

Revize

Schválil / Datum



APC SILNICE s.r.o.

Projektová a inženýrská společnost

Jana Babáka 11, 612 00 Brno

tel.: 541212423, 605204431

E-mail: martin.rambousek@apcsilnice.cz

Zodpovědný projektant	Ing. Martin Rambousek	Formát	A4
Vypracoval	Ing. Martin Rambousek	Datum	01/2019
Investor	Státní pozemkový úřad, Krajský pozemkový úřad Královéhradecký kraj	Zakázkové číslo	716/2018
	Pobočka Rychnov nad Kněžnou	Stupeň PD	DSPaR
AKCE: Polní cesty Lhota u Dobrušky			Paré
Část:			Měřítko
Název přílohy: SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			Číslo výkresu B
			Revize 0

B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

a) Stručná charakteristika území

Akce řeší realizaci polních cest VPC 16, VPC 11 a DPC 22 v k.ú. Lhota u Dobrušky. Jedná se o novostavbu, která kopíruje trasy stávajících neuzpevněných cest. Cesta VPC 16 začíná na severním okraji katastrálního území v křižovatce silnic III/32114 a 32115. Dále vede přibližně severním směrem až na hranici katastru. Cesta VPC 11 začíná na severním okraji katastrálního území u křižovatky silnic III/32114 a 32117. Dále vede přibližně severním směrem až na hranici katastru. Cesta DPC 22 propojuje cesty VPC 11 na začátku úpravy a VPC 16 na konci. Vede přibližně východo-západním směrem.

Cesty vedou zemědělsky využívaným územím a budou sloužit především pro zpřístupnění zemědělských pozemků. Projekt vychází ze zpracované Komplexní pozemkové úpravy v k.ú. Lhota u Dobrušky.

b) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací

Navržená dokumentace je v souladu s územním plánem obce Podbřeží.

c) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika území

V rámci akce byl proveden inženýrskogeologický průzkum. V podloží komunikace byly zastiženy materiály nižších geotechnických kvalit – štěrkové navážky, prachové hlíny F5-ML a jíly s vysokou plasticitou. Prachové hlíny jsou ve smyslu ČSN 736133 podmíněčně vhodné do násypů a nevhodné do podloží vozovky (pro aktivní zónu). Jíly s vysokou plasticitou jsou ve smyslu ČSN 736133 nevhodné do násypů i do podloží vozovky (pro aktivní zónu). Proto byla dohodnuta úprava podloží hydraulickými pojivy (2-3%). Konkrétní receptura (podíl pojiva) je závislá na konkrétních podmínkách a bude stanovena na základě vlhkosti v době provádění. V rozpočtové části dokumentace se předpokládá i provedení vlhčení zemin – bude fakturováno dle skutečnosti. Předpokládaná hloubka záběru zemní frézy je 40 cm.

d) Výčet a závěry provedených průzkumů

Pro návrh byly použity následující podklady:

- (1) Geodetické zaměření
- (2) Podklady o průběhu jednotlivých podzemních sítí
- (3) Místní šetření provedené projektantem
- (4) Katastrální mapy 1 : 1 000
- (5) Výsledky a závěry výrobních výborů a jednání se zástupci Investora.
- (6) Výsledky inženýrsko-geologického průzkumu
- (7) Vyjádření dotčených orgánů a institucí k dokumentaci pro stavební povolení

e) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Řešené území není žádným způsobem chráněno. Pouze se zde vyskytují ochranná pásma inženýrských sítí.

f) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území, apod.

Řešené cesty se nenachází v záplavovém území, poddolovaném území, ani jiném.

g) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky

Akce řeší realizaci polních cest v k.ú. Lhota u Dobrušky. Jedná se o novostavby, které kopírují trasu stávajících nebezpečných cest. Cesty vedou zemědělsky využívaným územím a budou sloužit především pro zpřístupnění zemědělských pozemků

h) Požadavky na asanace, demolice kácení dřevin

Stavba cest nevyžaduje asanace, demolice. Je třeba vykácet stromy, které kolidují s novým zemním tělesem. Rozsah nutného kácení bude upřesněn po vytýčení stavby.

i) Požadavky na maximální zábory

Stavba cest nevyžaduje žádné trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa.

j) Územně technické podmínky

Trasy polních cest jsou navrženy jako jednopruhové na návrhovou rychlost 30 km/h. Cesta VPC 16 je navržena v kategorii P 4,0/30; cesta VPC 11 v kategorii P 3,5/30 a cesta DPC 22 v kategorii P 3,0/30. Součástí cest jsou pouze sjezdy na okolní pozemky, žádné další objekty nejsou navrhovány. Cesta VPC 16 začíná na severním okraji katastrálního území v křižovatce silnic III/32114 a 32115. Dále vede přibližně severním směrem až na hranici katastru. Cesta VPC 11 začíná na severním okraji katastrálního území u křižovatky silnic III/32114 a 32117. Dále vede přibližně severním směrem až na hranici katastru. Cesta DPC 22 propojuje cesty VPC 11 na začátku úpravy a VPC 16 na konci. Vede přibližně východo-západním směrem.

Všechny cesty využívají pozemky dané v Komplexní pozemkové úpravě.

k) Věcné a časové vazby stavby

V tuto chvíli není známa žádná investiční akce, se kterou by bylo třeba koordinovat přípravu stavby.

l) Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje

Stavba cesty VPC16 se nachází na pozemcích v katastrálním území Lhota u Dobrušky (723380).

parcelní číslo	vlastník	adresa
3423	Královehradecký kraj	Pivovarské nám. 5, 500 03 Hradec Králové
3428	obec Podbřezí	č.p. 16, 518 03 Podbřezí
3288	SJM Pavlíček Roman a Pavlíčková Eliška	Lhota Netřeba 81, 518 03 Podbřezí
3136	Pašta Jiří	Lhota Netřeba 3, 518 03 Podbřezí
3147	Benešová Eva	Brožíkova 11, 500 12 Hradec Králové

parcelní číslo	vlastník	adresa
3437	obec Podbřezí	č.p. 16, 518 03 Podbřezí
3438	obec Podbřezí	č.p. 16, 518 03 Podbřezí

Stavba cesty VPC11 se nachází na pozemcích v katastrálním území Lhota u Dobrušky (723380).

parcelní číslo	vlastník	adresa
3451	Královehradecký kraj	Pivovarské nám. 5, 500 03 Hradec Králové
3448	obec Podbřezí	č.p. 16, 518 03 Podbřezí
3187	Hofmanová Miroslava	Lhota Netřeba 43, 518 03 Podbřezí
3164	Hofmanová Miroslava	Lhota Netřeba 43, 518 03 Podbřezí
3464	Hofmanová Miroslava	Lhota Netřeba 43, 518 03 Podbřezí
3189	Hofmanová Miroslava	Lhota Netřeba 43, 518 03 Podbřezí
3192	Hofmanová Miroslava	Lhota Netřeba 43, 518 03 Podbřezí
3197	Petrová Zdeňka	Mělčany 22, 518 01 Dobruška
3220	Petrová Zdeňka	Mělčany 22, 518 01 Dobruška
3208	Petrová Zdeňka	Mělčany 22, 518 01 Dobruška

Stavba cesty DPC22 se nachází na pozemcích v katastrálním území Lhota u Dobrušky (723380).

parcelní číslo	vlastník	adresa
3437	obec Podbřezí	č.p. 16, 518 03 Podbřezí
3152	SJM Pavlíček Roman a Pavlíčková Eliška	Lhota Netřeba 81, 518 03 Podbřezí
3313	Colloredo-Mansfeld Leonhard	Mitterberg 1, Schloss Gstatt, A 8960 Öblarn, Rakousko
3141	Piskorová Lidmila	Lhota Netřeba 4, 518 03 Podbřezí
3314	Colloredo-Mansfeld Leonhard	Mitterberg 1, Schloss Gstatt, A 8960 Öblarn, Rakousko
3153	Piskorová Lidmila	Lhota Netřeba 4, 518 03 Podbřezí
3154	Piskorová Lidmila	Lhota Netřeba 4, 518 03 Podbřezí
3428	obec Podbřezí	č.p. 16, 518 03 Podbřezí

m) Seznam pozemků, na kterých vznikne ochranné pásmo

Jedná se o novostavbu polních cest. Nevznikne zde žádné nové ochranné pásmo.

n) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Jedná se o novostavbu polních cest. Nevzniknou zde žádné nové požadavky na monitoring a sledování přetvoření.

o) Možnost napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Akce řeší realizaci polních cest VPC 16, VPC 11 a DPC 22 v k.ú. Lhota u Dobrušky. Jedná se o novostavbu, která kopíruje trasy stávajících nezpevněných cest. Cesta VPC 16 začíná na severním okraji katastrálního území v křižovatce silnic III/32114 a 32115. Dále vede přibližně severním směrem až na hranici katastru. Cesta VPC 11 začíná na severním okraji katastrálního území u křižovatky silnic III/32114 a 32117. Dále vede přibližně severním směrem až na hranici katastru. Cesta DPC 22 propojuje cesty VPC 11 na začátku úpravy a VPC 16 na konci. Vede přibližně východo-západním směrem.

Cesty vedou zemědělsky využívaným územím a budou sloužit především pro zpřístupnění zemědělských pozemků. Projekt vychází ze zpracované Komplexní pozemkové úpravy v k.ú. Lhota u Dobrušky. Nevzniká zde žádná potřeba napojení na technickou infrastrukturu.

B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

B.2.1 Celková koncepce řešení stavby

a) nová stavba nebo změna dokončené stavby

Jedná se o novostavbu polních cest.

b) účel užívání stavby

Akce řeší realizaci polních cest VPC 16, VPC 11 a DPC 22 v k.ú. Lhota u Dobrušky. Jedná se o novostavbu, která kopíruje trasy stávajících nezpevněných cest. Cesta VPC 16 začíná na severním okraji katastrálního území v křižovatce silnic III/32114 a 32115. Dále vede přibližně severním směrem až na hranici katastru. Cesta VPC 11 začíná na severním okraji katastrálního území u křižovatky silnic III/32114 a 32117. Dále vede přibližně severním směrem až na hranici katastru. Cesta DPC 22 propojuje cesty VPC 11 na začátku úpravy a VPC 16 na konci. Vede přibližně východo-západním směrem.

Cesty vedou zemědělsky využívaným územím a budou sloužit především pro zpřístupnění zemědělských pozemků. Projekt vychází ze zpracované Komplexní pozemkové úpravy v k.ú. Lhota u Dobrušky.

Trasy polních cest jsou navrženy jako jednopruhové na návrhovou rychlost 30 km/h. Cesta VPC 16 je navržena v kategorii P 4,0/30; cesta VPC 11 v kategorii P 3,5/30 a cesta DPC 22 v kategorii P 3,0/30. Součástí cest jsou pouze sjezdy na okolní pozemky, žádné další objekty nejsou navrhovány.

Navržené komunikace slouží k vedení zásahu hasičů v případě požáru. V celém rozsahu je zachován průjezdný profil 3,5x4,1 m. Případné otáčení požárních vozidel je možné v křižovatkách s navazujícími cestami. Vozovka je z asfaltového betonu a šterková a je dostatečně únosná pro pojezd vozidly s hmotností 10t na nápravu.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o trvalou stavbu.

d) informace o vydaných výjimkách

Pro dokumentaci nebyly vydány žádné výjimky. Přípomínky z projednání s dotčenými orgány jsou zpracovány.

e) údaje o zohlednění podmínek závazných stanovisek

Přípomínky z projednání s dotčenými orgány jsou zpracovány.

Při návrhu stavby a jejího technického řešení byly v co největší míře zohledněny obecně technické požadavky na výstavbu a to zejména:

- územně technické požadavky na její umístění
- požadavky na bezpečné a užité vlastnosti stavby
- požadavky na stavební konstrukce a technické zařízení stavby

Při návrhu nebyly zohledněny obecné technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání staveb, protože se vzhledem k charakteru nepředpokládá využití polní cesty osobami se sníženou schopností pohybu a orientace.

f) celkový popis koncepce řešení

Akce řeší realizaci polních cest VPC 16, VPC 11 a DPC 22 v k.ú. Lhota u Dobrušky. Jedná se o novostavbu, která kopíruje trasy stávajících nezpevněných cest. Cesta VPC 16 začíná na severním okraji katastrálního území v křižovatce silnic III/32114 a 32115. Dále vede přibližně severním směrem až na hranici katastru. Cesta VPC 11 začíná na severním okraji katastrálního území u křižovatky silnic III/32114 a 32117. Dále vede přibližně severním směrem až na hranici katastru. Cesta DPC 22 propojuje cesty VPC 11 na začátku úpravy a VPC 16 na konci. Vede přibližně východo-západním směrem. Cesty vedou zemědělsky využívaným územím a budou sloužit především pro zpřístupnění zemědělských pozemků. Projekt vychází ze zpracované Komplexní pozemkové úpravy v k.ú. Lhota u Dobrušky.

g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Navržená stavba polních cest nevyžaduje žádný způsob ochrany.

h) základní bilance stavby

Při akci nejsou budovány žádné části, které by měly nároky na energie, vodu, teplo a teplou užitkovou vodu. Také nejsou budovány žádné části, které by produkovaly splaškové vody. Množství dešťových vod ze zpevněných ploch bude vyšší než v současné době, kdy se voda může vsakovat. Při provozu stavby nevznikají žádné nebezpečné odpady.

i) základní předpoklady výstavby

V tuto chvíli není známa žádná investiční akce, se kterou by bylo třeba koordinovat přípravu stavby.

j) základní požadavky na předčasné užívání stavby

Provádění komunikace nebude komplikovat přístup obyvatel do nemovitostí. Naopak uvedením cesty do provozu se usnadní přístup na jednotlivé zemědělsky využívané pozemky.

B.2.2 Celková urbanistické a architektonické řešení

Akce řeší výstavbu polních cest pro zpřístupnění zemědělsky využívaných pozemků. Není zde kladen důraz na urbanistické a architektonické řešení, jedná se o technické prvky sloužící uživatelům a návštěvníkům lokality. Podle požadavku obce je podél cesty P6 navržena výsadba.

B.2.3 Celkové technické řešení

a) popis celkové koncepce technického řešení

SO 101 Polní cesta VPC 16

Jedná se o novostavbu, která kopíruje trasu stávající nezpevněné cesty. Výstavbou polních cest dojde ke zpřístupnění zemědělsky využívaných pozemků.

Délka komunikace: 574,04 m

Základní šířka vozovky: 3,00 m

Polní cesta je navržena v kategorii P4,0/30 jako jednopruhová. Základní šířka vozovky je 3,00 m, po obou stranách budou navazovat krajnice zpevněná kamenivem drceným š. 0,50 m. Základní příčný sklon vozovky je navržen jednostranný 2,5%. Navazující prostor bude upraven, ohumusován a zatravněn na šířku parcely. Sklon svahů zemního tělesa je navržen 1:1,5.

Konstrukce vozovky je ve složení:

Asfaltový beton	ACO 11+	50 mm
Spojovací postřík	PS-E	0,15-0,25 kg/m ²

Asfaltový beton	ACP 16+	70 mm
Infiltrační postřik	PI-E	0,7-1,2 kg/m ²
Štěrkodrt'	ŠD _A	200 mm
Štěrkodrt'	ŠD _A	min. 150 mm
Celkem		min. 470 mm

Sjezdy na pozemky budou napojeny jako šterkové.

V rámci akce byl proveden inženýrskogeologický průzkum. V podloží komunikace byly zastíženy materiály nižších geotechnických kvalit – šterkové navážky, prachové hlíny F5-ML a jíly s vysokou plasticitou. Prachové hlíny jsou ve smyslu ČSN 736133 podmíněčně vhodné do násypů a nevhodné do podloží vozovky (pro aktivní zónu). Jíly s vysokou plasticitou jsou ve smyslu ČSN 736133 nevhodné do násypů i do podloží vozovky (pro aktivní zónu). Proto byla dohodnuta úprava podloží hydraulickými pojivy (2-3%). Konkrétní receptura (podíl pojiva) je závislá na konkrétních podmínkách a bude stanovena na základě vlhkosti v době provádění. V rozpočtové části dokumentace se předpokládá i provedení vlhčení zemin – bude fakturováno dle skutečnosti. Předpokládaná hloubka záběru zemní frézy je 40 cm.

V celé mocnosti aktivní zóny (ve smyslu ČSN 73 6133) musí být dodržena předepsaná míra zhutnění nejméně 100% Proctor standard. Na pláni musí být dosažena nejmenší hodnota modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu $E_{def,z}=45$ MPa stanoveného dle ČSN72 1006.

Při provádění je nutno provést následující opatření:

- terénní práce organizovat tak, aby nedošlo k narušení pláň - dodatečné hutnění je obtížně proveditelné.
- veškeré sítě vedené v trase komunikace je nutno provést z úrovně stávajícího terénu
- zemní práce provádět tak, že po pláni se nebude pohybovat žádný mechanismus kromě hutnicí techniky - zásadně pouze lehká hutnicí technika.
- v případě deštivého počasí je nutno práce přerušit a zajistit urychlené odvádění vody z výkopu.

Odvedení povrchových vod bude zajišťovat podélný a příčný sklon vozovky. Voda z vozovky bude odtékat na terén. Od místa napojení je stávající terén zavlhlý a tím dochází k podmačení cesty. Zemní pláň bude odvodněna sklonem 3% do podélného trativodu. Do něj bude prosakovat i voda z krajnice. Ve vhodných místech budou zřízeny revizní drenážní šachty s poklopem tř. D400. Šachty v nejnižším místě budou propojeny trubkou DN 200. Dále bude trativod vyveden na terén. Místo výtoku bude zpevněno kamennou rovnatinou. Přípojky (resp. propoj a vyústění) jsou navrženy z plastové trouby DN 200 SN 12).). Trativod bude vyústěn do silničního příkopu podél silnice III/32114. Od km 0,440 zůstane příkop otevřený jako je v současné době. Příkop bude pročištěn a napojí se na propustek v km 0,680 cesty DPC 22. Pod sjezdem v km 0,518 50 bude zřízen rampový propustek DN 400

SO 102 Polní cesta VPC 11

Jedná se o novostavbu, která kopíruje trasu stávající nebezpečné cesty. Výstavbou polních cest dojde ke zpřístupnění zemědělsky využívaných pozemků.

Délka komunikace: 513,05 m

Základní šířka vozovky: 3,00 m

Polní cesta je navržena v kategorii P3,5/30 jako jednoruhová. Základní šířka vozovky je 3,00 m, po obou stranách budou navazovat krajnice zpevněná kamenivem drceným š. 0,25 m. Základní příčný sklon vozovky je navržen jednostranný 2,5%. Navazující prostor bude upraven, ohumusován a zatravněn na šířku parcely. Sklon svahů zemního tělesa je navržen 1:1,5.

Trasa polní cesty je navržena jako jednoruhová na návrhovou rychlost 30 km/h, kategorie P 3,5/30. Součástí cesty jsou pouze sjezdy na okolní pozemky, žádné další objekty nejsou navrhovány. Do km 0,280 (tj. po poslední dům) je vozovka s krytem asfaltovým; zbytek trasy je s krytem šterkovým.

Konstrukce asfaltové vozovky je ve složení:

Asfaltový beton	ACO 11+	50 mm
Spojovací postřik	PS-E	0,15-0,25 kg/m ²
Asfaltový beton	ACP 16+	70 mm
Infiltrační postřik	PI-E	0,7-1,2 kg/m ²
Štěrkodrt'	ŠD _A	200 mm
<u>Štěrkodrt'</u>	<u>ŠD_A</u>	<u>min. 150 mm</u>
Celkem		min. 470 mm

Konstrukce štěrkové vozovky je ve složení:

Posyp kamenivem drceným		35 kg/m ²
Vibrovaný štěrk	VŠ	150 mm
<u>Štěrk 32-63</u>	<u>Š</u>	<u>min. 200 mm</u>
Celkem		min. 350 mm

Sjezdy na pozemky budou napojeny jako štěrkové.

V rámci akce byl proveden inženýrskogeologický průzkum. V podloží komunikace byly zastiženy materiály nižších geotechnických kvalit – štěrkové navážky, prachové hlíny F5-ML a jíly s vysokou plasticitou. Prachové hlíny jsou ve smyslu ČSN 736133 podmíněčně vhodné do násypů a nevhodné do podloží vozovky (pro aktivní zónu). Jíly s vysokou plasticitou jsou ve smyslu ČSN 736133 nevhodné do násypů i do podloží vozovky (pro aktivní zónu). Proto byla dohodnuta úprava podloží hydraulickými pojivy (2-3%). Konkrétní receptura (podíl pojiva) je závislá na konkrétních podmínkách a bude stanovena na základě vlhkosti v době provádění. V rozpočtové části dokumentace se předpokládá i provedení vlhčení zemin – bude fakturováno dle skutečnosti. Předpokládaná hloubka záběru zemní frézy je 40 cm.

V celé mocnosti aktivní zóny (ve smyslu ČSN 73 6133) musí být dodržena předepsaná míra zhutnění nejméně 100% Proctor standard. Na pláni musí být dosažena nejmenší hodnota modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu $E_{def,z}=45$ MPa stanoveného dle ČSN72 1006.

Při provádění je nutno provést následující opatření:

- terénní práce organizovat tak, aby nedošlo k narušení pláně - dodatečné hutnění je obtížně proveditelné.
- veškeré sítě vedené v trase komunikace je nutno provést z úrovně stávajícího terénu
- zemní práce provádět tak, že po pláni se nebude pohybovat žádný mechanismus kromě hutnicí techniky - zásadně pouze lehká hutnicí technika.
- v případě deštivého počasí je nutno práce přerušit a zajistit urychlené odvádění vody z výkopu.

Odvedení povrchových vod bude zajišťovat podélný a příčný sklon vozovky. Voda z vozovky bude odtékat na terén. Podél asfaltové části je v současné době mělký příkop, který odvádí vody do rybníčku u začátku cesty. V případě dotčení bude příkop obnoven. Přístup na přilehlé pozemky v km 0,090 a 0,240 bude umožněn osazením polymerbetonového žlabu světlé šířky 300mm délky 6 m. Navazující příkop bude zpevněn lomovým kamenem do betonu.

Na začátku štěrkové části je podélný spád příliš velký a voda by tekla dlouho dobu po vozovce než by vytekla mimo ni. To by mohlo způsobit poškození krytové vrstvy a komplikovat provoz zejména v zimních měsících. Napříč vozovku jsou proto navrženy svodné žlábků. Dle dohody s investorem se bude jednat o zámečnický výrobek vzniklý z válcovaného U-profilu výšky 80 mm. Žlábek se osadí na základ z betonu C25/30. Po obou stranách žlábků se osadí jednořádek z drobné kostky do betonu. Spáry okolo kostek budou zality asfaltovou zálivkou.

Podle informací od obyvatel lokality dochází při intenzivnějších k vyvěrání vody, nejspíš se jedná o staré meliorační potrubí. V km 0,270 – 0,360 je navržen podélný trativod, kterým bude voda odvedena do otevřeného příkopu. Do něj

bude prosakovat i voda z krajnice. Ve vhodných místech budou zřízeny revizní drenážní šachty s poklopem tř. D400. Šachty budou pod cestou propojeny trubicí DN 200. Místo výtoku bude zpevněno kamennou rovnatinou. Přípojky (resp. propoj a vyústění) jsou navrženy z plastové trouby DN 200 SN 12). Vyústění drenáže do příkopu vychází z rozdílu sklonu cesty a travivodu. Přípojka drenážní šachty bude ve sklonu 0,5% a díky tomu je možné ji vyvést nad dno příkopu.

SO 103 Polní cesta DPC 22

Jedná se o novostavbu, která kopíruje trasu stávající nebezpečné cesty po kraji lesa. Výstavbou polních cest dojde ke zpřístupnění zemědělsky využívaných pozemků.

Délka komunikace: 731,64 m

Základní šířka vozovky: 3,00 m

Polní cesta je navržena v kategorii P3,0/30 jako jednopruhová. Základní šířka vozovky je 3,00 m, bez krajnic. Základní příčný sklon vozovky je navržen jednostranný 2,5%. Navazující prostor bude upraven, ohumusován a zatravněn na šířku parcely. Sklon svahů zemního tělesa je navržen 1:1,5.

Trasa polní cesty je navržena jako jednopruhová na návrhovou rychlost 30 km/h, kategorie P 3,0/30. Součástí cesty jsou pouze sjezdy na okolní pozemky, žádné další objekty nejsou navrhovány.

Konstrukce šterkové vozovky je ve složení:

Posyp kamenivem drceným		35 kg/m ²
Vibrovaný šterk	VŠ	150 mm
Šterk 32-63	Š	min. 200 mm
Celkem		min. 350 mm

Sjezdy na pozemky budou napojeny ve stejné konstrukci.

V rámci akce byl proveden inženýrskogeologický průzkum. V podloží komunikace byly zastiženy materiály nižších geotechnických kvalit – šterkové navážky, prachové hlíny F5-ML a jíly s vysokou plasticitou. Prachové hlíny jsou ve smyslu ČSN 736133 podmíněčně vhodné do násypů a nevhodné do podloží vozovky (pro aktivní zónu). Jíly s vysokou plasticitou jsou ve smyslu ČSN 736133 nevhodné do násypů i do podloží vozovky (pro aktivní zónu). Proto byla dohodnuta úprava podloží hydraulickými pojivy (2-3%). Konkrétní receptura (podíl pojiva) je závislá na konkrétních podmínkách a bude stanovena na základě vlhkosti v době provádění. V rozpočtové části dokumentace se předpokládá i provedení vlhčení zemin – bude fakturováno dle skutečnosti. Předpokládaná hloubka záběru zemní frézy je 40 cm.

V celé mocnosti aktivní zóny (ve smyslu ČSN 73 6133) musí být dodržena předepsaná míra zhutnění nejméně 100% Proctor standard. Na pláni musí být dosažena nejmenší hodnota modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu $E_{def,2}=45$ MPa stanoveného dle ČSN72 1006.

Při provádění je nutno provést následující opatření:

- terénní práce organizovat tak, aby nedošlo k narušení pláňe - dodatečné hutnění je obtížně proveditelné.
- veškeré sítě vedené v trase komunikace je nutno provést z úrovně stávajícího terénu
- zemní práce provádět tak, že po pláni se nebude pohybovat žádný mechanismus kromě hutnicí techniky - zásadně pouze lehká hutnicí technika.
- v případě deštivého počasí je nutno práce přerušit a zajistit urychlené odvádění vody z výkopu.

Odvedení povrchových vod bude zajišťovat podélný a příčný sklon vozovky. Voda z vozovky bude odtékat na terén. V některých úsecích je podélný spád příliš velký a voda by tekla dlouho dobu po vozovce než by vytekla mimo ni. To by mohlo způsobit poškození krytové vrstvy a komplikovat provoz zejména v zimních měsících. Napříč vozovku jsou proto navrženy svodné žlábkové. Dle dohody s investorem se bude jednat o zámečnický výrobek vzniklý z válcovaného U-profilu výšky 80 mm. Žlábkové se osadí na základ z betonu C25/30. Po obou stranách žlábkové se osadí jednořádek z drobné kostky do betonu. Spáru okolo kostek budou zalaty asfaltovou zalivkou.

Podél cesty VPD 16 (SO 101) je stávající příkop. Příkop bude při stavbě pročištěn a napojí se na propustek v km 0,680, kterým bude voda bezpečně odvedena mimo cestu. Stávající propustek bude při akci zrekonstruován na DN 600. Navazující části příkopu budou zpevněny lomovým kamenem.

b) celková bilance nároků stavby

Při akci nejsou budovány žádné části, které by měly nároky na energie, vodu, teplo a teplou užitkovou vodu. Také nejsou budovány žádné části, které by produkovaly splaškové vody. Množství dešťových vod ze zpevněných ploch bude vyšší než v současné době, kdy se voda může vsakovat. Ale díky konfiguraci terénu bude voda bezpečně převáděna na terén. Při provozu stavby nevznikají žádné nebezpečné odpady. Cesty je třeba čistit v obvyklém rozsahu.

c) celková spotřeba vody

Při akci nejsou budovány žádné části, které by měly nároky na vodu.

d) celkové produkované množství odpadů

Realizovaná stavba nebude při provozu produkovat nebezpečné odpady. Cesta bude udržována běžným způsobem podle obvyklých provozních předpisů, které má provozovatel zpracované pro své ostatní komunikace.

Z hlediska zákona o odpadech č. 185/2001 Sb. a katalogu odpadů č. 381/2001 Sb. budou při výstavbě a provozu produkovány následující odpady:

Veškerý materiál těžený na staveništi bude odvážen a ukládán na určené skládky. Z hlediska zákona 185/01 Sb. budou při výstavbě produkovány následující odpady:

Č. odpadu: 17 05 05

Název odpadu: zemina a kamení neuvedené pod číslem 170503

Původ: inženýrské stavitelství – vykopaná zemina neupotřebitelná na staveništi

Kategorie odpadu: O

Místo určení: neupotřebitelná zemina - na řízenou skládku odpadu

e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení

V rámci akce nejsou budována žádná technická a technologická zařízení ani nejsou budována žádná zařízení vyžadující energie. Sdělovací zařízení pro účely silniční dopravy není navrhováno.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Při návrhu nebyly zohledněny obecné technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání staveb, protože vzhledem k charakteru stavby se nepředpokládá využití polní cesty osobami se sníženou schopností pohybu a orientace.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Provoz se i nadále bude řídit především pravidly silničního provozu.

Navržená komunikace slouží k vedení zásahu hasičů v případě požáru. V celém rozsahu je zachován průjezdný profil 3,5x4,1 m. Případné otáčení požárních vozidel je možné v křižovatkách s navazujícími cestami. Vozovka je z asfaltového betonu a šterková a je dostatečně únosná pro pojezd vozidly s hmotností 10t na nápravu.

B.2.6 Základní charakteristika objektů

a) popis současného stavu

Akce řeší realizaci polních cest VPC 16, VPC 11 a DPC 22 v k.ú. Lhota u Dobrušky. Jedná se o novostavbu, která kopíruje trasy stávajících nezpevněných cest. Cesta VPC 16 začíná na severním okraji katastrálního území v křižovatce silnic III/32114 a 32115. Dále vede přibližně severním směrem až na hranici katastru. Cesta VPC 11 začíná na severním okraji katastrálního území u křižovatky silnic III/32114 a 32117. Dále vede přibližně severním směrem až na hranici katastru. Cesta DPC 22 propojuje cesty VPC 11 na začátku úpravy a VPC 16 na konci. Vede přibližně východo-západním směrem. Cesty vedou zemědělsky využívaným územím a budou sloužit především pro zpřístupnění zemědělských pozemků. Projekt vychází ze zpracované Komplexní pozemkové úpravy v k.ú. Lhota u Dobrušky.

Trasy polních cest jsou navrženy jako jednopruhové na návrhovou rychlost 30 km/h. Cesta VPC 16 je navržena v kategorii P 4,0/30; cesta VPC 11 v kategorii P 3,5/30 a cesta DPC 22 v kategorii P 3,0/30. Součástí cest jsou pouze sjezdy na okolní pozemky, žádné další objekty nejsou navrhovány.

b) popis navrženého řešení

1. Pozemní komunikace

a) Výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby

Při akci budou vybudovány polní cesty VPC 16, VPC 11 a DPC 22 v k.ú. Lhota u Dobrušky.

b) Základní charakteristiky komunikací

V současné době je zde neobdělávaná půda, cesty jsou pouze vyjeté v terénu. Výstavbou polních cest dojde ke zpřístupnění zemědělsky využívaných pozemků.

Délka cesty VPC 16: 574,04 m

Délka cesty VPC 11: 513,05 m

Délka cesty DPC 22: 731,64 m

Základní šířka vozovky: 3,00 m

Trasy polních cest jsou navrženy jako jednopruhové na návrhovou rychlost 30 km/h. Cesta VPC 16 je navržena v kategorii P 4,0/30; cesta VPC 11 v kategorii P 3,5/30 a cesta DPC 22 v kategorii P 3,0/30. Součástí cest jsou pouze sjezdy na okolní pozemky, žádné další objekty nejsou navrhovány. Základní příčný sklon vozovky je navržen jednostranný 2,5%. Navazující prostor bude upraven, ohumusován a zatravněn na šířku parcely. Sklon svahů zemního tělesa je navržen 1:1,5. K vyhýbání vozidel lze využít napojení polních cest a sjezdů.

Cesta VPC 16 a část cesty VPC 11 do km 0,280 je navržena jako asfaltová, zbytek cesty VPC 11 a cesta DPC 22 jako šterková.

Konstrukce asfaltové vozovky je ve složení:

Asfaltový beton	ACO 11+	50 mm
Spojovací postřik	PS-E	0,15-0,25 kg/m ²
Asfaltový beton	ACP 16+	70 mm
Infiltrační postřik	PI-E	0,7-1,2 kg/m ²
Šterkodrt'	ŠDA	200 mm
Šterkodrt'	ŠDA	min. 150 mm
Celkem		min. 470 mm

Konstrukce šterkové vozovky je ve složení:

Posyp kamenivem drceným		35 kg/m ²
Vibrovaný šterk	VŠ	150 mm
Šterk 32-63	Š	min. 200 mm
Celkem		min. 350 mm

Sjezdy na pozemky budou napojeny jako šterkové.

V rámci akce byl proveden inženýrskogeologický průzkum. V podloží komunikace byly zastiženy materiály nižších geotechnických kvalit – šterkové navážky, prachové hlíny F5-ML a jíly s vysokou plasticitou. Prachové hlíny jsou ve smyslu ČSN 736133 podmíněčně vhodné do násypů a nevhodné do podloží vozovky (pro aktivní zónu). Jíly s vysokou plasticitou jsou ve smyslu ČSN 736133 nevhodné do násypů i do podloží vozovky (pro aktivní zónu). Proto byla dohodnuta úprava podloží hydraulickými pojivy (2-3%). Konkrétní receptura (podíl pojiva) je závislá na konkrétních podmínkách a bude stanovena na základě vlhkosti v době provádění. V rozpočtové části dokumentace se předpokládá i provedení vlhčení zemin – bude fakturováno dle skutečnosti. Předpokládaná hloubka záběru zemní frézy je 40 cm.

V celé mocnosti aktivní zóny (ve smyslu ČSN 73 6133) musí být dodržena předepsaná míra zhutnění nejméně 100% Proctor standard. Na pláni musí být dosažena nejmenší hodnota modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu $E_{def,2}=45$ MPa stanoveného dle ČSN72 1006.

Při provádění je nutno provést následující opatření:

- terénní práce organizovat tak, aby nedošlo k narušení pláňe - dodatečné hutnění je obtížně proveditelné.
- veškeré sítě vedené v trase komunikace je nutno provést z úrovně stávajícího terénu
- zemní práce provádět tak, že po pláni se nebude pohybovat žádný mechanismus kromě hutnicí techniky - zásadně pouze lehká hutnicí technika.
- v případě deštivého počasí je nutno práce přerušit a zajistit urychlené odvádění vody z výkopu.

Odvedení povrchových vod bude zajišťovat podélný a příčný sklon vozovky. Voda z vozovky bude odtékat na terén.

2. Mostní objekty a zdi

Nejsou předmětem řešení.

3. Odvodnění pozemní komunikace

Odvedení povrchových vod bude zajišťovat podélný a příčný sklon vozovky. Voda z vozovky bude odtékat na terén.

Zemní pláň u VPC 16 bude odvodněna sklonem 3% do podélného trativodu. Do něj bude prosakovat i voda z krajnice. Ve vhodných místech budou zřízeny revizní drenážní šachty s poklopem tř. D400. Šachty v nejnižším místě budou propojeny trubkou DN 200. Dále bude trativod vyveden na terén. Místo výtoku bude zpevněno kamennou rovinou. Přípojky (resp. propoj a vyústění) jsou navrženy z plastové trouby DN 200 SN 12). Trativod bude vyústěn do silničního příkopu podél silnice III/32114. Od km 0,440 zůstane otevřený příkop jako je v současné době. Příkop bude pročištěn a napojí se na propustek v km 0,680 cesty DPC 22. Pod sjezdem v km 0,518 50 bude zřízen rampový propustek DN 400

Podél asfaltové části VPC 11 je v současné době mělký příkop, který odvádí vody do rybníčku u začátku cesty. V případě dotčení bude příkop obnoven. Přístup na přilehlé pozemky v km 0,090 a 0,240 bude umožněn osazením polymerbetonového žlabu světlé šířky 300mm délky 6 m. Navazující příkop bude zpevněn lomovým kamenem do betonu. Podle informací od obyvatel lokality dochází při intenzivnějších k vyvěrání vody, nejspíš se jedná o staré meliorační potrubí. V km 0,270 – 0,360 je navržen podélný trativod, kterým bude voda odvedena do otevřeného příkopu. Do něj bude prosakovat i voda z krajnice. Ve vhodných místech budou zřízeny revizní drenážní šachty s poklopem tř. D400. Šachty budou pod cestou propojeny trubkou DN 200. Místo výtoku bude zpevněno kamennou rovinou. Přípojky (resp. propoj a vyústění) jsou navrženy z plastové trouby DN 200 SN 12). Vyústění drenáže do příkopu vychází z rozdílu sklonu cesty a trativodu. Přípojka drenážní šachty bude ve sklonu 0,5% a díky tomu je možné ji vyvést nad dno příkopu.

V některých úsecích je podélný spád příliš velký a voda by tekla dlouho dobu po vozovce než by vytekla mimo ni. To by mohlo způsobit poškození krytové vrstvy a komplikovat provoz zejména v zimních měsících. Napříč vozovku jsou proto ve vhodných místech navrženy svodné žlábkové. Dle dohody s investorem se bude jednat o zámečnický výrobek vzniklý z válcovaného U-profilu výšky 80 mm. Žlábkové se osadí na základ z betonu C25/30. Po obou stranách žlábkové se osadí jednořádek z drobné kostky do betonu. Spáru okolo kostek budou zality asfaltovou záplivkou.

4. Tunely, podzemní stavby a galerie

Nejsou předmětem řešení.

5. Obslužná zařízení, parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony

Nejsou předmětem řešení.

6. Vybavení pozemní komunikace

Trasy polních cesty jsou navrženy jako jednoruhové na návrhovou rychlost 30 km/h. Cesta VPC 16 je navržena v kategorii P 4,0/30; cesta VPC 11 v kategorii P 3,5/30 a cesta DPC 22 v kategorii P 3,0/30. Součástí cest jsou pouze sjezdy na okolní pozemky, žádné další objekty nejsou navrhovány. Základní příčný sklon vozovky je navržen jednostranný 2,5%. Navazující prostor bude upraven, ohumusován a zatravněn na šířku parcely. Sklon svahů zemního tělesa je navržen 1:1,5. K vyhýbání vozidel lze využít napojení polních cest a sjezdů.

Cesta VPC 16 a část cesty VPC 11 do km 0,280 je navržena jako asfaltová, zbytek cesty VPC 11 a cesta DPC 22 jako šterková.

7. Objekty ostatních skupin objektů

Akce řeší realizaci polních cest VPC 16, VPC 11 a DPC 22 v k.ú. Lhota u Dobrušky. Jedná se o novostavbu, která kopíruje trasy stávajících nepevněných cest. Cesta VPC 16 začíná na severním okraji katastrálního území v křižovatce silnic III/32114 a 32115. Dále vede přibližně severním směrem až na hranici katastru. Cesta VPC 11 začíná na severním okraji katastrálního území u křižovatky silnic III/32114 a 32117. Dále vede přibližně severním směrem až na hranici katastru. Cesta DPC 22 propojuje cesty VPC 11 na začátku úpravy a VPC 16 na konci. Vede přibližně východo-západním směrem. Cesty vedou zemědělsky využívaným územím a budou sloužit především pro zpřístupnění zemědělských pozemků. Projekt vychází ze zpracované Komplexní pozemkové úpravy v k.ú. Lhota u Dobrušky.

Trasy polních cest jsou navrženy jako jednoruhové na návrhovou rychlost 30 km/h. Cesta VPC 16 je navržena v kategorii P 4,0/30; cesta VPC 11 v kategorii P 3,5/30 a cesta DPC 22 v kategorii P 3,0/30. Součástí cest jsou pouze sjezdy na okolní pozemky, žádné další objekty nejsou navrhovány.

B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

V rámci akce nejsou budována žádná technická a technologická zařízení.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostní řešení

Navrhované rekonstruované komunikace umožňují protipožární zásah vedený vnějškem objektu, umožňují příjezd požárních vozidel. Dopravní prostor (základního rozměru 3,5x4,10 m) není nikde omezen. Případné otáčení požárních vozidel je možné v křižovatkách s navazujícími cestami. Vozovka je z asfaltového betonu a šterková a je dostatečně únosná pro pojezd vozidly s hmotností 10t na nápravu.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

V rámci akce nejsou budována žádná zařízení vyžadující energii.

B.2.10 Hygienické požadavky na stavbu

Realizovaná stavba nebude při provozu produkovat nebezpečné odpady. Cesta bude udržována běžným způsobem podle obvyklých provozních předpisů, které má provozovatel zpracované pro své ostatní komunikace.

Z hlediska zákona o odpadech č. 185/2001 Sb. a katalogu odpadů č. 381/2001 Sb. budou při výstavbě a provozu produkovány následující odpady:

Veškerý materiál těžený na staveništi bude odvážen a ukládán na určené skládky. Z hlediska zákona 185/01 Sb. budou při výstavbě produkovány následující odpady:

Č. odpadu: 17 05 05

Název odpadu: zemina a kamení neuvedené pod číslem 170503

Původ: inženýrské stavitelství – vykopaná zemina neupotřebitelná na staveništi

Kategorie odpadu: O

Místo určení: neupotřebitelná zemina - na řízenou skládku odpadu

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

V řešeném území není vyhlášené záplavové území.

Stavba se nenachází v území ohroženém sesuvem půdy. Při provádění je nutné zabezpečit výkop proti pádu osob.

Stavba se nenachází v poddolovaném území.

Území se nenachází v oblasti zvýšené seismicity.

Charakter stavby nevyžaduje ochranu proti radonu.

Části stavby nevyžadují žádnou speciální ochranu před negativními účinky vnějšího prostředí.

Při akci nejsou budovány žádné části, které by měly nároky na vodu.

B.3 Připojení na technickou infrastrukturu

Stavba nevyžaduje připojení na technickou infrastrukturu.

B.4 Dopravní řešení

a) popis dopravního řešení

SO 101, SO 102, SO 103

Jedná se o novostavbu, která kopíruje trasy stávajících nezpevněných cest. Výstavbou polních cest dojde ke zpřístupnění zemědělsky využívaných pozemků.

Délka cesty VPC 16: 574,04 m

Délka cesty VPC 11: 513,05 m

Délka cesty DPC 22: 731,64 m

Základní šířka vozovky: 3,00 m

Trasy polních cest jsou navrženy jako jednopruhové na návrhovou rychlost 30 km/h. Cesta VPC 16 je navržena v kategorii P 4,0/30; cesta VPC 11 v kategorii P 3,5/30 a cesta DPC 22 v kategorii P 3,0/30. Součástí cest jsou pouze sjezdy na okolní pozemky, žádné další objekty nejsou navrhovány. Základní příčný sklon vozovky je navržen jednostranný 2,5%. Navazující prostor bude upraven, ohumusován a zatravněn na šířku parcely. Sklon svahů zemního tělesa je navržen 1:1,5. K vyhýbání vozidel lze využít napojení polních cest a sjezdů.

Cesta VPC 16 a část cesty VPC 11 do km 0,280 je navržena jako asfaltová, zbytek cesty VPC 11 a cesta DPC 22 jako šterková.

Konstrukce asfaltové vozovky je ve složení:

Asfaltový beton	ACO 11+	50 mm
Spojovací postřik	PS-E	0,15-0,25 kg/m ²
Asfaltový beton	ACP 16+	70 mm
Infiltrační postřik	PI-E	0,7-1,2 kg/m ²
Šterkodrt'	ŠDA	200 mm
Šterkodrt'	ŠDA	min. 150 mm
Celkem		min. 470 mm

Konstrukce šterkové vozovky je ve složení:

Posyp kamenivem drceným		35 kg/m ²
Vibrovaný štěrk	VŠ	150 mm
Štěrk 32-63	Š	min. 200 mm
Celkem		min. 350 mm

Sjezdy na pozemky budou napojeny jako štěrkové.

V rámci akce byl proveden inženýrskogeologický průzkum. V podloží komunikace byly zastiženy materiály nižších geotechnických kvalit – štěrkové navážky, prachové hlíny F5-ML a jíly s vysokou plasticitou. Prachové hlíny jsou ve smyslu ČSN 736133 podmíněčně vhodné do násypů a nevhodné do podloží vozovky (pro aktivní zónu). Jíly s vysokou plasticitou jsou ve smyslu ČSN 736133 nevhodné do násypů i do podloží vozovky (pro aktivní zónu). Proto byla dohodnuta úprava podloží hydraulickými pojivy (2-3%). Konkrétní receptura (podíl pojiva) je závislá na konkrétních podmínkách a bude stanovena na základě vlhkosti v době provádění. V rozpočtové části dokumentace se předpokládá i provedení vlhčení zemin – bude fakturováno dle skutečnosti. Předpokládaná hloubka záběru zemní frézy je 40 cm.

V celé mocnosti aktivní zóny (ve smyslu ČSN 73 6133) musí být dodržena předepsaná míra zhutnění nejméně 100% Proctor standard. Na pláni musí být dosažena nejmenší hodnota modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu $E_{def,z}=45$ MPa stanoveného dle ČSN72 1006.

Při provádění je nutno provést následující opatření:

- terénní práce organizovat tak, aby nedošlo k narušení pláně - dodatečné hutnění je obtížně proveditelné.
- veškeré sítě vedené v trase komunikace je nutno provést z úrovně stávajícího terénu
- zemní práce provádět tak, že po pláni se nebude pohybovat žádný mechanismus kromě hutnicí techniky - zásadně pouze lehká hutnicí technika.
- v případě deštivého počasí je nutno práce přerušit a zajistit urychlené odvádění vody z výkopu.

Odvedení povrchových vod bude zajišťovat podélný a příčný sklon vozovky. Voda z vozovky bude odtékat na terén.

Opatření zabezpečující užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Při návrhu nebyly zohledněny obecné technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání staveb, protože vzhledem k charakteru stavby se nepředpokládá využití polní cesty osobami se sníženou schopností pohybu a orientace.

b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Akce řeší realizaci polních cest VPC 16, VPC 11 a DPC 22 v k.ú. Lhota u Dobrušky. Jedná se o novostavbu, která kopíruje trasy stávajících nezepevněných cest. Cesta VPC 16 začíná na severním okraji katastrálního území v křižovatce silnic III/32114 a 32115. Dále vede přibližně severním směrem až na hranici katastru. Cesta VPC 11 začíná na severním okraji katastrálního území u křižovatky silnic III/32114 a 32117. Dále vede přibližně severním směrem až na hranici katastru. Cesta DPC 22 propojuje cesty VPC 11 na začátku úpravy a VPC 16 na konci. Vede přibližně východo-západním směrem. Cesty vedou zemědělsky využívaným územím a budou sloužit především pro zpřístupnění zemědělských pozemků. Projekt vychází ze zpracované Komplexní pozemkové úpravy v k.ú. Lhota u Dobrušky.

c) doprava v klidu

Vzhledem k charakteru stavby se neřeší.

d) pěší a cyklistické stezky

Řešená polní cesta bude sloužit ke zpřístupnění zemědělsky využívaných pozemků, ale lze očekávat i nárůst podílu pěších a cyklistů směřujících za turistickými cíli v okolí (např. blízký rybník). Z toho důvodu je záměrem obce vytvořit příjemné prostředí pro všechny uživatele.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Neřeší se.

B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

a) vliv na životní prostředí

Pouze v období provádění stavby lze očekávat určitý vliv na životní prostředí. Hlavními emitovanými škodlivinami bude prach ze stavebních prací a spaliny ze spalování pohonných hmot stavebních mechanismů. Zatížení tohoto typu bude pouze dočasné, vztahující se na vlastní realizaci stavby a lze jej považovat za obvyklé při podobných akcích, časově omezené a v širší oblasti za únosné.

K negativnímu působení hlukové zátěže bude docházet pouze v období vlastní realizace stavby. S tím může souviset i dočasně narušený faktor pohody obyvatelstva. Stejně jako u vlivu emisí na ovzduší je možno tento vliv hodnotit jako dočasný, obvyklý při realizaci podobných záměrů a únosný.

Vzhledem k poměrně malému množství produkovaných odpadů při realizaci stavby se nepředpokládá ani v této oblasti závažný vliv na kvalitu životního prostředí, zhotovitel stavby zajistí zneškodnění odpadů mimo plochu provádění stavby.

Ke snížení nepříznivých dopadů zajistí zhotovitel stavby při provádění následující:

- ke snížení prašnosti klopení deponovaných zemin při suchém počasí
- mechanické a další nečistoty z podvozků vozidel a stavebních mechanismů budou odstraňovány před vjezdem na veřejnou komunikaci
- bude provádět pravidelné čištění komunikačních ploch znečištěných prováděním stavby
- zabezpečí odstavná stání pro stavební mechanismy a nákladní vozidla
- bude minimalizovat prostoje stavebních mechanismů se spuštěným motorem mimo pracovní činnosti
- stavební práce bude provádět pouze ve stanovené denní době
- produkované odpady budou ukládány a zneškodňovány v souladu s platnou legislativou
- vykopaná zemina bude pravidelně odvážena

Navržené části stavby neprodukují při svém provozu žádné emise do ovzduší. Pouze období provádění stavby představuje dočasnou zátěž pro dotčenou lokalitu. Zde se předpokládá zdroj emisí z provozu stavebních mechanismů a nákladní dopravy, především prašnost (tuhé znečišťující látky) a emise ze spalovacích motorů stavebních strojů, tj. oxidy dusíku, oxidy uhlíku a organické látky (uhlovodíky). Toto zatížení bude vždy krátkodobé, s minimálním dopadem na celkovou imisní situaci, celkově je možno říct, že vliv stavby na kvalitu ovzduší je zanedbatelný. Negativní dopady po dobu výstavby, tj. zvýšenou prašnost, je nutné omezit nasazením vhodné mechanizace, vhodnou organizací práce, čištěním vozidel před výjezdem ze staveniště, apod.

Nově navržená úprava odpovídá stávajícím poměrům a není zdrojem hluku. Ve fázi provádění stavby lze předpokládat zvýšenou úroveň hluku, a to v důsledku dopravy a dále stavebních prací. Hluk je závislý na stavu a úrovni techniky, na způsobu a rozsahu prováděných prací. Jedná se o běžné stavební činnosti, jejich dopad bude opět krátkodobý a bude soustředěn opět do místa dané lokality. Běžně se hladina zvuku 1 m od zdroje pohybuje u stavebních mechanismů kolem 80 – 90 dB. Lze předpokládat, že stavební práce budou prováděny v denní době od 6,00 hod. a maximálně do 20,00 hod. Negativní vliv hluku bude tedy pouze krátkodobý a z dlouhodobého hlediska zanedbatelný.

Při výstavbě vzniká hluk, který vzhledem k používání těžké mechanizace nelze zcela vyloučit. Opatření dodavatele stavby z hlediska rizika expozice hluku musí směřovat k minimalizaci - je to sledování úrovně a doby expozice hluku, kontrola hlukových emisí strojů, uvážlivé používání technologií, které mohou zvyšovat nebezpečí poškození sluchu, informování zaměstnanců o rizicích i výsledcích zdravotního sledování a důsledné používání osobních ochranných prostředků – kvalitních chráničů sluchu. Je nutno dbát na dodržování bezpečnostních přestávek u pracovníků, kteří nepřetržitě používají ochranné prostředky proti hluku.

Dodavatel stavby bude používat stroje, které jsou v dobrém technickém stavu a splňují hygienické předpisy z hlediska hluku. Stroje budou pravidelně a řádně udržované. Dodavatel bude vybrán ve veřejné soutěži a před zahájením prací

nechá na základě předepsané technologie a používané mechanizace zpracovat studii, která určí na základě hluku ze stavební činnosti časové možnosti realizace stavby, předpokládá se pracovní doba od 7,00 do 18,00 hodin v pracovní dny a 8,00 – 15,00 v sobotu a neděli.

b) vliv na přírodu a krajinu

Stavba nebude mít po uvedení do provozu negativní vliv na životní prostředí. Negativní vliv na podzemní vody při provozu je možný pouze v případě havárie.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

V území není vyhlášeno chráněné území Natura 2000.

d) návrh zohlednění podmínek ze závěrů EIA

Pro účely tohoto projektu nebylo zpracováno posouzení EIA.

e) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma

Realizací stavby nevznikne potřeba vyhlásit ochranné a bezpečnostní pásma.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Polní cesty jsou stavby svou povahou veřejné a není třeba je chránit před vniknutím nepovolaných osob. Ostraha staveniště je věcí dodavatele. Během provádění je třeba, aby dodavatel zabezpečil staveniště proti pádu osob do výkopu.

Provoz se i nadále bude řídit především pravidly silničního provozu.

Z hlediska civilní ochrany nebyly na stavbu vzneseny žádné požadavky. Zvláštní požadavky na zařízení civilní obrany se pro navrhované zařízení neuplatňují. Předpokládá se řešení prevence závažných havárií dle zákona č. 353/1999 Sb.

Nepředpokládá se skladování nebezpečných látek dle zákona č. 353/1999 Sb., o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami a chemickými přípravky a o změně zákona č. 425/1990 Sb., o okresních úradech, úpravě jejich působnosti a o některých dalších opatřeních s tím souvisejících, ve znění pozdějších předpisů, (zákon o prevenci závažných havárií) ve znění zákona 258/2000

B.8 Zásady organizace výstavby

a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot

V prostoru pro zařízení staveniště bude možnost jednoduchého napojení na všechny inženýrské sítě. Předpokládá se požadavek zhotovitele pouze na elektrickou energii. Zajištění veškerých zdrojů potřebných pro realizaci stavby bude věcí zhotovitele stavby. Využití medií na stavbě se neuvažuje, budou použity mobilní zdroje elektřiny, potřebná voda bude dovážena cisternami.

b) odvodnění staveniště

V případě deštivého počasí je nutno práce přerušit a zajistit urychlené odvádění vody z výkopu.

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Staveniště je přístupné po stávajících komunikacích, na které bude stavba po dokončení napojena.

d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Obvod staveniště je vymezen hranou parcely. Jedná se o minimální pruh potřebný pro výstavbu a jedná se o pozemky, na kterých je stavba umístěna anebo jsou potřebné pro napojení stavby na stávající stav.

e) ochrana okolí staveniště

Ostraha staveniště je věcí dodavatele. Během provádění je třeba, aby dodavatel zabezpečil staveniště proti pádu osob do výkopu. V rámci akce není třeba provádět asanace. Je třeba vykácet stromy, které kolidují s navrhovaným zemním tělesem cest.

f) zábory pro staveniště

Objekt zařízení staveniště bude tvořen buňkou pro vedení stavby. Zařízení staveniště bude zřízeno pro stavbu komunikace v lokalitě.

Součástí zařízení staveniště jsou i následující:

Skládka přebytečného výkopku a materiál z bourání řízená skládka, vzd. 18 km

Skládka vybourané živice řízená skládka, vzd. 18 km

Další podle vybraného dodavatele.

Na staveništi bude mít dodavatel mobilní WC a další doplňky dle svých zvyklostí. Mechanizace používaná na staveništi bude až na výjimky garážovaná v prostoru zařízení staveniště. Veškeré používané stroje budou v dobrém technickém stavu a při odstavení zabezpečeny proti krádeži. Doplňování pohonných hmot bude zajištěno mobilními cisternami dle předpisů zhotovitele a bude zajištěno, aby případné úkapy neohrožily podzemní vody).

Materiál, který bude těžen na staveništi bude ihned odvážen na skládku dle druhu. Kusový materiál bude postupně dle potřeby navážen přímo na staveniště, kde bude skladován na zelených plochách.

g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Při zabezpečení ochrany staveniště je třeba dbát na Přílohu č. 2 k vyhlášce č. 398/2009 Sb., bod 4. Výkopy a staveniště.

h) Maximální produkovaná množství a druhy odpadů

Veškerý materiál těžený na staveništi bude odvážen a ukládán na určené skládky. Z hlediska zákona 185/01 Sb. budou při výstavbě produkovány následující odpady:

Č. odpadu: 17 05 05

Název odpadu: zemina a kamení neuvedené pod číslem 170503

Původ: inženýrské stavitelství – vybourání vozovky (šterkové zahliněné vrstvy) a vykopaná zemina neupotřebitelná na staveništi

Kategorie odpadu: O

Místo určení: - neupotřebitelná zemina - na řízenou skládku odpadu, vzdálenost 18 km

Dodavatel stavby (bude vybrán ve výběrovém řízení) odebere pro ověření průměrné kvality odpadu vzniklého odstraňováním liniových staveb jeden reprezentativní vzorek. I když se nedá předpokládat mimořádné bodové znečištění bude soustavně svými pracovníky sledovat stav v území. Na stavbě nebude těžen žádný nebezpečný odpad.

Kontaminovaný odpad bude odvezen na skládku kontaminovaného odpadu, výběr skládek je věcí zhotovitele stavby a jeho zvyklostí a uzavřených smluv. Pro shromažďování veškerých druhů odpadu, jejichž vznik se předpokládá na stavbě bude v rámci stavebního dvora zřízen prostor, ve kterém budou umístěny prostředky pro ukládání jednotlivých druhů nebezpečných odpadů. Shromažďovací prostředky budou označeny identifikačním listem nebezpečného odpadu, symbolem nebezpečné vlastnosti odpadu a budou provedením odpovídat technickým požadavkům uvedeným ve vyhlášce 383/2001 Sb. O podrobnostech nakládání s odpady a budou zabezpečeny proti zcizení odpadu a neoprávněné manipulaci s ním.

i) Bilance zemních prací

Zemní práce budou realizovány pro zřízení konstrukce vozovky a provedení úpravy podloží.

j) Ochrana životního prostředí při výstavbě

Realizací stavby nedojde k podstatné změně z hlediska ochrany krajiny a přírody. Během provádění stavby se vlivem provozu stavby životní prostředí ještě zhorší. Toto dotčení bude mít vliv na širší okolí. Dodavatel při provádění omezí nepříznivé účinky na maximálně možnou míru a bude dbát, aby nebyly dotčeny i zbývající části obce. Při výstavbě bude dbáno na dodržování předpisů jak bezpečnostních tak i provozních, hlavně při manipulaci s pohonnými hmotami.

Realizací stavby nedojde k podstatné změně z hlediska hlukové zátěže. Z hlediska hlukové zátěže bude mít větší vliv navržená výstavba, kdy hluk vzhledem k používání těžké mechanizace nelze zcela vyloučit. Opatření dodavatele stavby z hlediska rizika expozice hluku musí směřovat k minimalizaci – je to sledování úrovně a doby expozice hluku, kontrola hlukových emisí strojů, uvážlivé používání technologií, které mohou zvyšovat nebezpečí poškození sluchu, informování zaměstnanců o rizicích i výsledcích zdravotního sledování a důsledné používání osobních ochranných prostředků – kvalitních chráničů sluchu. Je nutno dbát na dodržování bezpečnostních přestávek u pracovníků, kteří nepřetržitě používají ochranné prostředky proti hluku. Dodavatel stavby bude používat stroje, které jsou v dobrém technickém stavu a splňují hygienické předpisy z hlediska hluku. Stroje budou pravidelně a řádně udržované. Dodavatel bude vybrán ve veřejné soutěži a před zahájením prací nechá na základě předepsané technologie a používané mechanizace zpracovat studii, která určí na základě hluku ze stavební činnosti časové možnosti realizace stavby, předpokládá se pracovní doba od 7,00 do 18,00 hodin v pracovní dny a 8,00-15,00 hodin v sobotu a v neděli.

Rekonstrukcí komunikací a chodníků se nebude zvyšovat zátěž okolí emisemi z dopravy. Naopak po rekonstrukci bude jízda vozidel plynulejší a tím klesne i emisní zátěž.

Stavba nemůže mít vliv na znečištění vod. Běžný provoz, tj. osobní doprava a stále lepší se technický stav vozidel prakticky neznámá ohrožení pro vodní toky a vodní zdroje. Samozřejmě může dojít k havárii, při které mohou vytéct na vozovky lehké ropné látky. V tomto případě je nutno postupovat dle havarijních plánů pro konkrétní případ a zajistit, aby nedošlo k proniknutí do kanalizace a blízkého toku. Při realizaci bude dodavatel používat pouze stroje v dobrém technickém stavu a doplňování pohonných hmot bude provádět na určeném zpevněném a chráněném povrchu.

k) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci

S výjimkou výkopových prací není nutné používat při stavbě těžkých montážních mechanismů a jeřábů, které mohou být zdrojem ohrožení zdraví. Před zahájením stavby a v jejím průběhu musí být všichni pracovníci poučeni o BOZ. Současně se provede poučení a seznámení všech pracovníků s podmínkami na staveništi a upozornění na místa, v nichž je zapotřebí mimořádné opatrnosti. Pro jednotlivé pracovníky stavby platí veškerá bezpečnostní opatření vyplývající z výnosů, kterými se vydávají předpisy k zajištění BOZ. Dále pro BOZ platí veškeré související předpisy pro práci např. elektroinstalační, svářečské a další o BOZ.

Všichni pracovníci musí při práci používat předepsané ochranné pracovní pomůcky. Použití trhavin se nepředpokládá.

Před zahájením práce a dále průběžně při provádění stavby je povinná dodavatelská organizace dodržovat obecně platné předpisy týkající se provádění staveb a současně dodržovat předpisy týkající se pracovních právních vztahů mezi dodavatelem a zaměstnanci.

Všeobecně platí pro ochranu a bezpečnost zdraví tyto zásady:

- Vybavit všechny zaměstnance ochrannými pomůckami podle profese práce, kterou vykonávají
- Zajištění strojů a el. motorů proti nebezpečnému dotyku uzemněním
- Dodržovat bezpečnostní předpisy pro asfaltérské práce
- Okružní pily smí obsluhovat pouze tesař – jedině s ochranným krytem
- Dbát na řádné vyvěšení el. kabelů a způsob uchycení kabelů
- Vyžadovat od podřízených pracovníků hlášení každého pracovního úrazu
- Zařadit ošetření zraněného a vyplnit záznam o úrazu
- Vykazovat ze staveniště osoby nepovolané nebo podnapilé a dodržovat zákaz pití alkoholu na pracovišti
- Pracovníci na skládkách při vykládání, nakládání a přepravě materiálu musí být vybaveni ochrannými pomůckami

- Při nakládce, vykládce a manipulaci s materiálem zavěšeným na jeřábu platí zásada, že se nikdo nesmí zdržovat pod břemenem zavěšeným, ani v jeho blízkosti
- Výkopek skladovat 0,5m od hrany výkopu, stavbyvedoucí je povinen se seznámit se všemi předpisy, s vyhláškou o ochraně zdraví pracujících a před každou nově započatou prací provést školení zaměstnanců. V případě technologicky náročných prací je povinen písemně žádat o školení bezpečnostním technikem závodu. Při vlastním provádění stavebních prací je třeba v plném rozsahu dodržet platné předpisy a nařízení, zejména ustanovení Zákoníku práce a vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce, kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, ustanovení příslušných norem ČSN a ON a ostatní bezpečnostní předpisy.

l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Při zabezpečení ochrany staveniště je třeba dbát na Přílohu č. 2 k vyhlášce č. 398/2009 Sb., bod 4. Výkopy a staveniště.

m) Zásady pro dopravní inženýrská opatření

Veškerý materiál pro výstavbu se na staveniště dopraví po stávajících silnicích, které jsou ve vyhovujícím stavu. Nebude nutno budovat přístupové komunikace. Veškerý vybouraný materiál a výkopek odvážen na určené skládky bude odvážen po upravených cestách. V prostoru staveniště se bude dodavatel pohybovat pouze v trase, neboť zde nemá jinou možnost. Před výjezdem ze staveniště dodavatel zajistí očistění

Zhotovitel bude používat silnice II. a III. třídy pouze pro příjezd na staveniště. Na všech příjezdech a vstupech na staveniště bude upozorňující tabulka s nápisem: V prostorách staveniště platí pro pohyb osob a motorových vozidel ustanovení zákona 361/2000Sb. ve znění pozdějších předpisů. Staveniště musí být zabezpečeno proti vstupu nepovolaných fyzických osob, zákaz vstupu nepovolaným fyzickým osobám musí být vyznačen bezpečnostní značkou na všech vstupech a na přístupových komunikacích, které k nim vedou.

n) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby

Jedná se o jednoduchou stavbu ve stávajících poměrech. Speciální podmínky pro provádění stavby se nestanovují.

o) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Zařízení staveniště bude zřízeno pro stavbu komunikace v lokalitě.

Na staveništi bude mít dodavatel mobilní WC a další doplňky dle svých zvyklostí. Mechanizace používaná na staveništi bude až na výjimky garážovaná v prostoru zařízení staveniště. Veškeré používané stroje budou v dobrém technickém stavu a při odstavení zabezpečeny proti krádeži. Doplňování pohonných hmot bude zajištěno mobilními cisternami dle předpisů zhotovitele a bude zajištěno, aby případné úkapy neohrožily podzemní vody).

Materiál, který bude těžen na staveništi bude ihned odvážen na skládku dle druhu. Kusový materiál bude postupně dle potřeby navážen přímo na staveniště, kde bude skladován na zelených plochách.

p) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

V tuto chvíli není možné stanovit přesný termín realizace stavby, vše souvisí na dokončení předcházejících nesouvisejících staveb v jiných částech města.

Investor předpokládá realizaci v roce 2020 nebo 2021.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Při akci nejsou budovány žádné části, které by měly nároky na vodu ani části produkující splašky. Odvedení povrchových vod bude zajišťovat podélný a příčný sklon vozovky. Voda z vozovky bude odtékat na terén.

Zemní plán u VPC 16 bude odvodněna sklonem 3% do podélného trativodu. Do něj bude prosakovat i voda z krajnice. Ve vhodných místech budou zřízeny revizní drenážní šachty s poklopem tř. D400. Šachty v nejnižším místě budou propojeny trubkou DN 200. Dále bude trativod vyveden na terén. Místo výtoku bude zpevněno kamennou rovinou. Přípojky (resp. propoj a vyústění) jsou navrženy z plastové trouby DN 200 SN 12). Trativod bude vyústěn do silničního

příkopu podél silnice III/32114. Od km 0,440 zůstane otevřený příkop jako je v současné době. Příkop bude pročištěn a napojí se na propustek v km 0,680 cesty DPC 22. Pod sjezdem v km 0,518 50 bude zřízen rampový propustek DN 400

Podél asfaltové části VPC 11 je v současné době mělký příkop, který odvádí vody do rybníčku u začátku cesty. V případě dotčení bude příkop obnoven. Přístup na přilehlé pozemky v km 0,090 a 0,240 bude umožněn osazením polymerbetonového žlabu světlé šířky 300mm délky 6 m. Navazující příkop bude zpevněn lomovým kamenem do betonu. Podle informací od obyvatel lokality dochází při intenzivnějších k vyvěrání vody, nejspíš se jedná o staré meliorační potrubí. V km 0,270 – 0,360 je navržen podélný trativod, kterým bude voda odvedena do otevřeného příkopu. Do něj bude prosakovat i voda z krajnice. Ve vhodných místech budou zřízeny revizní drenážní šachty s poklopem tř. D400. Šachty budou pod cestou propojeny trubicí DN 200. Místo výtoků bude zpevněno kamennou rovinou. Připojky (resp. propoj a vyústění) jsou navrženy z plastové trouby DN 200 SN 12). Vyústění drenáže do příkopu vychází z rozdílu sklonu cesty a trativodu. Připojka drenážní šachty bude ve sklonu 0,5% a díky tomu je možné ji vyvést nad dno příkopu.

V některých úsecích je podélný spád příliš velký a voda by tekla dlouho dobu po vozovce než by vytekla mimo ni. To by mohlo způsobit poškození krytové vrstvy a komplikovat provoz zejména v zimních měsících. Napříč vozovku jsou proto ve vhodných místech navrženy svodné žlábkové. Dle dohody s investorem se bude jednat o zámečnický výrobek vzniklý z válcovaného U-profilu výšky 80 mm. Žlábek se osadí na základ z betonu C25/30. Po obou stranách žlábků se osadí jednořádek z drobné kostky do betonu. Spáru okolo kostek budou zality asfaltovou zálivkou.