



SO 101

Souřadnicový systém S–JTSK, Výškový systém B.p.v

Název akce:			
Polní cesta C10 v k.ú. Staré Hutě u Horní Stropnice			
Zhotovitel PD:  <b>MILAN BLAŽEK</b>  Sídlo: J. Bědy 1464/38, 370 05 České Budějovice IČ: 72180668 Tel.: 727 835 870 e-mail: milan.blazek.pk@seznam.cz	Navrhl:	podpis:	Datum:
	Milan BLAŽEK		03/2024
	Zodpovědný projektant:	podpis:	Číslo zakázky:
	Milan BLAŽEK		2023–009–3
	Hlavní projektant:		Měřítko:
	Milan BLAŽEK		Formát:
			A4
Objednatel stavby: STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD, KPÚ PRO JIHOČESKÝ KRAJ		DSP PDPS	Paré č.:
Obec: HORNÍ STROPNICE, MÍSTNÍ ČÁST STARÉ HUTĚ			
Objekt/část PD: SO 101 – POLNÍ CESTA C10			
Příloha:	TECHNICKÁ ZPRÁVA		Číslo přílohy:
			D 101 1.

## **Obsah**

<b>A) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU.....</b>	<b>2</b>
A.1 STAVBA.....	2
A.2 STAVEBNÍK – OBJEDNATEL STAVBY.....	2
A.3 ZHOTOVITEL DOKUMENTACE.....	2
<b>B) STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ.....</b>	<b>2</b>
B.1 VŠEOBECNĚ.....	2
B.2 SMĚROVÉ ŘEŠENÍ.....	3
B.3 VÝŠKOVÉ POMĚRY.....	3
B.4 ŠÍRKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ, PŘÍČNÉ KLOPENÍ.....	3
B.5 ZEMNÍ PRÁCE.....	4
B.6 BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ.....	5
B.7 KŘÍŽOVATKY, MOSTNÍ OBJEKTY.....	5
B.8 SJEZDY.....	5
B.9 VEGETAČNÍ ÚPRAVY, ZATRAVNĚNÍ.....	6
B.10 VYTÝČENÍ OBJEKTU.....	6
<b>C) VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI.....</b>	<b>6</b>
C.1 DOPRAVNÍ ÚDAJE.....	6
C.2 GEOTECHNICKÝ A HYDROGEOLOGICKÝ PRŮZKUM.....	6
C.3 PRŮZKUM SÍTÍ TECHNICKÉHO VYBAVENÍ ÚZEMÍ.....	7
C.4 GEODETICKÉ BODY.....	9
C.5 HLUKOVÁ STUDIE.....	10
C.6 ROZPTYLOVÁ STUDIE.....	10
C.7 STAVEBNĚ TECHNICKÝ PRŮZKUM.....	10
C.8 SOUPIS MIMOLESNÍ ZELENĚ.....	10
<b>D) VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY .....</b>	<b>10</b>
<b>E) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍP. VÝPOČTŮ.....</b>	<b>10</b>
<b>F) REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE.....</b>	<b>11</b>
<b>G) NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ.....</b>	<b>12</b>
<b>H) ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU.....</b>	<b>12</b>
H.1 POSTUP VÝSTAVBY.....	12
H.2 BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ.....	13
<b>I) VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ.....</b>	<b>15</b>
<b>J) PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ.....</b>	<b>15</b>
<b>K) ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE.....</b>	<b>16</b>

## **a) Identifikační údaje objektu**

### **a.1 Stavba**

<i>Název stavby:</i>	<b>Polní cesta C10 v k.ú. Staré Hutě u Horní Stropnice</b>
<i>Místo stavby:</i>	Horní Stropnice, místní část Staré Hutě
<i>Katastrální území:</i>	Staré Hutě u Horní Stropnice [644269]
<i>Kraj:</i>	Jihočeský
<i>Druh stavby:</i>	Rekonstrukce
<i>Druh dokumentace:</i>	Projektová dokumentace pro vydání stavebního povolení (DSP) Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

### **a.2 Stavebník – objednatel stavby**

<i>Název:</i>	Státní pozemkový úřad Krajský pozemkový úřad pro Jihočeský kraj Pobočka České Budějovice, Rudolfovska 80, 370 01 České Budějovice
<i>IČ:</i>	01312774
<i>Zastoupený:</i>	Ing. Evou Schmidtmajerovou, CSc., ředitelkou KPÚ pro Jihočeský kraj

### **a.3 Zhotovitel dokumentace**

<i>Generální projektant:</i>	Milan Blažek J. Bendy 1464/38, 370 05 České Budějovice
<i>IČ:</i>	72180668
<i>Hlavní inž. projektu:</i>	Milan Blažek, autorizovaný technik v oboru dopravní stavby, specializace nekolejová doprava (číslo ČKAIT 0101525)
<i>Stavební objekt:</i>	<b>101 – Polní cesta C10</b>
<i>Násl. správce objektu:</i>	Obec Horní Stropnice

## **b) Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení**

### **b.1 Všeobecně**

Objekt 101 řeší rekonstrukci stávající polní cesty C10 v k.ú. Staré Hutě u Horní Stropnice.

Stávající cesta se před začátkem stavby napojuje na stávající silnici III/15416 a končí v místě nově vybudovaného objektu před odbočkou k Mlýnskému rybníku.

**(!)** Začátek rekonstrukce cesty je vzhledem k výskytu pramenišť posunut do vzdálenosti cca 40 m od silnice III/15416 a případná úprava stávajícího napojení na silnici tak není předmětem stavby!

V rámci projektu byly prověřeny rozhledové poměry v napojení stávající cesty na silnici – rozhledy vyhovují - viz. příloha D 101-6..

Na začátku stávající cesty navrhujeme osazení červených směrových sloupků a také dopravní značky B20a (20 km/h).

Celková délka cesty je **290,0 m**, cesta je navržena v kategorii **P 4,0/20** dle ČSN 73 6109, tj. na návrhovou rychlost 20 km/h. Jedná se o obousměrnou vedlejší polní cestu.

V rámci SO 101 bude vybudována vlastní polní cesta, tj. zemní těleso, vozovka, ohumusování a osetí svahů zemního tělesa apod.. Součástí objektu je i napojení případných sjezdů na sousední pozemky či jiné cesty.

Návrh předmětné polní cesty je proveden na základě schválené dokumentace Komplexní pozemková úprava v k.ú. Staré Hutě u Horní Stropnice zpracované společností Pozemkové úpravy K+V v lednu 2016.

## **b.2 Směrové řešení**

Trasa je vedena po pozemku daném schválenými KoPÚ, tj. po pozemku č. 1725 v k.ú. Staré Hutě u Horní Stropnice v majetku obce Horní Stropnice.

Směrové vedení je tvořeno přímkami a prostými kruhovými oblouky o poloměrech min.  $R=23$  m.

Detaily směrového vedení trasy jsou patrné z přílohy **C-3. Koordináční situační výkres**.

## **b.3 Výškové poměry**

Výškové vedení je zcela dáno konfigurací stávajícího terénu, resp. cesty, která okamžitě od silnice III/15416 klesá ve směru polní cesty. Podélný sklon polní cesty se pohybuje mezi 0,60-5,68%.

Minimální poloměr směrového oblouku	23 m
Minimální podélný sklon	0,60 %
Maximální podélný sklon	5,68 %
Minimální poloměr vypuklého výškového oblouku	950 m
Minimální poloměr vydatého výškového oblouku	1100 m
Návrhové prvky vyhovují návrhové rychlosti	20 km/h

Detaily výškového uspořádání jsou patrné z přílohy **D 101– 3. Podélný profil**.

## **b.4 Šířkové uspořádání, příčné klopení**

Polní cesta je navržena v kategorii P 4,0/20, tj:

Jízdní pás (vozovka):	3,00 m
Krajnice:	2 x 0,50 m
Volná šířka (koruna polní cesty):	4,00 m

Toto šířkové uspořádání bylo dohodnuto s objednatelem akce a je v souladu s KoPÚ.

Základní příčný sklon vozovky je jednostranný 3,0%.

Vzhledem ke kratší délce cesty (290 m) není v souladu s ČSN 73 6109 navržena výhybna. Jako přirozené výhybny budou sloužit hospodářské sjezdy v km 0,09800.

Příčné uspořádání vozovky je patrné z příčných řezů (**D 101-5**).

Detaily vzorového šířkového uspořádání komunikace jsou patrné z přílohy **D 101– 4. Vzorové příčné řezy**.

## **b.5 Zemní práce**

Součástí objektu jsou běžné zemní práce v podobě vytvarování zemního tělesa, provedení případných úprav podloží, zřízení nezpevněných krajnic, úprava zemní plně apod.

Stávající terén bude v odhumusován. Stávající terén bude v odhumusován (vzhledem k vedení trasy ve stopě stávající cesty je však výskyt humózních vrstev minimální).

Zásypy všech výkopů a sanační vrstvy je nutné provádět po hutněných vrstvách o mocnosti max. 0,20 m.

Dosypávky krajnice budou provedeny zeminou alespoň podmíněčně vhodnou nebo lepší dle ČSN 73 6133.

Při budování násypů, jejich podloží i aktivní zóny musí zhotovitel dodržet parametry požadované ČSN 73 6133.

### *Humózní vrstvy:*

Humózní vrstvy budou zastiženy maximálně pouze při okrajích cesty, spíše se však bude jednat o travní drn - cesta probíhá ve stávající stopě.

Případná sejmutá humózní zemina bude uložena na mezideponii (není součástí projektové dokumentace, zajistí si ji zhotovitel stavby na základě smlouvy o dílo s investorem stavby - zařízení staveniště bude součástí celkové smluvní ceny za dílo) a po dokončení zemních těles bude použita pro ohumusování svahů, příp. pro vyrovnání terénu. Tloušťka ohumusování je navržena 0,15 m.

Případná přebytečná humózní zemina bude použita pro plynulé napojení tělesa polní cesty na okolní terén v místě stavby.

Využití sejmuté a deponované ornice bude provedeno nejpozději do termínu kolaudace stavby.

Rozsah zemních prací je zřejmý ze vzorových a příčných řezů – přílohy **D 101– 4. a 5**.

Stavba se nachází na území s archeologickými nálezy. Je nutné oznámit zahájení stavební činnosti Archeologickému ústavu AV ČR. Stejně tak je nezbytné neprodleně příslušnému orgánu státní památkové péče neočekávaný archeologický nález při provádění zemních prací.

## **b.6 Bezpečnostní opatření**

### **Silniční záchytné systémy**

Požadavky na svodidla - použití tohoto bezpečnostního zařízení v souladu s ČSN 73 6109 nepředpokládáme.

Zábradlí není v předmětné stavbě navrženo.

### **Vodící bezpečnostní zařízení**

Mezi vodící bezpečnostní opatření patří mj. zvýšené obruby, vodící čáry vodorovného dopravního značení nebo směrové sloupky.

Zvýšené obruby, ani vodící čáry vodorovného dopravního značení nejsou navrženy. Ani stávající silnice III/15416 není při okrajích vozovky opatřena vodícími čarami.

Směrové sloupky - před vyústěním cesty na silnici III/15416 budou osazeny červené směrové sloupky.

### **Ochranná zařízení**

Ochranu chodců zajišťují především plochy ohraničené zvýšenými obrubníky. Jsou to pruhy nebo pásy pro chodce v přidruženém dopravním prostoru, ochranné a nástupní ostrůvky apod.

V prostoru polní cesty není navržen žádný chodník, ojedinělé pěší osoby budou pro svůj pohyb využívat vozovku nebo krajnici této účelové komunikace.

## **b.7 Křižovatky, mostní objekty**

V trase polní cesty není navržena žádná křižovatka. Vzájemné křížení či napojení polních cest se za křižovatky nepovažuje.

Napojení polní cesty, nebo-li účelové komunikace na silnici III/15416 na začátku stavby se rovněž za křižovatku nepovažuje.

### **Mostní objekty**

Ve stavbě se nevyskytují.

## **b.8 Sjezdy**

Přístupy na okolní pozemky zůstanou zachovány. Z obou stran cesty se nacházejí pouze pozemky ve vlastnictví jednoho vlastníka. Cesta je navržena bez příkopů, najíždění na cestu, resp. naopak sjíždění na sousední pozemky může být realizováno na několika místech přímo z cesty. Přesto navrhujeme zřízení dvou nových sjezdů na uvedené pozemky, a to oboustranně v km 0,098. Sjezdy budou provedeny v konstrukci vozovky shodné s hlavní cestou a budou současně sloužit jako přirozená výhybna.

Dále v místě penzionu na konci stavby v km 0,225-0,285 vlevo bude krajnice cesty provedena rovněž ve stejné konstrukci, jako hlavní vozovka cesty.

## b.9 Vegetační úpravy, zatravnění

Součástí projektové dokumentace není návrh náhradní výsadby – v rámci stavby nedochází ke kácení dřevin.

Stávajícím interakčním prvkem podél cesty je alej jasanů ztepilých a javorů po levé straně cesty, která zůstane zachována a v rámci stavby bude doplněna několika javory klen *Acer pseudoplatanus*.

## b.10 Vytýčení objektu

Pro návrh stavby bylo provedeno polohopisné a výškopisné zaměření zájmového území (GEODET – Petr Hlásek, České Budějovice, 2023).

Měření bylo provedeno v povolených odchylkách a splňuje kritéria 3. třídy přesnosti.

Pro celkovou situaci stavby byly použity digitální mapy 1:10000 (zabaged), získané od © ČÚZK, 2024.

Pro účely zpracování záborového elaborátu byly použity údaje a mapové podklady získané od © ČÚZK, 2024.

Výpočet projekční osy komunikace byl proveden v souřadnicovém systému JTSK, výškové poměry jsou řešeny ve výškovém systému B.p.v.. Vytýčení podrobných bodů komunikace bude provedeno z vytyčovací sítě, zřízené před zahájením stavby.

Zákres projekční osy je patrný v *Koordinačním situačním výkresu – příloha C-3*.

## c) Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci

### c.1 Dopravní údaje

Pro návrh polní cesty nebylo nutné tyto údaje zjišťovat. Parametry a konstrukce vozovky cesty jsou vyhovující pro předpokládané dopravní zatížení (třída dopravního zatížení VI).

### c.2 Geotechnický a hydrogeologický průzkum

V rámci projektu byl zpracován geotechnický průzkum. Průzkum byl proveden společností Projekce IGEO s.r.o., Brno. Odpovědným řešitelem byl RNDr. Ivan Poul Ph.D.

Podrobné výsledky jsou uvedeny v samostatné příloze projektové dokumentace č. *E-6*.

Předmětem průzkumu byla realizace 2 dynamicky zarážených jádrových penetrací do hloubky navětralého skalního podloží (2,0 m) a jedna těžká dynamická penetrace do hloubky 4,5 m. S ohledem na geomorfologii a geologii většina realizovaných sond dosáhla v hloubce 0,5 m předkvartérního zcela zvětralého podloží. Geologické poměry tedy lze dle ČSN 73 6133 hodnotit jako jednoduché.

V rámci geotechnického průzkumu byly provedeny 2 dynamicky zarážené jádrové penetrace za účelem získání vzorku zeminy pro popis a stanovení zrnitosti a klasifikaci. Tyto sondy byly ukončeny na povrchu předkvartérního navětralého podloží (ruly, granitoidy). Dále byla realizována 1 těžká dynamická penetrace, která prodloužila jednu jádrovou penetraci až do hloubky 4 m, kam již nezasahují úpravy zemin pro vybudování dopravní komunikace.

Geologické poměry jsou jednoduché, kdy se jedná o zeminy, které vznikly jako reziduální, tj. vznikly na místě zvětrávání podložních hornin ruly proterozického stáří a dle ČSN 73 6133 R6 (pevnost s hloubkou narůstá). Horniny zvětrávají na hrubozrnné hlinité písky, a pokud je posuzujeme jako zeminy, jsou středně ulehle až uhlé.

Sonda ZS2 byla prohloubena do hloubky 4,5 m těžkou dynamickou penetrací pro ověření mechanických vlastností zemin (příloha 2). Skalní podloží nebylo sondami zachyceno. Hladina podzemní vody byla zjištěna v sondě ZS1 v hloubce 0,5 m a v hloubce 1,1 m. Vodní režim je předpokládán nepříznivý. Norma ČSN 73 6133 tab. 1 doporučuje do aktivní zóny vhodnou sypaninu. Díky nízkému CBR jmenovaná norma tab. 5 doporučuje nahrazení 400-500 mm.

#### *Úprava podloží – výměna*

Norma ČSN 73 6133 tab. 1 doporučuje do aktivní zóny vhodnou sypaninu. Díky nízkému CBR jmenovaná norma tab. 5 doporučuje nahrazení 400-500 mm.

Výstavbou polní cesty nedojde k zásahu do horninového prostředí. Vzhledem k poměrně vysoké hladině podzemní vody je nicméně možné očekávat zásah do hladiny podzemní vody. V takovém případě bude nutné odvézt podzemní vodu mimo zemní těleso komunikace nebo ji podchytit podélnou drenáží (je navržena v rámci stavby). Případné ohrožení podzemních vod po dobu výstavby je možné pouze případnou havárií při vlastní výstavbě.

### **c.3 Průzkum sítí technického vybavení území**

Průzkum sítí technického vybavení území (inženýrských sítí) je uveden v samostatné příloze č. **F-3**. Úkolem průzkumu bylo zjistit u příslušných správců či vlastníků jednotlivých sítí průběh podzemních i nadzemních zařízení technického vybavení území v prostoru budoucí stavby.

V zájmovém území polní cesty C10 se nacházejí níže uvedené inženýrské sítě příslušných správců či vlastníků (v závorce je uveden případný jiný správce):

Nadzemní elektrické vedení VN 22 kV + trafostanice ( <i>obojí mimo dotčení stavbou</i> )	EG.D, a.s.
Podzemní elektrické kabely VN	EG.D, a.s. ( <i>mimo dotčení stavbou</i> )
Podzemní sdělovací kabely	EG.D, a.s. ( <i>mimo dotčení stavbou</i> )
Podzemní elektrické kabely NN	EG.D, a.s.
Podzemní sdělovací kabely	CETIN, a.s.
2x vodovod	soukromí vlastníci ( <i>z toho 1x bez dotčení stavbou</i> )

Meliorace – dle portálu © vumop.cz, ani geoportálu SPÚ se v prostoru stavby nenacházejí meliorační zařízení.



**Při výstavbě dojde ke kontaktu s následujícími inženýrskými sítěmi, a to s tímto řešením:**

*Podzemní elektrické kabely NN do 1 kV*

V km 0,26400 cesta přechází přes podzemní elektrické kabely NN (realizace 2023) – kabel by měl být již pod cestou uložen v chrániče. Zhotovitel musí při výstavbě dbát maximální opatrnosti při provádění zemních prací v prostoru kabelů a ochránit je (např. vhodným obsypem) před případným poškozením!

V km 0,26400 – 0,29000 vlevo vedou pravděpodobně v souběhu s polní cestou stávající podzemní elektrické kabely NN (realizace 2023), resp. dle původního projektu spol. Mašek elektro s.r.o. měly být položeny, i když v aktuálním vyjádření o existenci sítí od spol. EG.D. a.s. nejsou vyznačeny. V případě jejich výskytu musí zhotovitel při výstavbě dbát maximální opatrnosti při provádění zemních prací v prostoru kabelů a ochránit je (např. vhodným obsypem) před případným poškozením!

*Podzemní sdělovací kabely*

V km 0,000 – 0,060 vpravo vedou ve velmi těsném souběhu s polní cestou stávající sdělovací kabely spol. CETIN, a.s.. Zhotovitel musí při výstavbě dbát maximální opatrnosti při provádění zemních prací v prostoru kabelů a ochránit je (např. vhodným obsypem) před případným poškozením! V případě potřeby budou kabely uloženy do dělené plastové chráničky. Pokud se při vlastní výstavbě ukáže, že kabely budou vyžadovat překládku, bude ji operativně řešit objednatel stavby (Státní pozemkový úřad) jako změnu stavby před dokončením.

Sdělovací kabely vedou v souběhu s cestou i v dalším jejím průběhu vpravo prakticky až do konce trasy – i zde platí povinnost zhotovitele postupovat s maximální opatrností při provádění prací v prostoru kabelů a v případě nutnosti je vhodným způsobem ochránit.

Další sdělovací kabel kříží cesta v km 0,28200 – kabel bude v rámci stavby uložen do dělené chráničky s obsypem vhodným obsypem.

Navíc bude v tomto místě založena rezervní plastová chránička PE 110 s přesahem konců o 1 m, celková délka chráničky 6,0 m. Konce chrániček budou zabezpečeny proti vnikání nečistot.

*Vodovod*

Po levé straně cesty vedou od začátku stavby dva soukromé vodovody. Vodovody vedou v bezpečné vzdálenosti od cesty a nemělo by dojít k jejich ohrožení stavbou cesty.

Uvedené vodovody se v km cca 0,220 rozdělují, jeden ve k nové obytné budově a druhý šikmo podchází polní cestu v km cca 0,251 a poté pokračuje dále po její levé straně. Pokud již vodovod není pod cestou v chrániče, bude ochráněn v podobě uložení do dělené chráničky s náležitým obsypem dle TKP3 a TKP4.

Při provádění zemních nebo jiných prací v prostoru uvedeného vodovodu musí zhotovitel stavby dbát nejvyšší opatrnosti a je povinen učinit taková opatření, aby nedošlo ke škodám na uvedeném vodovodu a jeho příslušenství, na majetku nebo zdraví osob!

Vlastní zahájení zemních prací musí být vlastníkově vodovodu oznámeny v dostatečném časovém předstihu. Místa křížení či souběhů musí být před zahrnutím zkontrolována zástupcem vlastníka. Za případné škody, které při provádění prací vzniknou na předmětném vodovodu, zodpovídá stavebník, resp. zhotovitel stavby. Pracovníci zhotovitele, kteří budou provádět stavební práce v prostoru vodovodu, musí být prokazatelně seznámeni s polohou tohoto zařízení.

## Obecně

**Před vlastní stavbou je nutné veškeré inženýrské sítě vytyčit a určit jejich skutečnou polohu, a to i za cenu provedení kopaných sond!** U všech sítí musí být zajištěna jejich ochrana před poškozením. Jakékoliv práce v ochranném pásmu inženýrských sítí je nutné projednat s jejich správci.

V prostoru stavby se mohou nacházet také některé samostatné přípojky inženýrských sítí, např. vodovodu nebo kanalizace k přilehlým nemovitostem, jejichž výskyt se v rámci přípravy stavby nepodařilo ověřit. Zhotovitel musí s touto eventualitou počítat.

Zhotovitel stavby musí dbát nejvyšší opatrnosti při provádění stavby komunikace v blízkosti uvedených inženýrských sítí, stavební práce budou probíhat v jejich ochranném pásmu! V případě potřeby musí zhotovitel příslušnou síť řádně ochránit, a to např. uložením do chráničků s náležitým obsypem, a to vždy za předchozího projednání s příslušným správcem té které inženýrské sítě, případně i za jeho osobní účasti!

**(!) Při provádění prací v prostoru stávajících inženýrských sítí je nezbytné dodržovat podmínky jednotlivých správců uvedených v jejich vyjádřeních a postupovat dle jejich pokynů – viz. dokladová část projektu!!**

Před zahájením stavebních prací je nutné v dostatečném časovém předstihu všem správcům inženýrských sítí oznámit termín zahájení zahájení prací!

V průběhu výstavby dojde v místech křížení s inženýrskými sítěmi k zásahu do jejich ochranného pásma. Stavební činnosti v blízkosti podzemního vedení nebo pod nadzemním vedením je nutné provádět podle obecně platných předpisů a **podle podmínek jednotlivých správců uvedených na jejich vyjádřeních – viz. dokladová část PD!**

## **c.4 Geodetické body**

Dle vyjádření Zeměměřického úřadu (viz. příloha) se v prostoru stavby nachází geodetický bod bodového pole PBPP – zhušťovací bod č. **252 (4125)** ve správě Katastrálního úřadu pro Jihočeský kraj.

Uvedený geodetický bod leží dle údajů Zeměměřického úřadu v těsné blízkosti stavby. Dle údajů Zeměměřického úřadu souřadnice bodu nejsou uvedeny, bod byl do projektové dokumentace vynesena z mapky, jež je obsazena v informacích o bodu (viz. příloha) a měl by ležet těsně u krajnice cesty. Bod byl zřízen v roce 1998.

Geodetické body bodového pole jsou chráněny zákonem č. 200/1994 Sb., zákon o zeměměřictví a o změně některých zákonů souvisejících s jeho zavedením, v platném znění.

Při pochůzce terénu, ani při geodetickém zaměřování terénu pro návrh stavby výše uvedený bod nebyl na místě zastižen – je možné, že došlo k jeho zničení např. při zemědělské či jiné činnosti. Nicméně jeho existence není vyloučena a zhotovitel stavby tak musí při provádění prací v blízkosti geodetického bodu postupovat opatrně, aby nedošlo k poškození bodu.

## **c.5 Hluková studie**

Hlukovou studii nebylo nutné zpracovávat. Po polních cestách se předpokládá provoz pouze ve třídě dopravního zatížení VI, tj. do 15 těžkých nákladních vozidel/24 hodin.

Vzhledem k uvedeným skutečnostem nejsou navržena žádná protihluková opatření.

## **c.6 Rozptylová studie**

Ze stejných důvodů nebylo nutné vypracovat ani rozptylovou studii.

Očekávaným velmi nízkým provozem po polní cestě nebudou překračovány imisní limity stanovené nařízením vlády č. 350/2002 Sb.

## **c.7 Stavebně technický průzkum**

Na konci stavby vlevo stojí ve vzdálenosti min. 8 m od stavby nově vybudovaný obytný objekt.

Před zahájením stavby provede zhotovitel stavby pasportizaci tohoto objektu, včetně pozemků od budované polní cesty k budově. O pasportizaci vyhotoví mj. fotodokumentaci a videozáznam, s potvrzením vlastníka objektu.

Po dokončení stavby bude provedeno porovnání stavu jednotlivých budov po stavbě a provedeny jejich případné nezbytné opravy, pokud bude prokázáno, že k poškození došlo vlivem výstavby.

## **c.8 Soupis mimolesní zeleně**

V rámci zpracování projektové dokumentace byla provedena vizuální prohlídka dřevin v prostoru stavby, a dále dle potřeby též geodetické polohopisné zaměření jednotlivě stojících stromů v těsné blízkosti navržené polní cesty.

Díky posunu začátku úpravy polní cesty dále **nedojde ke kácení dřevin.**

**Ke kácení lesních porostů ve stavbě nedochází.**

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

Předmětná polní cesta je jediným stavebním objektem v rámci stavby.

## **e) Návrh zpevněných ploch, včetně příp. výpočtů**

Návrh konstrukce vozovky polní cesty byl proveden na základě TP „Katalog vozovek polních cest“. Povrch polní cesty je navržen dle požadavku objednatele, resp. KoPÚ, a to s krytem z penetračního makadamu, na němž bude proveden dvojvrstvý asfaltový nátěr.

Konstrukce vozovky polní cesty je navržena na návrhovou úroveň porušení **D2** a třídu dopravního zatížení **VI**. Návrh je proveden dle TP „Katalog vozovek polních cest“ ve složení:

Konstrukce vozovky cesty C10 bude ve složení modifikované skladby PN603 (modifikovaná):

- asfaltový nátěr dvojvrstvý	DV	20 mm
frakce kameniva 4/8 v množství 12 kg/m <sup>2</sup> , 1,5 kg/m <sup>2</sup> zbytkového pojiva		
frakce kameniva 2/4 v množství 8 kg/m <sup>2</sup> , 1,2 kg/m <sup>2</sup> zbytkového pojiva		
- penetrační makadam hrubý	PMH	120 mm
- postřik infiltrační z kationaktivní asf. emulze	PI-E, C60B5 0,70 kg/m <sup>2</sup> po vyštěpení	
- štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub> 0/32 G <sub>E</sub>	150 mm
- štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub> 0/63 G <sub>E</sub>	min. 160 mm
C E L K E M		min. 450 mm

Na pláni vozovky bude nutné dodržet  $E_{\text{def},2} = \text{min. } 45 \text{ MPa}$ . V úsecích, kde nebude této hodnoty dosaženo bude provedena výměna podloží v tl. min. 0,40 m z hrubého drceného kameniva frakce 0/125.

Všechny případné pracovní spáry, podélné i příčné, budou ošetřeny profrézováním či proříznutím a zálivkou.

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

### **Režim povrchových a podzemních vod**

Odvodnění polní cesty zajišťuje její příčný a podélný spád. Cesta C10 bude přelévána, nebo-li srážková voda bude volně přetékat přes korunu polní cesty jako v současnosti, neboť nejsou navrženy podélné příkopy.

Svodné žlábký nejsou v rámci předmětné cesty v souladu s ČSN 73 6109 navrženy – jednak se v podélném profilu cesty nenachází žádný úsek se sklonem větším než 6%, a navíc se nejedná o nebezpečnou polní cestu.

Odvodnění pláň bude zajišťovat jednostranná podélná drenáž. Ta bude provedena pod úroveň výměny aktivní zóny a bude umožňovat přirozené vsakování v délce trasy polní cesty. Drenáž bude provedena téměř v celé délce polní cesty.

Drenáž bude ukončena ve vsakovacích galeriích, jejichž poloha je vyznačena v situaci stavby. Předpokládá se zasypaná jáma pod úrovní terénu o rozměrech 7x2x1,5 m vysypaná štěrskem 16/32 a obalená filtrační geotextilií o plošné hmotnosti min. 190g/m<sup>2</sup>. Současně budou v trase drenáže vybudovány obdobné menší vsakovací objekty rozměrů 2x1x1. Jejich přesné umístění bude určeno po provedení výkopových prací v nejvhodnějších geologických poměrech, předpokládá se vzdálenost po 100m.

### **Vodní toky**

Nejbližší (bezejmenný) drobný vodní tok (IDVT č. 10275159 ve správě Lesů ČR, s.p.) pramení ve vzdálenosti cca 30 m severovýchodně od začátku stavby a pokračuje dále jihovýchodním směrem. Stavbou nebude nijak dotčen.

V zájmovém území stavby není vyhlášeno žádné záplavové území.

### **Vodní zdroje**

Polní cesta vede mimo ochranná pásma podzemních vodních zdrojů.

Ve vzdálenosti cca 15 m vlevo od začátku stávající cesty leží studna, jež je napájena výše uvedeným prameništěm. Ze studny jsou vedeny dva soukromé vodovody.

Vzhledem k vedení polní cesty po terénu a posunu začátku stavby dále by rekonstrukce cesty na tento vodní zdroj neměla mít žádný negativní vliv.

I přesto doporučujeme provedení jeho monitoringu před zahájením stavby, 2x v průběhu výstavby a po dokončení stavby.

## **g) Návrh dopravních značek, dopravních zařízení**

V rámci stavby budou na začátku stávající cesty a konci úpravy polní cesty osazeny svislé dopravní značky B20a („20 km/h“) odpovídající návrhové rychlosti polní cesty.

V místě vyústění stávající polní cesty na silnici III/15416 na začátku stavby budou osazeny červené směrové sloupky Z11g.

Umístění uvedených zařízení viz. *Koordinační situační výkres*.

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

### **h.1 Postup výstavby**

Lhůty výstavby vyplynou z průběhu povolovacího řízení stavby, z výběrového řízení na zhotovitele, případně dalších okolností.

Celková doba výstavby se předpokládá v délce **3 měsíců**. V ideálním případě lze uvažovat se zahájením výstavby na jaře roku 2025.

Přesný postup výstavby si s ohledem na použité technologické postupy, klimatické i jiné vlivy určí zhotovitel stavby. Nad dodržováním postupů výstavby a prováděním technologických řešení bude dohlížet technický dozor objednatele akce.

Etapizace výstavby se nepředpokládá – výstavba cesty bude probíhat v jedné etapě.

V optimálním případě, zejména při vhodných klimatických podmínkách, je možné navrženou dobu výstavby zkrátit. Přesný postup výstavby si s ohledem na použité technologické postupy, klimatické i jiné vlivy určí zhotovitel stavby. Nad dodržováním postupů výstavby a prováděním technologických řešení bude dohlížet technický dozor objednatele akce.

Základní postup prací na stavbě se předpokládá následující:

- Osazení dočasného dopravního značení (DIO) na silnici III/15416 v případě potřeby
- Příprava staveniště, vymezení plochy pro potřeby stavby
- Sejmутí humózní zeminy z příslušných ploch
- Provádění sanačních prací

- Provádění zemního tělesa
- Pokládka jednotlivých vrstev vozovky
- Humusování a osetí svahů zemního tělesa
- Vegetační úpravy
- Odstranění DIO

## **Doprava během výstavby**

Pro možnost provedení stavby bude nezbytné po dobu výstavby provést související dopravní opatření při stavbě (DIO), a to na silnici III/15416 na začátku stavby. Staveniště, resp. uvedená komunikace budou vyznačeny dočasným dopravním značením, jež bude přizpůsobeno aktuálním podmínkám.

**Ohledně přechodného dopravního značení je nutné ze strany zhotovitele požádat o vyjádření Krajské ředitelství policie Jihočeského kraje - Územní odbor České Budějovice Dopravní inspektorát.**

Před umístěním přechodného dopravního značení na silnici **III/15416** musí zhotovitel stavby požádat Odbor dopravy Městského úřadu Trhové Sviny, který je příslušný dle § 124 odst. 4 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, **o stanovení přechodné úpravy provozu** na uvedených komunikacích. Toto stanovení lze vydat pouze po předchozím písemném vyjádření příslušného orgánu Policie ČR.

K tomu zhotovitel současně předloží návrh dopravně-inženýrského opatření, ve kterém bude zohledněna aktuální dopravní situace na dotčených komunikacích. Návrh dopravního opatření a značení bude odpovídat *TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích*, resp. *TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích*.

Silnice III/15416 i staveniště budou řádně vyznačeny dočasným dopravním značením, jehož návrh provede zhotovitel a projedná jej s Policií ČR.

Po dobu stavby je nutné zajistit trvalý průjezd vozidel integrovaného záchranného systému (hasiči, zdravotnická záchranná služba, policie) po silnici III/15416.

Konečné řešení výstavby, resp. vedení veřejného provozu zajistí zhotovitel stavby, včetně zajištění **stanovení místní a přechodné úpravy provozu** před zahájením stavby a opětovného projednání návrhu dočasného dopravního značení s Policií ČR.

## **h.2 Bezpečnost a ochrana zdraví**

### ***Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě***

Při provádění prací na staveništích je třeba dodržovat právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ustanovení technických norem (ČSN), bezpečnostních a hygienických předpisů.

***Právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci*** (vymezení pojmu je uvedeno v ustanovení § 349 odst. 1 zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce) jsou předpisy na ochranu života a zdraví, předpisy hygienické a protiepidemické, technické předpisy, technické

dokumenty a technické normy, stavební předpisy, dopravní předpisy, předpisy o požární ochraně a předpisy o zacházení s hořlavinami, výbušninami, zbraněmi, radioaktivními látkami, chemickými látkami a chemickými přípravky a jinými látkami škodlivými zdraví, pokud upravují otázky týkající se ochrany života a zdraví.

Pokud při stavební činnosti dochází ke střetu se silniční, železniční, pěší nebo vodní dopravou, je nutné identifikovat tato rizika a přijmout potřebná opatření k zabránění ohrožení veřejnosti. Při stavebních a udržovacích pracích na dálnicích a silnicích za provozu je nutné přijmout potřebná preventivní opatření k zabránění ohrožení osob pohybujících se na staveništi (pracovišti) veřejnou dopravou.

### **Některé základní právní předpisy (vše ve znění pozdějších předpisů):**

- Zákon 262/2006 Sb., zákoník práce.
- Zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci).
- Nařízení vlády č.591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích,
- Nařízení vlády č. 592/2006 Sb., o podmínkách akreditace a provádění zkoušek z odborné způsobilosti.
- Nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.
- Nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí.
- Nařízení vlády č. 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a zavedení signálů.
- Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci.
- Nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a náradí.
- Nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu.
- Nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čisticích a dezinfekčních prostředků.
- Zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci práce.
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů.

### ***Koordinátor bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi***

Podle §14 zákona č. 309/2006 Sb. je povinen zřídit funkci koordinátora (koordinátorů) zadavatel stavby (stavebník) za následujícího předpokladu:

- Budou-li na staveništi působit současně zaměstnanci více než jednoho zhotovitele

stavby.

I v případě platnosti uvedeného předpokladu se koordinátor neurčuje v následujících případech:

- Při realizaci stavby celková předpokládaná doba trvání není delší než 30 pracovních dnů a nebude na nich současně pracovat více než 20 fyzických osob po dobu delší než 1 pracovní den, nebo celkový plánovaný objem prací a činností během realizace díla nepřesáhne 500 pracovních dnů v přepočtu na jednu fyzickou osobu;
- Stavbu provádí stavebník sám pro sebe svépomocí;
- Stavba nevyžaduje stavební povolení ani ohlášení.

### ***Plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi***

Na stavbách, u nichž vzniká povinnost ohlásit OIP zahájení prací a dále na stavbách, u nichž budou vykonávány práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví (stanovené NV č. 591/2006 Sb.), **zadavatel stavby (stavebník) zajistí** podle § 15 odst. 2 zákona 309/2006 Sb., aby **před zahájením prací na staveništi** byl zpracován **plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi**, podle druhu a velikosti stavby tak, aby plně vyhovoval potřebám zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práce.

Pokud je nutno ustanovit na stavbě koordinátora BOZP, stavebník zajistí, aby na tomto plánu s jeho zpracovatelem spolupracoval. Koordinátor BOZP je povinen podle § 7 NV č. 591/2006 Sb. zajistit, aby plán obsahoval přiměřeně povaze a rozsahu stavby a dalším podmínkám údaje nezbytné pro zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práce, a aby byl podepsán a odsouhlasen všemi zhotoviteli, pokud jsou v době jeho zpracování známi.

Všichni pracovníci zhotovitele budou s předpisy prokazatelně seznámeni.

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

Součástí stavby není žádný tunel, ani obdobné technologické vybavení.

Stavba nebude vybavena zařízením pro dopravní telematiku, jako např. systémy proměnného dopravního značení, zařízeními pro detekci provozu na pozemní komunikaci, zařízeními pro tísňová volání, informačním systémem apod.

Polní cesta nebude vybavena ani veřejným osvětlením.

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

Pro návrh příčných řezů komunikace byly provedeny výpočty v systému ROADPAC.

Stejné programové vybavení bylo použito pro vykreslení charakteristických příčných řezů a výpočtů kubatur zemních prací.



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

Při vlastní výstavbě se v prostoru stavby nepředpokládá pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Staveniště bude vyznačeno cedulemi zamezujícími vstup nepovolaným osobám.

Výstavbou nejsou dotčeny žádné jiné stavby, jež by vyžadovaly provedení úprav pro bezbariérové užívání.

Co se týká dokončené stavby, předmětná polní cesta v majetku obce Horní Stropnice bude veřejně přístupnou účelovou komunikací. Nepředpokládá se, že bude pravidelně využívána osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Tyto komunikace jsou svým charakterem určeny pro smíšený provoz vozidel, chodců i cyklistů. Případné osoby s omezenou schopností pohybu a orientace budou pro svůj případný pohyb po této komunikaci využívat jízdní pás.

V rámci stavby nebudou zřízeny žádné bezpečnostní prvky, jako např. varovné a signální pásy, přechody pro chodce apod.

Projektová dokumentace byla vypracována v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb.

Vypracoval: Milan Blažek  
V Č. Budějovicích březen 2024