

### D.1.1.6.1. Technická zpráva SO-06

#### a) identifikační údaje objektu

Projektová dokumentace řeší návrh rekonstrukce vedlejší polní cesty VPC12a+b v k.ú. Křenovice u Kojetína. PD řeší směrový a výškový návrh trasy polní cesty, návrh konstrukčních vrstev vozovky, odvodnění cesty a sjezdy na přilehlé pozemky. Podkladem pro návrh jsou schválené komplexní pozemkové úpravy v katastrálním území Křenovice u Kojetína, které zpracovala firma ORIS spol. s r.o., J. Mišáka 280/44, 779 00 Olomouc, Ing. Lenka Sedláková. Rozhodnutí vydal Státní pozemkový úřad, Krajský pozemkový úřad pro Olomoucký kraj, Pobočka Přerov dne 8.4. 2014 (Spisová značka: 2RP7425/2014-521204/1, Č.j.: SPU 135308/2014). Toto rozhodnutí nabylo právní moci dne 30.6. 2014 a je ekvivalentem rozhodnutí o umístění stavby.

Seznam pozemků podle katastru nemovitostí dotčených umístěním stavby:  
katastrální území Křenovice u Kojetína (675890)

p.č.	LV	druh pozemku – využití, ochrana	druh opatření
1911	10001	ostatní plocha-ostatní komunikace	cesta VPC12a+b

LV	Vlastnické právo
10001	Obec Křenovice, č. p. 18, 75201 Křenovice

#### b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Navržené řešení parametrů polní cesty vychází ze schválené komplexní pozemkové úpravy v katastrálním území Křenovice u Kojetína. V návaznosti na podmínky správce toku Vlčidolka IDVT 10191892 Povodí Moravy byla z prostorových důvodů navržena volná šířka koruny 3,5 m. Cesta je navržena jako vedlejší, jednopruhová, kategorie P 5,0/20 (km 0,000-km 0,100) – volná šířka koruny 5,0 m (4,0 m + 2x 0,5 m krajnice) a P 3,5/20 (km 0,100-km 0,512) – volná šířka koruny 3,5 m (3,0 m + 2x 0,25 m krajnice). Celková délka rekonstruovaného úseku cesty je 512,00 m. Povrch cesty je navržen z asfaltobetonu. Třída dopravního zatížení je navržena V. V km 0,375 je navržena levostranná výhybna. Odvodnění polní cesty je příčným sklonem do přilehlého terénu, odvodnění pláň do trativodu. Na sousedící zemědělské pozemky jsou navrženy zpevněné sjezdy (dle požadavků uživatelů přilehlých půdních bloků) Sjezdy jsou navrženy také ke stávajícím lávkám a mostkům.

#### Připojení na pozemní komunikace:

Polní cesta VPC12a+b začíná napojením na rekonstruovanou polní cestu HPC3 (SO-01) a dále v km 0,512 00 končí na hranici intravilánu obce (navazuje zpevněná místní komunikace). V km 0,98 20 na cestu levostranně navazuje cesta VPC12c (SO-07) a v km 0,467 00 na cestu levostranně navazuje rekonstruovaná cesta VPC13 (SO-08).

#### Situace, šířkové řešení:

Polní cesta VPC12a+b je navržena jako vedlejší, jednopruhová, kategorie P 5,0/20 (km 0,000-km 0,100) – volná šířka koruny 5,0 m (4,0 m + 2x 0,5 m krajnice) a P 3,5/20 (km 0,100-km 0,512) – volná šířka koruny 3,5 m (3,0 m + 2x 0,25 m krajnice). Šířka zpevněné části s povrchem asfaltobetonu je 4,0 m (km 0,000-km 0,100) a 3,0 m (km 0,100-km 0,512), krajnice tloušťky 0,15 m zpevněné štěrkodrtí frakce 0-32 mm budou šířky 0,5 m (km 0,000-km 0,100) a 0,25 m (km 0,100-km 0,512).

V km 0,200-km 0,512 je cesta situována podél levého břehu vodního toku Vlčidolka (IDVT 101191892). Cesta je v tomto úseku navržena tak, aby zpevněná část cesty včetně krajnice byla minimálně 1 m od břehové čáry (požadavek správce toku-Povodí Moravy, s.p.).

V trase je navrženo 10 směrových oblouků. Směrové oblouky jsou navrženy jako prosté kružnicové. V obloucích je navrženo rozšíření dle ČSN 73 6109.

#### Výškové řešení:

Výškové řešení je zřejmé z podélného profilu polní cesty. Niveleta navrhované cesty výškově kopíruje stávající terén. Výškové lomy jsou řešeny zaoblením parabolickými oblouky. Příčný sklon polní cesty bude jednostranný 3,0 %. Příčný sklon krajnic je navržen 8,0 %.

#### Vytýčení stavby:

Trasa je určena vytyčovacími body v JTSK, výšky v BPv. Vytyčovací body viz příloha D.1.1.6.6.

#### Zemní práce:

Na ploše cesty bude terén včetně stávajících zbytků zpevněného povrchu a navážek odtěžen na niveletu pláň. Předpokládaný modul přetvárnosti  $E_{def2}$  neupravené pláň pod stávajícími povrchy komunikací, se bude pohybovat v rozmezí cca 20-30 MPa, v prostoru nově navržených komunikací může předpokládaný modul přetvárnosti  $E_{def2}$  za stávající přirozené vlhkosti zemin v podloží reálně dosáhnout hodnoty maximálně 10 až 20 MPa, v případě dosažení optimální vlhkosti podložních zemin pak v rozmezí 20-30 MPa - nutno ověřit zkouškami při odkrytí pláň, hodnoty modulu přetvárnosti budou zásadně ovlivněny aktuálními klimatickými poměry.

Při provádění zemních prací (úprava základové spáry, terénní úpravy) je nutno dodržet tyto zásady:

- zabránit rozbřednutí těchto zemin srážkovou vodou před zhutněním
- dosáhnout včasného zhutnění na předepsanou objemovou hmotnost při dodržení vlhkosti blízké optimální
- při vlhkosti vyšší než vlhkosti  $w_{opt} + 2 \%$  je nutno docílit vlhkosti nižší buď časovou prodlevou nebo úpravou vápnem
- zeminu hutnit po vrstvách maximální mocnosti 0,3 m minimálně na 95 % PS

Z hlediska úpravy zemin pod podloží komunikace je v celé délce polní cesty navržena úprava podloží vozovky formou stabilizace těchto zemin vápenným hydrátem v množství cca 2-5 % o tloušťce úpravy aktivního podloží o mocnosti cca

0,3 až 0,4 m (nutno ověřit technologickými zkouškami při odkrytí pláně). Rozsah zpevnění (úpravy podloží) bude upřesněn v průběhu vlastní realizace stavebních prací při kontrolním měření zemní pláně statickou zatěžovací zkouškou.

Pro násypy pod tělesem cest bude použit materiál vhodný do silničních násypů vybraný za dohledu geotechnika.

Při realizaci stavby bude po provedení odkopávky a předepsaného zhutnění pláně provedena statická zatěžovací zkouška v rozsahu dle TKP pozemních komunikací a dle upřesnění geologa (geotechnika).

Při kontrole zhutnění zemní pláně se postupuje dle ČSN 72 1006. Po zhutnění pláně je optimální hodnota modulu přetvárnosti podložní zeminy  $E_{def,2} = 45$  MPa, za minimální postačující hodnotu lze považovat 30 MPa (na tuto hodnotu je navržena skladba vrstev polní cesty).

Požadovaná únosnost konstrukčních vrstev zpevněné cesty (modul přetvárnosti):

- štěrkodrt' spodní vrstva: min. 50 MPa
- štěrkodrt' vrchní vrstva: min. 80 MPa

#### Křížení se stávajícími sítěmi a ochrannými pásmy:

Cesta v km 0,001 50 kříží plynovod Pe 90, při provádění je nutné respektovat podmínky uvedené ve stanovisku GridServices, s.r.o., pod značkou 5002141397 ze dne 5.6.2020.

Polní cesta VPC12a+b zasahuje kříží v km 0,120 50 nadzemní vedení vn. Při výstavbě je nutné respektovat vyjádření ČEZ Distribuce, a.s. 0101307961 ze dne 12.5.2020 a podmínky souhlasu s činností v ochranném pásmu.

V km 0,211 kříží cesta stávající propustek DN900.

#### Konečné terénní úpravy:

Výkop podél polní cesty bude zasypan zeminou a ohumusován v tloušťce 0,1 m. Plocha parcely 1911 mimo zpevněné plochy bude oseta travním semenem. Plocha bude před výsevem upravena kultivátorem, případně půdní frézou. Poté bude plocha oseta standardní travní směsí neobsahující hybridy a polyploidní kultivary trav. Před vysetím se do půdy aplikuje přípravek zlepšující zadržování vody v půdě. Přípravek se smíchá se zeminou v množství předepsaném konkrétním vybraným výrobcem. Výsev bude prováděn v dávce 250 kg/ha, ve vhodném termínu. S ohledem na aktuální průběh počasí je pro jarní výsev vhodný termín výsevu od 15. dubna do 15. května a pro podzimní výsev termín od 15. srpna do 15. září.

#### **c) vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich využití v dokumentaci-dopravní údaje, geotechnický průzkum**

Vzhledem k rozsahu a charakteru stavby nebyly dopravní údaje zjišťovány.

Podkladem pro návrh polní cesty je podrobný geotechnický a geologický průzkum (GEON, s.r.o., 3/2020), polohopisné a výškopisné zaměření staveniště polních cest (GB geodezie, s.r.o., Brno, 8/2019).

Na trase polní cesty VPC12a+b byly provedeny tyto sondy:

## S7

### m p.t.

0,0-0,3 – povrch stávající polní cesty, podsyp

0,3-2,0 – jílovitá hlína tuhá, směrem do podloží polotuhá až měkká hnědá CI-CH bez vody

V případě zemin třídy CH-CI-CL se z hlediska namrzavosti se jedná o zeminy vysoce až nebezpečně namrzavé, málo propustné až nepropustné, při styku s vodou rozbrídavé a rychle degradující. Proctorovou zkouškou zhutnitelnosti bylo u soudržných zemin na dané lokalitě dosaženo maximální objemové vlastnosti  $\rho_{d\max}$  v rozmezí 1800-1850 kg.m<sup>-3</sup> při optimální vlhkosti  $w_{opt} = 12,8-14,0$  %. Jak vyplývá ze zkoušek únosnosti, hodnota CBR po sycení ve vodě 96 hodin je 5-10 % a 10-20 %.

Na základě normy ČSN 73 6133 se zeminy svrchního horizontu řadí v případě obsahu jemných částic (> 65 %) do skupiny zemin nevhodných do podloží aktivní zóny vozovky a dále nevhodné do násypu.

### geotechnické charakteristiky dle tab. B.1 ČSN 72 1002 (orientačně neplatná norma):

obsah jemných částic      f      nad 65 %

*Parametry zhutnění podle Proctor Standard:*

max. objemová hmotnost       $\rho_{d\max}$       1550-1900 kg.m<sup>-3</sup>

optimální vlhkost       $w_{opt.}$       12-35 %

Poměr únosnosti CBR

optimální vlhkost       $w_{opt.}$       2-20 % 95 %

saturace vodou      0-4 %

Předpokládaný modul přetvárnosti  $E_{def2}$  neupravené pláně pod stávajícími povrchy komunikací, se bude pohybovat v rozmezí cca 20-30 MPa, v prostoru nově navržených komunikací může předpokládaný modul přetvárnosti  $E_{def2}$  za stávající přirozené vlhkosti zemin v podloží reálně dosáhnout hodnoty maximálně 10 až 20 MPa, v případě dosažení optimální vlhkosti podložních zemin pak v rozmezí 20-30 MPa - nutno ověřit zkouškami při odkrytí pláně, **hodnoty modulu přetvárnosti budou zásadně ovlivněny aktuálními klimatickými poměry.**

Z hlediska úpravy zemin pod podloží komunikace je v případě výskytu soudržných zemin doporučena úprava podloží vozovky například formou stabilizace těchto zemin vápenným hydrátem v množství cca 2-5 % o tloušťce úpravy aktivního podloží o mocnosti cca 0,3 až 0,4 m (nutno ověřit technologickými zkouškami při odkrytí pláně), případně stabilizace jinou zeminou.

V případě požadavku na úpravu podloží komunikací v případě výskytu poloh navážek, případně polohy s vyšším podíl organické složky je nutná výměna zemin v podloží komunikací dobře hutnitelnými materiály. V případě použití místních zemin do násypů pro terénní úpravy je nutno dodržet tyto zásady:

- zabránit rozbřednutí těchto zemin srážkovou vodou před zhutněním
  - dosáhnout včasného zhutnění na předepsanou objemovou hmotnost při dodržení vlhkosti blízké vlhkosti optimální
  - při vlhkosti vyšší než vlhkosti  $w_{opt} + 2 \%$  je nutno docílit nižší vlhkosti buď časovou prodlevou nebo úpravou vlhkosti vápnem
  - hutnit zeminu po vrstvách o maximální mocnosti 0,3 m minimálně na 95 % PS
- Při použití odtěžených zemin do násypů pod komunikace je nutná úprava případně stabilizace těchto zemin. Jako možná varianta je stabilizace
- jinou zeminou
  - hydraulickými pojivy

Hladina podzemní vody nebyla sondážními pracemi zastižena, její předpokládaná úroveň je v hloubce cca 4-6 m p.t., v případě údolních niv místních vodotečí pak v hloubkové úrovni cca 3-4 m p.t.

Zeminy na staveništi, v nichž budou prováděny zemní práce, jsou zařazeny dle požadavků dle ČSN 73 6133 (nahrazující normu ČSN 73 30 50) do třídy těžitelnosti I. (dle ČSN 733050 převážně do 3. třídy těžitelnosti).

#### **d) vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby**

Polní cesta VPC12a+b navazuje na rekonstruovanou polní cestu HPC3 (SO-01). V km 0,98 20 na cestu levostranně navazuje cesta VPC12c (SO-07) a v km 0,467 00 na cestu levostranně navazuje rekonstruovaná cesta VPC13 (SO-08).

#### **e) návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů**

##### Skladba cesty VPC12a+b:

- asfaltový beton střednězrnný ACO 11	40 mm
- spojovací postřík 0,25 kg/m <sup>2</sup>	
- obalované kamenivo střednězrnné ACP 16+	70 mm
- spojovací postřík 0,7 kg/m <sup>2</sup>	
- štěrkožlátko ŠD (frakce 0-32 mm)	150 mm
- štěrkožlátko ŠD (frakce 0-63 mm)	150 mm
- celkem	410 mm

zhutněná plán 30 Mpa (ČSN 72 1006)

Konstrukce polní cesty je navržena dle Katalogu polních cest, technické podmínky, TP, změna č.2, MZe ČR jako typová pro V. třídu dopravního zatížení a návrhové porušení vozovky D2 s povrchem z asfaltobetonu. Skladba vozovky byla navržena podle katalogových listů Katalogu vozovek polních cest, TP změna č.2, Ministerstvo zemědělství ČR, ÚPÚ č.j. 43385/2011 (číslo katalogové skladby PN 502).

#### **f) režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace**

Odvodnění polní cesty je navrženo příčným sklonem do přílehlého terénu, odvodnění pláň do trativodu. Trativod bude zaústěn do vodoteče (km 0,512 00).

#### **g) návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku**

Provoz na polní cestě se řídí ustanovením vyhlášky o provozu na pozemních komunikacích. Dopravní značky, zařízení apod. se na polní cestě nenavrhují.

#### **h) zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu**

##### Ochrana rostlin, živočichů a dřevin

Při realizaci stavby je nutné respektovat obecné podmínky ochrany rostlin, živočichů a dřevin dle §5 a 7 zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Stavební práce budou prováděny v souladu se SPPK A01 002:2014 Ochrana dřevin při stavební činnosti.

##### Kácení dřevin:

Na trase polní cesty nebudou káceny dřeviny.

Z hlediska **ochrany hydrogeologických poměrů** musí být veškeré práce prováděny tak, aby nedošlo k ohrožení (znehodnocení), kvality a množství povrchových a podzemních vod.

##### ***Vlastní opatření:***

- Zemní práce musí být provedeny v co možná nejkratším termínu,
- Stroje používané při výstavbě (nákladní automobily, traktory, bagry apod.) musí být v dobrém technickém stavu, který musí být ověřen před zahájením prací (se zaměřením na úniky pohonných hmot a oleje) a dále pak kontrolován denně (řidičem, obsluhou a nadřízeným technikem). Zjištěné závady musí být ihned odstraněny.
- Údržba, případně opravy strojů a mechanismů nesmí být prováděna v blízkosti povrchových toků. V případě činnosti mechanismů je doporučeno použití ekologických rychle rozložitelných olejů.

Z hlediska ochrany kvality a množství podzemních a povrchových vod v oblasti je možno konstatovat, že při splnění výše uvedených podmínek nedojde k ohrožení režimu a kvality podzemních, případně povrchových vod v zájmovém území a následně ohrožení kvantity či kvality jímaných vodních zdrojů nacházejících se ve směru proudění povrchových a podzemních vod.

Veškeré územní zásahy v prostoru stavby je nutné posuzovat jako zásahy v území s archeologickými nálezy. Ve smyslu ustanovení zákona č. 20/87 Sb. ve znění zákona č. 242/92 Sb. bude nutný základní výzkum provedený odbornou organizací. Skrývku ornice a všechny zemní práce spojené s plochou staveniště je třeba od jejich

zahájení sledovat a dokumentovat odbornou organizací. Mimo tyto práce je nutné provést další výzkum v případě, kdy budou, skryvkou nebo jiným zásahem do terénu, narušeny archeologické struktury. Archeologický výzkum vyvolaný zemními pracemi je hrazen investorem. V dostatečném časovém předstihu bude uzavřena smlouva s oprávněnou archeologickou organizací. Ohlášení všech zemních prací, včetně přípravy staveniště, je nutné provést minimálně dva týdny před jejich realizací. Výzkum bude probíhat v klimaticky vhodném období. Písemné potvrzení o provedení výzkumu bude součástí kolaudačního rozhodnutí každé stavby.

#### **i) vazba na případné technologické vybavení**

Stavba neobsahuje technologické vybavení.

#### **j) přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů**

Vzhledem k rozsahu a charakteru stavba nevyžaduje.

#### **k) řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se staveništěm osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace**

Plochy související se staveništěm nebudou používat osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Dokončená stavba neklade nároky na zvláštní opatření pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

### **Bezpečnost práce**

Před zahájením stavebních prací je nutné vytýčit všechna podzemní vedení a ochranná pásma podzemních a nadzemních vedení!

Při provádění stavebních prací je nutné dodržovat veškeré požadavky k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci tak, jak je stanoví příslušné předpisy, zejména **Zákon č.309/2006 Sb.**, kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci) v platném znění, **NV č.101/2005 Sb.**, o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí, v platném znění, **NV č.362/2005 Sb.**, o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky, v platném znění, **NV č.591/2006 Sb.**, o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích v platném znění.

Každý pracovník, zúčastněný na výstavbě, musí být průkazně seznámen a proškolen s bezpečnostními předpisy. Pracovníci zjišťující dopravu v prostorách staveniště musí být seznámeni s podmínkami provozu (ochranná pásma, sítě apod.). Na staveniště je pracovníkům zúčastněných na výstavbě povoleno vstupovat jen na základě oprávnění pracovníkům zúčastněných na výstavbě povoleno vstupovat jen na základě oprávnění (pověření) pro určené práce a s vědomím vedení stavby.

Pracoviště musí být při práci mimo denní dobu řádně osvětlena. Musí být dodržován pořádek a čistota. Musí být viditelně vyvěšen seznam důležitých telefonních stanic (lékařská služba, policie, hasiči).

Shodně se postupuje při souběhu stavebních prací s pracemi za provozu. Dodavatel stavebních prací je povinen seznámit ostatní dodavatele s požadavky bezpečnosti práce.

Povinnosti zadavatelů staveb podle požadavků zákona 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti práce a ochrany zdraví při práci, v platném znění jsou uvedeny v příloze Zásady organizace výstavby.

#### Poznámka

Řešení respektuje platné normy a předpisy. Vstupním podkladem pro řešení bylo geodetické zaměření lokality a IGP. Případné změny, dodatky nebo nejasnosti technického řešení oproti projektové dokumentaci budou konzultovány s projektantem.

V Brně, duben, červen 2020

Vypracoval: Ing. Vítězslav Hráček  
Ing. Jiří Malý