

A. Průvodní zpráva

A.1 Identifikační údaje stavby

A.1.1 Údaje o stavbě

- a) Název akce:
Rekonstrukce polní cesty HC14a-R v k.ú. Skalice u Znojma
- b) Místo stavby:
- | | |
|--------------------|------------------------------------|
| Kraj: | Jihomoravský |
| Okres: | Znojmo |
| Katastrální území: | Skalice u Znojma |
| Parcelní čísla: | 5829/1, 5827/1, 5829/2, 5846, 5773 |
- c) Předmět projektové dokumentace:
Dokumentace pro stavební povolení + dokumentace pro zadání stavby

A.1.2 Údaje o stavebníkovi

Státní pozemkový úřad České republiky
Krajský pozemkový úřad pro Jihomoravský kraj
Nám. Armády 1213/8
669 02 Znojmo
IČ 01312774

A.1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

Projektant:

A.1.4 Údaje o budoucích vlastnících a správcích

Obec Skalice u Znojma
Skalice u Znojma 92
671 36 Skalice u Znojma

A.2 Členění stavby na objekty

Stavba není členěna na stavební objekty.

A.3 Seznam vstupních podkladů

- Schválený návrh Komplexní pozemkové úpravy včetně plánu společných zařízení.
- Geodetické zaměření – zaměřil Znogeo s.r.o. – květen 2022
- Inženýrsko geologický průzkum – HIG geologická služba, spol. s r.o. – srpen 2022
- Mapa katastru nemovitostí v digitální formě.
- Inženýrské sítě v digitální formě.

B. Souhrnná technická zpráva

B.1 Popis území stavby

B.1.a Charakteristika stavebního pozemku

Řešené území se nachází v severní části obce Skalice u Znojma. Jedná se o stávající účelovou komunikaci, která začíná v zastavěné části obce jako místní komunikace.

Řešená komunikace začíná na hranici pozemku, vede podél areálu Statku Skalice a končí v napojení na další účelové komunikaci zhruba v prostoru za trafo stanicí.

B.1.b Údaje o souladu s územním rozhodnutím

Stavba byla schválena v Plánu společných zařízení při Komplexní pozemkové úpravě pro k. ú. Skalice. Dle zákona 139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úradech, ve znění pozdějších předpisů, dle § 12 odst. 3) se upouští od vydání územního rozhodnutí o umístění stavby.

B.1.c Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování

Stavba je v souladu se schválenou a zapsanou pozemkovou úpravou.

B.1.d Geologická, geomorfologická, hydrogeologická charakteristika včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

Dle hydrologického hlediska náleží území k povodí Moravy a je odvodňováno potokem Skaličkou, která je levostranný přítok Jevišovky. Jevišovka se vlévá z levé strany do Dyje u obce Jevišovka.

B.1.e Výčet a závěry provedených průzkumů a měření

Jako podklad pro stavbu byl zpracován inženýrsko-geologický průzkum území, byly provedeny 4 sondy. Dle IG průzkumu se v trase nachází stávající konstrukce vozovky různé mocnosti 15 cm až 70 cm, pod ní vrstvy štěrku hlinitého, resp. hlíny štěrkovité a pod nimi horninová pláň tvořená vrstvou fylitů. V případě, že zemní práce dosáhnou až do vrstvy fylitů se očekává vyšší třída těžitelnosti (až VI. třída dle ČSN 73 3050).

Stávající konstrukce je tvořena původní štetovou vozovkou různě zpevněnou penetračním makadamem s asfaltovým prolitím. Vzorek pro obsah uhlovodíků PAU vykazuje velké množství uhlovodíků v nejnepríznivější skupině ZAS-T4 (suma 16 PAU = 9300 mg/kg suš). Je nutné použití na místě (recyklace za studena), resp. odvoz na skládku nebezpečného odpadu.

B.1.f Ochranná území podle jiných právních předpisů

Stavbou budou dotčeny následující inženýrské sítě a jejich ochranná pásma, která se nacházejí v dotčeném území:

- podzemní elektrické vedení nízkého napětí NN
- nadzemní elektrické vedení vysokého napětí VN
- síť elektronických komunikací společnosti Česká telekomunikační infrastruktura a.s. CETIN
- kanalizační stoky ve správě DSO kanalizace Hostěradice, Skalice, Morušice
- vodovodní řád ve správě obce Skalice u Znojma

B.1.g Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.
Stavba se nenachází v záplavovém a poddolovaném území.

B.1.h Vliv stavby na okolní pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Stavba samotná nemá vliv na okolní stavby a pozemky.

Během přístupu na stavbu od středu obce se těsně před začátkem úseku nachází vlevo od komunikace průduch ve zdi u země, který znamená, že se pod vozovkou nachází sklep. Zhotovitelská firma bude muset přizpůsobit použité stroje a dopravní prostředky tomuto méně únosnému místu v komunikaci.

Odtokové poměry v území budou zlepšeny vybudováním příčných žlabů a odvedením části vody mimo střed obce. Částečně budou povrchové vody zaústěny do příkopu, který je uvnitř obce napojen na dešťovou kanalizaci. Dle sdělení je průměr dešťové kanalizace DN 500. Tento průměr kanalizace má dostatečnou kapacitu, aby převedl povrchové vody z cesty HC14a-R a její spádové oblasti.

B.1.i Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Při realizaci stavby dojde k odstranění stávajících povrchů a konstrukcí komunikace. Stávající konstrukci lze použít pouze na místě (na stavbě) technologií recyklace za studena. Vzhledem ke štetové vozovce je nutné ji předtím rozdrtit vhodnou technologií.

Dojde ke kácení dřevin – odstranění křovin v úseku 0,270-0,390 a odstranění křovin a stromů v počtu 10 kusů v úseku 0,390-0,400.

B.1.j Požadavky na maximální zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

Stavbou nebudou dotčeny pozemky určené k plnění funkce lesa.

Stavbou nebudou dotčeny zemědělské pozemky.

B.1.k Územně technické podmínky (zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu)

Řešená komunikace, cesta HC14a-R se napojuje na začátku úseku na místní komunikaci (je jejím plynulým pokračováním). Na konci úseku se napojuje na stávající účelové komunikace, v pozemkové úpravě vedené jako polní cesty.

B.1.l Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Doporučuje se oprava navazující místní komunikace na začátku úseku včetně případné opravy kanalizace (dle jejího stavu).

B.1.m Seznam pozemků a staveb dotčených prováděním stavby (podle katastru nemovitostí)

parcelní číslo	výměra (m ²)	druh pozemku	využití pozemku	LV	vlastník
5829/1	24144	ostatní plocha	ostatní komunik.	10001	Obec Skalice
5827/1	3016	ostatní plocha	ostatní komunik.	10001	Obec Skalice
5829/2	162	ostatní plocha	ostatní komunik.	10001	Obec Skalice
5846	6726	ostatní plocha	ostatní komunik.	10001	Obec Skalice
5773	22661	ostatní plocha	ostatní komunik.	10001	Obec Skalice

B.1.n Seznam pozemků na kterých vznikne ochranné pásmo

Nevznikne nové ochranné pásmo komunikace.

B.1.o Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Nejsou požadavky.

B.1.p Možnost na napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

viz. B.1.k

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Celková koncepce řešení stavby

B.2.1.a Nová stavba nebo změna dokončené stavby

Jedná se o rekonstrukci stávající komunikace.

B.2.1.b Účel užívání stavby, základní kapacity funkčních jednotek

Účelem je rekonstrukce stávající komunikace.

B.2.1.c Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalou.

B.2.1.d. Údaje o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a obecných a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby

Nejsou vydaná rozhodnutí o povolení výjimek z technických požadavků.

O výjimky nebude potřeba žádat.

B.2.1.e. Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů.

Požadavky dotčených orgánů jsou uvedeny v dokladové části.

B.2.1.f Celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby

Celková délka řešené komunikace je 614,0 m.

Cesta HC14a-R je navržena v kategorii P5/30, tj. základní šířka asfaltového pásu je 4,0 m + 2x0,5 m krajnice.

Tloušťka konstrukce vozovky je navržena až 410 mm.

V úseku 0,000 – 0,090 je podél pravého okraje pozemku navržena nová opěrná zeď z dlažby z lomového kamene do betonu. Výška zdi je navržena 2,0 m.

B.2.1.g U změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu.

Stávající komunikace má povrch asfaltový, silně porušený s velkými zkorodovanými plochami proměnlivé šířky. Průměrná šířka stávající komunikace je cca 5 m, minimální 3,9 m, maximálně až 7 m. Obsah uhlovodíků v konstrukci vozovky je v nejnepríznivější skupině ZAS-T4 (suma 16 PAU = 9300 mg/kg suš).

B.2.1.h Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Není řešeno – není kulturní památka

B.2.1.i Základní bilance stavby

viz. příloha B.10 – Bilance stavebních hmot

B.2.1.j Základní předpoklady výstavby

Není řešeno.

B.2.1.k Základní požadavky na předčasné užívání stavby

Není řešeno.

B.2.1.l Orientační náklady stavby

Orientační náklady stavby jsou vyčísleny v rozpočtu stavby.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

B.2.2.a Urbanismus

Navržená šířka, délka, niveleta vychází ze stávajícího stavu komunikace a terénu. Navržená šířka, délka a konstrukce vozovky byly již navrženy v Komplexní pozemkové úpravě.

B.2.1.b Architektonické řešení

Povrch komunikace je navržen asfaltový z ACO 11.

B.2.3 Celkové technické řešení

B.2.3.a Popis celkové koncepce

viz. B.2.1.f

B.2.3.b Celková bilance nároků všech druhů energií

Není řešeno.

B.2.3.c Celková spotřeba vody

Není řešeno. Spotřeba vody je pouze do betonových směsí, které se dovážejí.

B.2.3.d. Celkové produkované množství odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

Emise budou z důvodů přítomnosti strojů a ostatních zařízení zvýšené dočasně po dobu realizace stavby.

Výpočet dle přílohy B.10 – Bilance zemních prací a dle soupisu prací s výkazem výměr.

Celkové předpokládané přebytky:

- zeminy 1245 t – odvoz na skládku
- zeminy a kamení 669 t – odvoz na recyklační skládku
- betonových konstrukce: 154,2 t – odvoz na recyklační skládku

Celkové množství šterku s asfaltem s příměsí dehtu 349,8 m³ – použití na stavbě recyklací za studena.

B.2.3.e. Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení.
Není řešeno.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Bezbariérové užívání stavby není řešeno. Jedná se o polní cestu mimo zastavěné území obce schválenou v zapsané komplexní pozemkové úpravě.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Při vlastním provádění stavby i následném provozování je nutné plně respektovat předpisy o bezpečnosti stavby a prokazatelně s nimi seznámit všechny pracovníky. Zejména se jedná při realizaci stavby o vyhlášku Českého úřadu bezpečnosti práce č.48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení ve znění vyhlášek Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 324/1990 Sb. a č. 207/1991 Sb.

Bezpečnost při užívání stavby je dána vyhláškou o bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

B.2.6 Základní charakteristika objektů

B.2.6.a Popis současného stavu

viz. B.2.1.g

B.2.6.b Popis navrženého řešení

Kategorie a šířkové uspořádání:

Polní cesta HC14a-R je účelová komunikace, je navržena v kategorii P 5/30.

To znamená, že základní šířka asfaltové vozovky je navržena 4,0 m + 2x krajnice 0,5 m.

V úseku 0,144 22 až 0,221 38 je navrženo rozšíření vozovky z důvodu kružnicových oblouků oboustranně o 0,25 m. To znamená, že v tomto úseku je navržena šířka asfaltové vozovky 4,5 m.

Délka a směrové uspořádání:

Délka polní cesty je navržena 614,0 m.

Směrové řešení vychází ze stávajícího stavu. Osa je navržena v přímce a v kružnicovém oblouku R=2500 m, dále v přímce a složeném kružnicovém oblouku o poloměrech R=60 m a R=51,2 m, dále se střídá přímý úsek a kružnicový oblouk o poloměrech R=500, R=95, R=200 a R=250 m. Přechodnice navrženy nejsou.

Výškové uspořádání:

Výškové řešení je dáno podélným sklonem stávající komunikace a stávajícími výškami vjezdů. Niveleta stoupá v podélných sklonech 7,01%, 6,75%, 7,38%, 6,53%, 7,63%, 6,75%, 1,83%, 2,27% a 3,48%. Lomy nivelety jsou zakruženy výškovými oblouky různých poloměrů od R=1200 m až R=10000 m.

V úseku 0,212 – 0,614 vychází navržená niveleta vozovky z navážky, která vznikne odtěžením stávající konstrukce v spodním úseku 0,000 – 0,212. Projektová dokumentace předpokládá nejnepríznivější variantu, tj. max. kubaturu odtěžení. Skutečná kubatura odtěžení se může lišit dle skutečné tloušťky stávajících vrstev. Skutečná niveleta v úseku 0,212 – 0,614 bude přizpůsobena skutečné odtěžené kubatuře, tj. může být snížena a tím budou příznivější také maximální podélné sklony (mohou být sníženy).

Příčný sklon vozovky:

Příčný sklon asfaltové vozovky je navržen v celé délce jednostranný 2,5%.

V úseku 0,000-0,254 je navržen příčný sklon pravostranný 2,5%.

V úseku 0,274-0,614 je navržen příčný sklon levostranný 2,5%.

Změna příčného sklonu je navržena v úseku 0,254-0,274.

Krajnice:

Pravostranná krajnice je navržena nejprve v úseku 0,000-0,086 50 z žulové dlažby do betonového lože 200 mm. Příčný sklon krajnice je navržen 8%. Dále je z důvodu 2 výhyben vpravo navržen pravý okraj vozovky ze zapuštěného obrubníku. Od úseku 0,143 50 po 0,200 je pravostranná krajnice tvořena „korýtkem“ z žulové dlažby proměnlivé šířky cca 0,8 m ve sklonu přilehlé části krajnice 10%. Od úseku 0,212 pokračuje pravostranná krajnice ze štěrku zpevněného cementovou maltou tloušťky 200 mm ve sklonu 8%. Pravostranná krajnice končí v km 0,572 50. V zbylé části do konce úseku jsou po pravé straně 2 sjezdy na cestu a je navržen okraj komunikace ze zapuštěného nájezdového obrubníku.

Levostranná krajnice je navržena nejprve v úseku 0,000-0,121 z žulové dlažby do betonového lože 200 mm. Příčný sklon krajnice je navržen 8%.

V úseku 0,121 až 0,173 50 je navržen levý okraj vozovky ze sníženého obrubníku $h=2$ cm nad přilehlou hranou vozovky. Důvodem jsou četné sjezdy k výrobnímu areálu a na polní cestu. Od úseku km 0,173 50 pokračuje krajnice z štěrku zpevněného cementovou maltou tloušťky 200 mm ve sklonu 8%. Levostranná krajnice končí v km 0,575 00. V zbylé části do konce úseku jsou po levé straně 2 sjezdy a je navržen okraj ze zapuštěného nájezdového obrubníku.

Zpevněná plocha z dlažby km 0,000-0,121:

V úseku 0,000 – 0,121 je podél stávající vozovky zpevněná plocha z dlažby. Tato plocha bude odstraněna včetně stávajícího obrubníku, bude osazen nový silniční obrubník $h=10$ cm a zpevněná plocha bude nově výškově osazena v příčném sklonu 2% do vozovky. Podél sousední zdi bude osazena nopová folie.

V km 0,121 bude na konci zpevněné plochy zřízen snížený obrubník $h=2$ cm a varovný pás z reliéfní dlažby šířky 40 cm.

Konstrukce vozovky:

Konstrukce vozovky v úseku 0,000 – 0,212 je navržena následující:

40 mm	asfaltový beton ACO 11 (obrusná vrstva ABS)
	postřík živичný spojovací z asfaltu silničního 0,2 kg/m ²
70 mm	asfaltový beton ACP 16+ (podkladní vrstva-obalované kamenivo)
	postřík živичný infiltrační z asfaltu silničního 1,0 kg/m ²
100 mm	mechanicky zpevněné kamenivo MZK
200 mm	štěrko-drt' ŠD _B
410 mm	konstrukce celkem

+ případná úprava zemní pláně (viz. níže).

Konstrukce vozovky v úseku 0,212 – 0,614 je navržena následující:

- 40 mm asfaltový beton ACO 11 (obrusná vrstva ABS)
postřik živičný spojovací z asfaltu silničního 0,2 kg/m²
 - 70 mm asfaltový beton ACP 16+ (podkladní vrstva-obalované kamenivo)
postřik živičný infiltrační z asfaltu silničního 1,0 kg/m²
 - 150 mm – 250 mm recyklovaná vrstva RS SC C_{3/4}
-

+ stávající konstrukce vozovky

Geologický průzkum:

V rámci geologického průzkumu byly provedeny 4 sondy do hloubky 0,90 m až 1,90 m.

Dle sondy č.1 (km 0,539) bylo zjištěno, že do hloubky 40 cm se nachází stávající kamenivo do velikosti 16 cm, od hloubky 40 cm do 60 cm štěrk hlinitý G4-GM a pod ním do konečné hloubky 1,90 m hornina fylit R6 a R5.

Dle sondy č.2 (km 0,360) bylo zjištěno, že do hloubky 30 cm se nachází stávající kamenivo do velikosti 25 cm (štěťová vozovka) a následně pod ním do konečné hloubky 0,90 m hornina fylit R3.

Dle sondy č.3 (km 0,197) bylo zjištěno, že do hloubky 15 cm se nachází stávající kamenivo do velikosti 10 cm, od hloubky 15 cm do 80 cm štěrk hlinitý G4-GM a pod ním do konečné hloubky 1,80 m hornina fylit R6 a R5.

Dle sondy č.4 (km 0,044) bylo zjištěno, že do hloubky 5 cm se nachází stávající asfalt, pod ním od hloubky 5 cm do 70 cm kamenivo do velikosti 25 cm (štěťová vozovka), od hloubky 70 cm do 1,30 cm hlína štěrkovitá F1-MG a pod ním do konečné hloubky 1,80 m písek rezavý S3-SF.

Těžitelnost na úroveň aktivní zóny se pohybuje převážně dle ČSN 736133 ve třídě I, dle ceníků RTS 800-1 ve třídě 4. Výkopy mohou být prováděny převážně běžnou technikou.

V případě prostoru sondy č.2 vystupují do úrovně aktivní zóny navětralé polohy fylitu třídy R3. V případě dosažení podloží tvořeného fylity se očekává vyšší třída těžitelnosti (třída II-III dle ČSN 73 3050 a třída 6 dle RTS 800-1).

Vodní režim je příznivý, hladina podzemní vody nebyla zjištěna.

Rozbor stávajících konstrukčních vrstev:

V rámci geologického průzkumu byla provedena u sondy č.4 (cca km 0,044) zkouška na zjištění obsahu dehtu. Vzorek byl analyzován metodou plynové chromatografie na stanovení obsahu polycyklických aromatických uhlovodíků PAU. Stanovení PAU provedla akreditovaná laboratoř ALS Czech Republic. Dle výsledků rozboru byla ze vzorku konstrukčních vrstev z prostoru sondy č.4 prokázána přítomnost složek PAU s celkovou sumou 9300 mg/kg suš. Dle vyhlášky odpovídá kvalitativní třídě ZAS-T4. Při výstavbě se uplatní omezení dle TP 150. Nesmí se používat nevhodné technologie, kterými jsou recyklace konstrukčních vrstev za horka nebo odfrézování obrusné a ložní vrstvy za účelem přímého zpracování za horka nebo skladování materiálu pro pozdější využití. Použití tohoto materiálu není možné v ochranném pásmu vodních zdrojů, v oblastech s častou povodní nebo vysokou hladinou podzemní vody. Pokud nebude materiál s obsahem dehtu použit přímo na místě, pak jej lze využít metodou recyklace za studena na téže stavební akci, popř. zajistit jeho likvidaci jako nebezpečného odpadu.

Postup využití materiálu z konstrukčních vrstev:

Protože jediné smysluplné použití materiálu z konstrukce vozovky je jeho recyklace za studena na místě, je potřeba vytvořit podmínky pro jeho recyklaci. Problémem je stávající štětová vozovka, která se nachází v stávající konstrukci vozovky. Štětová vozovka obsahuje velké balvany, které je nutné nejprve rozdrtit. Problémem je také blízkost nemovitostí areálu Statku Skalice po levé straně vozovky.

V úseku 0,000 – 0,212 je navrženo nejprve odtěžení stávajících asfaltových vrstev s kamenivem (penetrační makadam a štěrk s asfaltem různě stmelený). Je předpoklad, že tyto vrstvy obsahují zvýšené množství dehtu, předpokládaná tloušťka odtěžení je až 300 mm. Tyto vrstvy budou odvezeny na horní úsek stavby km 0,212 – 0,614, kde budou rozprostřeny na stávající vozovku a následně recyklovány za studena. Během dočasného skladování bude materiál ukládán na stávající vozovku, která tvoří nepropustné podloží. Celou dočasnou skládku je nutno chránit před povětrnostními vlivy vodonepropustnou plachtou.

Následně bude v úseku 0,000 – 0,212 obnažena konstrukce štětové vozovky. Je předpoklad, že tato konstrukce již neobsahuje dehtové příměsi. Je navrženo její podrcení skalní frézou. Následně bude podrcená konstrukce vozovky z úseku 0,000 – 0,212 odebrána a odvezena na meziskládku a k dalšímu využití na stavbě.

Předpokládá se využití do sanovaných částí zemní pláně, při jejím přebytku k recyklaci za studena v úseku 0,212 – 0,614.

Po odtěžení štětové vozovky dojde v úseku 0,000 – 0,212 k změření únosnosti.

V případě nedosažení požadované únosnosti $E_{def,2} \geq 45$ MPa bude odtěžena vrstva 250 mm až 300 mm k výměně zemní pláně. K této výměně je možno použít odtěženou rozdrčenou štětovou vozovku. V případě dosažení požadované únosnosti $E_{def,2} \geq 45$ MPa bude podrcená štětová vozovka použita k sanaci zemní pláně v lokálních místech horního úseku stavby (viz. část zemní pláň), v případě přebytku k recyklaci za studena.

V úseku 0,000 – 0,212 bude následně položena navržená konstrukce vozovky včetně asfaltových vrstev. Důvodem je, že v úseku 0,000 – 0,212 nelze zvyšovat niveletu z důvodu vjezdů do areálu soukromé firmy.

V úseku 0,212 – 0,614 bude niveleta vozovky příslušně zvýšena o přebytečný, rozprostřený materiál z prvního úseku stavby. Vrstva bude zrecyklována na místě za studena včetně podkladu z penetračního makadamu. Výsledkem recyklace je vrstva RS SC C_{3/4} 250 mm - 150 mm, dle tloušťky recyklace. Následně bude konstrukce zhutněna, urovnána v příčném sklonu 2,5% a překryta asfaltovými vrstvami.

Recyklace stávající konstrukce:

Po rozprostření materiálu z prvního úseku 0,000 – 0,212 dojde k recyklaci za studena. Při ní příslušná fréza zrecykluje rozprostřenou konstrukci vozovky (předrtí a promíchá) za přimísení hydraulického pojiva (cementu) v množství cca 2-3% a asfaltové emulze cca 4%. Tím dojde k pasivaci (obalení) dehtových částic asfaltovou emulzí a spojení přidáním hydraulického pojiva.

V úseku 0,212 – 0,614 je navržena recyklace za studena do hloubky 250 mm.

Důvodem je, že v tomto úseku (především 0,212 – 0,380) je možné téměř libovolně zvýšit niveletu vozovky.

Výsledkem recyklace je vrstva RS SC C_{3/4} 250 mm – 150 mm, dle tloušťky recyklace.

Zemní pláně:

Vzhledem k mocnosti stávajících vrstev vozovky a kvalitě podloží se očekává dostatečná únosnost zemní pláně, je předpoklad $E_{\text{def},2} \geq 45 \text{ MPa}$.

Aktivní zóna je tvořena především stávajícími vrstvami vozovky. Přesto v úseku 0,000 – 0,212 je možné, že se po odtěžení části stávající konstrukce vozovky v úrovni aktivní zóny vyskytnou také zeminy F1-MG.

Je předpoklad dosažení požadované únosnosti zemní pláně $E_{\text{def},2} \geq 45 \text{ MPa}$.

V opačném případě bude nutné odtěžit vrstvu 250 mm až 300 mm a nahradit ji vrstvou šterkodrti nebo kameniva vzniklého podrcením štetové vozovky na stavbě.

V některých úsecích je však stávající vozovka užší, než navržená šířka 5,0 m.

V těchto úsecích bude nutné odtěžit zeminu podél stávající vozovky a nahradit ji vrstvami případné vyměněné zemní pláně. Je navržena výměna zemní pláně ve 2 až 3 vrstvách v tloušťce až 600 mm. Skutečnou tloušťku nelze přesně určit, v některých polohách může být vývody horninového masivu fylitu s dostatečnou pevností.

Úseky s užší stávající vozovkou, kde se předpokládá doplnění zemní pláně:

- 0,255 – 0,290 vpravo délky 35 m
- 0,285 – 0,385 vlevo délky 100 m
- 0,375 – 0,395 vpravo délky 20 m
- 0,425 – 0,525 vlevo délky 100 m
- 0,510 – 0,568 vpravo délky 58 m.

Opěrná zeď:

V úseku 0,000 – 0,090 se po pravé straně za příkopem nachází stávající opěrná zeď. Tato opěrná zeď je tvořena vyskládanými kameny na sucho, místy vydrolenými.

Výška stávající zdi je proměnlivá zhruba 2,0 m, místy až 2,2 m.

Je navržena nová opěrná zeď z dlažby z lomového kamene do betonového lože.

Délka zdi je navržena 90,0 m, výška zdi 2,0 m. Šířka opěrné zdi je navržena 0,5 m na vrchu zdi a 0,9 m ve spodu zdi. Sklon pohledové hrany opěrné zdi je navržen 1:5.

Na líci bude zeď z dlažby z lomového kamene, na rubu bude betonová, vyztužená Kari-sítěmi 100x100x8 mm. Římsa zdi navržena není, ukončení zdi je navrženo z lomového kamene v betonovém loži.

Opěrná zeď bude postavena na betonový základ výšky 800 mm, šířky 100 mm.

Na rubu zdi bude položen drenážní trativod DN 100 a vyústěn po 5 m přes zeď do příkopu. Na rubu zdi bude proveden zásyp ze šterkopísku.

Podél opěrné zdi je vedeno podzemní vedení VO a jsou zde umístěny 2 sloupy VO. Přesná trasa podzemního vedení VO není známa ani vzdálenost stávajícího vedení VO od stávající opěrné zdi.

Svah příkopu podél zdi bude urovnán a vysvahován. Ve svahu je ještě podél zdi vedeno podzemní vedení nízkého napětí.

Povrchové odvodnění - žlaby:

Odvodnění vozovky je dáno podélným a příčným sklonem do okolního terénu. Pro lepší odvodnění jsou navrženy příčné žlaby v km:

- km 0,005 00 – žlab č.1 bude zaústěn do opevněného příkopu.
- km 0,086 50 – žlab č.2 bude zaústěn do opevněného příkopu.
- km 0,188 00 – žlab č.3 bude zaústěn do terénu vlevo od cesty.

Jako výše zmíněné žlaby lze použít prefabrikáty DN 200 s roštem pro únosnost E 600 kN.

V km 0,264 se nachází stávající propustek DN 800 pod komunikací. Vyústění a stav propustku je nejasný. Je předpoklad vyústění až na sousedním soukromém pozemku. V trase komunikace bude propustek odstraněn a nahrazen příčným žlabem č.4 o šířce 400 mm s roštem. Z důvodu různé hloubky bude potřeba použít monolitický vyztužený příčný žlab s litinovým roštem pro zatížení E 600 kN. Hloubka žlabu bude proměnlivá, je závislá na hloubce stávajícího propustku. Na vtoku je navržena hloubka žlabu 1,19 m. Na výtoku je hloubka žlabu závislá na hloubce propustku, na pokračování propustku bude příčný žlab napojen. Očekává se hloubka žlabu na výtoku cca 1,28 m, střední hloubka žlabu se očekává 1,12 m. Na vtoku do žlabu bude prodloužen a opevněn příkop na délku 5,0 m. Opevnění bude provedeno lomovým kamenem do betonového lože. Před vtok do žlabu bude ještě osazen lapač splavenin. Vnitřní rozměr lapače splavenin je navržen 1,0x1,0m. Tloušťka stěny 250 mm, stěny budou vyztuženy Kari-sítěmi. Sedimentační prostor je navržen hloubky 200 mm. Na povrchu lapače splavenin bude osazeno ocelové česle. Na vtoku a výtoku bude osazeno čelo žlabu obložené dlažbou z lomového kamene do betonu. Délka čel je navržena 4,0 m.

Odvodnění zemní pláně:

Odvodnění zemní pláně je navrženo pomocí drenážního trativodu DN 100. Drenážní trativod bude zaústěn do zasakovacích jam. Uložení trativodu je navrženo v úseku 0,000-0,212 v hloubce 0,80 m, trativod bude osazen v ose vnější hrany komunikace. V úseku 0,212 – 0,614 je uložení trativodu navrženo v hloubce min. 75 cm, v místech doplnění zemní pláně vlevo od osy (viz. výše) v hloubce 30 cm pod spodní vrstvou. V případě zasažení skalního podloží je možné trativodní rýhu vypustit a trativod provést co nejnižší.

Obecně platí, že dno trativodní rýhy bude v hloubce 30 cm pod spodní vrstvou vozovky, vrch trativodu nutno vést min. 0,20 m pod spodní hranou vozovky.

Výplň drenážní rýhy bude drceným štěrkem vel. 16-32.

Zasakovací jámy jsou navrženy po pravé straně v km 0,007 a km 0,118, dále po levé straně v km 0,270, km 0,403 a km 0,525. Rozměry jam jsou navrženy 3x1 m (s výjimkou jámy v km 0,525, která je rozměru 3,0x0,6 m), hloubka jam je navržena 1,0 m, krytí ze zeminy 1,0 m. Výplň zasakovacích jam je drceným štěrkem 32-63.

Výhybny:

Jsou navrženy 2 pravostranné výhybny délky 10 m v úsecích km 0,092 – 0,102 a km 0,118 – 0,128. Šířka výhyben je navržena 2,0 m, délka nájezdových náběhů 6,0 m. Výhybny budou ukončeny sníženým obrubníkem h=2cm. Výhybny budou sloužit také jako sjezdy na odstavnou plochu. Konstrukce výhyben je totožná jako konstrukce vozovky.

V km 0,400 – 0,420 je navržena pravostranná výhybna délky 20,0 m. Šířka výhybny je navržena 2,0 m, délka nájezdových náběhů 6,0 m. Výhybna bude sloužit také jako sjezdy do areálu zemědělského družstva. Konstrukce výhybny je totožná jako konstrukce vozovky.

Sjezdy do areálu firmy:

V úseku 0,120 – 0,173 50 jsou po levé straně vozovky četné sjezdy k výrobnímu areálu. Levý okraj vozovky (mimo sjezdy) bude tvořen přejezdovým sníženým obrubníkem h=2cm. Jsou navrženy tyto sjezdy:

- sjezd vlevo do areálu firmy km 0,125 – délka sjezdu 2,0 m, šířka 7,0 m.

- sjezd vlevo do dílny km 0,148 – délka 3,0-3,7 m, šířka 5,0 m.
- sjezd vlevo na cestu km 0,168 80 – délka 9,0 m, šířka 3,0 m.
- sjezd vpravo na zpevněnou plochu km 0,205 – délka cca 2,0 m (hranice pozemku se lomí), šířka 9,0 m.

Konstrukce sjezdů je totožná jako konstrukce vozovky.

Plocha za levým okrajem vozovky mezi sjezdy bude zpevněna zámkovou dlažbou až po hranici pozemku (na hranici pozemku se nachází většinou již dlážděná zpevněná plocha). Konstrukce zpevněné plochy za okrajem vozovky je navržena následující:

80 mm	zámková dlažba
30 mm	lože pod dlažbu z drti 4-8
100 mm	štěrkodrt' ŠD _B 0-32
250 mm	štěrkodrt' ŠD _B 0-32
410 mm	konstrukce celkem

Stávající propustky a jejich čela:

Po pravé straně vozovky v úseku mezi výhybnami a v úseku za koncem poslední výhybny a stávající horskou vpustí se nachází 2 stávající trubní propustky DN 500. Propustky odvádějí povrchovou vodu od horské vpusti do pravostranného příkopu km 0,103 80 – km 0,116 30 (horní propustek) a dále do příkopu 0,000-0,089 50. Projektová dokumentace předpokládá ucházející stav propustků, bude nutné jejich pročištění včetně pročištění horské vpusti. Dále jsou navržena nová šikmá čela propustků, jedná se o tyto čela:

- čelo č.1 km 0,089 50 (spodní výtokové čelo spodního propustku) – výška 1,50 m, šířka 2,2 m. Také bude opevněn příkop z dlažby z lomového kamene do betonu včetně svahu v délce 5,0 m na výšku 0,5 m.
- čelo č.2 km 0,103 80 (horní výtokové čelo spodního propustku) – výška 1,92 m, šířka 3,8 m. Také bude opevněn vtok příkopu z dlažby z lomového kamene do betonu v délce 1,0 m na výšku 0,5 m.
- čelo č.3 km 0,116 30 (spodní výtokové čelo horního propustku) – výška 1,81 m, šířka 2,8 m. Také bude opevněn výtok příkopu z dlažby z lomového kamene do betonu v délce 1,0 m na výšku 0,5 m.
- horní vtokové čelo do horního propustku je dáno stávající horskou vpustí. Tato vpust bude pročištěna.

Čela jsou nově navržena z dlažby z lomového kamene do betonového lože. Tloušťka čel propustků je navržena 0,5 m. Součástí čel je vždy základová patka do hloubky 800 mm. Čela propustků jsou navržena šikmá ve sklonu 45°. To znamená, že stávající potrubí bude prodlouženo a seříznuto ve sklonu 45°. Délka prodloužení potrubní DN 500 vychází z výšky čela propustku. Je navrženo prodloužení čela č.1 v délce 0,7 m, čela č.2 v délce 1,1 m a čela č.3 v délce 1,0 m.

Dno příkopu mezi čely č.2 a č.3 v délce 9,5 m bude zpevněno kamennou rovinou z balvanů 100 kg až 200 kg, balvany budou vyklínované. Dno příkopu bude po této úpravě umožňovat zasakování povrchové vody tak jako nyní, pouze přebytek povrchové vody proteče až přes čelo č.1 do příkopu k začátku úseku a směrem ke středu obce.

Přilehlý svah k silnici je v současné době silně erodovaný. Přilehlý svah bude opevněn dlažbou z lomového kamene do betonového lože. Jako základ pro betonové lože bude sloužit právě kamenná rovina, která bude přesahovat až pod opevnění.

Propustek č.1:

V úseku km 0,407 90 se nachází stávající asfaltový sjezd z cesty vpravo do areálu družstva přes stávající trubní propustek. Stávající propustek délky 34 m je plně vyplněn naplaveninami a je nefunkční. Nepředpokládá se jeho dobrý stav a je navrženo jeho odstranění.

Místo něj je navržen propustek č.1 DN 400 v úseku km 0,392 – 0,41450 délky 22,5 m.

Budou použity železobetonové roury v počtu 9 kusů. Roury budou osazeny do betonového sedla výšky 530 mm a šířky 750 mm. Pod betonovým sedlem bude provedeno lože ze štěrkopísku a kolem sedla štěrkopískový obsyp. Podélný sklon propustku je navržen 3,0%.

Na výtoku z propustku je navrženo šikmé čelo ve sklonu 30°. Součástí čela je základová patka do hloubky 800 mm. Tloušťka výtokového čela je navržena 0,5 m až 0,75 m, délka čela 2,0 m. Na vtoku do propustku bude osazen lapač splavenin.

Vnitřní rozměr lapače splavenin je navržena 1,0 m x 1,0 m. Tloušťka stěny je navržena 0,25 m, stěny budou vyztuženy Kari-sítěmi. Přilehlá stěna k propustku bude sloužit jako čelo propustku, tloušťka čela je navržena 0,75 m, délka čela (lapače splavenin) je navržena 1,5 m. Sedimentační prostor je navržena hloubky 200 mm. Na povrchu lapače splavenin bude osazeno ocelové česle.

Protože navržena délka propustku je kratší než stávající propustek bude nutné dobudovat příkop až k čelům propustku. Rovněž z důvodu navržené výšky vtoku a výtoku bude nutné stávající příkop oboustranně prohloubit. Především na výtoku je pravděpodobné, že dojde při hloubení příkopu k dotčení skalního masivu z fylitů. Předpokládá se použití těžší techniky k lámání masivu.

Přes propustek č.1 je veden sjezd vpravo do areálu zemědělského družstva. Délka sjezdu je navržena 7,3 m, šířka 8,0 m. Na pravém okraji sjezdu bude osazen zapuštěný obrubník z důvodu zamezení lámání okrajů sjezdu při přejezdu na nezpevněnou cestu. Konstrukce sjezdu je totožná jako konstrukce vozovky.

Propustek č.2:

V úseku km 0,471 90 až 0,479 40 se nachází stávající sjezd ze zeminy z cesty vpravo. Propustek pod sjezdem se nepodařilo zjistit.

Z důvodu napojení příkopů je pod sjezdem navržen propustek č.2 DN 400 v úseku km 0,469 11 až km 0,481 61 délky 12,5 m.

Budou použity železobetonové roury v počtu 5 kusů. Roury budou osazeny do betonového sedla výšky 530 mm a šířky 750 mm. Pod betonovým sedlem bude provedeno lože ze štěrkopísku a kolem sedla štěrkopískový obsyp. Podélný sklon propustku je navržen 4,0%.

Na vtoku i výtoku z propustku jsou navrženy šikmá čela ve sklonu 30°. Součástí čel je základová patka do hloubky 800 mm. Tloušťka výtokového čela je navržena 0,5 m až 0,75 m, délka čel 2,0 m. Výška čel je 1,45 m na vtoku, resp. 1,79 m na výtoku.

Rovněž z důvodu navržené výšky vtoku a výtoku bude nutné stávající příkop oboustranně prohloubit.

Přes propustek č.2 je veden sjezd vpravo také do areálu zemědělského družstva. Délka asfaltového sjezdu je navržena 3,0 m, šířka 7,5 – 9,5 m. Sjezd není navržen z důvodu malé intenzity dopravy až po bránu areálu, za ukončením asfaltového sjezdu pokračuje sjezd nezpevněný. Na konci asfaltového sjezdu bude osazen

snížený obrubník z důvodu zamezení lámání okrajů sjezdu a odvedení povrchové vody. Konstrukce sjezdu je totožná jako konstrukce vozovky.

Sjezdy na konci úseku:

Zhruba naproti propustku č.2 je navržen sjezd vlevo na soukromou cestu p.č. 5842. Délka sjezdu je navržena 1,0 m (po hranici pozemku), šířka sjezdu 14,0 - 16,0 m. Na konci sjezdu bude osazen zapuštěný obrubník z důvodu zamezení lámání okrajů sjezdu. Konstrukce sjezdu je totožná jako konstrukce vozovky.

Další sjezdy z cesty jsou navrženy na konci úseku:

- sjezd vlevo km 0,57800 – 0,58800, délka sjezdu 3,0 m, šířka 10,0-16,0 m
- sjezd vpravo km 0,57550 – 0,58550, délka sjezdu 3,0 m, šířka 10,0-16,0 m
- sjezd vpravo km 0,60200 – 0,61100, délka sjezdu 3,0 m, šířka 9,0-15,0 m

Na konci sjezdů bude osazen zapuštěný obrubník z důvodu zamezení lámání okrajů sjezdů. Konstrukce sjezdů je totožná jako konstrukce vozovky.

Dále v úseku km 0,591 – 0,614 je navržen vlevo zapuštěný obrubník. Důvodem je častý přejezd techniky z cesty na pozemek vlevo v tomto úseku. Rovněž na konci úseku cesty je navržen zapuštěný obrubník.

Dopravní značení:

Dopravní značení navrženo není.

Inženýrské sítě:

Z inženýrských sítí se nachází v zájmové oblasti tyto sítě:

- podzemní vedení kanalizace ve správě DSO kanalizace Hostěradice, Skalice, Morušice. Kanalizace vede v trase komunikace v úseku 0,000-0,094, potom uhýbá přes navrženou výhybnu na nezpevněnou plochu vpravo od cesty.
- podzemní vedení vodovodu ve správě obce Skalice. Vodovod vede v trase komunikace v úseku 0,000-0,094, potom uhýbá přes navrženou výhybnu na nezpevněnou plochu vpravo od cesty.
- podzemní vedení nízkého napětí. V úseku 0,000-0,075 vede za hranou cesty v příkopu. V km 0,075 křížuje přípojka komunikaci a dále pokračuje až do km 0,073 částečně mimo vozovku, částečně ve vozovce avšak v chrániče.
- nadzemní vedení vysokého napětí. Vede od trafostanice na konci úseku dále rovnoběžně s cestou, avšak již mimo řešené území.
- podzemní vedení telefonu – vede po pravé straně za plotem zemědělského družstva.

Při výstavbě je třeba dbát pokynů správců inženýrských sítí. Především je nutné vytyčení inženýrských sítí, dále je třeba při práci v ochranném pásmu kabelových sítí používat výhradně ruční náradí.

B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Není řešeno.

B.2.8 Požárně bezpečnostní řešení

Nejsou požadována žádná opatření z hlediska požární bezpečnosti. V souladu s § 5 odst. 1 písm. b) zákona č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů musí při realizaci stavby zůstat zachovány volné přístupové komunikace

(zajištěn průjezd pro požární vozidla) popř. nástupní plochy k zajištění účinného a bezpečného zásahu požárních jednotek při hašení požáru a zásahových pracích. Dle par.7 odst.2 vyhlášky č.460/2021 Sb. o kategorizaci staveb z hlediska požární bezpečnosti a ochrany obyvatelstva se jedná o stavbu kategorie 1, která představuje mírné nebezpečí.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Není řešeno.

B.2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí

Po rekonstrukce cesty se nepředpokládá zvětšení hlukové zátěže. Naopak dojde ke snížení hlukové zátěže díky lepší obrusné vrstvě povrchu vozovky. Během výstavby komunikace dojde k dočasnému krátkodobému zvýšení hlukové zátěže a prašnosti po dobu výstavby.

B.2.11 Ochrana stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

- a) ochrana před pronikáním radonu z podloží
 - Bez speciálního požadavku.
- b) ochrana před bludnými proudy
 - Bez speciálního požadavku.
- c) ochrana před technickou seizmicitou
 - Bez speciálního požadavku.
- d) ochrana před hlukem
 - Bez speciálního požadavku.
- e) protipovodňová opatření
 - Bez speciálního požadavku.
- f) ochrana před sesuvy půdy
 - Bez speciálního požadavku.
- g) ostatní účinky-vliv poddolování, výskyt metanu apod.
 - Stavba se nenachází v poddolovaném území.

B.3 Připojení na technickou infrastrukturu

Není řešeno.

B.4 Dopravní řešení

a) popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace
viz. bod B.2.4

b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Komunikační napojení je po místní komunikaci na začátku úseku – pozor na přejezd „sklepa“ před začátkem úseku.

Na konci úseku se komunikace napojuje na stávající účelovou komunikaci.

c) doprava v klidu

Není řešeno.

d) pěší a cyklistické stezky

Není řešeno.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Řešení vegetace není řešeno.

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

B.6.a Vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda

Při provádění stavby lze očekávat negativní vliv na životní prostředí. Hlavními škodlivinami bude prach ze stavebních prací a hluk, způsobený stavebními mechanismy a stroji. Zatížení tohoto typu bude pouze dočasné, vztahující se na vlastní realizaci stavby a lze jej považovat za obvyklé při podobných akcích, časově omezené. K negativnímu působení hlukové zátěže bude docházet pouze v období vlastní realizace stavby. Stejně jako u vlivu emisí na ovzduší je možno tento vliv hodnotit jako dočasný, obvyklý při realizaci podobných záměrů a únosný. Stavební činnosti budou řešeny tak, aby nebyl překročen hygienický limit hluku. Tyto limity jsou stanoveny nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Zhotovitel stavby zajistí zneškodnění vzniklých odpadů mimo plochu provádění stavby. Obaly i vybourané materiály budou deponovány na řízenou skládku. Nakládání s odpady a jejich množství je uvedeno v kapitole B.2.3.d.

B.6.b Vliv na přírodu a krajinu

Upravované území se nachází uvnitř zastavěného území obce, vliv na přírodu a krajinu je minimální.

B.6.c Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Zájmová lokalita se nenachází v těsné blízkosti chráněných území v rámci soustavy Natura 2000.

B.6.d Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu na životní prostředí

Návrh nevyžaduje posouzení vlivu na životní prostředí ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., O posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (§ 4 odst 1).

B.6.e Záměr spadající do režimu zákona o integrované prevenci

Bez požadavku.

B.6.f Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma

Bez požadavku.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Bez požadavku.

B.8 Zásady organizace výstavby

B.8.1.a Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění

Jako zdroj energií je nejlepší použít mobilní zdroje, jak elektrické energie, tak vody.

B.8.1.b Odvodnění staveniště

Staveniště je odvodněno vybudováním podélných tratí vodů.

B.8.1.c Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

O napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu pojednává kapitola B.3 a B.4.

B.8.1.d Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Při výstavbě bude nutno použít takovou mechanizaci, která bude dostupná i na přístupové komunikaci. Je nutno dbát na ochranu a neporušení okolních staveb na soukromých pozemcích. Použitou techniku je této ochraně nutno přizpůsobit !!!

B.8.1.e Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

O ochraně okolí staveniště pojednává kapitola B.1.i Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin.

B.8.1.f Maximální zábory pro staveniště

Nepředpokládá se zábor okolních pozemků pro staveniště. Materiály ze stavby a pro stavbu budou odváženy, resp. naváženy přímo do řešeného území na stavební pozemek.

Zřízení případného místa pro dočasnou skládku si musí dojednat zhotovitelská firma se zástupci obce, resp. se zástupci přílehlých soukromých subjektů.

Zřízení případného manipulačního pruhu podél komunikace se nepředpokládá z důvodu šířkových a terénních.

B.8.1.g Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Není řešeno.

B.8.1.h Maximální produkovaná množství a druhy odpadů při výstavě, jejich likvidace

Předpokládaná kubatura vytěženého odpadu a jeho likvidace je uvedena v kapitole B.2.3.d. a v příloze B10 – Balance stavebních hmot.

B.8.1.i Balance zemních prací požadavky na přísun nebo deponie zemin

Vytěžená kubatura bude nejlépe přímo odvážena.

Přebytečná vytěžená zemina bude odvezena na řízenou skládku. Zhotovitel stavby si sám určí místo s odvozem přebytečné zeminy a odpadu! Je nutno počítat s poplatkem za uložení, resp. za recyklaci.

B.8.1.j Ochrana životního prostředí při výstavbě

Nepředpokládá se negativní dopad stavebních prací na životní prostředí. Je třeba dbát zejména na:

- omezení hlučnosti na stavbě;
- ochranu vody před znečištěním hlavně ropnými produkty;
- snížení prašnosti kropením při bourání, včasným čištěním vozovek apod;
- zamezení znečištění především při vjezdu na krajskou silnici III / 3838.
- odpady při stavbě, jejich likvidaci a třídění.

B.8.1.k Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci

Výkopové rýhy musí být zabezpečeny proti pádu pracovníků i cizích osob a za snížené viditelnosti a v noci osvětleny v souladu s příslušnými předpisy.

Tam, kde je potřeba bude stavební rýha přemostěna mobilní lávkou se zábradlím.

Po provedení stavby se okolí stavby uvede do původního stavu.

Prováděním výkopů se nesmí ohrozit stabilita přilehlých objektů. Nesoudržné materiály a části stavebních konstrukcí, které by mohly svým tlakem uvolnit zeminu, je potřebné zajistit proti uvolnění nebo je zcela odstranit. Pažení stěn výkopu se navrhuje a provádí tak, aby spolehlivě zachytilo boční tlaky a vyloučilo ohrožení stability budov v sousedství výkopu.

Zemina se mechanicky zhutňuje pomocí pěchů, válců a jiných zhutňovacích mechanismů opět tak, aby se neohrozila stabilita sousedních staveb. Je třeba použít takové mechanismy, aby nedošlo k porušení okolních staveb.

B.8.1.l Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Výkopy a staveniště musí být zabezpečeny tak, aby nebyly ohroženy osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace ani jiné osoby. Požadavky na technické řešení jsou uvedeny v bodě 4. přílohy č. 2 k vyhl. č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

B.8.1.m Zásady pro dopravně inženýrské opatření

Během výstavby dojde k trvalé uzavírcce řešené komunikace.

O uzavírcce je nutno závčas informovat občany obce.

Vzhledem k sousednímu areálu soukromých firem (Statek Skalice, resp. zemědělské družstvo) je nutno domluvit s jejich zástupci režim přístupu do těchto firem. Je třeba ověřit možnost přístupu zezadu (od konce úseku řešené komunikace).

B.8.1.n Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby (provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.)

Bez požadavku.

B.8.1.o Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Bez požadavku.

B.8.1.p Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

Doporučuje se tento postup výstavby polní cesty HC14a-R:

- Provést vytyčení stavby (osy a pracovních řezů) včetně vytyčení inženýrských sítí (nízké napětí, veřejné osvětlení, vodovod, kanalizace), včetně vytyčení hranic pozemku.

- V úseku 0,000-0,212 provést odstranění asfaltových a štěrkových vrstev vozovky s obsahem dehtu až na štětovou vrstvu. Odstraněné vrstvy převést a rozprostřít na zbylý úsek vozovky. Dočasně zakrýt nepropustnou plachtou.
- V úseku 0,000-0,212 provést rozdrčení štětové vrstvy skalní frézou, rozdrčený štěrk převést a složit na meziskládce.
- V úseku 0,000 – 0,121 provést odstranění stávajících obrubníků.
- V úseku 0,000-0,212 vyzkoušet únosnost zemní pláň, požadovaná únosnost $E_{def,2} \geq 45$ MPa.
- V případě nedosažení požadované únosnosti odtěžit vrstvu hlíny se štěrkem 300 mm a nahradit ji vrstvou štěrku z podrcené štětové vozovky.
- Urovnat zemní pláň a znovu ji vyzkoušet.
- V úseku 0,000-0,212 vyhloubit drenážní rýhu a položit trativod.
- V úseku 0,000-0,212 položit vrstvy štěrkodrti, zhutnění vrstev.
- V úseku 0,000-0,212 položit vrstvy MZK, zhutnění vrstev.
- Vyzkoušet únosnost vozovky, požadovaná únosnost $E_{def,2} \geq 110$ MPa.
- Pokračovat výstavbou v úseku 0,212 – 0,614.
- V úsecích, kde se bude z důvodu stávající úzké vozovky provádět doplnění zemní pláň, provést zemní práce až na zemní pláň. Přebytek výkopku částečně odvést a částečně uschovat na meziskládce.
- Provést sanaci zemní pláň vrstvou štěrku z podrcené štětové vozovky.
- Vybudovat drenážní rýhu a zasakovací jámy, položit drenáže.
- Rozprostřít na stávající vozovce odtěžené vrstvy s dehtem
- Provést recyklaci za studena s přidáním cementu a asfaltové emulze, včetně zhutnění a urovnání vrstvy.
- V místě rozšíření, vytvarování, prohloubení a pročištění příkopu podél cesty provést požadované práce. V místě skalního masivu použít příslušnou těžkou techniku.
- Osadit levostranný obrubník v úseku 0,000 – 0,174, pravostranný obrubník v místě budoucích výhyben.
- Provést odstranění stávajících rour trubního propustku č.1 a rour propustku DN 800 pod silnicí v místě budoucího žlabu č.4.
- Osadit trubní propustky č.1 a č.2, vybetonování sedla propustků.
- Vybudovat žlab č.4
- Vybudovat šikmá betonová čela č.1 – č.3 stávajících propustků obložená lomovým kamenem, vybudovat čela žlabu č.4 a čela propustků č.1a č.2.
- Osadit prefabrikované žlaby č.1 až č.3.
- Osadit nájezdové obrubníky v místech sjezdů a na konci úseku, dostatečně podbetonovat.
- Rozebrat stávající opěrnou zeď z kamene na sucho.
- Vybudovat novou opěrnou zeď včetně základu zdi a drenáže na rubu zdi.
- Provést zpevnění příkopu z dlažby z lomového kamene do betonového lože a kamenné rovnaniny z balvanů.
- Položit asfaltové vrstvy vozovky.
- Dodělat krajnici z kamenné dlažby do betonového lože a krajnici z KSC.
- Předláždit stávající zpevněnou plochu v km 0,000-0,121, osadit nopovou folii.
- Dokončovací práce včetně očištění vozovky.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Není řešeno.

B.10 Bilance stavebních hmot

Vlastní příloha.

V Brně, 11. listopadu 2022

Vypracoval