




OBJEDNATEL	KRAJSKÝ POZEMKOVÝ ÚŘAD PRO KARLOVARSKÝ KRAJ, POBOČKA CHEB, EVROPSKÁ 1605/8, 350 02 CHEB IČ: 01312774   telefon: 601 584 053   e-mail: cheb.pk@spucr.cz   http://www.spucr.cz					
ZHOTOVITEL	GEOREAL spol. s r.o., Hálkova 12, 301 00 Plzeň IČ: 40527514   telefon: 377 237 343   e-mail: georeal@georeal.cz   http://www.georeal.cz					
PROJEKTANT ČÁSTI, SO	GEOREAL spol. s r.o., Hálkova 12, 301 00 Plzeň IČ: 40527514   telefon: 377 237 343   e-mail: georeal@georeal.cz   http://www.georeal.cz					
	VYPRACOVAL: ING. JIŘÍ ULMAN		STUPEŇ PD DATUM	DSP/PDPS 08 / 2021	AUTORIZACE ING. JIŘÍ ULMAN	0202002
KRAJ	KARLOVARSKÝ		MĚŘÍTKO	---		
K. Ú.	ŠTÍTARY U KRÁSNÉ		FORMÁT	297 x 210		
STAVBA:	PD VČETNĚ AD A GTP PRO REALIZACI PRVKŮ PSZ V K.Ú. ŠTÍTARY U KRÁSNÉ (POLNÍ CESTY)			OZNAČENÍ PŘÍLOHY		
ČÁST PD:	DOKUMENTACE OBJEKTŮ A TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ			D		
STAVEBNÍ OBJEKT:	SO 103 HLAVNÍ POLNÍ CESTA HC1 + SO 303 ODVODNĚNÍ HC1			3		
PŘÍLOHA:	TECHNICKÁ ZPRÁVA			1		

## Obsah

A	identifikační údaje objektu .....	3
B	stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení .....	3
B.1	Situační řešení .....	3
B.2	Výškové řešení .....	4
B.3	Příčné uspořádání .....	4
B.4	Křižovatky a křížení .....	4
B.4.1	Posouzení rozhledových poměrů .....	5
B.5	Příprava staveniště .....	6
C	vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci – dopravní údaje, geotechnický průzkum apod. ....	6
C.1	Geodetická dokumentace .....	6
C.2	Průzkum stávajících inženýrských sítí .....	6
C.3	Geotechnický průzkum .....	7
C.4	Dopravní průzkum .....	7
D	vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby .....	7
E	návrh zpevněných ploch .....	7
F	režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace .....	8
F.1	Odvodnění vozovky .....	8
F.2	Odvodnění pláň .....	8
F.3	Trubní propustky .....	8
G	návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku .....	8
H	zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu .....	8
H.1	ochrana vedení VN a datových kabelů .....	9
H.2	ochranná opatření VTL plynovodu .....	9
H.2.1	základní charakteristiky .....	9
H.2.2	technické řešení .....	9
I	vazba na případné technologické vybavení .....	10
J	přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů .....	10
K	řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace .....	10
K.1	zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu, .....	10
K.2	zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením, .....	10
K.3	zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením, .....	10
K.4	seznam použitých stavebních výrobků pro bezbariérové řešení. ....	10
	Příloha č.1 – Rozhledové poměry 1	
	Příloha č.2 – Rozhledové poměry 2	
	Příloha č.3 – Rozhledové poměry 3	
	Příloha č.4 – Rozhledové poměry 4	
	Příloha č.5 – Rozhledové poměry 5	

## A identifikační údaje objektu

Název stavby:	<b>PD včetně AD a GTP pro realizace prvků PSZ v k.ú. Štítary u Krásné (polní cesty)</b>
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro stavební povolení a provádění stavby
Stavební objekt (SO)	<b>SO 103 Hlavní polní cesta HC1</b> <b>SO 303 Odvodnění HC1</b>
Druh stavby:	Liniová stavba
Odvětví:	Silniční doprava
Místo stavby:	Obec Krásná, část Štítary
Kraj:	Karlovarský kraj
Dotčené katastrální území:	Štítary u Krásné
Odpovědný projektant:	Ing. Jiří Ulman, autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby ČKAIT 0202002

## B stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Předmětem stavebního objektu SO 103 řešeného v rámci dokumentace pro stavební povolení a provádění stavby je návrh technického řešení rekonstrukce stávající polní cesty HC1.

Jedná se o rekonstrukci stávající částečně zpevněné polní cesty v nevyhovujícím stavebně technickém stavu.

Rozsah a prostorové uspořádání předmětné polní cesty vychází z návrhu v rámci komplexních pozemkových úprav v katastrálním území Štítary u Krásné.

Předmětem stavebního objektu SO 303 je návrh řešení odvodnění účelové komunikace – polní cesty HC1.

### B.1 Situační řešení

Situační řešení vychází v maximální možné míře ze stávajícího řešení rekonstruované účelové komunikace – polní cesty, přičemž dochází ke sjednocení návrhových parametrů.

Účelová komunikace začíná jako prodloužení stávající místní komunikace – Studentské ulice – vedoucí z obce Krásná. Rekonstruovaná část začíná na hranici katastrálních území Krásná / Štítary u Krásné a vede směrem ke Štítarskému vrchu a dále severozápadním směrem jako lesní cesta. Konec rekonstruovaného úseku je na hranici lesního pozemku.

Jde o tzv. „signálku“, cestu, pomocí které bylo kontrolováno hraniční pásmo. Jedná se o páteřní komunikaci, která zpřístupňuje zemědělskou půdu, lesní pozemky a sousední katastrální území. V prostoru této účelové komunikace vede místní cyklotrasa č. 2058 (Krásňany – Aš).

Délka předmětné polní cesty je 1,102 km.

V rámci návrhu technického řešení polní cesty jsou navrženy součásti cesty jako dopravní připojení (sjezdy), výhybny, prvky odvodnění (v rámci SO 303).

#### Dopravní připojení (sjezdy)

- Km 0,251802 – křížení s HC2B
- Km 0,621348 – sjezd vlevo (připojení VC6)
- Km 0,747734 – sjezd vpravo (připojení ÚK APB))
- Km 0,886184 – sjezd vpravo (připojení DC9)
- Km 1,098172 – sjezd vlevo (připojení VC4)
- Km 1,098585 – sjezd vpravo (připojení LC)

#### Výhybny

- Km 0,743-0,763 – výhybna vpravo

#### SO 303 Odvodnění HC1

- Km 0,092 – trubní propustek DN 300 (stávající propustek bez úprav)
- Km 0,208 – svodný žlábek
- Km 0,233 – svodný žlábek
- Km 0,273 – svodný žlábek
- Km 0,298 – svodný žlábek
- Km 0,323 – svodný žlábek
- Km 0,348 – svodný žlábek
- Km 0,373 – svodný žlábek
- Km 0,413 – svodný žlábek

- Km 0,453 – svodný žlábek
- Km 0,493 – svodný žlábek
- Km 0,533 – svodný žlábek
- Km 0,573 – svodný žlábek
- Km 0,612 – svodný žlábek
- Km 0,654 – svodný žlábek
- Km 0,708 – svodný žlábek
- Km 0,945 – svodný žlábek
- Km 0,970 – svodný žlábek
- Km 0,995 – svodný žlábek
- Km 1,015 – svodný žlábek
- Km 1,035 – svodný žlábek
- Km 1,055 – svodný žlábek
- Km 1,075 – svodný žlábek
- Km 1,084 – svodný žlábek

Pro vyhýbání vozidel slouží vyjma výhyben i sjezdy a křížení komunikací.

#### **Dočasná úprava napojení v místě křížení SO 103 s SO 104**

S ohledem na předpokládaný postup realizace jednotlivých stavebních objektů je uvažováno se zřízením dočasného napojení polní cesty HC2B na polní cestu HC1. Z důvodu optimalizace výškové řešení obou cest v místě křížení je navržena úprava napojení, která zohlední přechodný stav po realizaci HC1 před realizací HC2B.

Konstrukce napojení bude provedena ve stejné skladbě jako nezpevněná krajnice v rámci samotné polní cesty HC1, tedy včetně úpravy podkladu s případným přidáním vhodného pojiva, viz kapitola C.3 této technické zprávy.

Oddělení trvalé konstrukce vozovky polní cesty HC1 od dočasné úpravy bude provedeno osazením nájezdového silničního obrubníku s výškou nášlapu +0,00 uloženého do betonového lože.

Podrobné situační řešení je patrné z části D.3 příloha 2 – Situace.

## **B.2 Výškové řešení**

Výškové řešení je podřízeno terénním podmínkám a snaží se co nejpřesněji kopírovat niveletu stávající polní cesty s ohledem na minimalizaci zemních prací.

Niveleta navazuje na stávající vozovky stávajících v místě začátku i konce stavebních úprav.

Podrobné výškové řešení řešené komunikace je patrné z části D.3, příloha 3 – Podélný profil.

## **B.3 Příčné uspořádání**

Výkresově je šířkové uspořádání vozovky doloženo v části D.3, příloha 4 – Vzorové příčné řezy.

Základní šířkové uspořádání polní cesty je navrženo v souladu s ČSN 73 6109 „Projektování polních cest“, přičemž se jedná o jednopruhou, obousměrnou účelovou komunikaci s výhybnami, tedy kategorie P 4,5/30.

Šířkové uspořádání komunikace tvoří tyto skladebné prvky příčného uspořádání:

- 1x jízdní pruh š. 3,50 m (+rozšíření v obloucích dle ČSN 73 6109, jejich poloměr toto vyžaduje –  $R < 100$ )
- 2x nezpevněná krajnice š. 0,50 m
- 1x výhybna š. 3,00 m (jednostranná, délky 20,00 m, náběhové klíny rozšíření v poměru 1:3 dle ČSN 73 6109)

Příčný sklon vozovky (včetně výhyben) je navržen jednostranný, s ohledem na konfiguraci terénu, vždy v hodnotě min. 2,50%.

Příčný sklon krajnic je stejné hodnoty jako u vozovky z důvodu jejich zpevnění stejnou konstrukcí jako vozovky.

## **B.4 Křižovatky a křížení**

Součástí stavby je úprava stávajících dopravních připojení sjezdů a křížení s jinými účelovými komunikacemi.

V rámci této technické zprávy se dokládá příloha č. 1-5 s grafickým zpracováním posouzení rozhledových poměrů pro jednotlivá posuzovaná připojení v rámci stavebního objektu.

#### B.4.1 Posouzení rozhledových poměrů

Posouzení rozhledových poměrů se provádí dle ČSN 73 6109.

Úroňové připojení polních cest na jiné polní cesty (event. Jiné účelové komunikace) je možné navrhnout pouze v místech, kde lze dodržet potřebné rozhledové podmínky pro  $D_z$  podle tabulky 2 (první odvěsna rozhledového trojúhelníku). Vrchol rozhledového trojúhelníku (druhá odvěsna) je vzdálen od vnější hrany polní cesty nebo účelové komunikace 2 m.

U samostatných sjezdů sloužících k vjezdu a výjezdu vozidel z polní cesty na přilehlé pozemky a naopak se rozhledové podmínky neposuzují.

S ohledem na fakt, že dopravní připojení na HC1 mají charakter spíše sjezdů, je posouzení provedeno pro případ, kde pro potřeby posouzení je hlavní komunikací HC1, vyjma křížení s HC2B, kde se předpokládá uplatnění přednosti zprava.

V případě budoucí úpravy jednotlivých cest do obdobných parametrů jako hlavní komunikace je nutno posouzení aktualizovat pro uplatnění přednosti zprava.

##### Rozhledové poměry 1

Jedná se o křížení HC2B s HC1, návrhová rychlost HC2B i HC1 je  $v_n=30$  km/h. Uplatní se pravidlo přednosti zprava.  $D_z$  dle tabulky 2 ČSN 73 6109 vychází:

##### HC2B

- vpravo po směru staničení
  - podélný sklon jízdního pásu HC1 v % -11,41 %
  - $D_z = 21$  m
- vpravo proti směru staničení
  - podélný sklon jízdního pásu HC1 v % +11,41 %
  - $D_z = 19$  m

##### HC1

- vpravo po směru staničení
  - podélný sklon jízdního pásu HC2B v % +3,50%
  - $D_z = 19$  m
- vpravo proti směru staničení
  - podélný sklon jízdního pásu HC2B v % -3,50 %
  - $D_z = 20$  m

**Rozhledové poměry vyhovují.**

##### Rozhledové poměry 2

Jedná se o připojení VC6 na HC1, návrhová rychlost HC1 je  $v_n=30$  km/h.  $D_z$  dle tabulky 2 ČSN 73 6109 vychází:

- vpravo
  - podélný sklon jízdního pásu v % +8,74%
  - $D_z = 19$  m
- vlevo
  - podélný sklon jízdního pásu v % -8,74%
  - $D_z = 21$  m

**Rozhledové poměry vyhovují.**

##### Rozhledové poměry 3

Jedná se o připojení účelové komunikace k objektu větrné elektrárny APB na HC1, návrhová rychlost HC1 je  $v_n=30$  km/h.  $D_z$  dle tabulky 2 ČSN 73 6109 vychází:

- vpravo
  - podélný sklon jízdního pásu v % -5,56%
  - $D_z = 20$  m
- vlevo

-podélný sklon jízdního pásu v % +5,56%

-D<sub>z</sub> = 19 m

**Rozhledové poměry vyhovují.**

#### **Rozhledové poměry 4**

Jedná se o připojení VC4 na HC1, návrhová rychlost HC1 je v<sub>n</sub>=30 km/h. D<sub>z</sub> dle tabulky 2 ČSN 73 6109 vychází:

- vpravo

-podélný sklon jízdního pásu v % -16,29%

-D<sub>z</sub> = 21 m

- vlevo

-podélný sklon jízdního pásu v % +16,29%

-D<sub>z</sub> = 19 m

**Rozhledové poměry vyhovují.**

#### **Rozhledové poměry 5**

Jedná se o připojení LC na HC1, návrhová rychlost HC1 je v<sub>n</sub>=30 km/h. D<sub>z</sub> dle tabulky 2 ČSN 73 6109 vychází:

- vpravo

-podélný sklon jízdního pásu v % +16,29%

-D<sub>z</sub> = 19 m

- vlevo

-podélný sklon jízdního pásu v % -16,29%

-D<sub>z</sub> = 21 m

**Rozhledové poměry vyhovují.**

## **B.5 Příprava staveniště**

Před zahájením stavebních prací na SO proběhnou přípravné práce.

V prostoru stavby budou provedeny bourací práce stávajících konstrukcí. V rámci stavby proběhne rovněž kácení mimolesní zeleně.

## **C vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci – dopravní údaje, geotechnický průzkum apod.**

### **C.1 Geodetická dokumentace**

Projektová dokumentace je zpracována do digitálního geodetického zaměření zhotoveného pro investora stavby, které bylo v průběhu zpracování projektové dokumentace doplněno do potřebného rozsahu.

Pro potřeby vytýčení stavby budou projektantem poskytnuty podklady v digitální podobě ve formátu vhodném pro zpracování geodetem stavby.

Součástí technické zprávy je výpis vytyčovacíh údajů.

### **C.2 Průzkum stávajících inženýrských sítí**

V oblasti se nalézají některé inženýrské sítě, jejich zakres je patrný v příloze, část C.3 Koordinační situační výkres a příloha D.3.2 Situace. Veškeré práce v blízkosti inženýrských sítí je nutno provádět ručně a dodržet všechny podmínky stanovené správcem dotčené inženýrské sítě. Tyto podmínky jsou součástí dokladové části, která je součástí žádosti o povolení.

**Zákes dotčených inženýrských sítí je orientační, před zahájením stavby je nutno dotčené inženýrské sítě vytýčit!!!**

### C.3 Geotechnický průzkum

Na základě provedeného geotechnického průzkumu ("Podrobný IG a HG průzkum pro realizaci PSZ", GeoVision s.r.o., 04/2021) s ohledem na materiál stávající konstrukce vozovky je navrženo provést rekonstrukci vozovky s maximálním využitím místních materiálů. Principiálně se předpokládají se tyto pracovní fáze:

- Rozrytí stávajícího povrchu do hl. 5 – 10 cm pod stávající výtluky.
- Drcení uvolněného kameniva.
- Planýrování – elektrohydraulicky ovládaným planýrovacím štítem do požadovaného profilu cesty.
- Hutnění pomocí třideskového zhutňovače se nová vrstva zhutní. Hutnící desky jsou speciálně zavěšeny a automaticky se přizpůsobují profilu cesty.

V místech s nedostatečným podílem kamenité složky je uvažováno s doplněním nového materiálu, kdy je předpokládáno drcené kamenivo frakce 8 - 16 mm, případně 16 - 32 mm.

Pro samotnou realizaci je potřeba počítat s možným použitím pojiva přidaného do rozrytého materiálu. Přesná receptura bude upřesněna v gesci zhotovitele stavby, v rozpočtu je uvažováno s laboratorními zkouškami pro přípravu receptury.

Recyklace stávajících konstrukcí je uvažována v celém řešeném úseku polní cesty HC1.

### C.4 Dopravní průzkum

S ohledem na charakter stavby nebyl dopravní průzkum prováděn.

## D vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Všechny stavební objekty stavby jsou vzájemně zkoordinovány, jedná se o stavební objekty:

SO 101 Vedlejší polní cesta VC14A  
SO 301 Odvodnění VC14A  
SO 102 Vedlejší polní cesta VC14C  
SO 103 Hlavní polní cesta HC1  
SO 303 Odvodnění HC1  
SO 104 Hlavní polní cesta HC2B  
SO 304 Odvodnění HC2B  
SO 105 Hlavní polní cesta HC2C  
SO 305 Odvodnění HC2C  
SO 804 Dopravní zeleň IP01+IP02+IP03

## E návrh zpevněných ploch

Návrh skladby vozovky vychází z požadavků investora a komplexních pozemkových úprav a byl proveden dle GTP. Na základě provedeného geotechnického průzkumu ("Podrobný IG a HG průzkum pro realizaci PSZ", GeoVision s.r.o., 04/2021) s ohledem na materiál stávající konstrukce vozovky je navrženo provést rekonstrukci vozovky s maximálním využitím místních materiálů. Principiálně se předpokládají se tyto pracovní fáze:

- Rozrytí stávajícího povrchu do hl. 5 – 10 cm pod stávající výtluky.
- Drcení uvolněného kameniva.
- Planýrování – elektrohydraulicky ovládaným planýrovacím štítem do požadovaného profilu cesty.
- Hutnění pomocí třideskového zhutňovače se nová vrstva zhutní. Hutnící desky jsou speciálně zavěšeny a automaticky se přizpůsobují profilu cesty.

V místech s nedostatečným podílem kamenité složky je uvažováno s doplněním nového materiálu, kdy je předpokládáno drcené kamenivo frakce 8 – 16 mm, případně 16 – 32 mm.

Pro samotnou realizaci je potřeba počítat s možným použitím pojiva přidaného do rozrytého materiálu. Přesná receptura bude upřesněna v gesci zhotovitele stavby, v rozpočtu je uvažováno s laboratorními zkouškami pro přípravu receptury.

Recyklace stávajících konstrukcí je uvažována v celém řešeném úseku polní cesty HC1.

Zpevněné plochy byly navrženy dle předpokládaného využití a zatížení.

- |                                    |    |
|------------------------------------|----|
| • Třída dopravního zatížení        | IV |
| • Návrhová úroveň porušení vozovky | D2 |

Konstrukce skladby vozovky účelové komunikace (polní cesty) s asfaltovým krytem:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11	50mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřík emulzní	PS-EP	0,3kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	70mm	ČSN EN 13108-1
Recyklace za studena + pojivo	R	200mm	
<b>Konstrukce celkem</b>		<b>320mm</b>	

Práce se nesmí provádět při silném nebo dlouhotrvajícím dešti, materiál nesmí být zmrzlý. Stmelené vrstvy se nesmí provádět při teplotách nižších než +5°C. Pokud teplota při ošetření klesne pod 0°C, musí se zhodnotit stav vrstvy a provést její případné opravy. Pokud teplota při ošetření překročí +25°C, musí se udržování jejího vlhkého stavu věnovat zvýšená pozornost.

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

Odvodnění polní cesty HC1 je řešeno jako SO 303 Odvodnění HC1.

### **F.1 Odvodnění vozovky**

Odtok povrchových vod vychází ze stávajícího stavu a zůstává beze změny. Voda z povrchu vozovky bude odtékat podélným a příčným sklonem na okolní terén, kde dochází k jeho zasakování, případně odvedením stávající strouhou dále. Podélné otevřené odvodňovací zařízení (příkopy, rigoly) není navrženo.

V úsecích s podélným sklonem větším než 6 % jsou navrženy příčné svodné žlábků z pozinkovaných ocelových U profilů se zesílenou nájezdovou hranou a stabilizačními patkami o světlosti 120x110 mm, délky 6,0 m, třída únosnosti D 400. V trase předmětné polní cesty jsou navrženy 24ks svodných žlábků vyústěných volně na terén.

Navržené umístění svodných žlábků je graficky doloženo v příloze D.3.2 – Situace. Umístění svodných žlábků je možno přizpůsobit terénním podmínkám v rámci stavby.

### **F.2 Odvodnění pláň**

Zvláštní odvodnění zemní pláň a konstrukce vozovky není navrhováno s ohledem na konfiguraci terénu a umístění stávajících inženýrských sítí v souběhu.

### **F.3 Trubní propustky**

V rámci řešení odvodnění účelové komunikace – polní cesty HC1 – dochází ke křížení s propustkem DN 300, který převádí vodoteč – pravostranný přítok Hraničního potoka.

Propustek nebude v rámci stavby upravován, předepsáno je pouze jeho pročištění a kontrola, před a po provedení stavby rekonstrukce cesty.

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

S ohledem na charakter a rozsah stavby není navrženo osazení žádného dopravního značení ani zařízení.

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

Před vlastní výstavbou je nutno provést nové a přesné vytyčení inženýrských sítí, a to jak směrově, tak výškově dle daných pokladů a správců jednotlivých inženýrských sítí. Před vlastní výstavbou je nutno provést včasné ohlášení dotčeným orgánům státní správy.

U všech podzemních sítí, které se nachází v prostoru stavby musí být dodržena správcí sítí předepsaná ochranná pásma od osy sítě. V případě že se budou stavební práce blížit těmto pásmům, provedou se výkopové práce jen ručně, dle podmínek správce dotčené sítě.

Všechny zásypy podélných vedení v trase komunikace, příčných přechodů, přípojek a osazení chrániček budou provedeny vylepšenými zeminami nebo štěrkokdrtí při hutnění PS 102%.



V průběhu realizace zemních prací bude zabezpečeno dokonalé odvodnění zemního tělesa včetně para plání, aby při zhoršených klimatických podmínkách nedocházelo k rozbředávání zemin. Pro stavbu zemního tělesa platí v plné míře dodržování ČSN 736133 - Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací a ČSN 721006 Z1 – Kontrola zhutnění zemin a sypanin a provádění všech předepsaných kontrolních a průkazných zkoušek.

Předpokládá se provádění stavby jako jeden celek. Při provádění stavby je nutné dodržet všechny předpisy a nařízení k ochraně zdraví a bezpečnosti pro pracovníky i pro provoz na staveništi. Dále je nutné před započatím všech prací, a to jak přípravných, tak vlastních informovat min. 14 dní před archeologickou službu ČR. Přebytek výkopku ze stavby bude odvezen na deponii určenou investorem nebo na skládku k tomu účelu určenou.

Plocha pro zařízení staveniště se neuvažuje. Případné zařízení staveniště bude na pozemcích investora. Materiály nutné pro výstavbu budou na stavbu dováženy průběžně. Stálá spotřeba vody a elektrické energie se nepředpokládá.

Jako přístupová cesta pro dopravu materiálu na stavbu a odvoz výkopku ze stavby jsou uvažovány místní komunikace. Staveniště bude zajištěno proti vynášení znečištění stavebními stroji a nákladními auty po dobu realizace na přilehlé komunikace. Případné znečištění místních komunikací vozidly stavby musí prováděcí firma průběžně odstraňovat. Zároveň musí prováděcí firma zajistit průjezdnost pro vozidla první pomoci a HZS.

Kontrolní prohlídky stavby budou provedeny v následujícím pořadí:

- Převzetí staveniště s dodavatelem, investorem, AD a TDS
- Převzetí dokladů o směrovém a výškovém vytýčení stavby a dokladů o vytýčení podzemních inženýrských sítí v dotčeném území.
- Kontrola přechodného dopravního značení v místě pracovních míst – je-li požadováno
- Kontrola směrového a výškového vytýčení stavby
- Kontrola pláně výkopu včetně převzetí protokolů o provedení zkoušek hutnění pláně
- Kontrola při realizaci a hutnění podkladních šterkových vrstev a při pokládce asfaltových vrstev
- Kontrola vyrovnaní terénu, ohumusování a zatravnění
- Kontrola dokončení úklidových prací
- Závěrečné předání stavby investorovi před kolaudací
- Kolaudace

## H.1 ochrana vedení VN a datových kabelů

V rámci stavby dochází k nutnosti dodatečné ochrany stávajícího vedení VN a datových kabelů z důvodu situačního řešení rekonstruované polní cesty HC1. Dle požadavku majitele a správce kabelů je navrženo dodatečné doplnění ochrany vedení svazku 3 kabelů VN a datového vedení. To bude provedeno osazením vedení VN a datového vedení do silnostěnného kabelového žlabu, každý typ vedení samostatně, avšak do společné rýhy. Uložení kabelových žlabů je součástí grafické přílohy D.3.6 Vzorové uložení kabelů do kabelových žlabů.

## H.2 ochranná opatření VTL plynovodu

Součástí stavebního objektu je návrh ochranných opatření VTL plynovodu – osazení chrániček VTL plynovodu. Součástí jsou dvě chráničky.

### H.2.1 základní charakteristiky

Ochranná opatření na VTL plynovodu.

Popis stávajícího plynárenského zařízení (PZ):

- Umístění: katastr Štítary u Krásné
- GIS ID PZ: 225358058
- Typ PZ: VTL plynovod, PN: 40, DN: 100, Materiál: ocel

### H.2.2 technické řešení

Projektované komunikace – polní cesty HC1 a HC2B řešené v rámci SO 103 a SO 104 – kříží ve dvou úsecích stávající VTL plynovod DN 100. Ten bude v místech křížení opatřen dělenou ocelovou chráničkou DN 200. Chránička bude osazena v délce 14m a bude mít přesah přes budovanou komunikaci minimálně 1m na obou koncích. Na chráničku bude osazena čichačka v nadzemním provedení jako orientační sloupek a propojovací objekt chráničky (dále jen POCH). Čichačka a POCH budou osazeny do železobetonové skruže průměru 80x60cm. Spodek skruže bude osazen 20cm pod úroveň terénu. Mezikruží bude vysypáno šterkodrtí do výšky 10cm nad okolní terén. POCH je navržen v plastovém provedení dle platných

norem a TPG.

Na stávajícím VTL plynovodu bude obnovena izolace, která bude podrobena elektrojiskrové zkoušce dle ČSN 038377 zkušební napětím 25 kV.

Svary jednotlivých dílů chráničky musí být provedeny podle ČSN 131075 a musí být zaručena jejich vodotěsnost a plynotěsnost. Na všech svarech musí být provedena vizuální kontrola oprávněnou osobou dle ČSN EN 12 732 – osoba s oprávněním dle ČSN EN 970, případně ČSN EN 473.

30cm nad stěnu chráničky budou na hutněnou vrstvu výkopku uloženy dvě vrstvy výstražné fólie žluté barvy, šíře 50cm. Výstražná fólie bude uložena nad VTL plynovod v celé délce montážní jámy (minimálně však s 50cm přesahem přes čela chráničky).

## **I vazba na případné technologické vybavení**

Součástí stavebního objektu není žádné technologické vybavení.

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

Charakter stavebního objektu nevyžaduje provedení podobných výpočtů.

## **K řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Polní cesta je obecně bezbariérově přístupná a neslouží pro zpřístupnění objektů uvedených §2 vyhlášky č. 398/2009Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Proto nejsou ve stavbě zahrnuta zvláštní stavební opatření stanovena uvedenou vyhláškou.

### **K.1 zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu,**

Uvedený návrh neřeší samostatně užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, nicméně stavba netvoří omezení pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

### **K.2 zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením,**

Vzhledem k charakteru stavby uvedený návrh neřeší samostatně užívání stavby osobami se zrakovým postižením.

### **K.3 zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením,**

Netýká se.

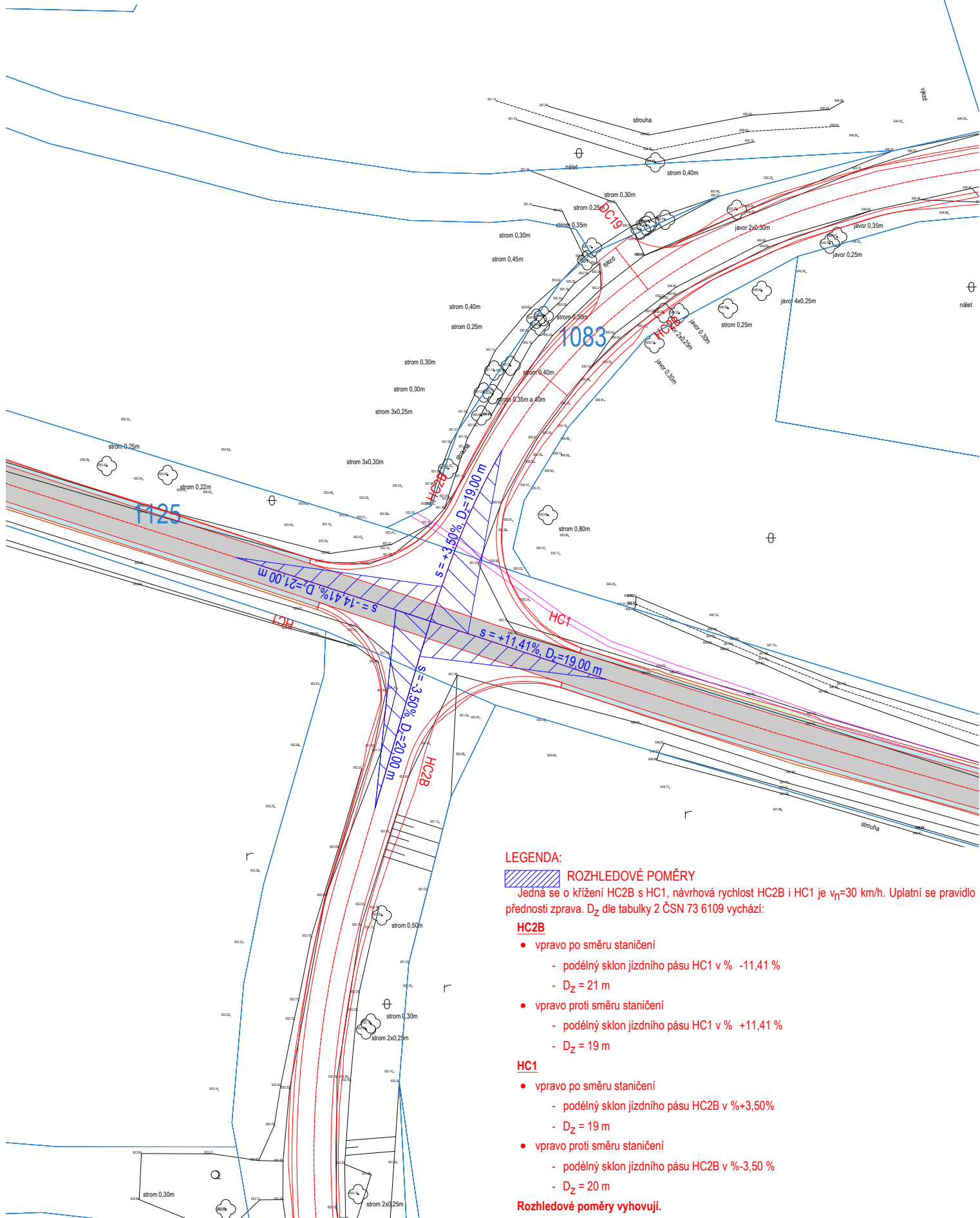
### **K.4 seznam použitých stavebních výrobků pro bezbariérové řešení.**

Stavební výrobky pro bezbariérové řešení stavby nejsou využity s ohledem na charakter stavby využity.

# PŘÍLOHA Č.1

## ROZHLEDY 1

### M 1:500



#### LEGENDA:

  ROZHLEDOVÉ POMĚRY

Jedná se o křížení HC2B s HC1, návrhová rychlost HC2B i HC1 je  $v_n = 30\text{ km/h}$ . Uplatní se pravidlo přednosti zprava.  $D_z$  dle tabulky 2 ČSN 73 6109 vychází:

#### HC2B

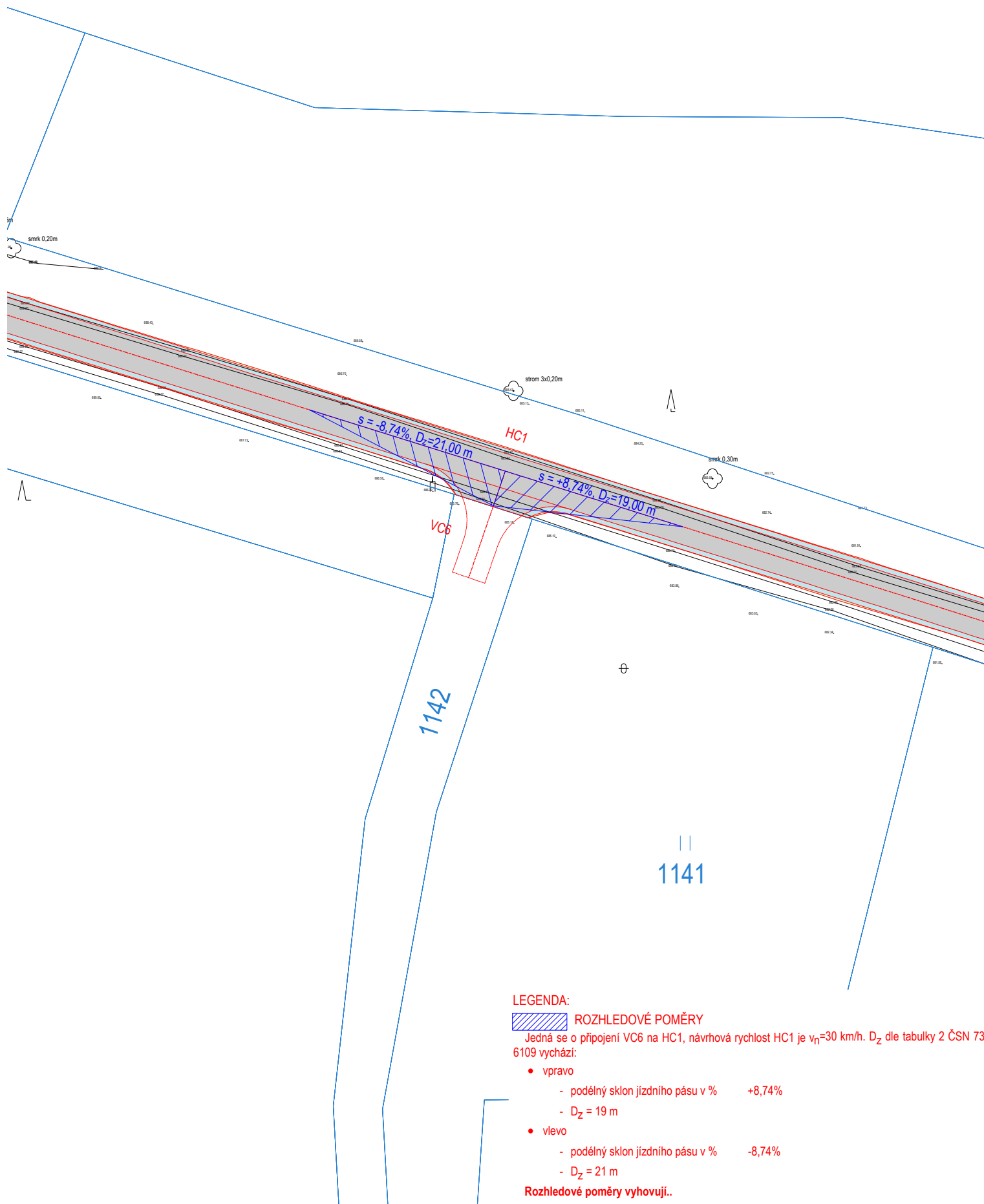
- vpravo po směru staničení
  - podélný sklon jízdního pásu HC1 v %  $-11,41\%$
  - $D_z = 21\text{ m}$
- vpravo proti směru staničení
  - podélný sklon jízdního pásu HC1 v %  $+11,41\%$
  - $D_z = 19\text{ m}$

#### HC1

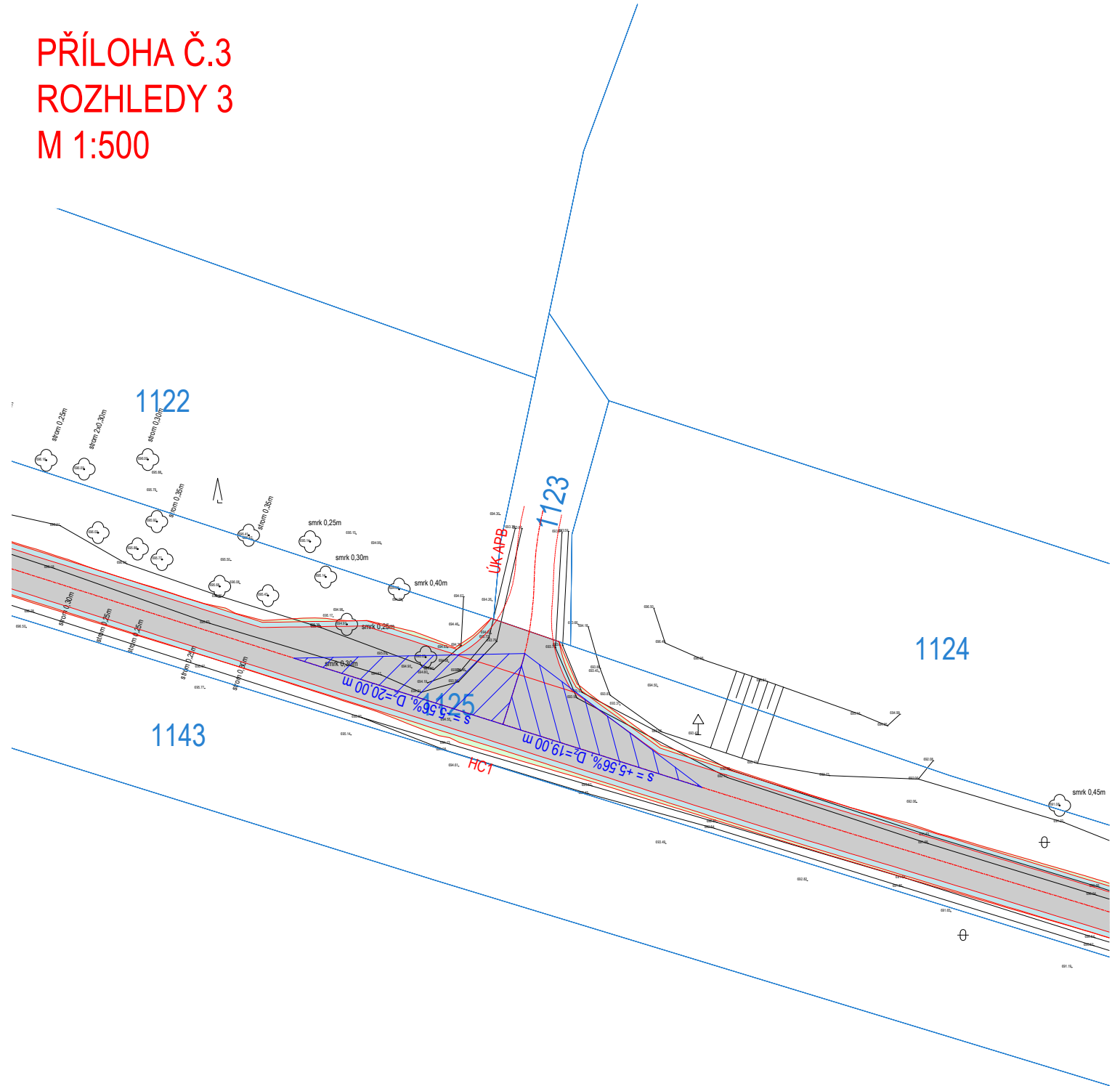
- vpravo po směru staničení
  - podélný sklon jízdního pásu HC2B v %  $+3,50\%$
  - $D_z = 19\text{ m}$
- vpravo proti směru staničení
  - podélný sklon jízdního pásu HC2B v %  $-3,50\%$
  - $D_z = 20\text{ m}$

Rozhledové poměry vyhovují.


PŘÍLOHA Č.2  
ROZHLEDY 2  
M 1:500



PŘÍLOHA Č.3  
ROZHLEDY 3  
M 1:500



LEGENDA:

 ROZHLEDOVÉ POMĚRY

Jedná se o připojení účelové komunikace k objektu větrné elektrárny APB na HC1, návrhová rychlost HC1 je  $v_H=30$  km/h.  $D_Z$  dle tabulky 2 ČSN 73 6109 vychází:

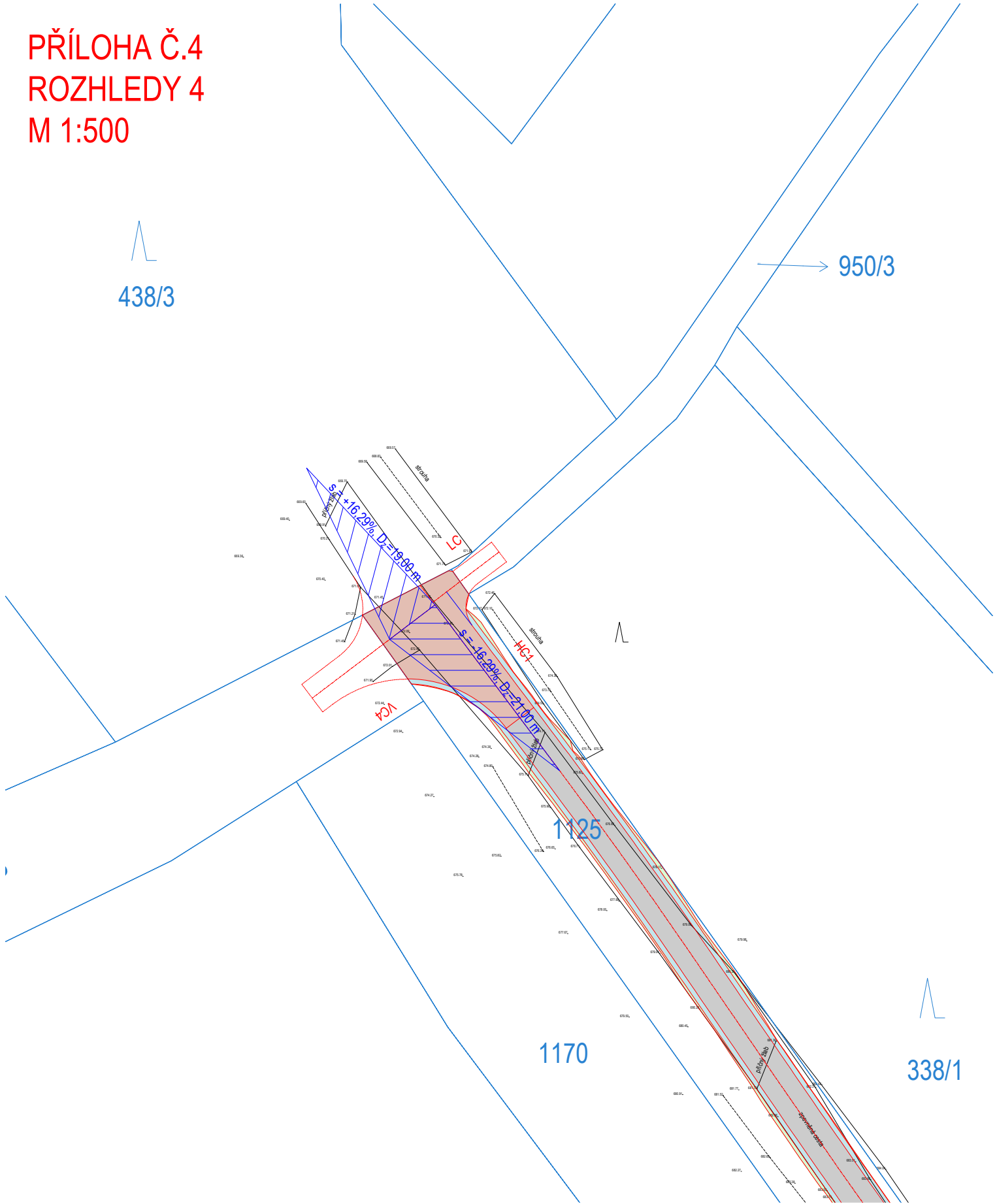
- vpravo
  - podélný sklon jízdního pásu v % -5,56%
  - $D_Z = 20$  m
- vlevo
  - podélný sklon jízdního pásu v % +5,56%
  - $D_Z = 19$  m

Rozhledové poměry vyhovují.

PŘÍLOHA Č.4  
ROZHLEDY 4  
M 1:500

438/3

950/3



**LEGENDA:**

 **ROZHLEDOVÉ POMĚRY**

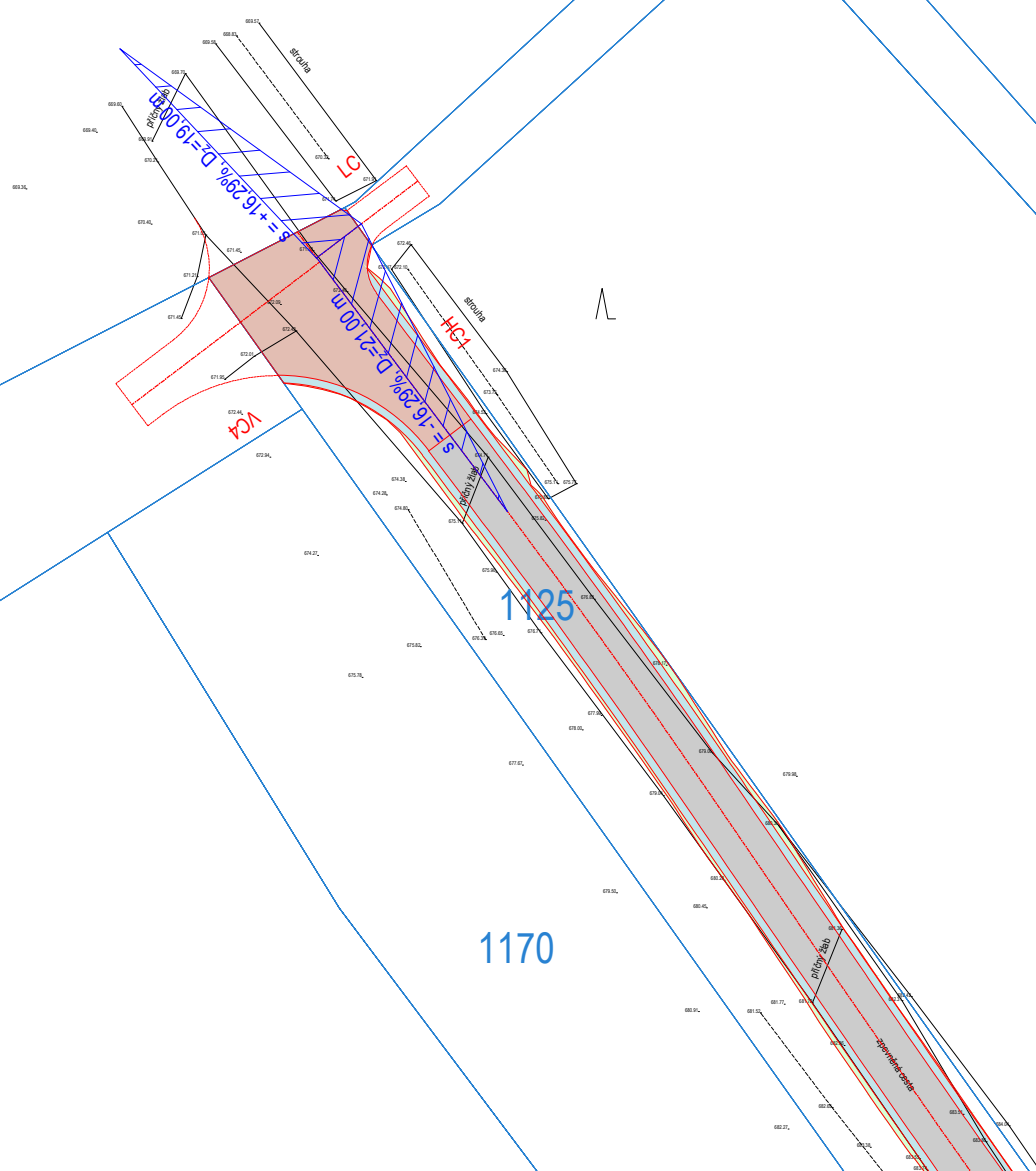
Jedná se o připojení VC4 na HC1, návrhová rychlost HC1 je  $v_H=30$  km/h.  $D_Z$  dle tabulky 2 ČSN 73 6109 vychází:

- vpravo
  - podélný sklon jízdního pásu v % -16,29%
  - $D_Z = 21$  m
- vlevo
  - podélný sklon jízdního pásu v % +16,29%
  - $D_Z = 19$  m

**Rozhledové poměry vyhovují.**

438/3

950/3



 ROZHLEDOVÉ POMĚRY

- vpravo

- podélný sklon jízdního pásu v % +16,29%
- $D_z = 19 \text{ m}$
- vlevo
  - podélný sklon jízdního pásu v % -16,29%
  - $D_z = 21 \text{ m}$

**Rozhledové poměry vyhovují.**