

PD – polní cesta C2 a IP na pozemku KN p.č. 1850 v k.ú. Bavory

D.1.1 Technická zpráva

SO 101 – Polní cesta C2

DSP + DPS

Obsah:

- a) identifikační údaje objektu
- b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení
- c) vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci (dopravní údaje, geotechnický průzkum atd.)
- d) vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby
- e) návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů
- f) režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace
- g) návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku
- h) zvláštní podmínky a požadavky na postup stavby, případně údržbu
- i) vazba na případné technologické vybavení
- j) přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů
- k) řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se staveništem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

V Olomouci, říjen 2021

Zodpovědný projektant:

a) Identifikační údaje objektu

Název stavby:	PD – polní cesta C2 a IP na pozemku KN p.č. 1850 v k.ú. Bavory
Část stavby:	SO 101 – Polní cesta C2
Místo stavby:	k.ú. Bavory (601209)
Obec:	Bavory
Kraj:	Jihomoravský
Charakter stavby:	liniová stavba dopravního charakteru (účelové komunikace – polní cesty)
Stupeň PD:	DSP + DPS

b) Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Stavba se napojuje na místní komunikaci u hřbitova v obci Bavory.

Projektová dokumentace k žádosti o stavební povolení a následnou realizaci stavby řeší liniovou stavbu dopravního charakteru, tj. veřejně přístupné účelové komunikace – polní cesty, a výsadbu na pozemku p.č. 1850 v k.ú. Bavory. Stavební záměr je rozdělen na 2 samostatné stavební objekty:

- SO 101 – Polní cesta C2
- SO 801 – Interakční prvek IP

Obec Bavory se nachází v okrese Břeclav severně od Mikulova, který je její pověřenou obcí a obcí s rozšířenou působností. Obec Bavory se nachází v Jihomoravském kraji severně od rakouských hranic. Zájmové území se nachází mimo zastavěnou část obce. Navržená polní cesta navazuje na stávající místní komunikaci u hřbitova na okraji obce. Po obou stranách je cesta lemována vinicemi.

PD svým rozsahem řeší převážně rekonstrukci stávající polní cesty. Polohově i výškově vychází návrh z polohy stávajících polních cest. Respektuje veškerá stávající napojení a nemění dopravní obslužnost přilehlých objektů a pozemků. Návrh polní cesty vychází ze schválené pozemkové úpravy. Účelem polní cesty je umožnění dopravní dostupnosti přilehlých vinic.

Řešené území se nachází v CHKO Pálava.

Účelem navrhované stavby je především zlepšení zpřístupnění pozemků pro vlastníky (uživatelé pozemků) a celkové zkulturnění daného území.

Dokumentace navazuje na schválenou pozemkovou úpravu *Komplexní pozemková úprava k. ú. Bavory* (březen 2007, Pozemková úprava byla schválena dne 02.10.2007 (č.j. 3852/2007-RÝ) rozhodnutím ministerstva zemědělství a Pozemkového úřadu Břeclav. Rozhodnutí nabylo právní moci dne 8. 12. 2007.

Rozhodnutí o komplexní pozemkové úpravě nahrazuje územní rozhodnutí.

Návrh polních cest vychází z ČSN 73 6109 *Projektování polních cest*, ČSN 73 6101 *Projektování silnic a dálnic*, ČSN 73 6102 *Projektování křižovatek na silničních komunikacích* a *Katalogu vozovek polních cest TP změna č. 2* z března 2011.

Materiály a zpracování díla budou v souladu s požadavky uvedenými v legislativě a technických normách ČR, ať již jsou či nikoli uvedeny v technických zprávách a výkresové dokumentaci. Tyto normy jsou považovány za neopomenutelnou podmínku pro provádění díla a má se za to, že zhotovitel je s jejich obsahem a požadavky v plné míře obeznámen. Zhotovitel je povinen řídit se normami platnými v termínu výstavby.

SO 101 – Polní cesta C2

Návrh řeší výstavbu nové polní cesty v trase stávající zaužívané nezpevněné cesty, která zajišťuje přístup k vinicím, přilehlým zahradám a zemědělským pozemkům. Trasa kopíruje zvlněný terén, začíná na křižovatce s místní komunikací u hřbitova a pokračuje směrem na jih k Mikulovu okolo Anenského vrchu a Růžového vrchu.

Celková délka navrhované polní cesty je 823 m na parcelách č. 1729/1, 1729/2, 1777, 1789, 1810, 1817, 1818, 1819, 1820, 1831, 1848, 1849, 1850, 1914, k. ú. Bavory. Polní cesta je navržena s asfaltovým krytem v délce 789 m a štěrkovým kytlem v délce 34 m. Ve vybraných úsecích jsou navrženy přetokové profily, které jsou řešeny lokálním snížením nivelety vozovky a změnou povrchu vozovky na dlažbu z lomového kamene.

Návrhová kategorie polní cesty je P 4,0/20 (jednopruhová, obousměrná s výhybnami, šířka jízdního pruhu je u asfaltového krytu 3,7 m; krajnice 2 x 0,15 m tvořená po obou stranách silničním obrubníkem přejezdovým (150x150x100). U štěrkového krytu je navržena šířka jízdního pruhu 3,5 m; krajnice 2 x 0,25 m). Návrhová rychlost je 20 km/hod. Sklon svahů v násypech i zářezích bude 1:2. V okolí navržené cesty na dotčených parcelách bude provedeno osetí (po hranici parcely).

V trase polní cesty je navrženo 16 směrových oblouků. Byl vynesena podélný profil v délce 822,54 m a 42 příčných řezů. Niveleta cesty je navržena ve sklonu -11,31 % až +3,44 %.

V trase polní cesty jsou navrženy dvě výhybny. Ve staničení km 0,134 00 až km 0,168 20 je navržena levostranná výhybna o celkové délce 34,2 m. Výhybna je řešena rozšířením povrchu vozovky v místě navrženého sjezdu. Rozšíření je řešeno na obě strany vozovky o velikosti 1,5 m na levou stranu a 0,9 m na pravou stranu. Celková šířka vozovky v místě výhybny je 6,4 m. Návrh a umístění výhybny je ovlivněno okolními poměry. Výhybna je navržena v místě přetokového profilu, proto je konstrukčně řešena dle skladby navrženého přetokového profilu (lomový kámen do betonového lože, viz přílohu D.1.2.5 *Přetokový profil*).

Další výhybna je umístěna ve staničení km 0,396 81 až km 0,432 00 (pravostranná) o celkové délce 35,13 m. Výhybna je řešena rozšířením povrchu vozovky o velikosti 1,5 m na pravou stranu. Celková šířka vozovky v místě výhybny je 5,5 m. Návrh a umístění výhybny je ovlivněno okolními poměry. Výhybna bude provedena ve stejné skladbě jako navrhovaná polní cesta. Náběhy jsou provedeny v poměru 1:3.

Přehledné umístění výhyben:

km 0,134 00 až km 0,168 20 (levostranná)

km 0,396 81 až km 0,432 00 (pravostranná)

Jako výhybny budou dále využity hospodářské sjezdy, případně jiná rozšířená místa navržená v trase polní cesty.

Přístup na okolní pozemky bude zajištěn pomocí přejezdového obrubníku a soukromé sjezdy nejsou řešeny po dohodě s investorem a zástupci obce. Výjimkou jsou sjezdy obecní, které jsou obsaženy v PD. Sjezdy budou zpevněné, jejich konstrukční skladba je řešena dle skladby přetokového profilu (lomový kámen do betonového lože, viz přílohu *D.1.2.5 Přetokový profil*), s výjimkou sjezdu ve staničení km 0,753 00, který bude konstrukčně řešen shodně se skladbou navržené polní cesty v místě napojení sjezdu, tzn. asfaltový kryt se silniční přídlažbou.

Vzhledem k vedení cesty v úrovni terénu jsou všechny sjezdy navrženy bez propustků (tzn. shodně se stávajícím stavem).

Přehledné umístění sjezdů:

km 0,039 00
km 0,157 00
km 0,452 00
km 0,753 00

Rozšíření jízdního pruhu ve směrových obloucích je v max. možné míře řešeno dle příslušných norem, ne vždy však mohly být normové hodnoty, vzhledem k šířkovému vymezení obecních parcel, dodrženy. Rozšíření v jízdním pruhu bude ve stejné konstrukční skladbě, jako je konstrukce polní cesty.

Jako rozšíření jízdního pruhu ve směrových obloucích budou dále využity hospodářské sjezdy, případně jiná rozšířená místa navržená v trase polní cesty.

Navržená konstrukce polní cesty v hlavní části (staničení km 0,000 až 0,789 s výjimkou přetokových profilů) vychází z katalogu polních cest: PN 5-2, třída dopravního zatížení V, návrhová úroveň porušení vozovky D2. Na požadavek investora je však navýšena mocnost podkladního asfaltového betonu na 70 mm. Požadavek vychází ze zkušeností investora z předchozích realizací. Po obou stranách asfaltového povrchu je v celé trase tohoto úseku navržen přejezdový silniční obrubník 150/150/1000 mm. Použití přejezdového silničního obrubníku vychází z předpokladu, že hospodáři na okolních vinicích budou často najíždět na polní cestu kdekoli, kde se nacházejí vinice (tzn. téměř v celé trase).

Asfaltový beton obrušný	ACO 11	40 mm (ČSN 73 6121, ČSN EN 13 108-1)
Postřík spoj. emulzí	PS-E	0,3 kg/m ² (ČSN 73 6129)
Asfaltový beton podkladní	ACP 16+	70 mm (ČSN 73 6121, ČSN EN 13 108-1)
Postřík infiltrační	PI	2,5 kg/m ² (ČSN 73 6129)
Vibrovaný štěrk	VŠ	150 mm (ČSN 73 6126-2)
Štěrkodrt'	ŠD _B	200 mm (ČSN 73 6126-1)

celková tloušťka komunikace

460 mm

V prostoru mimo vinice (staničení km 0,789 30 až km 0,822 54) je navržena konstrukce polní cesty ze štěrkového povrchu: PN 6-5, třída dopravního zatížení V, návrhová úroveň porušení vozovky D2.

Vibrovaný štěrk	VŠ	200 mm (ČSN 73 6126-2)
Štěrkodrt'	ŠD _B	200 mm (ČSN 73 6126-1)

celková tloušťka komunikace

400 mm

Práce budou zahájeny odtěžením antropogenní navážky, která se v prostoru navržené polní cesty nachází. Mocnost vrstvy navážky vychází z provedeného inženýrsko-geologického průzkumu. Odstranění navážky na základě provedených sond je stanoveno následovně:

- km 0,000 až km 0,093 – 0,4 m
- km 0,093 až km 0,190 – 0,9 m
- km 0,190 až km 0,548 – 0,4 m
- km 0,548 až km 0,765 – 0,2 m
- km 0,765 až km 0,823 – bez odstranění navážky

Odvodnění zemní pláně je řešeno pomocí podélné drenáže DN150 (s perforací), která bude uložena na dno rýhy do štěrkopískového lože tl. 0,07 m. Rýha bude mít šířku 0,35 m a hloubku min 1,0 m. Drenážní trubka bude zasypána štěrkopískem. Minimální sklon drénu je 0,9 %. Umístění drenáže je přizpůsobeno okolním podmínkám a podélnému sklonu navržené polní cesty. Podélná drenáž je navržena ve staničeních:

- km 0,045 53 – km 0,125 00
- km 0,168 50 – km 0,431 94
- km 0,490 40 – km 0,818 37

Vyústění drenáže bude provedeno na povrch území do zeleného pásu na pravé straně od navržené polní cesty (reliéf terénu toto umožňuje) ve staničeních km 0,125 00, km 0,168 50, km 0,431 94 a km 0,450 00. V místě vyústění drénu bude provedeno opevnění z dlažby z lomového kamene tl. 300 mm do betonového lože C12/15, tl. 150 mm. Ve staničení km 0,818 37 bude drén vyústěn do nově navrženého příkopu na levé straně komunikace před stávajícím betonovým čelem propustku. Plocha opevnění u každého vyústění je 1 m².

Napojení polní cesty na stávající místní obslužnou komunikaci bude řešeno ve staničení km 0,000 00 u hřbitova. Napojení bude provedeno k hraně stávající komunikace. V místě napojení bude svislá spára mezi stávajícím a novým asfaltovým povrchem ošetřena pružnou asfaltovou zálivkou v celk. dl. 5,1 m. Nové dopravní značení nebude řešeno.

Napojení sjezdu ve staničení km 0,039 00. Sjezd je navržen jako dlažba z lomového kamene tl. 300 mm uložení do betonového lože C12/15, tl. 300 mm. Sjezd bude proveden v místě stávajícího sjezdu.

Napojení sjezdu ve staničení km 0,157 00 na stávající nezpevněnou polní cestu bude řešeno ukončovacím stabilizačním prahem. Sjezd je navržen v prostoru přetokového profilu, který je řešen jako dlažba z lomového kamene tl. 300 mm uložení do betonového lože C12/15, tl. 300 mm. Ukončovací stabilizační betonový práh bude proveden o šířce 300 mm, tl. 800 mm a délce 3,75 m.

Napojení sjezdu ve staničení km 0,452 00 na stávající nezpevněnou polní cestu bude řešeno ukončovacím stabilizačním prahem. Sjezd je navržen v prostoru přetokového profilu, který je řešen jako dlažba z lomového kamene tl. 300 mm uložení do betonového lože

C12/15, tl. 300 mm. Ukončovací stabilizační betonový práh bude proveden o šířce 300 mm, tl. 800 mm a délce 2,10 m.

Napojení sjezdu ve staničení km 0,753 00 na stávající nezpevněnou polní cestu bude řešeno přejezdovou silniční obrubou 150/150/1000 mm.

Ukončení navržené polní cesty C2 staničení km 0,822 54 bude řešeno přejezdovou silniční obrubou 150/150/1000 mm.

V místech napojení budou v max. možné míře dodrženy všechny parametry definované právními předpisy a technickými normami. Budou rovněž zohledněny všechny požadavky správce silnice a dopravního inspektorátu Policie ČR.

Ve staničení km 0,818 37 bude pročištěn stávající propustek DN1000. Nad propustkem bude provedeno zaústění nového příkopu, který bude proveden podél navržené polní cesty. Zaústění příkopu je provedeno do stávajícího suchého koryta/příkopu bez opevnění. V místě zaústění není stávající koryto evidováno jako vodní tok.

Ve staničení km 0,000 00 až km 0,060 00 a km 0,235 00 až km 0,396 00 bude provedena zajištění svahu na levé straně polní cesty pomocí PP geomříže. Celková plocha navržené geomříže je 365 m². Geomříž bude ukotvena do svahu pomocí hřebů – materiálové řešení hřebů a počty kotvicích prvků budou řešeny dle standardů výrobce geomříže.

Použití asfaltového povrchu pro návrh polní cesty i přes to, že řešené území se nachází v CHKO Pálava, bylo odsouhlaseno se zástupci Správy CHKO Pálava na výrobním výboru dne 22. 06. 2021 (viz záznam z jednání, který je součástí dokladové části dokumentace).

Před započítáním stavby bude provedeno odstranění stávajícího povrchu cesty (antropogenní navážka) o proměnlivé mocnosti (viz výše). Po stranách dojde k sejmutí drnu v tl. 150 mm. Nepotřebný sejmutý drn bude odvezen na skládku.

Zpracovateli projektové dokumentace nejsou známy žádné inženýrské sítě v řešené lokalitě.

Kácení:

Stavba si vyžádá kácení dřevin. Rozsah je patrný z přílohy *C.4 Situační výkres kácení zeleně*.

Výsadba:

Součástí SO 101 je i výsadba stromů podél polní cesty C2. Celkem bude vysázeno 8 ks stromů v následující druhové skladbě:

- mandloň obecná (*Prunus dulcis*) - 8 ks
- třešeň ptačka (*Prunus avium*) - 4 ks

Druhová skladba byla konzultována se zástupci Správy CHKO Pálava.

Stromy budou vysazeny podél polní cesty na parcelách č. 1729 a 1810.

K výsadbě budou použity solitérní autochtonní druhy vzrostlých dřevin výšky sazenice 2,0 m. Na ukotvení budou použity tři kůly.

Výsadba bude prováděna sadovnickým způsobem do jamek 800x800x800 mm, (velikost jamky by měla odpovídat nejméně 1,5násobku průměru kořenového systému nebo zemního balu). Stěny jamky musí být zdrsňeny a nesmí působit jako neprostupná překážka

pro kořeny. Dno výsadbové jamky nesmí být hladké a zhutněné, je nutné jej narušit. Do výsadbové jámy vložit 5 tablet hnojiva.

Pro uložení balu do středu výsadbové jámy se do dna jámy zatlučou tři kůly statického zajištění o průměru 6–10 cm. Kůly musí být pevné, oloupané a musí mít minimální trvanlivost 2 roky. Listnaté stromy se kotví do trojúhelníku, kůly jsou mezi sebou spojeny v horní části půlenou kulatinou (dvakrát). Vyzázení stromu ke kůlům se provede pomocí vazby z popruhu – tzv. úvazek. Vazba musí fixovat strom proti pohybům do stran, ale nesmí bránit pohybu směrem dolů (možné sesedání substrátu). Úvazek musí být na kůlu zajištěn proti sklouznutí.

Jednotlivé sazenice budou proti okusu a ohryzu chráněny plastovou ochranou na kmen do výšky 1,5 m. Na ochranu proti korní spále se použije rákosové, bambusové nebo slaměné rohože. Použití jutových bandáží se nedoporučuje. Lze využít i nátěry kmenů vápenným mlékem nebo přípravky k tomu určenými.

Bude provedeno mulčování výsadeb, štěpkou o tl. 150 mm, kolem stromů plochou 0,5 m². Mulčovací materiál nesmí poškozovat strom a nesmí bránit svými vlastnostmi pronikání vody a vzduchu do půdy. Mulč by neměl být v přímém kontaktu s kmenem.

Zálivka se musí přizpůsobit klimatickým podmínkám, aktuálnímu průběhu počasí, velikosti vysazeného stromu, půdní vlhkosti a termínu provádění. Vhodný je cyklus 6–8 zálivek během prvního vegetačního období po výsadbě. Četnost zálivek se ve druhém a třetím roce sníží na 3–6. Množství vody pro jednu zálivku (sazenice o velikosti do 200 cm) je 30 l/ks.

Závlahová miska musí být udržována po celou dobu, kdy je vykonávána zálivka.

Pozn.:

V letních suchých měsících by četnost zálivky měla být větší (např. 1 x za 14 dní).

Za ideální období pro výsadbu se považuje podzim, a to z důvodu příznivějších vláhových poměrů půdy. Před vegetačním obdobím by tak dřevina již měla mít dostatečně vyvinutý kořenový systém.

Následná 3letá péče o vysázenou zeleň:

Rozsah prací v 1. roce:

- kontrola ochrany proti okusu (oprava 10 %)
- kontrola stavu porostů a následná dosadba uhynulých dřevin (nad 5 % z celkového počtu)
- 2 x kosení travnatých porostů
- 1 x ožínání sazenic
- 6-8 x zálivka

Rozsah prací ve 2. a 3. roce:

- kontrola ochrany proti okusu (oprava 10 %) v každém roce
- kontrola stavu porostů a následná dosadba uhynulých dřevin (nad 5 % z celkového počtu)
- 1x ročně kosení travnatých porostů
- 1x ročně ožínání sazenic
- 3-6 x zálivka
- 1 x výchovný a zdravotní řez

Rozsah prací ve 4. a 5. roce:

- kontrola ochrany proti okusu (oprava 10 %) v každém roce

Výsadba dřevin respektuje veškerá ochranná pásma. Stromy budou vysázeny v min. vzdálenosti 3 m od parcelní hranice a v min. vzdálenosti 5 m od sebe.

c) Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci (dopravní údaje, geotechnický průzkum atd.)

Pro stavbu byl v červenci 2021 zpracován inženýrskogeologický průzkum, zpracovatel, vypracovali. Zpráva o provedeném průzkumu je součástí samostatné přílohy G. IGP dokumentace.

Průzkum zhodnocuje geologické poměry na pozemku parc. č. 1729/1 a 1849 v k. ú. Bavory za účelem úpravy polní cesty. Provedeným IGP byly získány informace o geologické stavbě v trase rekonstruované a navrhované polní cesty C2 v k.ú. Bavory, a v místě náhradní výsadby IP na pozemku KN p.č. 1850, také v k.ú. Bavory. Níže jsou uvedeny podmínky k zakládání polní cesty.

SO 101 – C2

Na základě provedených geologicko-průzkumných prací posuzujeme budoucí staveniště dle ČSN 73 6133 „Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací“. Základové poměry považujeme za jednoduché, konstrukci za nenáročnou v 1. geotechnické kategorii. Na základě těchto zjištěných výsledků bylo doporučeno plošné založení v hloubce 0,9 m v místě, kde byl realizován vrt V1, v místě vrtu V2 v hloubce 0,4 m, v místě vrtu V3 v hloubce 0,2 m. Hloubka založení je ovlivněna mocností vrstvy s antropogenní navázkou. V místě plánované výstavby polní cesty se totiž nachází vrstva s antropogenním materiálem. Tuto vrstvu bude nutné před zahájením stavebních prací odstranit, jelikož jsou navázky pro zakládání zcela nevhodné. Dále upozorňujeme, že jily jsou objemově nestálé a vysoce namrzavé.

Zemina třídy F3 se symbolem MS, konzistence tuhé dosahuje únosnost hodnoty $R_{dt}=175$ kPa. Zemina třídy F4 se symbolem CS, konzistence tuhé dosahuje únosnost hodnoty $R_{dt}=150$ kPa, pevné konzistence $R_{dt}=250$ kPa. Zemina třídy G2 se symbolem GP, středně ulehlé dosahuje únosnost hodnoty $R_{dt}=550$ kPa. Hodnoty tabulkové výpočtové únosnosti R_{dt} (kPa) platí při hloubce založení 0,8 až 1,5 m pro šířku základu ≤ 3 m. Založením v hloubce větší než 0,8 m bude zároveň splněno kritérium o minimální nezámrazné hloubce.

Hladina podzemní vody nebyla během průzkumných prací zastižena. Do statického výpočtu doporučujeme použít hodnoty geotechnických vlastností zemín, které jsou uvedeny v příloze G.

Co se týká vlivu stavby na životní prostředí, můžeme konstatovat, že nedojde k výraznému zhoršení prostředí. V průběhu výstavby bude narušen přirozený chod dotčené části obce. Dojde ke zvýšení hluku a prašnosti, ale tato problematika spojená s výstavbou nového objektu může být minimalizovaná důslednou organizací na staveništi.

Stavebně historický průzkum či další podobné průzkumy nebyly v lokalitě prováděny.

d) Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Jedná se o účelovou komunikaci sloužící ke zpřístupnění jednotlivých parcel.

e) **Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů**

SO 101 – Polní cesta C2

Navržená konstrukce polní cesty bude PN 5-2, třída dopravního zatížení V (lehké), návrhová úroveň porušení vozovky D2.

V hlavní části (staničení km 0,000 – km 0,789)

Asfaltový beton ohrubný	ACO 11	40 mm (ČSN 73 6121, ČSN EN 13 108-1)
Postřík spoj. emulzí	PS-E	0,3 kg/m ² (ČSN 73 6129)
Asfaltový beton podkladní	ACP 16+	70 mm (ČSN 73 6121, ČSN EN 13 108-1)
Postřík infiltrační	PI	2,5 kg/m ² (ČSN 73 6129)
Vibrovaný štěrť	VŠ	150 mm (ČSN 73 6126-2)
Štěrťokodrt'	ŠD _B	200 mm (ČSN 73 6126-1)

celková tloušťka komunikace

460 mm

V prostoru mimo vinice (staničení km 0,789 – km 0,823)

Vibrovaný štěrť	VŠ	200 mm (ČSN 73 6126-2)
Štěrťokodrt'	ŠD _B	200 mm (ČSN 73 6126-1)

celková tloušťka komunikace

400 mm

Pozn.:

Konstrukce vozovky je navržena pro třídu dopravního zatížení V (lehké), tzn. průměrná denní intenzita provozu těžkých nákladních vozidel je rozmezí 15 - 100 vozidel/den, návrhová úroveň porušení vozovky D2.

Na žádost investora byla zvětšena tloušťka podkladního asfaltového betonu z 50 mm na 70 mm.

Po výkopu pro konstrukční vrstvy polní cesty bude provedena statická zkouška na únosnost v základové spáře min $E_{def2} = 45$ MPa. V případě nedodržení únosnosti základové spáry bude u polních cest provedena sanace základové spáry vápněním 3 % v min. tl. 400 mm.

Ve staničení km 0,093 až km 0,190, kde bude mocnost odstraňované navážky 0,9 m, nebude prováděna sanace vápněním, ale prostor pod konstrukčními vrstvami vozovky bude sanován lomovým kamenem, fr. 0-125 mm, hutněného na separační a výztužnou geotextilii v mocnosti min. 500 mm. Geotextilie musí být od hrubozrnné sypaniny oddělena vrstvou drobného drceného kameniva frakce 0/4 mm o mocnosti min. 50 mm tak, aby nedošlo k poškození geotextilie. Sanace bude provedena v min. tl. 400 mm.

Odvodnění polní cesty je řešeno příčným a podélným sklonem cesty do okolního terénu. Příčný sklon cesty je 2,5 % (staničení km 0,000 až 0,789 s výjimkou přetokových profilů), resp. 3,0 % (staničení km 0,789 30 až km 0,822 54).

Příčný sklon zemní pláně je navržen v přímém směru i ve směrových obloucích ve sklonu 3,0 %.

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

Odvodnění PC je řešeno příčným a podélným sklonem a podélným drénem. Podrobnější popis odvodnění je popsán u stavebního objektu v kapitole *b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení*.

g) Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku.

Se zřizováním trvalého dopravního značení PD neuvažuje.

h) Zvláštní podmínky a požadavky na postup stavby, případně údržbu

Dodavatel stavebních prací musí vytvořit podmínky k zajištění bezpečnosti práce.

Realizace stavby je závislá od finančního krytí stavby.

Předpokládaná délka výstavby je do 3 měsíců. Vzhledem k nutnosti zachování přístupu k přilehlým vinicím v době vinobraní, musejí být stavební práce ukončeny nejpozději do konce srpna.

Vzhledem k nutnosti zachování alespoň částečné možnosti přístupu k okolním vinicím, budou stavební práce na polní cestě probíhat po úsecích o max. délce 100 m. Předpokládá se, že občasný přístup k okolním vinicím bude umožněn i po dobu výstavby. Zhotovitel stavebních prací tomuto nesmí bránit a po domluvě s vlastníky bude vycházet vstříc vzájemné spolupráci.

Pozn.:

Předpokládaná doba výstavby je uvažována v období duben až srpen. Kácení musí proběhnout v období vegetačního klidu.

Postup stavebních prací by měl být následující:

- vymezení a vyznačení staveniště (včetně zařízení staveniště),
- kácení zeleně (stromů, zapojených dřevin a keřů).
- odstranění stávajících konstrukčních vrstev polní cesty, sejmutí drnu atd.,
- stabilizace pláně – provedení statických zkoušek na únosnost základové spáry (požadovaná min. hodnota modulu přetvárnosti pro základovou spáru je $E_{def2} = 45 \text{ MPa}$),
- uložení drenáží DN150 včetně jejich vyústění,
- pokládka nových konstrukčních vrstev polních cest,
- ohumusování a osetí ploch dotčených stavbou vhodnou druhově obohacenou travní (luční) směsí.

Přesný harmonogram prací je v kompetenci budoucího dodavatele stavby.

Před zahájením stavebních prací musí být všechna zařízení inženýrských sítí vytyčena a nadzemní zařízení zabezpečena proti poškození.

Pozn.:

Řešení SO 801 – Interakční prvek IP lze řešit nezávisle na SO 101 – Polní cesta C2.

i) **Vazba na případné technologické vybavení**

Stavba neřeší.

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

Stavba neřeší.

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

Stavba nepatří mezi stavby, u kterých se postupuje podle *vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb*.

V Olomouci, říjen 2021

Vypracoval: