke kvalitě podloží, pouze funkci drenážní a zachycovat ron materiálu ze svahů.

Voda soustředěná v příkopech je příčně převáděna trubními propustky. V současnosti jsou na řešeném úseku umístěny 4 ks propustí bez čel, bez jímek a opevnění.

Projekt předepisuje dodělání výtokových čel a vtokových jímek zděných z lomového kamene na maltu cementovou (MC). Zaústění příkopů na vtoku se opevní pohozelem z lomového kamene tl. 20 cm v ploše 2,0 m² na každém jednotlivém příkopu! Výtok trubní propusti, před čelem, se opevní, podle předpisu jednotlivých propustí, těžkým kamenným záhozem s poštěrkováním a urovnáním v ploše minimálně 2,0 × 2,0 m při tloušťce min. 0,50 m (spadiště).

Na některých přibližovacích linkách přicházejících k cestě a ke skládkám ze svahu je předepsáno zřízení příčného rigolu, který zachytí vodu přitékající po lince a svede ji bokem na terén. Rozpočtováno je opevnění těchto rigolů (svodnic) lomovým kamenem uloženým do betonu s klasickým spárováním.

Rozpočtované parametry propustí (čel a jímek) jsou zřejmé z přílohy C.4 Vzorové řezy propustky. Předpis je uspořádán v Tabulce propustků, která je součástí Výkazu výměr.

b) Požadavky na technické vybavení komunikace

Jde o hospodářské sjezdy, které napojují boční dopravní linie nižšího řádu nebo zpřístupňují některá zařízení lesního provozu. Funkční sjezd na lesní cestě musí umožnit bezeškodný obousměrný výjezd (nájezd) lesního traktoru, což umožní pouze napojení v šíři min. 8,0 m! Jak je zřejmé z přílohy B.5 - Situace 1 : 2 000 je v průběhu trasy navržena úprava 10 ks bočních hospodářských sjezdů. Tři z nich budou upraveny tak, aby posloužily jako úvratňové obratiště. Z toho důvodu budou tyto objekty zpevněny únosnou vozovkou, jak je jednotlivě rozvedeno v Tabulce hospodářských sjezdů Výkazu výměr. Žádný ze sjezdů není podtržený!

Na stavbu lesní cesty navazuje úprava 4 kusů zpevněných skládek dřeva.

V příkře svažitém terénu jsou všechny 4 skládky situovány mimo úroveň komunikace se samostatným nájezdem přibližovaného dřeva. Obě skládky jsou základního (minimálně nutného) rozměru 30,0 × 4,0 m a vybrány byly lokality s minimální ztrátou na porostní půdě a s relativně nejmenším rozsahem zemních prací. Umístění skládek je zřejmé ze B.5 - Situace 1 : 2 000.

Při realizaci skládkovišť je nutná úzká spolupráce dodavatele s lesním správcem obecních lesů Ing. Janem Kopáčkem.

Zpevnění skládek je předepsáno v kapitole a) – 3) a je třeba zdůraznit nutnost ohumusování zářezových i násypových svahů skládkovišť a jejich všemožné zajištění proti erozi!

c) Napojení na stávající technickou infrastrukturu

Vjezd na upravovanou lesní cestu v napojení na stávající dopravní silniční síť bude vždy mimo pracovní dobu uzavřen nežádoucím vjezdu motorizované veřejnosti (ocelová uzamykatelná závora – režim obsluhy závory dojedná dodavatel s lesním správcem!).

Upravovaná lesní cesta je účelovým zařízením v prostoru uzavřeném za níže umístěnou uzamykatelnou závorou. Vlastní provoz na komunikaci nebude regulován žádným trvalým dopravním značením.

d) Vliv na povrchové a podzemní vody včetně jejich zneškodňování

Stavba nebude mít negativní vliv na režim podzemních vod a povrchových vod.

e) Údaje o zpracovaných technických výpočtech, podklady, inženýrské sítě a průzkumy**1) Inženýrské sítě:**

Výpočty nebyly v rámci zpracování projektové dokumentace provedeny.

2) Vstupní podklady:

- Závazná objednávka investora vymezující časový a věcný rámec projektování
- Průběžné konzultace s investorem a správcem obecních lesů
- Vyjádření správců inženýrských sítí
- Katastrální mapy, výpisy vlastníků dotčených pozemků a jejich stanoviska, stanoviska orgánů státní správy
- Vlastní měření zpracovatele
- Ostatní mapové podklady

Proběhla potřebná měření a průzkumy tak, aby projektování mohlo proběhnout v plné podřízenosti ČSN 73 61 08 (Lesní cestní síť, projektování lesních cest). Navržená úprava respektuje směrové i spádové vedení osy i nivelety.

Výškový průběh osy cesty je zaměřen a graficky vyjádřen Podélným profilem 1 : 2 000/200. Uplatněn byl výškový systém BPV s výchozím výškovým bodem 326, 00 m. n. m., napojením u místní komunikace.

3) Inženýrské sítě:

Projektovaná rekonstrukce lesní cesty se nedotýká žádného podzemního, pozemního ani vzdušného energetického či komunikačního vedení. Jsou doložena vyjádření ČEZ Distribuce, a.s., ČEZ ICT Services, a.s., RWE Distribuční služby, s.r.o. i CETIN a.s.

4) Průzkumy:

Pro stavbu nebyl objednáán ani zpracován stavebně – geologický průzkum. Původní elaboráty nebyly dohledány. Geologické poměry na staveništi zhodnotil zpracovatel projektu zjednodušeným způsobem na základě vizuálního šetření na zářezovém svahu, který lemuje cestu pravostranně prakticky v celé délce.

Zájmové území náleží k jižní části krystalinika Českého masivu, ke svorové jednotce Ostrého, kde výchozím materiálem jsou především droby a břidlice. Po metamorfním procesu tvoří skalní podklad biotiticko-muskovitické až muskoviticko-biotitické svory a svorové ruly. Vložky odlišných hornin tvoří především kvarcity a grafitické, křemenem bohaté svory.

Zvětralinový plášť tvoří převážně jílovito-písčité mělké vrstvy s proměnlivým obsahem plochým úlomků a hrubých zrn. V inundačních skleslinách je pokryvný profil hlubší s převládající písčitou hlínou. Humózní pokryv stavebně nedotčeného terénu je průměrné tloušťky 20 cm.

f) Požadavky na postup stavebních a montážních prací

Hranice staveniště je dána obvodem stavbou dotčeného pruhu (viz C.5 - Situace). V terénu nebude vyznačována a tvoří ji okraj nevykáceného porostu. Dodavatel bude hranici staveniště bezpodmínečně respektovat a chránit hraniční stromy před mechanickým poškozením.

Stavební činnost mimo obvod staveniště (skládování stavebního materiálu, neplánovaná deponia, odstavování stavebních mechanismů apod.) nelze bez souhlasu investora a lesního hospodáře akceptovat!

Termín zahájení stavebních prací projedná s dodavatelem investor a předá dodavateli staveniště v předepsaném rozsahu vykácené, zbavené nadzemní hmoty křovin, vytěžené dřevní hmoty a zbytků po těžbě. Tyto práce provede investor ve vlastní režii.

Staveniště řešené části lesní cesty Lásky je přístupno pouze jednou příjezdovou trasou a to po z místní lesní cesty, která byla před léty opatřena asfaltovým povrchem. Okružová průjezdnost není možná! Proto je třeba počítat s možnými škodami těžkou soustředěnou dopravou na cestním majetku. Tuto okolnost je třeba před zahájením stavby smluvně ošetřit! Doprava lesního provozu bude po dobu výstavby z prostoru staveniště vyloučena. Možnost skládování stavebního materiálu, resp. předzásobení kamenivem na staveništi, je velmi omezená. Počítá se s přímým zabudováním naváženého materiálu. V případě potřeby skládkových ploch (hlavně kusového materiálu) je třeba vést jednání s investorem. S ním je třeba průběžně projednávat organizaci stavebních prací a místa odstávky stavebních strojů s ohledem na lesnický provoz, případně jednat o jeho omezení.

Ze stavby nebude veden žádný odvoz. Manipulace s přebytky bude probíhat v rámci staveniště s přesunem do 500 m. Při ukládání pařezů a humózní skřívky podél trasy cesty je nutné ohlídat, aby nedošlo k zasypání oddenků vzrostlých okrajových stromů.

Bilanci zemních prací na stavbě vyjadřuje Výkaz výměr.

Dodávka stavebních prací bude podřízena platným normativům. Veškeré stavební práce budou prováděny podle Technických kvalitativních podmínek staveb pozemních komunikací, schválených MD ČR Odbor pozemních komunikací, č. j. 19811/99 – 120, č. j. 232 99/98 – 120, č. j. 248 94/96 – 120 v rozsahu příslušných kapitol.

Nepočítá se s využíváním veřejných zdrojů energií a vody. Možnosti předzásobení stavebním materiálem (skládkování) jsou omezené. Počítá se převážně s přímým zabudováním dováženého kameniva.

Se zřizováním klasického stavebního dvora se neuvažuje. Sociální zázemí staveniště bude sestávat maximálně ze dvou stavebních buněk a chemického WC. Umístění takové sestavy dodavatel dohodne s investorem. Stavba nebude opatřena žádnými objekty zařízení staveniště vyžadujícími ohlášení.

Při realizaci stavby nevznikají žádné odpady, kterými se zabývá zákon 185/2001 Sb. O odpadech a Vyhláška č. 381/2001 Sb. MŽP, kterou se vydává Katalog odpadů, kromě přebytků výkopů, které lze hodnotit a klasifikovat jako vytěžená zemina č. 170 504 kat. 0.

Přebytek výkopku a skřívka ve směsi s organickou lesní hmotou budou uloženy jak uvedeno výše. Urovnaný povrch tohoto materiálu je dobrým prostředím pro náletové dřevinné ozelenění.

g) Požadavky na provoz zařízení, údaje o materiálech, energiích, dopravě, skladování apod.

Veškeré výrobky, technologie a materiály použité při stavbě musí odpovídat příslušným závazným ČSN, být schváleny pro použití v ČR a mít příslušné hygienické a bezpečnostní atesty. Dodavatel stavby doloží tyto materiály při kolaudaci.

h) Řešení komunikací a ploch z hlediska přístupu a užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Není předmětem tohoto projektu.

i) Důsledky na životní prostředí a bezpečnost práce

Stavba nebude mít negativní vliv na režim podzemních vod a povrchových vod.

Stavba bude řízena tak, aby významným způsobem nenarušovala přilehlé části staveniště. Pouze během realizace může dojít k dočasnému zvýšení prachových emisí a hluku.

Při výstavbě nedojde ke kácení významných a chráněných stromů a případné stromy nacházející se v blízkosti stavby, jenž nejsou určeny ke kácení, by měly být chráněny dočasným plotem.

Zhotovitel musí dbát o minimalizaci zatížení okolí stavby znečištěním a to především čištěním vozidel před výjezdem z prostoru staveniště, zabezpečením zabraňujícím znečištění komunikací převáženým materiálem a zabezpečením před únikem ropných látek ze stavebních strojů.

Při stavebních pracích je třeba bezpodmínečně dbát všech bezpečnostních předpisů a používat předepsané ochranné pomůcky. Při provádění vlastních prací je nutno zabezpečit staveniště před přístupem nepovolaných osob.

Každá liniová dopravní stavba je vždy zásahem do přirozeného přírodního uspořádání. Je věcí projektanta navrhnout stavbu tak, aby negativní dopady na lesní prostředí a tím v širším smyslu na životní prostředí byly minimalizovány.

Je – li dopravní stavbou lesní cesta odvozní, je jejích účelem bezeškodný a bezpečný odvoz vytěžené dřevní hmoty. Tím dojde k podstatnému zkrácení přibližovací či vývozní vzdálenosti, tj. přemístění dřeva od pařezu k místu jeho naložení a odvozu.

Právě tato fáze (přibližování či vývoz) je vůči lesnímu prostředí a ekosystémům půdního pokryvu nejhrošší. Z toho zpětně vyplývá, že správně navržená a profesionálně vybudovaná lesní cesta je přínosem životnímu prostředí!

Při provádění stavby budou dodržovány bezpečnostní předpisy pro daný druh prací:

Základní předpisy BOZP při provádění stavby:

Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

Nařízení vlády č. 362/2005 Sb. v bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci s nebezpečím pádu z výšky nebo hloubky.

Nařízení vlády č. 378/2001 Sb. bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí.

Další předpisy vztahující se k BOZP na stavební akci:

Nařízení vlády č. 24/2003 Sb.; technické požadavky na strojní zařízení

Vyhláška č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na výstavbu

Vyhláška č. 246/2001 Sb. stanovení podmínek požární bezpečnosti

Zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci.

A další vyhlášky a nařízení vlády, se kterými budou pracovníci na stavbě prokazatelně seznámeni.

Ve Škvorci, říjen 2020