



**DOKUMENTACE TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ
POLNÍCH CEST PRO KOMPLEXNÍ
POZEMKOVÉ ÚPRAVY
V K.Ú. KOTOPEKY
Okres Beroun**

ETAPA 2.1. – PLÁN SPOLEČNÝCH ZAŘÍZENÍ

B TECHNICKÁ ZPRÁVA

Zpracoval: Ing. Tereza Aiblová
Ověřil: Ing. Jiří Pangrác

duben 2015

B Technická zpráva

Název a místo stavby

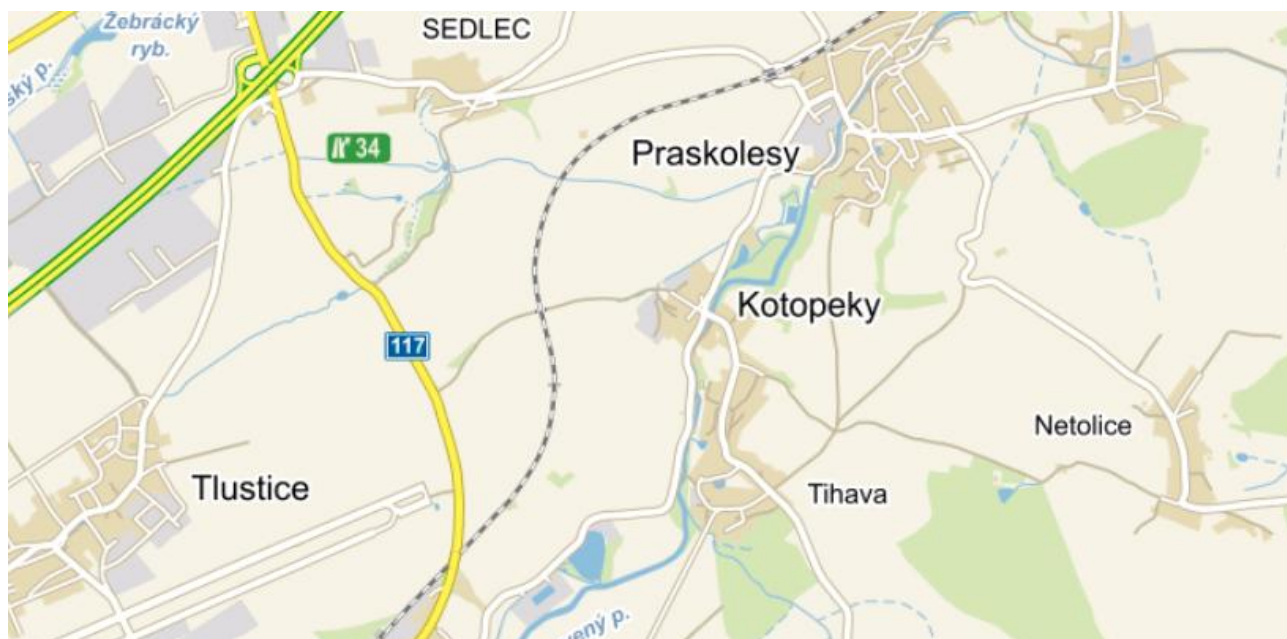
Název stavby: Polní cesty – novostavba, rekonstrukce

Místo stavby: Kotopeky

Katastrální území: Kotopeky

Okres: Beroun

Kraj: Středočeský



Polní cesta C2

Popis území

Hlavní polní cesta vede z místní komunikace (intravilán obce) směrem na západ a napojuje se na silnici II/117 pomocí stávajícího sjezdu S14. Polní cestu kříží železniční trať č. 170 Praha-Beroun-Plzeň-Cheb pomocí podjezdu pod železnici M2. Cesta zpřístupňuje rozsáhlé bloky orné půdy v severozápadní části zájmového území. Podél cesty vedou příkopy. Cestu kříží elektrické vedení VVN a sdělovací kabel. Cesta C2 je zpevněná kamenem a s občasnou doprovodnou zelení. V místě mostku M2 dochází ke špatnému odtoku z důvodu špatného napojení rigolu pod mostkem a příkopu podél polní cesty. Cesta je občasně zpevněna s výmoly.

Popis stavebně technického řešení

Cesta je navržena v kategorii P 4,5/20 jako zpevněná jednopruhá obousměrná s asfaltovým krytem šířky 3,5 m a šterkovými krajnicemi šířky 2 x 0,5 m, alternativně se šterkovým krytem šířky 4,5 m bez krajnic. Povrch komunikace bude upřesněn v realizačním projektu. Cestu kříží železniční trať č. 170 pomocí mostku M2. Na cestě jsou navrženy 3 výhybny (V8 – km 0,15, V9 – km 0,6, V10 – km 0,84). Cesta je odvodněna příčným sklonem a součástí cesty je rekonstrukce příkopů SP1 a SP2. Cesta vede ve své stávající trase. Při stavbě bude nutno odstranit některé dřeviny a křoviny rostoucí podél cesty.

Z důvodu křížení příkopů železničních tratí je nutné využít stávající propustek P9 pod železnici a odvodňovacích rigolů pod mostem M2. Příkop SP1 bude zaústěn do stávajícího propustku P12 pod původní železniční trať (po rekultivaci tělesa železnice bude propustek nahrazen příkopem) a do stávajícího propustku P9, DN 1000 pod železniční trať. Příkop SP2 bude zaústěn do stávajícího rigolu pod mostem M2. V místě staničení cesty C2 cca 0,75 km je v příkopu SP1 sloup elektrického vedení. Trasa rekonstruované cesty a příkopu je v tomto úseku odkloněna od sloupu elektrického vedení, aby nedocházelo ke křížení. V případě nutnosti přeložení elektrického sloupu při realizačním projektu, tak bude sloup elektrického vedení přeložen. U intravilánu obce je příkop SP1 zaústěn do stávajícího propustku P10 a příkop SP2 bude zaústěn do propustku navrženého k rekonstrukci (zkapacitnění) propustku P11, DN 600. Tyto dva propustky jsou zaústěny do příkopu navrženého k rekonstrukci OP1.

Parametry příkopu SP1:

- od P10 k P9 – $m = 1:1,5$, $b = 0,5$ m, $h = 0,6$ m,
- od P9 do konce – $m = 1:1,5$, $b = 0,4$ m, $h = 0,6$ m,

Parametry příkopu SP2:

- od P11 k M2 – $m = 1:1,5$, $b = 0,4$ m, $h = 0,5$ m,
- od M2 do konce – $m = 1:1,5$, $b = 0,4$ m, $h = 0,4$ m.

Místa napojení příkopů na objekty (propustky, mosty, pod železničním přejezdem,...) budou opevněna. Pro zpomalení odtoku vod ze zájmového území jsou navrženy v příkopech přehrážky a zdrsnění dna příkopů. Konkrétní způsob zpomalení odtoku bude upřesněn v realizačním projektu. Do příkopů budou dle potřeby zaústěny stávající meliorace. V místě křížení s kabely dojde k jejich přeložení. Zaústění

meliorací a přeložení sdělovacích kabelů bude upřesněno v realizačním projektu. Dle potřeby zpřístupnění nově navržených pozemků budou navrženy nové sjezdy k zemědělským pozemkům. V případě využití stávajících sjezdů ke zpřístupnění nových pozemků budou propustky pod sjezdy zkapacitněny a pročištěny při realizaci polní cesty C2.

Přehrážky

Drobné přehrážky jsou navrženy v příkopech SP1 a SP2 z důvodu zpomalení odtoku vody z krajiny a zachycení splavenin. Počet a konstrukce přehrážek bude upřesněna v realizačním projektu.



Cestní příkopy

Podél cesty jsou navrženy dva příkopy k rekonstrukci SP1 a SP2. Velikost průtoku příkopy byl stanoven metodou CN křivek a parametry příkopů byly určeny pomocí Chézyho rovnice. Cestní příkopy vedou mezi bloky orné půdy a neohrožují zástavbu obce. Limitující je i křížení s železniční tratí. Za tohoto důvodu je zvolen srážkový úhrn s pravděpodobností opakování $N = 10$ let. Příkopy jsou zaústěny do odvodňovacího příkopu OP1, který je navržen k rekonstrukci.

Parametry příkopu SP1:

- od P10 k P9 – m = 1:1,5, b = 0,5 m, h = 0,6 m,
- od P9 do konce – m = 1:1,5, b = 0,4 m, h = 0,6 m,

Parametry příkopu SP2:

- od P11 k M2 – m = 1:1,5, b = 0,4 m, h = 0,5 m,
- od M2 do konce – m = 1:1,5, b = 0,4 m, h = 0,4 m.

Směrové vedení trasy

Nová komunikace vede západním směrem ve stávající trase. Celková délka rekonstruované cesty je 1,131 km. Trasa vede od intravilánu obce (MK) a končí u silnice č. II/117 (sjezd S14).

Připojení na stávající pozemní komunikace

Cesta se napojuje na silnici č. II/117 pomocí stávajícího sjezdu S14. Dopravního inspektorátu Beroun s napojením na silnici souhlasí.

Výhybny

Výhybny jsou navrženy v nezbytném rozsahu v délce 20 m s náběhovými klíny délky 8 m. Šířka vozovky ve výhybně je 6,0 m.

Polní cesta	Počet	Označení	Staničení [km]
C2	3 ks	V1	1,03
		V2	0,67
		V3	0,39

Rozšíření v obloucích

Rozšíření v obloucích je provedeno dle normy ČSN 73 6109 tabulky č. 7 dle návrhové rychlosti a poloměru oblouku. Konkrétní hodnoty rozšíření jsou uvedeny v situaci v popisu směrového oblouku.

Způsob odvodnění

Komunikace je odvodněna příčným sklonem vozovky 2,5 % směrem do příkopů SP1 a SP2. Odvodnění zemní pláně je příčným sklonem min. 3 %.

Odvodnění zemní pláně je vhodné drenážní vrstvou pro zvýšení životnosti cest.

Výškové řešení

Výškové řešení rekonstruované komunikace v lokalitě přebírá výškový průběh původního terénu.

Charakteristika sklonových poměrů:

sklon %	délka úseku km	staničení km
1,93	52	52
3,34	46	98
2,36	67	165
3,73	97	262
4,18	100	362
3,9	46	408
1,85	43	451
1,21	70	521
2,8	23	544
14,96	27	571
1,48	33	604
6,57	61	665
2,98	99	764
2,91	78	842
4,4	87	929
4,46	61	990
2,11	37	1027
1,01	74	1101
3,72	35	1136

Podélný sklon komunikace je od **+ 1,01 % do + 14,96 %** a je v souladu s:

- ČSN 736109 - Projektování polních cest, tab. 5, čl. 8.10.4

V průběhu realizace bouracích a zemních prací bude zabezpečeno dokonalé odvodnění zemního tělesa včetně paraplání, aby při zhoršených klimatických podmínkách nedocházelo k rozbředávání zemin. Pro stavbu zemního tělesa platí v plné míře dodržování ČSN 736133 a 721006 a provádění všech předepsaných kontrolních a průkazných zkoušek.

Většina výkopové zeminy bude s ohledem na konfiguraci terénu v trase nové komunikace odvezena na deponii zhotovitele.

Odpad z prováděných stavebních a demoličních prací je zaříděn dle katalogu odpadů (**vyhláška MŽP č. 381/2001 Sb. - Katalog odpadů**). S odpady ze stavby bude nakládáno v souladu se **zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech**.

Všechny odpady ze stavby jsou **skupiny 17 00 00 - stavební a demoliční odpady**.

- podskupina 17 01 00 - **17 01 01 – beton**
- podskupina 17 03 00 - **17 03 03 asfaltové směsi neuvedené pod č. 17 03 01**
- podskupina 17 05 00 - **17 05 04 zemina a kamení neuvedené pod č. 17 05 03**
- podskupina 17 09 00 - **17 09 04 směsný stavební a demoliční odpad neuvedený pod č. 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03**

Objekty v trase

- odvodnění,
- sdělovací kabel,

- železnice č. 170 (M2),
- vedení VN (přeložka sloupů),
- propustek P10.

Konstrukční řešení (doporučená)

Typická skladba

- | | | |
|---|-----------------|--------|
| • asfaltový beton střednězrný | ACo 11 | 40 mm |
| • spojovací postřik PSA 0,3 kg/m ² | | |
| • asfaltový beton velmi hrubý | ACp 16+ | 50 mm |
| • vibrovaný štěrk * | VŠ | 150 mm |
| • štěrkodeř | ŠD _B | 150 mm |
| • <u>upravená a hutněná pláň Edef.2 > 45 MPa</u> | | |

CELKEM **390 mm**

Alternativní skladba

- | | | |
|---|-----------------|--------|
| • zakalení štěrkodeř | ŠD | 20 mm |
| • mechanicky zpevněné kamenivo | MZK | 180 mm |
| • štěrkodeř | ŠD _B | 150 mm |
| • <u>upravená a hutněná pláň Edef.2 > 45 MPa</u> | | |

CELKEM **350 mm**

Poznámka:

* alternativně možno vibrovaný štěrk nahradit vrstvou MZK stejné tloušťky. Při zakládání stavby se provede sanace podloží např. vápněním popř. položením geotextilie. Procento a hloubka vápnění popř. typ geotextilie bude v průběhu realizace na základě hutnicích zkoušek pláň upřesněn projektantem. V případě dostatečné únosnosti pláň se na základě zatěžovacích zkoušek od sanace podloží upustí. V realizačním projektu a rozpočtu stavby je nutno počítat s nedostatečnou únosností pláň.

Všechny zásypy podélných vedení v trase komunikace, příčných přechodů, přípojek a osazení chrániček budou provedeny vylepšenými zeminami nebo štěrkodeř při hutnění PS 100 %.

Konkrétní skladba bude upřesněna projektantem v realizačním projektu. Podrobný inženýrsko-geologický průzkum bude proveden v rámci jednotlivých realizačních projektů.

Návrh výsadeb doprovodné zeleně

V současném stavu se zde místně nacházejí náletové dřeviny a křoviny, občasné i vzrostlé stromy, některé dřeviny mohou být částečně odstraněny v rámci výstavby polní cesty. Nové výsadby nejsou navrženy.

Vztahy k chráněným složkám přírody

Území navrhované stavby **nezasahuje** do žádného zvláště chráněného území s ochranou dle zák. ČNR č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Žádné významné krajinné prvky zde nebyly zjištěny. Stavba neprobíhá v intravilánu obce, nahrazuje stávající stavby.

V těsně navazujícím okolí se nenacházejí významné krajinné prvky zákonem vyjmenované. Péče o životní prostředí musí být zajištěna dodržováním a respektováním veškerých požadavků, předpisů, nařízení a norem ČSN, vztahujících se k zajištění zdravého životního a pracovního prostředí.

Stavba **se nenachází** v blízkosti kulturní památky ani v památkové rezervaci popř. vesnické památkové zóně.

Území dotčené stavbou komunikace **se nenachází v archeologické zóně**. Stavebník je povinen již od doby přípravy stavby tento záměr oznámit Archeologickému ústavu AV ČR a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území případný záchranný archeologický výzkum.

Popis vlivu na životní prostředí

Stavba jako taková nemá významný vliv na životní prostředí a z tohoto pohledu se neřeší jeho ochrana. Na životní prostředí má dále vliv provoz vozidel, která však nejsou součástí stavby. Z pohledu stávajícího stavu se však provoz vozidel nemění a stavba tento provoz pouze zkvalitňuje. Z tohoto pohledu se nemění ani znečištění životního prostředí, tj. hlavně ovzduší.

Polní cesta C7

Popis území

Vedlejší polní cesta 4,0/20 vede z polní cesty C6 (km 0,4) a v intravilánu obce pokračuje jako místní komunikace (mimo obvod KoPÚ). Cesta zpřístupňuje intravilán obce, bloky orné půdy a malé vodní plochy. Cesta C7 je částečně zpevněná a porostlá TTP. Ve staničení km 0,25 - 0,38 vede podél cesty oboustranná zeleň. Cesta je bez příkopu a bez odvodnění.

Popis stavebně technického řešení

Plánem společných zařízení je navržena rekonstrukce cesty a novostavba příkopu SP3. Horní část příkopu SP3 (km cesty 0,0 – 0,27) je zaústěna do stávající strouhy, která je navržena k rekonstrukci (OP3). Místo napojení příkopu SP3 na OP3 bude opevněno. Spodní část příkopu SP3 (km 0,27 – 0,38) je zaústěna do stávající strouhy ležící v intravilánu obce (mimo obvod KoPÚ). V místě křížení s kabely dojde k jejich přeložení, které bude upřesněno v realizačním projektu. Příkop je navržen lichoběžníkového tvaru: sklon svahů 1:1,5, šíře ve dně 0,4 m a hloubce 0,4 m. Na cestě je navržena jedna výhybna (V4, km 0,22).

Cestní příkopy

Podél cesty je navržen jeden odvodňovací příkop SP3. Horní část příkopu je zaústěna do OP3 a spodní část je zaústěná do stávající strouhy v intravilánu obce. Velikost průtoku příkopu byla stanovena metodou CN křivek a parametr příkopu byly určeny pomocí Chézyho rovnice. Srážkový úhrn je zvolen s pravděpodobností opakování $N = 10$ let.

Parametry příkopu SP3:

- $m = 1:1,5$, $b = 0,4$ m, $h = 0,4$ m.

Směrové vedení trasy

Nová komunikace vede severozápadním směrem ve stávající trase. Celková délka rekonstruované cesty je 0,380 km. Trasa vede od polní cesty C6 (km 0,4) k intravilánu obce (MK).

Připojení na stávající pozemní komunikace

Cesta vede z polní cesty C6 (km 0,44) a pokračuje v intravilánu obce jako místní komunikace.

Výhybny

Výhybny jsou navrženy v nezbytném rozsahu v délce 20 m s náběhovými klíny délky 10 m. Šířka vozovky ve výhybně je 8,0 m.

Polní cesta	Počet	Označení	Staničení [km]
C7	1 ks	V4	0,22

Rozšíření v obloucích

Rozšíření v obloucích je provedeno dle normy ČSN 73 6109 tabulky č. 7 dle návrhové rychlosti a poloměru oblouku. Konkrétní hodnoty rozšíření jsou uvedeny v situaci v popisu směrového oblouku.

Způsob odvodnění

Komunikace je odvodněna příčným sklonem vozovky 2,5 % směrem do příkopu SP3. Odvodnění zemní pláně je příčným sklonem min. 3 %.

Odvodnění zemní pláně je vhodné drenážní vrstvou pro zvýšení životnosti cest.

Výškové řešení

Výškové řešení rekonstruované komunikace v lokalitě přebírá výškový průběh původního terénu.

Charakteristika sklonových poměrů:

Sklon %	délka úseku km	staničení km
-2,94	35	-2,94
-4,63	66	-4,63
-5,38	26	-5,38
-5,74	34	-5,74
-5	44	-5
-5,26	56	-5,26
-6,14	24	-6,14
-8,55	25	-8,55
-10,36	80	-10,36

Podélný sklon komunikace je od **-2,94 % do -10,36 %** a je v souladu s:

- ČSN 736109 - Projektování polních cest, tab. 5, čl. 8.10.4

V průběhu realizace bouracích a zemních prací bude zabezpečeno dokonalé odvodnění zemního tělesa včetně paraplní, aby při zhoršených klimatických podmínkách nedocházelo k rozbředávání zemin. Pro stavbu zemního tělesa platí v plné míře dodržování ČSN 736133 a 721006 a provádění všech předepsaných kontrolních a průkazných zkoušek.

Většina výkopové zeminy bude s ohledem na konfiguraci terénu v trase nové komunikace odvezena na deponii zhotovitele.

Odpad z prováděných stavebních a demoličních prací je zaříděn dle katalogu odpadů (**vyhláška MŽP č. 381/2001 Sb. - Katalog odpadů**). S odpady ze stavby bude nakládáno v souladu se **zákonem č. 185/2001 Sb.** o odpadech.

Všechny odpady ze stavby jsou **skupiny 17 00 00 - stavební a demoliční odpady.**

- podskupina 17 01 00 - **17 01 01 – beton**
- podskupina 17 03 00 - **17 03 03 asfaltové směsi neuvedené pod č. 17 03 01**
- podskupina 17 05 00 - **17 05 04 zemina a kamení neuvedené pod č. 17 05 03**
- podskupina 17 09 00 - **17 09 04 směsný stavební a demoliční odpad neuvedený pod č. 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03**

Objekty v trase

- sdělovací kabel.

Konstrukční řešení (doporučení)

Typická skladba

- asfaltový beton střednězrnný ACo 11 40 mm
- spojovací postřík PSA 0,3 kg/m²

- | | | |
|---|-----------------|--------|
| • asfaltový beton velmi hrubý | ACp 16+ | 50 mm |
| • vibrovaný štěrk * | VŠ | 150 mm |
| • štěrkodeř | ŠD _B | 150 mm |
| • <u>upravená a hutněná pláň Edef.2 > 45 MPa</u> | | |

CELKEM **390 mm**

Alternativní skladba

- | | | |
|---|-----------------|--------|
| • zakalení štěrkodeř | ŠD | 20 mm |
| • mechanicky zpevněné kamenivo | MZK | 180 mm |
| • štěrkodeř | ŠD _B | 150 mm |
| • <u>upravená a hutněná pláň Edef.2 > 45 MPa</u> | | |

CELKEM **350 mm**

Poznámka:

* alternativně možno vibrovaný štěrk nahradit vrstvou MZK stejné tloušťky. Při zakládání stavby se provede sanace podloží např. vápněním popř. položením geotextilie. Procento a hloubka vápnění popř. typ geotextilie bude v průběhu realizace na základě hutnicích zkoušek pláň upřesněn projektantem. V případě dostatečné únosnosti pláň se na základě zatěžovacích zkoušek od sanace podloží upustí. V realizačním projektu a rozpočtu stavby je nutno počítat s nedostatečnou únosností pláň.

Všechny zásypy podélných vedení v trase komunikace, příčných přechodů, přípojek a osazení chrániček budou provedeny vylepšenými zeminami nebo štěrkodeř při hutnění PS 100%.

Konkrétní skladba bude upřesněna projektantem v realizačním projektu. Podrobný inženýrsko-geologický průzkum bude proveden v rámci jednotlivých realizačních projektů.

Návrh výsadeb doprovodné zeleně

V současném stavu se zde místně nacházejí náletové dřeviny a křoviny, občasné i vzrostlé stromy, některé dřeviny mohou být částečně odstraněny v rámci výstavby polní cesty. Nové výsadby nejsou navrženy.

Vztahy k chráněným složkám přírody

Území navrhované stavby **nezasahuje** do žádného zvláště chráněného území s ochranou dle zák. ČNR č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Žádné významné krajinné prvky zde nebyly zjištěny. Stavba neprobíhá v intravilánu obce, nahrazuje stávající stavby.

Péče o životní prostředí musí být zajištěna dodržováním a respektováním veškerých požadavků, předpisů, nařízení a norem ČSN, vztahujících se k zajištění zdravého životního a pracovního prostředí.

Stavba **se nenachází** v blízkosti kulturní památky ani v památkové rezervaci popř. vesnické památkové zóně.

Území dotčené stavbou komunikace **se nenachází v archeologické zóně**. Stavebník je povinen již od doby přípravy stavby tento záměr oznámit Archeologickému ústavu AV ČR a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území případný záchranný archeologický výzkum.

Popis vlivu na životní prostředí

Stavba jako taková nemá významný vliv na životní prostředí a z tohoto pohledu se neřeší jeho ochrana. Na životní prostředí má dále vliv provoz vozidel, která však nejsou součástí stavby. Z pohledu stávajícího stavu se však provoz vozidel nemění a stavba tento provoz pouze zkvalitňuje. Z tohoto pohledu se nemění ani znečištění životního prostředí, tj. hlavně ovzduší.

Polní cesta C11

Popis území

Polní cesta je navržena k novostavbě na bloku orné půdy podél příkopu OP1.

Popis stavebně technického řešení

Plánem společných zařízení je navržena nová vedlejší polní cesta P 4,0/20 na žádost sboru zástupců vlastníků z důvodu propojení s k.ú. Praskolesy. Na cestu bude v KoPÚ Praskolesy navázáno. Podél cesty je navržena rekonstrukce příkopu OP1.

Směrové vedení trasy

Nová komunikace vede severovýchodním směrem na bloku orné půdy. Celková délka nově navržené cesty je 0,30 km. Trasa vede od obce (C2) a končí u katastrální hranice se sousedním k.ú. Praskolesy.

Připojení na stávající pozemní komunikace

Cesta vede z okraje intravilánu obce C2 a končí u katastrální hranice s k.ú. Praskolesy. Na cestu bude v rámci KoPÚ Praskolesy navázáno.

Výhybny

Výhybny nejsou navrženy.

Rozšíření v obloucích

Rozšíření v obloucích je provedeno dle normy ČSN 73 6109 tabulky č. 7 dle návrhové rychlosti a poloměru oblouku. Konkrétní hodnoty rozšíření jsou uvedeny v situaci v popisu směrového oblouku.

Způsob odvodnění

Komunikace je odvodněna příčným sklonem vozovky 2,5 % směrem do okolních pozemků. Odvodnění zemní pláně je příčným sklonem min. 3 % také směrem do okolních pozemků.

Odvodnění zemní pláně je vhodné drenážní vrstvou pro zvýšení životnosti cest.

Výškové řešení

Výškové řešení rekonstruované komunikace v lokalitě přebírá výškový průběh původního terénu.

Charakteristika sklonových poměrů:

sklon %	délka úseku km	staničení km
-4,46	14	14
0,61	35	49
-2,48	118	167
-2,17	78	245
-2,98	21	266
-1,32	28	294
-2,5	6	300

Podélný sklon komunikace je od **+0,61 % do -4,46 %** a je v souladu s:

- ČSN 736109 - Projektování polních cest, tab. 5, čl. 8.10.4

V průběhu realizace bouracích a zemních prací bude zabezpečeno dokonalé odvodnění zemního tělesa včetně paraplení, aby při zhoršených klimatických podmínkách nedocházelo k rozbředávání zemin. Pro stavbu zemního tělesa platí v plné míře dodržování ČSN 736133 a 721006 a provádění všech předepsaných kontrolních a průkazných zkoušek.

Většina výkopové zeminy bude s ohledem na konfiguraci terénu v trase nové komunikace odvezena na deponii zhotovitele.

Odpad z prováděných stavebních a demoličních prací je zaříděn dle katalogu odpadů (**vyhláška MŽP č. 381/2001 Sb. - Katalog odpadů**). S odpady ze stavby bude nakládáno v souladu se **zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech**.

Všechny odpady ze stavby jsou **skupiny 17 00 00 - stavební a demoliční odpady**.

- podskupina 17 01 00 - **17 01 01 – beton**
- podskupina 17 03 00 - **17 03 03 asfaltové směsi neuvedené pod č. 17 03 01**
- podskupina 17 05 00 - **17 05 04 zemina a kamení neuvedené pod č. 17 05 03**
- podskupina 17 09 00 - **17 09 04 směsný stavební a demoliční odpad neuvedený pod č. 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03**

Objekty v trase

- sdělovací kabel,
- navržený propustek P11.

Konstrukční řešení (doporučení)

Typická skladba

- | | | |
|---|---------|--------|
| • asfaltový beton střednězrný | ACo 11 | 40 mm |
| • spojovací postřik PSA 0,3 kg/m ² | | |
| • asfaltový beton velmi hrubý | ACp 16+ | 50 mm |
| • vibrovaný štěrk * | VŠ | 150 mm |

- štěrkodeř ŠD_B 150 mm
- upravená a hutněná pláň Edef.2 > 45 MPa

CELKEM 390 mm
Alternativní skladba

- zakalení štěrkodeř ŠD 20 mm
- mechanicky zpevněné kamenivo MZK 180 mm
- štěrkodeř ŠD_B 150 mm
- upravená a hutněná pláň Edef.2 > 45 MPa

CELKEM 350 mm

Poznámka:

** alternativně možno vibrovaný štěrk nahradit vrstvou MZK stejné tloušťky. Při zakládání stavby se provede sanace podloží např. vápněním popř. položením geotextilie. Procento a hloubka vápnění popř. typ geotextilie bude v průběhu realizace na základě hutnicích zkoušek pláň upřesněn projektantem. V případě dostatečné únosnosti pláň se na základě zatěžovacích zkoušek od sanace podloží upustí. V realizačním projektu a rozpočtu stavby je nutno počítat s nedostatečnou únosností pláň.*

Všechny zásypy podélných vedení v trase komunikace, příčných přechodů, přípojek a osazení chrániček budou provedeny vylepšenými zeminami nebo štěrkodeř při hutnění PS 100%.

Konkrétní skladba bude upřesněna projektantem v realizačním projektu. Podrobný inženýrsko-geologický průzkum bude proveden v rámci jednotlivých realizačních projektů.

Návrh výsadeb doprovodné zeleně

Není navržena výsadba doprovodné zeleně.

Vztahy k chráněným složkám přírody

Území navrhované stavby **nezasahuje** do žádného zvláště chráněného území s ochranou dle zák. ČNR č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Žádné významné krajinné prvky zde nebyly zjištěny. Stavba neprobíhá v intravilánu obce, nahrazuje stávající stavby.

Péče o životní prostředí musí být zajištěna dodržováním a respektováním veškerých požadavků, předpisů, nařízení a norem ČSN, vztahujících se k zajištění zdravého životního a pracovního prostředí.

Stavba **se nenachází** v blízkosti kulturní památky ani v památkové rezervaci popř. vesnické památkové zóně.

Území dotčené stavbou komunikace **se nenachází v archeologické zóně**. Stavebník je povinen již od doby přípravy stavby tento záměr oznámit Archeologickému ústavu AV ČR a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území případný záchranný archeologický výzkum.

Popis vlivu na životní prostředí

Stavba jako taková nemá významný vliv na životní prostředí a z tohoto pohledu se neřeší jeho ochrana. Na životní prostředí má dále vliv provoz vozidel, která však nejsou součástí stavby. Z pohledu stávajícího stavu se však provoz vozidel nemění a stavba tento provoz pouze zkvalitňuje. Z tohoto pohledu se nemění ani znečištění životního prostředí, tj. hlavně ovzduší.