

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	921/2021	
	Pobočka Jihlava	Stupeň PD	DSPaR	
AKCE:			Paré	
Stavba polních cest HC6 a HC9 a protierozních prvků v k.ú. Proseč - Obořiště				
Část:			Měřítko	
Název přílohy:			Číslo výkresu	Revize
SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			B	0

B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

a) Stručná charakteristika území

Akce řeší realizaci polních cest HC6 a HC9 a protierozních úprav k.ú. Proseč - Obořiště. Jedná se o stavbu, která kopíruje stávající cesty. Cesta vedou zemědělsky využívaným územím a budou sloužit především pro zpřístupnění zemědělských pozemků, na začátku 1. části HC9a jsou napojeny RD. Protierozní prvky slouží ke snížení odnosu úrodné půdy z polí.

Navržená dokumentace je v souladu s územním plánem městyse Nová Cerekev.

b) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika území

V rámci akce byl proveden inženýrskogeologický průzkum. Cesta HC6 a 1. část cesty HC9a jsou zpevněné stávající asfaltovou vozovkou, zbytek cest je bez zpevnění. V podloží komunikací se nachází písčité hlíny (F4 CS/F3 MS), středně ulehle, zajiřované písčité štěrky (G5 GC), jílovitý středně až hrubě zrnitý písek s úlomky (S5 SC) a jíly se střední plasticitou (F6 CI), které jsou ve smyslu ČSN 736133 podmíněčně vhodné do násypů. Všechny uvedené typy jsou namrzavé. U cest byla dohodnuta výměna podloží, uvažuje se s výměnou v tloušťce 45 cm. Z toho bude spodní vrstva tl. 25 cm tvořena stabilizační vrstvou štěrku 32-63, který bude zatlačen do podloží. Na této stabilizační vrstvě se provede výměna podloží štěrkodrtí 0-63 tloušťky 20 cm. Předpokládá se i využití vybouraných štěrků z vozovky. Násyp u protierozních úprav bude vytvořen ze zemin vytěžených při stavbě cest HC6 a HC9.

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
- (8) Dendrologický průzkum

d) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Území se nenachází v žádném ochranném pásmu. Pouze se zde vyskytují ochranná pásma inženýrských sítí.

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

Řešené cesty se nenachází v záplavovém ani poddolovaném území.

f) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky

Akce řeší realizaci polních cest HC6 a HC9 a protierozních úprav k.ú. Proseč - Obořiště. Jedná se o stavbu, která kopíruje stávající cesty. Cesta vedou zemědělsky využívaným územím a budou sloužit především pro zpřístupnění zemědělských pozemků, na začátku 1. části HC9a jsou napojeny RD. Protierozní prvky slouží ke snížení odnosu úrodné půdy z polí.

g) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Stavba cesty nevyžaduje asanace a demolice. Podél cesty je velké množství stromů a keřů, částečně náletových. Rostou blízko cesty a při stavbě budou dotčeny. Před stavbou bude třeba vykácet. Městys Nová Cerekev požaduje náhradní výsadbu za vykácené nadlimitní stromy, přesné místo bude určeno před stavbou. Náhradní výsadba je řešena v rámci v SO 806-809.

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 HC6 je navržena jako jednopruhová na návrhovou rychlost 30 km/h, trasy cesty HC9 je navržena jako jednopruhová na návrhovou rychlost 20 km/h. Součástí cest jsou pouze výhybny a sjezdy na okolní pozemky, žádné další objekty nejsou navrhovány.

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 HC6 se nachází na pozemcích v katastrálním území Proseč - Obořiště (733202).

parcelní číslo	vlastník	adresa
664	ČR, Státní pozemkový úřad	Husinecká 11a, 130 00 Praha

Stavba cesty HC9a se nachází na pozemcích v katastrálním území Proseč - Obořiště (733202).

parcelní číslo	vlastník	adresa
656	Městys Nová Cerekev	č.p. 276, 394 15 Nová Cerekev

Stavba cesty HC9b se nachází na pozemcích v katastrálním území Proseč - Obořiště (733202).

parcelní číslo	vlastník	adresa
521	Městys Nová Cerekev	č.p. 276, 394 15 Nová Cerekev

Stavba protierozních prvků se nachází na pozemcích v katastrálním území Proseč - Obořiště (733202).

parcelní číslo	vlastník	adresa
----------------	----------	--------

parcelní číslo	vlastník	adresa
884	Městys Nová Cerekev	č.p. 276, 394 15 Nová Cerekev
854	Městys Nová Cerekev	č.p. 276, 394 15 Nová Cerekev
856	Městys Nová Cerekev	č.p. 276, 394 15 Nová Cerekev
814	Městys Nová Cerekev	č.p. 276, 394 15 Nová Cerekev

l) Seznam pozemků, na kterých vznikne ochranné pásmo

Jedná se o stavbu polních cest. Nevznikne zde žádné nové ochranné pásmo.

m) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

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

n) Možnost napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Trasa polní cesty HC6 je navržena jako jednopruhová na návrhovou rychlost 30 km/h, kategorie P 4,5/30. Stávající užívaná hlavní polní cesta v jižní části katastrálního území, vychází z hranice katastrálního území a pokračuje severovýchodním směrem do intravilánu.

Trasa polní cesty HC9 je navržena jako jednopruhová na návrhovou rychlost 20 km/h, kategorie P 4,0/20. Cesta je rozdělena na část HC9a a HC9b. HC9a vede od silnice III/01926 východním směrem kolem osady Nový Dvůr a dále podél lesa. Stáčí se jihovýchodním směrem k rybníku Doubský. Parcela cesty je ukončena u parcely tratě ČD 224 Tábor-Horní Cerekev. Pod tratí je vybudován podjezd, kterým dojde k propojení s cestou HC9b. Polní cesta HC9b pokračuje za železničním podjezdem a vede východním směrem ke katastrální hranici s k.ú. Vlásenice u Pelhřimova, kde pokračuje jako vyjetá cesta. Cesta HC9a je dále rozdělena na 2 části v km 0,360. Důvodem je případná postupná realizace, kdy 1. část bude sloužit jako přístup k prvkům protierozních úprav.

B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

B.2.1 Celková koncepce řešení stavby

a) nová stavba nebo změna dokončené stavby

U cesty HC6 a 1. části HC9a se jedná o stavbu na stávajícím částečně zpevněném pozemku. Zbylé cesty a protierozní prvky jsou novostavba.

b) účel užívání stavby

Akce řeší realizaci polních cest HC6 a HC9 a protierozních úprav k.ú. Proseč - Obořiště. Jedná se o stavbu, která kopíruje stávající cesty. Cesta vedou zemědělsky využívaným územím a budou sloužit především pro zpřístupnění zemědělských pozemků, na začátku 1. části HC9a jsou napojeny RD. Protierozní prvky slouží ke snížení odnosu úrodné půdy z polí.

Trasa polní cesty HC6 je navržena jako jednopruhová na návrhovou rychlost 30 km/h, kategorie P 4,5/30. Stávající užívaná hlavní polní cesta v jižní části katastrálního území, vychází z hranice katastrálního území a pokračuje severovýchodním směrem do intravilánu.

Trasa polní cesty HC9 je navržena jako jednopruhová na návrhovou rychlost 20 km/h, kategorie P 4,0/20. Cesta je rozdělena na část HC9a a HC9b. HC9a vede od silnice III/01926 východním směrem kolem osady Nový Dvůr a dále

podél lesa. Stáčí se jihovýchodním směrem k rybníku Doubský. Parcela cesty je ukončena u parcely tratě ČD 224 Tábor-Horní Cerekev. Pod tratí je vybudován podjezd, kterým dojde k propojení s cestou HC9b.. Polní cesta HC9b pokračuje za železničním podjezdem a vede východním směrem ke katastrální hranici s k.ú. Vlášenice u Pelhřimova, kde pokračuje jako vyjetá cesta. Cesta HC9a je dále rozdělena na 2 části v km 0,360. Důvodem je případná postupná realizace, kdy 1. část bude sloužit jako přístup k prvkům protierozních úprav.

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. Připomínky z projednání s dotčenými orgány jsou zapracovány.

e) údaje o zohlednění podmínek závazných stanovisek

Připomínky 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 polních cest HC6 a HC9 a protierozních úprav k.ú. Proseč - Obořiště. Jedná se o stavbu, která kopíruje stávající cesty. Cesta vedou zemědělsky využívaným územím a budou sloužit především pro zpřístupnění zemědělských pozemků, na začátku 1. části HC9a jsou napojeny RD. Protierozní prvky slouží ke snížení odnosu úrodné půdy z polí.

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 urbanistické a architektonické řešení

Akce řeší výstavbu polní cesty pro zpřístupnění zemědělsky využívaných pozemků. Není zde kladen důraz na urbanistické a architektonické řešení, jedná se o technické prvky sloužící obyvatelům a návštěvníkům lokality. Podle požadavku obce je podél cesty navržena výsadba.

B.2.3 Celkové technické řešení

a) popis celkové koncepce technického řešení

SO 101 Polní cesta HC6

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

Délka komunikace: 677,72 m

Základní šířka vozovky: 3,50 m

Trasa polní cesty HC6 je navržena jako jednopruhová na návrhovou rychlost 30 km/h, kategorie P 4,5/30. Stávající užívaná hlavní polní cesta v jižní části katastrálního území, vychází z hranice katastrálního území a pokračuje severovýchodním směrem do intravilánu. V rámci stavby je nutné provést kácení kolidujících stromů a dřevin. Podél cest není dostatek místa, přesné umístění náhradní výsadby bude při realizaci určeno městysen Nová Cerekev – řešeno v rámci SO 806. K vyhýbání vozidel lze využít napojení polních cest a sjezdů. Rovněž jsou navrženy výhybny v km 0,222-0,253 vpravo, v km 0,380 – 0,414 vlevo a v km 0,641 – 0,677 vlevo.

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 postřík	PS-E	0,30 kg/m ²
Asfaltový beton	ACP 16+	70 mm
Infiltrační postřík	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 bylo zastiženo zpevnění stávající cesty, tvořené vrstvou asfaltu 5-10 cm pod nímž se nachází hrubozrnný štěrk či kamenivo o mocnosti 20-25 cm. Pod zpevněním stávající cesty se nachází písčité hlíny (F4 CS/F3 MS) a středně ulehle, zajiňované písčité štěrky (G5 GC), které jsou ve smyslu ČSN 736133 podmíněčně vhodné do násypů i pro podloží vozovky (pro aktivní zónu). Oba typy jsou namrzavé. U cesty byla dohodnuta výměna podloží, uvažuje se s výměnou v tloušťce 45 cm. Z toho bude spodní vrstva tl. 25 cm tvořena stabilizační vrstvou štěrku 32-63, který bude zatlačen do podloží. Na této stabilizační vrstvě se provede výměna podloží štěrkodrti 0-63 tloušťky 20 cm. Předpokládá se i využití vybouraných štěrků z vozovky.

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 pláň - 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.

Část zeminy bude odvezena na meziskládku a použita na výstavbu zemního tělesa protierozních úprav, vzd. 3 km. Přebytek bude odvezen na řízenou skládku a uložen za poplatek.

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

SO 102 Polní cesta HC9a – 1. část

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

Délka komunikace: 360,00 m

Základní šířka vozovky: 3,00 m

Trasa polní cesty HC6 je navržena jako jednopruhová na návrhovou rychlost 20 km/h, kategorie P 4,0/20. Stávající užívaná hlavní polní cesta v jižní části katastrálního území, vychází z hranice katastrálního území a pokračuje severovýchodním směrem do intravilánu. V rámci stavby je nutné provést kácení kolidujících stromů a dřevin. Podél cest není dostatek místa, přesné umístění náhradní výsadby bude při realizaci určeno městysem Nová Cerekev – řešeno v rámci SO 807. K vyhýbání vozidel lze využít napojení polních cest a sjezdů. Rovněž je navržena výhybna v km 0,279-0,312 vlevo.

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 postřík	PS-E	0,30 kg/m ²
Asfaltový beton	ACP 16+	70 mm
Infiltrační postřík	PI-E	1,00 kg/m ²
Štěrkoдр	ŠD _A	200 mm
<u>Štěrkoдр</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 bylo do km 0,263 zastiženo zpevnění stávající cesty, tvořené vrstvou asfaltu 10 cm pod níž se nachází hrubozrnné písčité kamenivo o mocnosti 20 cm. Dále po konec této části je cesta zpevněná 10 cm hrubozrnného kameniva. Pod zpevněním stávající cesty se nachází písčitý jíl (F4 CS) a jílovitý středně až hrubě zrněný písek s úlomky (S5 SC), které jsou ve smyslu ČSN 736133 podmíněčně vhodné do násypů i pro podloží vozovky (pro aktivní zónu). Oba typy jsou namrzavé. U cesty byla dohodnuta výměna podloží, uvažuje se s výměnou v tloušťce 45 cm. Z toho bude spodní vrstva tl. 25 cm tvořena stabilizační vrstvou štěrku 32-63, který bude zatlačen do podloží. Na této stabilizační vrstvě se provede výměna podloží štěrkoдрů 0-63 tloušťky 20 cm. Předpokládá se i využití vybouraných štěrkoдрů z vozovky.

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 ČSN 72 1006.

Při provádění je nutno provést následující opatření:

- terénní práce organizovat tak, aby nedošlo k narušení pláň - 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.

Vytěžená zemina bude odvezena na meziskládku a použita na výstavbu zemního tělesa protierozních úprav, vzd. 1 km.

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

SO 103 Polní cesta HC9a – 2. část

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

Délka komunikace: 1121,44 m

Základní šířka vozovky: 3,00 m

Trasa polní cesty HC6 je navržena jako jednopruhová na návrhovou rychlost 20 km/h, kategorie P 4,0/20. Stávající užívaná hlavní polní cesta v jižní části katastrálního území, vychází z hranice katastrálního území a pokračuje severovýchodním směrem do intravilánu. V rámci stavby je nutné provést kácení kolidujících stromů a dřevin. Podél cest není dostatek místa, přesné umístění náhradní výsadby bude při realizaci určeno městysem Nová Cerekev – řešeno v rámci SO 808. K vyhýbání vozidel lze využít napojení polních cest a sjezdů. Rovněž jsou navrženy výhybny v km 0,641-0,680 vpravo, v km 1,148 – 1,179 vlevo a v km 1,280 – 1,314 vlevo.

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 postřík	PS-E	0,30 kg/m ²
Asfaltový beton	ACP 16+	70 mm
Infiltrační postřík	PI-E	1,00 kg/m ²
Štěrkoдрť	ŠD _A	200 mm
Štěrkoдрť	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 se nachází písčité jíl (F4 CS) a jílovitý středně až hrubě zrněný písek s úlomky (S5 SC), které jsou ve smyslu ČSN 736133 podmíněčně vhodné do násypů i pro podloží vozovky (pro aktivní zónu). Oba typy jsou namrzavé. U cesty byla dohodnuta výměna podloží, uvažuje se s výměnou v tloušťce 45 cm. Z toho bude spodní vrstva tl. 25 cm tvořena stabilizační vrstvou štěrku 32-63, který bude zatlačen do podloží. Na této stabilizační vrstvě se provede výměna podloží štěrkoдрť 0-63 tloušťky 20 cm. Předpokládá se i využití vybouraných štěrku z vozovky.

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 pláň - 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.

Vytěžená zemina bude odvezena na meziskládku a použita na výstavbu zemního tělesa protierozních úprav, vzd. 2 km.

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

SO 104 Polní cesta HC9b

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

Délka komunikace: 708,07 m

Základní šířka vozovky: 3,00 m

Trasa polní cesty HC6 je navržena jako jednopruhová na návrhovou rychlost 20 km/h, kategorie P 4,0/20. Stávající užívaná hlavní polní cesta v jižní části katastrálního území, vychází z hranice katastrálního území a pokračuje severovýchodním směrem do intravilánu. V rámci stavby je nutné provést kácení kolidujících stromů a dřevin. Podél cest není dostatek místa, přesné umístění náhradní výsadby bude při realizaci určeno městysem Nová Cerekev – řešeno v rámci SO 808. K vyhýbání vozidel lze využít napojení polních cest a sjezdů. Rovněž jsou navrženy výhybny v km 0,053-0,089 vlevo a v km 0,376 – 0,415 vlevo.

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 postřík	PS-E	0,30 kg/m ²
Asfaltový beton	ACP 16+	70 mm
Infiltrační postřík	PI-E	1,00 kg/m ²
Štěrkoдрť	ŠD _A	200 mm
<u>Štěrkoдрť</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 se nachází písčité jíly (F4 CS) a jíly se střední plasticitou (F6 CI), které jsou ve smyslu ČSN 736133 podmíněčně vhodné do násypů. Písčité jíly jsou podmíněčně vhodné a jíly se střední plasticitou jsou nevhodné pro podloží vozovky (pro aktivní zónu). Oba typy jsou nebezpečně namrzavé. U cesty byla dohodnuta výměna podloží, uvažuje se s výměnou v tloušťce 45 cm. Z toho bude spodní vrstva tl. 25 cm tvořena stabilizační vrstvou štěrku 32-63, který bude zatlačen do podloží. Na této stabilizační vrstvě se provede výměna podloží štěrkoдрť 0-63 tloušťky 20 cm.

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 pláňe - 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 105 Protierozní prvky v bloku EHP13

Protierozní úpravy jsou navrženy na dvou pozemcích – 1. část na pozemcích 884 a 854 a 2. část na pozemcích 856 a 814. Přístup na úpravy je možný z cesty po levé straně, u 2. části i z pravé strany. Napojení na cesty umožní strojní údržbu nových ploch.

Pro účely projektu byla v obou částech protierozních úprav proložena osa, ke které bylo vztaženo směrové a výškové řešení. Stávající terén klesá ve sklonu přibližně 12%. Tento velký sklon je jednou z příčin eroze, při které je postupně unášena úrodná půda do nižších poloh. Snahou navržených protierozních úprav je změnou sklonu zastavit anebo aspoň výrazně zpomalit erozní proces.

Stávající terén klesá ve sklonu přibližně 12%. Tento velký sklon je jednou z příčin eroze, při které je postupně unášena úrodná půda do nižších poloh. Snahou navržených protierozních úprav je změnou sklonu zastavit anebo aspoň výrazně zpomalit erozní proces. Sklon protierozních úprav je navržen 1%. po levé straně tak vznikne násypové těleso ve sklonu napojení na hranu parcely. Po pravé straně se sklon plochy napojí na terén, případně se mírně zahlubí. Vzniklé zemní těleso se ohumusuje v tl. 150 mm. Protierozní funkci ještě posílí výsadba navržená na svazích (keře) a v prostoru 3 m od hrany svahu (stromy).

V rámci akce byl proveden inženýrskogeologický průzkum. V prostoru protierozních úprav se nachází silná vrstva 50 cm humusu a pod ní jílovitý, středně až hrubě zrněný písek s úlomky rozvětralé podložní ruly (S5 SC), který je ve smyslu ČSN 736133 podmínečně vhodný do násypů. Před zahájením prací je nutno provést odhumusování prostoru.

Násypové těleso bude vytvořeno ze zemin vytěžených při stavbě cest HC6 a HC9. Rozbory budou součástí rozpočtu.

Násypy a zasypy budou zhuťnuty podle následujících kritérií:

- soudržná zemina:

– v tělese násypu (mimo aktivní zónu): $D = 96\%$ Proctor standard

– v podloží násypu: $D = 92\%$ Proctor standard

- hrubozrnná (směsná) zemina (GW,GP,G-F,SW,SP,S-F):

– v tělese násypu (mimo aktivní zónu): $D = 97\%$ Proctor standard

– v podloží násypu: $D = 92\%$ Proctor standard

- nesoudržná zemina v násypu a v podloží násypu:

– štěrkovitá zemina (GW,GP,G-F): $I_D = 0,75$

– písčité zemina (SW,SP,S-F): $I_D = 0,80$

– v případě, že štěrkovitá a písčité zemina typu G-F a S-F má příměs plastickou ($I_P > 0$), platí kritéria v bodě b)

- kamenitá sypanina podle ČSN 73 6133, čl. 3.1.6:

– 0,5% tloušťky zhuťňované vrstvy při dosažení technologických podmínek zhuťňování, ověřených zhuťňovací zkouškou.

V celé mocnosti aktivní zóny (ve smyslu ČSN 73 6133) musí být dodržena předepsaná míra zhuťnění nejméně 100% Proctor standard. Na pláni musí být dosažena nejmenší hodnota modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu $E_{def,2} = 45 \text{ MPa}$ stanoveného dle ČSN 72 1006 (1998). Plání se rozumí horní plocha násypu. Pro budování násypu musí být předepsán technologický postup a násyp se musí budovat pod dohledem odborného dozoru. Při návrhu, realizaci, kontrole a přebírání násypu je nutno dodržet ČSN 73 6133 (2010) "Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací". Během realizace násypu je nutné provádět pravidelné zkoušky ve smyslu ČSN 72 1006 "Kontrola zhuťnění zemin a sypanin".

Protierozní funkci ještě posílí výsadba navržená na svazích (keře) a v prostoru 3 m od hrany svahu (stromy). V prostoru úprav byly zvoleny ovocné stromy – jablůň Akane (*Malus domestica Akane*), jeřáb ptačí (*Sorbus aucuparia*) a švestka domácí (*Prunus domestica*). Ovocné stromy budou sázeny po skupinách. Výsadba bude doplněna ojedinělými

listnatými stromy dub letní (*Quercus robur*) a buk lesní (*Fagus sylvatica*). Předpokládá se použití vysokokmenů, příp. kombinace vysokokmenů a polokmenů.

Svah zemního tělesa bude osázen keři – růže šípková (*Rosa canina*), trnka obecná (*Prunus spinosa*) a hloh jednosemenný (*Crataegus monogyna*).

Počty navržených stromů:

jabloň Akane	13 ks
jeřáb ptačí	13 ks
švestka domácí	13 ks
dub letní	3 ks
buk lesní	3 ks

Celkově bude vysazeno 45 stromů.

Počty navržených keřů:

Růže šípková	22 ks
Trnka obecná	21 ks
Hloh jednosemenný	21 ks

Celkově bude vysazeno 64 keřů.

Celkem bude vysazeno 109 dřevin.

SO 806 Výsadba u cesty HC6

V rámci projektové přípravy byl zpracován dendrologický průzkum, pro určení druhu a velikosti stromů kolidujících s budoucí trasou cesty. Přehled kácených dřevin je patrný z tabulky v situaci kácení. Celkem je třeba vykácet 19 nadlimitních stromů a 5 podlimitních. Nadlimitní stromy budou v rámci akce nahrazeny ve stejném počtu.

Pro cestu HC6 byly zvoleny listnaté stromy – jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), dub letní (*Quercus robur*) a jeřáb ptačí (*Sorbus aucuparia*). Předpokládá se použití vysokokmenů, příp. kombinace vysokokmenů a polokmenů.

Počty navržených stromů:

Jasan ztepilý	7 ks
dub letní	7 ks
jeřáb ptačí	5 ks

Celkově bude vysazeno 19 stromů.

SO 807 Výsadba u cesty HC9a – 1. část

V rámci projektové přípravy byl zpracován dendrologický průzkum, pro určení druhu a velikosti stromů kolidujících s budoucí trasou cesty. Přehled kácených dřevin je patrný z tabulky v situaci kácení.

Celkem je třeba vykácet 6 nadlimitních stromů a 1 podlimitní. Nadlimitní stromy budou v rámci akce nahrazeny ve stejném počtu.

Pro cestu HC9a byly zvoleny listnaté stromy – jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), dub letní (*Quercus robur*) a jeřáb ptačí (*Sorbus aucuparia*). Předpokládá se použití vysokokmenů, příp. kombinace vysokokmenů a polokmenů.

Počty navržených stromů:

Jasan ztepilý	2 ks
dub letní	2 ks
jeřáb ptačí	2 ks

Celkově bude vysazeno 6 stromů.

SO 808 Výsadba u cesty HC9a – 2. část

V rámci projektové přípravy byl zpracován dendrologický průzkum, pro určení druhu a velikosti stromů kolidujících s budoucí trasou cesty. Přehled kácených dřevin je patrný z tabulky v situaci kácení.

Celkem je třeba vykácet 6 nadlimitních stromů a 1 podlimitní. Nadlimitní stromy budou v rámci akce nahrazeny ve stejném počtu.

Pro cestu HC9a byly zvoleny listnaté stromy – jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), dub letní (*Quercus robur*) a jeřáb ptačí (*Sorbus aucuparia*). Předpokládá se použití vysokokmenů, příp. kombinace vysokokmenů a polokmenů.

Počty navržených stromů:

Jasan ztepilý	1 ks
dub letní	1 ks

Celkově bude vysazeno 2 stromy.

SO 809 Výsadba u cesty HC9b

V rámci projektové přípravy byl zpracován dendrologický průzkum, pro určení druhu a velikosti stromů kolidujících s budoucí trasou cesty. Přehled kácených dřevin je patrný z tabulky v situaci kácení.

Celkem je třeba vykácet 34 nadlimitních stromů a 2 podlimitní. Nadlimitní stromy budou v rámci akce nahrazeny ve stejném počtu.

Pro cestu HC6 byly zvoleny listnaté stromy – jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), dub letní (*Quercus robur*) a jeřáb ptačí (*Sorbus aucuparia*). Předpokládá se použití vysokokmenů, příp. kombinace vysokokmenů a polokmenů.

Počty navržených stromů:

Jasan ztepilý	11 ks
dub letní	12 ks
jeřáb ptačí	11 ks

Celkově bude vysazeno 34 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:	vytěžená zemina bude převezena na meziskládku a použita na výstavbu zemního tělesa protierozních úprav neupotřebitelná zemina – řízená skládka – vzd. 40 km
Č. odpadu:	17 03 02
Název odpadu:	materiál z demolic vozovek - asfalt
Původ:	inženýrské stavitelství – vytěžený kryt z vozovky
Kategorie odpadu:	O
Místo určení:	řízená skládka – vzd. 40 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 polních cest HC6 a HC9 a protierozních úprav k.ú. Proseč - Obořiště. Jedná se o stavbu, která kopíruje stávající cesty. Cesta vedou zemědělsky využívaným územím a budou sloužit především pro zpřístupnění zemědělských pozemků, na začátku 1. části HC9a jsou napojeny RD. Protierozní prvky slouží ke snížení odnosu úrodné půdy z polí.

Trasa polní cesty HC6 je navržena jako jednopruhová na návrhovou rychlost 30 km/h, kategorie P 4,5/30. Stávající užívaná hlavní polní cesta v jižní části katastrálního území, vychází z hranice katastrálního území a pokračuje severovýchodním směrem do intravilánu.

Trasa polní cesty HC9 je navržena jako jednopruhová na návrhovou rychlost 20 km/h, kategorie P 4,0/20. Cesta je rozdělena na část HC9a a HC9b. HC9a vede od silnice III/01926 východním směrem kolem osady Nový Dvůr a dále podél lesa. Stáčí se jihovýchodním směrem k rybníku Doubský. Parcela cesty je ukončena u parcely tratě ČD 224 Tábor-Horní Cerekev. Pod tratí je vybudován podjezd, kterým dojde k propojení s cestou HC9b.. Polní cesta HC9b pokračuje za železničním podjezdem a vede východním směrem ke katastrální hranici s k.ú. Vlášence u Pelhřimova, kde pokračuje jako vyjetá cesta. Cesta HC9a je dále rozdělena na 2 části v km 0,360. Důvodem je případná postupná realizace, kdy 1. část bude sloužit jako přístup k prvkům protierozních úprav.

b) popis navrženého řešení

1. Pozemní komunikace

a) Výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby

Při akci bude vybudována polní cesta HPC2 v k.ú. Rohozná u Jihlavy.

b) Základní charakteristiky komunikací

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

Délka cesty HC6: 677,72 m

Základní šířka vozovky: 3,50 m

Délka cesty HC9a: 1481,44 m

Délka cesty HC9b: 708,07 m

Základní šířka vozovky: 3,00 m

Trasa polní cesty HC6 je navržena jako jednopruhová na návrhovou rychlost 30 km/h, kategorie P 4,5/30. Stávající užívaná hlavní polní cesta v jižní části katastrálního území, vychází z hranice katastrálního území a pokračuje severovýchodním směrem do intravilánu.

Trasa polní cesty HC9 je navržena jako jednopruhová na návrhovou rychlost 20 km/h, kategorie P 4,0/20. Cesta je rozdělena na část HC9a a HC9b. HC9a vede od silnice III/01926 východním směrem kolem osady Nový Dvůr a dále podél lesa. Stáčí se jihovýchodním směrem k rybníku Doubský. Parcela cesty je ukončena u parcely tratě ČD 224 Tábor-Horní Cerekev. Pod tratí je vybudován podjezd, kterým dojde k propojení s cestou HC9b.. Polní cesta HC9b pokračuje za železničním podjezdem a vede východním směrem ke katastrální hranici s k.ú. Vlášence u Pelhřimova, kde pokračuje jako vyjetá cesta. Cesta HC9a je dále rozdělena na 2 části v km 0,360. Důvodem je případná postupná realizace, kdy 1. část bude sloužit jako přístup k prvkům protierozních úprav.

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
<u>Štěrkodrt'</u>	<u>ŠDA</u>	<u>min. 150 mm</u>
Celkem		min. 470 mm

Sjezdy na pozemky budou napojeny ve stejné konstrukci.

V rámci akce byl proveden inženýrskogeologický průzkum. Cesta HC6 a 1. část cesty HC9a jsou zpevněné stávající asfaltovou vozovkou, zbytek cest je bez zpevnění. V podloží komunikací se nachází písčité hlíny (F4 CS/F3 MS), středně uhlé, zajiňované písčité štěrky (G5 GC), jílovitý středně až hrubě zrnitý písek s úlomky (S5 SC) a jíly se střední plasticitou (F6 CI), které jsou ve smyslu ČSN 736133 podmíněčně vhodné do násypů. Všechny uvedené typy jsou namrzavé. U cest byla dohodnuta výměna podloží, uvažuje se s výměnou v tloušťce 45 cm. Z toho bude spodní vrstva tl. 25 cm tvořena stabilizační vrstvou štěrku 32-63, který bude zatlačen do podloží. Na této stabilizační vrstvě se provede výměna podloží štěrko-drtí 0-63 tloušťky 20 cm. Předpokládá se i využití vybouraných štěrků z vozovky. Násyp u protierozních úprav bude vytvořen z kvalitního materiálu.

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 ČSN 72 1006.

Při provádění je nutno provést následující opatření:

- terénní práce organizovat tak, aby nedošlo k narušení pláň - 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.

Část zeminy získané při výstavbě cest HC6 a HC9a bude odvezena na meziskládku a použita na výstavbu zemního tělesa protierozních úprav. Přbytek bude odvezen na řízenou skládku a uložen za poplatek.

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 na terén.

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

Trasa polní cesty HC6 je navržena jako jednopruhová na návrhovou rychlost 30 km/h, kategorie P 4,5/30. Stávající užívaná hlavní polní cesta v jižní části katastrálního území, vychází z hranice katastrálního území a pokračuje severovýchodním směrem do intravilánu.

Trasa polní cesty HC9 je navržena jako jednopruhová na návrhovou rychlost 20 km/h, kategorie P 4,0/20. Cesta je rozdělena na část HC9a a HC9b. HC9a vede od silnice III/01926 východním směrem kolem osady Nový Dvůr a dále podél lesa. Stáčí se jihovýchodním směrem k rybníku Doubský. Parcela cesty je ukončena u parcely tratě ČD 224 Tábor-Horní Cerekev. Pod tratí je vybudován podjezd, kterým dojde k propojení s cestou HC9b. Polní cesta HC9b pokračuje za železničním podjezdem a vede východním směrem ke katastrální hranici s k.ú. Vlášence u Pelhřimova, kde pokračuje jako vyjetá cesta. Cesta HC9a je dále rozdělena na 2 části v km 0,360. Důvodem je případná postupná realizace, kdy 1. část bude sloužit jako přístup k prvkům protierozních úprav.

Souvislý příkop je navržen pouze po jedné straně (do km 0,180 po levé straně, dále po pravé) v závislosti na příčném sklonu vozovky. Stávající příkop po druhé straně cesty nebude zcela obnovován. Voda zde nebude přímo odváděna, bude spíš zadržována a zpomalována. Z toho důvodu také není nutné kácet stromy v příkopu.

7. Objekty ostatních skupin objektů

SO 805 Protierozní prvky v bloku EHP13

Protierozní úpravy jsou navrženy na dvou pozemcích – 1. část na pozemcích 884 a 854 a 2. část na pozemcích 856 a 814. Přístup na úpravy je možný z cesty po levé straně, u 2. části i z pravé strany. Napojení na cesty umožní strojní údržbu nových ploch.

Pro účely projektu byla v obou částech protierozních úprav proložena osa, ke které bylo vztaženo směrové a výškové řešení. Stávající terén klesá ve sklonu přibližně 12%. Tento velký sklon je jednou z příčin eroze, při které je postupně unášena úrodná půda do nižších poloh. Snahou navržených protierozních úprav je změnou sklonu zastavit anebo aspoň výrazně zpomalit erozní proces. Protierozní funkci ještě posílí rozptýlená výsadba navržená na svazích (keře) a v prostoru 3 m od hrany svahu (stromy). Sklon protierozních úprav je navržen 1%. Po levé straně tak vznikne násypové těleso ve sklonu napojení na hranu parcely. Po pravé straně se sklon plochy napojí na terén, případně se mírně zahlubí. Vzniklé zemní těleso se ohumusuje v tl. 150 mm. Protierozní funkci ještě posílí výsadba navržená na svazích (keře) a v prostoru 3 m od hrany svahu (stromy).

V rámci akce byl proveden inženýrskogeologický průzkum. V prostoru protierozních úprav se nachází silná vrstva 50 cm humusu a pod ní jílovitý, středně až hrubě zrnitý písek s úlomky rozvětralé podložní ruly (S5 SC), který je ve smyslu ČSN 736133 podmínečně vhodný do násypů. Před zahájením prací je nutno provést odhumusování prostoru.

Násypové těleso na pozemcích ve vlastnictví obce bude vytvořeno z vhodných materiálů získaných odtěžením materiálu z polních cest HC6 a HC9 ve vlastnictví obce. Do násypů a zásypů budou použity pouze zeminy vhodné, u nichž bude proveden rozbor.

Násypy a zásypy budou zhutněny podle následujících kritérií:

- soudržná zemina:

- v tělese násypu (mimo aktivní zónu): $D = 96\%$ Proctor standard
- v podloží násypu: $D = 92\%$ Proctor standard

- hrubozrnná (směsná) zemina (GW,GP,G-F,SW,SP,S-F):

- v tělese násypu (mimo aktivní zónu): $D = 97\%$ Proctor standard
- v podloží násypu: $D = 92\%$ Proctor standard

- nesoudržná zemina v násypu a v podloží násypu:

- šterkovitá zemina (GW,GP,G-F): $I_D = 0,75$
- písčité zemina (SW,SP,S-F): $I_D = 0,80$

- v případě, že štěrkovitá a písčitá zemina typu G-F a S-F má příměs plastickou ($I_p > 0$), platí kritéria v bodě b)
- kamenitá sypanina podle ČSN 73 6133, čl. 3.1.6:
- 0,5% tloušťky zhutňované vrstvy při dosažení technologických podmínek zhutňování, ověřených zhutňovací zkouškou.

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 $E_{def,2} = 45 \text{ MPa}$ stanoveného dle ČSN 72 1006 (1998). Pláni se rozumí horní plocha násypu. Pro budování násypu musí být předepsán technologický postup a násyp se musí budovat pod dohledem odborného dozoru. Při návrhu, realizaci, kontrole a přebírání násypu je nutno dodržet ČSN 73 6133 (2010) "Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací". Během realizace násypu je nutné provádět pravidelné zkoušky ve smyslu ČSN 72 1006 "Kontrola zhutnění zemin a sypanin".

Protierozní funkci ještě posílí výsadba navržená na svazích (keře) a v prostoru 3 m od hrany svahu (stromy). V prostoru úprav byly zvoleny ovocné stromy – jabloň Akane (*Malus domestica Akane*), jeřáb ptačí (*Sorbus aucuparia*) a švestka domácí (*Prunus domestica*). Ovocné stromy budou sázeny po skupinách. Výsadba bude doplněna ojedinělými listnatými stromy dub letní (*Quercus robur*) a buk lesní (*Fagus sylvatica*). Předpokládá se použití vysokokmenů, příp. kombinace vysokokmenů a polokmenů.

Svah zemního tělesa bude osázen keři – růže šípková (*Rosa canina*), trnka obecná (*Prunus spinosa*) a hloh jednosemenný (*Crataegus monogyna*).

Počty navržených stromů:

jabloň Akane	13 ks
jeřáb ptačí	13 ks
švestka domácí	13 ks
dub letní	3 ks
buk lesní	3 ks

Celkově bude vysazeno 45 stromů.

Počty navržených keřů:

Růže šípková	22 ks
Trnka obecná	21 ks
Hloh jednosemenný	21 ks

Celkově bude vysazeno 64 keřů.

Celkem bude vysazeno 109 dřevin.

SO 806 Výsadba u cesty HC6

V rámci projektové přípravy byl zpracován dendrologický průzkum, pro určení druhu a velikosti stromů kolidujících s budoucí trasou cesty. Přehled kácených dřevin je patrný z tabulky v situaci kácení. Celkem je třeba vykácet 19 nadlimitních stromů a 5 podlimitních. Nadlimitní stromy budou v rámci akce nahrazeny ve stejném počtu.

Pro cestu HC6 byly zvoleny listnaté stromy – jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), dub letní (*Quercus robur*) a jeřáb ptačí (*Sorbus aucuparia*). Předpokládá se použití vysokokmenů, příp. kombinace vysokokmenů a polokmenů.

Počty navržených stromů:

Jasan ztepilý	7 ks
dub letní	7 ks
jeřáb ptačí	5 ks

Celkově bude vysazeno 19 stromů.

SO 807 Výsadba u cesty HC9a – 1. část

V rámci projektové přípravy byl zpracován dendrologický průzkum, pro určení druhu a velikosti stromů kolidujících s budoucí trasou cesty. Přehled kácených dřevin je patrný z tabulky v situaci kácení.

Celkem je třeba vykácet 6 nadlimitních stromů a 1 podlimitní. Nadlimitní stromy budou v rámci akce nahrazeny ve stejném počtu.

Pro cestu HC9a byly zvoleny listnaté stromy – jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), dub letní (*Quercus robur*) a jeřáb ptačí (*Sorbus aucuparia*). Předpokládá se použití vysokokmenů, příp. kombinace vysokokmenů a polokmenů.

Počty navržených stromů:

Jasan ztepilý	2 ks
dub letní	2 ks
jeřáb ptačí	2 ks

Celkově bude vysazeno 6 stromů.

SO 808 Výsadba u cesty HC9a – 2. část

V rámci projektové přípravy byl zpracován dendrologický průzkum, pro určení druhu a velikosti stromů kolidujících s budoucí trasou cesty. Přehled kácených dřevin je patrný z tabulky v situaci kácení.

Celkem je třeba vykácet 6 nadlimitních stromů a 1 podlimitní. Nadlimitní stromy budou v rámci akce nahrazeny ve stejném počtu.

Pro cestu HC9a byly zvoleny listnaté stromy – jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), dub letní (*Quercus robur*) a jeřáb ptačí (*Sorbus aucuparia*). Předpokládá se použití vysokokmenů, příp. kombinace vysokokmenů a polokmenů.

Počty navržených stromů:

Jasan ztepilý	1 ks
dub letní	1 ks

Celkově bude vysazeno 2 stromy.

SO 809 Výsadba u cesty HC9b

V rámci projektové přípravy byl zpracován dendrologický průzkum, pro určení druhu a velikosti stromů kolidujících s budoucí trasou cesty. Přehled kácených dřevin je patrný z tabulky v situaci kácení.

Celkem je třeba vykácet 34 nadlimitních stromů a 2 podlimitní. Nadlimitní stromy budou v rámci akce nahrazeny ve stejném počtu.

Pro cestu HC6 byly zvoleny listnaté stromy – jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), dub letní (*Quercus robur*) a jeřáb ptačí (*Sorbus aucuparia*). Předpokládá se použití vysokokmenů, příp. kombinace vysokokmenů a polokmenů.

Počty navržených stromů:

Jasan ztepilý	11 ks
dub letní	12 ks
jeřáb ptačí	11 ks

Celkově bude vysazeno 34 stromů.

B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

V rámci akce nejsou budována žádná technická a technologická zařízení.

B.2.8 Zásady požárně 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 energii.

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 těžенý 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:	vytěžená zemina bude převezena na meziskládku a použita na výstavbu zemního tělesa protierozních úprav neupotřebitelná zemina – řízená skládka – vzd. 40 km
Č. odpadu:	17 03 02
Název odpadu:	materiál z demolic vozovek - asfalt
Původ:	inženýrské stavitelství – vytěžený kryt z vozovky
Kategorie odpadu:	O

Místo určení: řízená skládka – vzd. 40 km

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

V řešeném území není vyhlášené záplavové území.

Stavba se nenachází v území ohroženým 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

Připojení na technickou infrastrukturu není vyžadováno.

B.4 Dopravní řešení

a) popis dopravního řešení

SO 101 Polní cesta HC6

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

Délka komunikace: 677,72 m

Základní šířka vozovky: 3,50 m

Trasa polní cesty HC6 je navržena jako jednopruhová na návrhovou rychlost 30 km/h, kategorie P 4,5/30. Stávající užívaná hlavní polní cesta v jižní části katastrálního území, vychází z hranice katastrálního území a pokračuje severovýchodním směrem do intravilánu. V rámci stavby je nutné provést kácení kolidujících stromů a dřevin. Podél cest není dostatek místa, přesné umístění náhradní výsadby bude při realizaci určeno městysem Nová Cerekev – řešeno v rámci SO 806. K vyhýbání vozidel lze využít napojení polních cest a sjezdů. Rovněž jsou navrženy výhybny v km 0,222-0,253 vpravo, v km 0,380 – 0,414 vlevo a v km 0,641 – 0,677 vlevo.

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 bylo zastiženo zpevnění stávající cesty, tvořené vrstvou asfaltu 5-10 cm pod níž se nachází hrubozrnný štěrk či kamenivo o mocnosti 20-25 cm. Pod zpevněním stávající cesty se nachází písčité hlíny (F4 CS/F3 MS) a středně ulehle, zajiňované písčité štěrky (G5 GC), které jsou ve smyslu ČSN 736133 podmíněčně vhodné do násypů i pro podloží vozovky (pro aktivní zónu). Oba typy jsou namrzavé. U cesty byla dohodnuta výměna podloží, uvažuje se s výměnou v tloušťce 45 cm. Z toho bude spodní vrstva tl. 25 cm tvořena stabilizační vrstvou štěrku 32-63, který bude zatlačen do podloží. Na této stabilizační vrstvě se provede výměna podloží štěrkostrť 0-63 tloušťky 20 cm. Předpokládá se i využití vybouraných štěrků z vozovky.

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 pláň - 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.

Část zeminy bude odvezena na meziskládku a použita na výstavbu zemního tělesa protierozních úprav, vzd. 3 km. Přebytek bude odvezen na řízenou skládku a uložen za poplatek.

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

SO 102 Polní cesta HC9a – 1. část

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

Délka komunikace: 360,00 m

Základní šířka vozovky: 3,00 m

Trasa polní cesty HC6 je navržena jako jednopruhová na návrhovou rychlost 20 km/h, kategorie P 4,0/20. Stávající užívaná hlavní polní cesta v jižní části katastrálního území, vychází z hranice katastrálního území a pokračuje severovýchodním směrem do intravilánu. V rámci stavby je nutné provést kácení kolidujících stromů a dřevin. Podél cest není dostatek místa, přesné umístění náhradní výsadby bude při realizaci určeno městysem Nová Cerekev – řešeno v rámci SO 807. K vyhýbání vozidel lze využít napojení polních cest a sjezdů. Rovněž je navržena výhybna v km 0,279-0,312 vlevo.

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
Štěrkodř	ŠD _A	200 mm
Štěrkodř	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 bylo do km 0,263 zastiženo zpevnění stávající cesty, tvořené vrstvou asfaltu 10 cm pod níž se nachází hrubozrnné písčité kamenivo o mocnosti 20 cm. Dále po konec této části je cesta zpevněná 10 cm hrubozrnného kameniva. Pod zpevněním stávající cesty se nachází písčité jíly (F4 CS) a jílovitý středně až hrubě zrněný písek s úlomky (S5 SC), které jsou ve smyslu ČSN 736133 podmíněčně vhodné do násypů i pro podloží vozovky (pro aktivní zónu). Oba typy jsou namrzavé. U cesty byla dohodnuta výměna podloží, uvažuje se s výměnou v tloušťce 45 cm. Z toho bude spodní vrstva tl. 25 cm tvořena stabilizační vrstvou štěrku 32-63, který bude zatlačen do podloží. Na této stabilizační vrstvě se provede výměna podloží štěrku 0-63 tloušťky 20 cm. Předpokládá se i využití vybouraných štěrku z vozovky.

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 pláň - 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.

Vytěžená zemina bude odvezena na meziskládku a použita na výstavbu zemního tělesa protierozních úprav, vzd. 1 km.

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

SO 103 Polní cesta HC9a – 2. část

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

Délka komunikace: 1121,44 m

Základní šířka vozovky: 3,00 m

Trasa polní cesty HC6 je navržena jako jednopruhová na návrhovou rychlost 20 km/h, kategorie P 4,0/20. Stávající užívaná hlavní polní cesta v jižní části katastrálního území, vychází z hranice katastrálního území a pokračuje severovýchodním směrem do intravilánu. V rámci stavby je nutné provést kácení kolidujících stromů a dřevin. Podél cest není dostatek místa, přesné umístění náhradní výsadby bude při realizaci určeno městysem Nová Cerekev – řešeno v rámci SO 808. K vyhýbání vozidel lze využít napojení polních cest a sjezdů. Rovněž jsou navrženy výhybny v km 0,641-0,680 vpravo, v km 1,148 – 1,179 vlevo a v km 1,280 – 1,314 vlevo.

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
Štěrkoдр	ŠD _A	200 mm
<u>Štěrkoдр</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 se nachází písčité jíly (F4 CS) a jílovitý středně až hrubě zrněný písek s úlomky (S5 SC), které jsou ve smyslu ČSN 736133 podmíněčně vhodné do násypů i

pro podloží vozovky (pro aktivní zónu). Oba typy jsou namrzavé. U cesty byla dohodnuta výměna podloží, uvažuje se s výměnou v tloušťce 45 cm. Z toho bude spodní vrstva tl. 25 cm tvořena stabilizační vrstvou štěrku 32-63, který bude zatlačen do podloží. Na této stabilizační vrstvě se provede výměna podloží štěrku 0-63 tloušťky 20 cm. Předpokládá se i využití vybouraných štěrku z vozovky.

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 ČSN 72 1006.

Při provádění je nutno provést následující opatření:

- terénní práce organizovat tak, aby nedošlo k narušení pláň - 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.

Vytěžená zemina bude odvezena na meziskládku a použita na výstavbu zemního tělesa protierozních úprav, vzd. 2 km.

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

SO 104 Polní cesta HC9b

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

Délka komunikace: 708,07 m

Základní šířka vozovky: 3,00 m

Trasa polní cesty HC6 je navržena jako jednopruhová na návrhovou rychlost 20 km/h, kategorie P 4,0/20. Stávající užívaná hlavní polní cesta v jižní části katastrálního území, vychází z hranice katastrálního území a pokračuje severovýchodním směrem do intravilánu. V rámci stavby je nutné provést kácení kolidujících stromů a dřevin. Podél cest není dostatek místa, přesné umístění náhradní výsadby bude při realizaci určeno městysem Nová Cerekev – řešeno v rámci SO 808. K vyhýbání vozidel lze využít napojení polních cest a sjezdů. Rovněž jsou navrženy výhybny v km 0,053-0,089 vlevo a v km 0,376 – 0,415 vlevo.

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
Štěrkoдрť	ŠD _A	200 mm
Štěrkoдрť	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 se nachází písčité jíly (F4 CS) a jíly se střední plasticitou (F6 CI), které jsou ve smyslu ČSN 736133 podmíněčně vhodné do násypů. Písčité jíly jsou podmíněčně vhodné a jíly se střední plasticitou jsou nevhodné pro podloží vozovky (pro aktivní zónu). Oba typy jsou nebezpečně namrzavé. U cesty byla dohodnuta výměna podloží, uvažuje se s výměnou v tloušťce 45 cm. Z toho bude

spodní vrstva tl. 25 cm tvořena stabilizační vrstvou šterku 32-63, který bude zatlačen do podloží. Na této stabilizační vrstvě se provede výměna podloží šterkodrtí 0-63 tloušťky 20 cm.

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 ČSN 72 1006.

Při provádění je nutno provést následující opatření:

- terénní práce organizovat tak, aby nedošlo k narušení pláň - 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.

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 polní cesty HC6 je navržena jako jednopruhová na návrhovou rychlost 30 km/h, kategorie P 4,5/30. Stávající užívaná hlavní polní cesta v jižní části katastrálního území, vychází z hranice katastrálního území a pokračuje severovýchodním směrem do intravilánu.

Trasa polní cesty HC9 je navržena jako jednopruhová na návrhovou rychlost 20 km/h, kategorie P 4,0/20. Cesta je rozdělena na část HC9a a HC9b. HC9a vede od silnice III/01926 východním směrem kolem osady Nový Dvůr a dále podél lesa. Stáčí se jihovýchodním směrem k rybníku Doubský. Parcela cesty je ukončena u parcely tratě ČD 224 Tábor-Horní Cerekev. Pod tratí je vybudován podjezd, kterým dojde k propojení s cestou HC9b. Polní cesta HC9b pokračuje za železničním podjezdem a vede východním směrem ke katastrální hranici s k.ú. Vlásenice u Pelhřimova, kde pokračuje jako vyjetá cesta. Cesta HC9a je dále rozdělena na 2 části v km 0,360. Důvodem je případná postupná realizace, kdy 1. část bude sloužit jako přístup k prvkům protierozních úprav.

c) doprava v klidu

Vzhledem k charakteru stavby se neřeší.

d) pěší a cyklistické stezky

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.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

SO 805 Protierozní prvky v bloku EHP13

Protierozní úpravy jsou navrženy na dvou pozemcích – 1. část na pozemcích 884 a 854 a 2. část na pozemcích 856 a 814. Přístup na úpravy je možný z cesty po levé straně, u 2. části i z pravé strany. Napojení na cesty umožní strojní údržbu nových ploch.

Pro účely projektu byla v obou částech protierozních úprav proložena osa, ke které bylo vztaženo směrové a výškové řešení. Stávající terén klesá ve sklonu přibližně 12%. Tento velký sklon je jednou z příčin eroze, při které je postupně unášena úrodná půda do nižších poloh. Snahou navržených protierozních úprav je změnou sklonu zastavit anebo aspoň výrazně zpomalit erozní proces. Protierozní funkci ještě posílí rozptýlená výsadba navržená na svazích (keře) a v prostoru 3 m od hrany svahu (stromy). Sklon protierozních úprav je navržen 1%. Po levé straně tak vznikne násypové těleso ve sklonu napojení na hranu parcely. Po pravé straně se sklon plochy napojí na terén, případně se mírně zahlubí. Vzniklé zemní těleso se ohumusuje v tl. 150 mm. Protierozní funkci ještě posílí výsadba navržená na svazích (keře) a v prostoru 3 m od hrany svahu (stromy).

V rámci akce byl proveden inženýrskogeologický průzkum. V prostoru protierozních úprav se nachází silná vrstva 50 cm humusu a pod ní jílovitý, středně až hrubě změněný písek s úlomky rozvětralé podložní ruly (S5 SC), který je ve smyslu ČSN 736133 podmínečně vhodný do násypů. Před zahájením prací je nutno provést odhumusování prostoru.

Násypové těleso na pozemcích ve vlastnictví obce bude vytvořeno z vhodných materiálů získaných odtěžením materiálu z polních cest HC6 a HC9 ve vlastnictví obce. Do násypů a zásypů budou použity pouze zeminy vhodné, u nichž bude proveden rozbor.

Násypy a zásypy budou zhutněny podle následujících kritérií:

- soudržná zemina:

- v tělese násypu (mimo aktivní zónu): $D = 96\%$ Proctor standard
- v podloží násypu: $D = 92\%$ Proctor standard

- hrubozrnná (směsná) zemina (GW,GP,G-F,SW,SP,S-F):

- v tělese násypu (mimo aktivní zónu): $D = 97\%$ Proctor standard
- v podloží násypu: $D = 92\%$ Proctor standard

- nesoudržná zemina v násypu a v podloží násypu:

- štěrkovitá zemina (GW,GP,G-F): $I_D = 0,75$
- písčité zemina (SW,SP,S-F): $I_D = 0,80$
- v případě, že štěrkovitá a písčité zemina typu G-F a S-F má příměs plastickou ($I_p > 0$), platí kritéria v bodě b)

- kamenitá sypanina podle ČSN 73 6133, čl. 3.1.6:

- 0,5% tloušťky zhutňované vrstvy při dosažení technologických podmínek zhutňování, ověřených zhutňovací zkouškou.

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 $E_{def,2} = 45 \text{ MPa}$ stanoveného dle ČSN 72 1006 (1998). Plání se rozumí horní plocha násypu. Pro budování násypu musí být předepsán technologický postup a násyp se musí budovat pod dohledem odborného dozoru. Při návrhu, realizaci, kontrole a přebírání násypu je nutno dodržet ČSN 73 6133 (2010) "Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací". Během realizace násypu je nutné provádět pravidelné zkoušky ve smyslu ČSN 72 1006 "Kontrola zhutnění zemin a sypanin".

Protierozní funkci ještě posílí výsadba navržená na svazích (keře) a v prostoru 3 m od hrany svahu (stromy). V prostoru úprav byly zvoleny ovocné stromy – jablňák Akane (*Malus domestica* Akane), jeřáb ptačí (*Sorbus aucuparia*) a švestka domácí (*Prunus domestica*). Ovocné stromy budou sázeny po skupinách. Výsadba bude doplněna ojedinělými listnatými stromy dub letní (*Quercus robur*) a buk lesní (*Fagus sylvatica*). Předpokládá se použití vysokokmenů, příp. kombinace vysokokmenů a polokmenů.

Svah zemního tělesa bude osázen keři – růže šípová (*Rosa canina*), trnka obecná (*Prunus spinosa*) a hloh jednosemenný (*Crataegus monogyna*).

Počty navržených stromů:

jabloň Akane	13 ks
jeřáb ptačí	13 ks
švestka domácí	13 ks
dub letní	3 ks
buk lesní	3 ks

Celkově bude vysazeno 45 stromů.

Počty navržených keřů:

Růže šípková	22 ks
Trnka obecná	21 ks
Hloh jednosemenný	21 ks

Celkově bude vysazeno 64 keřů.

Celkem bude vysazeno 109 dřevin.

SO 806 Výsadba u cesty HC6

V rámci projektové přípravy byl zpracován dendrologický průzkum, pro určení druhu a velikosti stromů kolidujících s budoucí trasou cesty. Přehled kácených dřevin je patrný z tabulky v situaci kácení. Celkem je třeba vykácet 19 nadlimitních stromů a 5 podlimitních. Nadlimitní stromy budou v rámci akce nahrazeny ve stejném počtu.

Pro cestu HC6 byly zvoleny listnaté stromy – jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), dub letní (*Quercus robur*) a jeřáb ptačí (*Sorbus aucuparia*). Předpokládá se použití vysokokmenů, příp. kombinace vysokokmenů a polokmenů.

Počty navržených stromů:

Jasan ztepilý	7 ks
dub letní	7 ks
jeřáb ptačí	5 ks

Celkově bude vysazeno 19 stromů.

SO 807 Výsadba u cesty HC9a – 1. část

V rámci projektové přípravy byl zpracován dendrologický průzkum, pro určení druhu a velikosti stromů kolidujících s budoucí trasou cesty. Přehled kácených dřevin je patrný z tabulky v situaci kácení.

Celkem je třeba vykácet 6 nadlimitních stromů a 1 podlimitní. Nadlimitní stromy budou v rámci akce nahrazeny ve stejném počtu.

Pro cestu HC9a byly zvoleny listnaté stromy – jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), dub letní (*Quercus robur*) a jeřáb ptačí (*Sorbus aucuparia*). Předpokládá se použití vysokokmenů, příp. kombinace vysokokmenů a polokmenů.

Počty navržených stromů:

Jasan ztepilý	2 ks
dub letní	2 ks

jeřáb ptačí

2 ks

Celkově bude vysazeno 6 stromů.

SO 808 Výsadba u cesty HC9a – 2. část

V rámci projektové přípravy byl zpracován dendrologický průzkum, pro určení druhu a velikosti stromů kolidujících s budoucí trasou cesty. Přehled kácených dřevin je patrný z tabulky v situaci kácení.

Celkem je třeba vykácet 6 nadlimitních stromů a 1 podlimitní. Nadlimitní stromy budou v rámci akce nahrazeny ve stejném počtu.

Pro cestu HC9a byly zvoleny listnaté stromy – jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), dub letní (*Quercus robur*) a jeřáb ptačí (*Sorbus aucuparia*). Předpokládá se použití vysokokmenů, příp. kombinace vysokokmenů a polokmenů.

Počty navržených stromů:

Jasan ztepilý	1 ks
---------------	------

dub letní	1 ks
-----------	------

Celkově bude vysazeny 2 stromy.

SO 809 Výsadba u cesty HC9b

V rámci projektové přípravy byl zpracován dendrologický průzkum, pro určení druhu a velikosti stromů kolidujících s budoucí trasou cesty. Přehled kácených dřevin je patrný z tabulky v situaci kácení.

Celkem je třeba vykácet 34 nadlimitních stromů a 2 podlimitní. Nadlimitní stromy budou v rámci akce nahrazeny ve stejném počtu.

Pro cestu HC6 byly zvoleny listnaté stromy – jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), dub letní (*Quercus robur*) a jeřáb ptačí (*Sorbus aucuparia*). Předpokládá se použití vysokokmenů, příp. kombinace vysokokmenů a polokmenů.

Počty navržených stromů:

Jasan ztepilý	11 ks
---------------	-------

dub letní	12 ks
-----------	-------

jeřáb ptačí	11 ks
-------------	-------

Celkově bude vysazeno 34 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 produkováných 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 klopení deponovaných 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 říct, 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 úradech, 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:

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 obchozí 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: vytěžená zemina bude převezena na meziskládku a použita na výstavbu zemního tělesa protierozních úprav
- neupotřebitelná zemina – řízená skládka – vzd. 40 km

Č. odpadu: 17 03 02

Název odpadu: materiál z demolice vozovek - asfalt

Původ: inženýrské stavitelství – vytěžený kryt z vozovky

Kategorie odpadu: O

Místo určení: řízená skládka – vzd. 40 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) Balance 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 chodníků 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 tržavin se nepředpokládá.

Před zahájením práce a dále průběžně při provádění stavby je povinná dodavatelská organizace dodržovat obecně platné předpisy týkající se provádění staveb a současně dodržovat předpisy týkající se pracovních 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 – jediné s ochranným krytem
- Dbát na řádné vyvěšení el. kabelů a způsob uchycení kabelů
- Vyžadovat od podřízených pracovníků hlášení každého pracovního úrazu
- Zaříditi 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.

l) 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 očištění

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 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.

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 2022.

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 na terén. Povrchové vody budou odváděny pomocí svodných žlábků, odvodňovacího žlabu a odvodňovacích propustků. Voda z příkopu pod sjezdy bude odvedena pomocí monolitických žlabů.