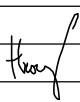


SEZNAM PŘÍLOH:

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: JTSK

VÝŠKOVÝ SYSTÉM: BpV

KRESLIL:	KAMIL HRONOVSKÝ		 HRONOVSKÝ DOPRAVNÍ PROJEKCE s.r.o. BRNĚNSKÁ 700/25, 500 06 HRADEC KRÁLOVÉ e-mail: hronovsky@hkprojekt.cz telefon: 604 823 698 IČ: 07053428 DIČ: CZ07053428	
TECHNICKÁ KONTROLA:				
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:	KAMIL HRONOVSKÝ			
HLAVNÍ PROJEKTANT:				
KRAJ: PARDUBICKÝ	OBEC: HELVÍKOVICE	KAT. ÚZEMÍ: HELVÍKOVICE		
INVESTOR: STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD, POBOČKA ÚSTÍ NAD ORLICÍ, TVARDKOVA 1191, 562 01 ÚSTÍ NAD ORLICÍ			STUPEŇ:	DSP + DVZ
AKCE: REKONSTRUKCE POLNÍCH CEST K.Ú. HELVÍKOVICE			ZAK.ČÍSLO:	062-17-4
			ARCHIVNÍ ČÍSLO:	
			DATUM:	04/2018
			FORMÁT:	x A4
OBJEKT: A – PRŮVODNÍ ZPRÁVA			MĚŘÍTKO:	–
OBSAH: PRŮVODNÍ ZPRÁVA			ČÍSLO SOUPRAVY:	ČÍSLO PŘÍLOHY: A.

Obsah průvodní zprávy

1. Identifikační údaje
2. Základní údaje o stavbě
3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů
4. Členění stavby
5. Podmínky realizace stavby
6. Přehled budoucích vlastníků (správců)
7. Předávání částí stavby do užívání
8. Souhrnný technický popis stavby
9. Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření
10. Zásah stavby do území
11. Nároky stavby na zdroje a její potřeby
12. Vliv stavby a provozu na pozemní komunikaci na zdraví a životní prostředí
13. Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti
14. Další požadavky
15. Rekultivace ploch dočasných záborů
16. Zvláštní technické kvalitativní podmínky

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

a) Název a místo stavby

Název stavby: **Rekonstrukce polních cest, k.ú. Helvíkovice**

Charakter stavby: oprava / rekonstrukce stávajícího stavu

Stupeň PD: dokumentace ke stavebnímu povolení a výběru zhotovitele stavby (DSP + DVZ)

b) Investor

Název: Statní pozemkový úřad, pobočka Ústí nad Orlicí

Sídlo: Tvardkova 1191, 562 01 Ústí nad Orlicí

IČ: 01312774

DIČ: CZ01312774

ID dat. schránky: z49per3

c) Stavebník

Název: Obec Helvíkovice

Sídlo: Helvíkovice 3, 564 01 Žamberk

Zastoupení: p. Jana Kolářová (starostka obce)

Telefon: 465 612 527, 602 310 717 (starostka)

e-mail: ouhelvikovice@orlicko.cz

IČ: 00580929

DIČ: CZ00580929

dat. schránka: xm5a4ni

d) Projektant / zhotovitel projektové dokumentace

HIP, dopravní část: **Hronovský – dopravní projekce s.r.o.**

Sídlo: Brněnská 700/25, 500 06 Hradec Králové

IČ: 07053428

DIČ: CZ07053428

telefon: 604 823 698

e-mail: hronovsky@hkprojekt.cz

Zodpovědný projektant: Kamil Hronovský

Autorizace: ČKAIT 0601891, TD 02

Sadové úpravy: Zahrady pro radost s.r.o.
Sídlo: Blešno 12, 503 46 Blešno
IČ: 28816498
telefon: 604 547 141
e-mail: info@zahrady-hladikova.cz
Zodpovědný projektant: Ing. Lenka Hladíková
Autorizace: ČKA 3628

Mostní objekt: ing. Milan Macko
Sídlo: Pod Zámečkem 1406/28, 500 12 Hradec Králové
IČ: 47936771
DIČ: CZ5908206700
telefon: 602 563 245
e-mail: milanmacko@seznam.cz
Zodpovědný projektant: ing. Milan Macko
Autorizace: ČKAIT 1002013, IM 00, TM 02

2. Základní údaje o stavbě

a) stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění

Návrh nového uspořádání pozemků tvoří nedílnou součást projekčních prací na projektu komplexních pozemkových úprav (KPÚ). Tyto práce vycházejí z rozboru současného stavu území, stanovených nároků dle jednotlivých listů vlastnictví a zpracovaného návrhu společných zařízení. Důležitým podkladem pro návrh jsou i požadavky jednotlivých vlastníků na budoucí uspořádání pozemků.

Nedílnou součástí KPÚ je také rekonstrukce stávajících, či výstavba zcela nových polních cest. Předmětem tohoto projektu je rekonstrukce stávajících cest. Jedná se o cesty označené C9, C22 a C 21a. Dále je předmětem rekonstrukce mostu přes vodní tok Kameničná a sadové úpravy podél polní cesty IP10.

Celková délka rekonstrukcí dotčených polních cest je 2.798 m.

Umístění stavby

Výběr stavebního pozemku je zcela dán návrhem komplexních pozemkových úprav. Polní cesty prochází po stávající polní cestě.

Význam stavby

Hlavním účelem výstavby předmětných polních cesty je zpřístupnění pozemků nacházejících se podél cesty. Dojde ke zlepšení průjezdu při obhospodařování.

Architektonicky nelze tyto liniové dopravní stavby nijak zvláště pojednat, její šířka je dána návrhovou kategorií, výškové uspořádání je dáno potřebou kopírování současné nivelety.

Místo stavby:

Kraj: Pardubický
Obec: Helvíkovice
Katastrální území: Helvíkovice (okres Ústí nad Orlicí), číslo k.ú. 638242

Seznam dotčených pozemků:

5051 (C9)
4331, 4380, 4346, 4412/1 (C21a, IP10)
4412/1, 4412/2, 4380 (C22)
4294, 1452/1, 4302 (rekonstrukce mostu)

b) předpokládaný průběh stavby

Zahájení stavby

V současné době není přesný termín zahájení výstavby znám, dá se však odhadovat, že v případě získání potřebných financí na výstavbu a zajištění přípravy stavby z legislativního a projekčního hlediska, by její zahájení mohlo proběhnout nejdříve v roce 2021 - 2022. Předpokládá se, že stavba nebude realizovaná jako jeden celek. Jednotlivé polní cesty zpracované touto PD budou s největší pravděpodobností realizovány samostatně, nebo v menších celcích. Samotné rozdělení do etap v rámci výstavby si zajistí zhotovitel.

Lhůty a termíny výstavby vyplynou z výběrového řízení na zhotovitele a finančních možností investora, případně dalších okolností. Dodržení plynulosti a koordinovanosti stavby je povinen zajistit zhotovitel stavby. Podrobný harmonogram prací pro celou stavbu stejně jako dílčí harmonogramy pro jednotlivá staveniště budou zpracovány zhotovitelem v dostatečném předstihu před zahájením stavby. S tímto časovým plánem budou seznámeni všichni dodavatelé, subdodavatelé a zhotovitelé. Harmonogram bude zpracován tak, aby nemohlo docházet ke zvýšenému tlaku na pracovní tempo a zatížení zaměstnanců a aby jednotlivé fáze pracovních postupů plynule navazovaly, a bude pravidelně aktualizován s ohledem na skutečný postup prací.

Etapizace a uvádění do provozu

Vzhledem k uspořádání samotných polních cest není nutné, aby výstavba probíhala současně. Cesty mohou být budovány nezávisle na sobě a jednotlivě mohou být uváděny i do provozu. Výjimkou je pouze polní cesta C21a a C22, které se vzájemně napojují na konci svých úseků. U těchto cest doporučujeme, aby výstavba probíhala v rámci jedné etapy.

Popis etapizace výstavby je uveden také v části E – Zásady organizace výstavby.

Dokončení stavby

Při stanovení délky výstavby je nutné vycházet především z rozsahu zemních a sanačních prací, etapizaci výstavby apod. Na základě uvedených prací lze odhadovat celkovou dobu výstavby cca na 5 - 6 měsíců. Tento odhad vychází z předpokladu, že dojde ke společné stavbě cest a zhotovitel nasadí odpovídající techniku. Spíše však předpokládáme výstavbu po menších celcích nebo samostatně po jednotlivých cestách. Odhad délky výstavby jednotlivých objektů je popsán v technických zprávách těchto cest.

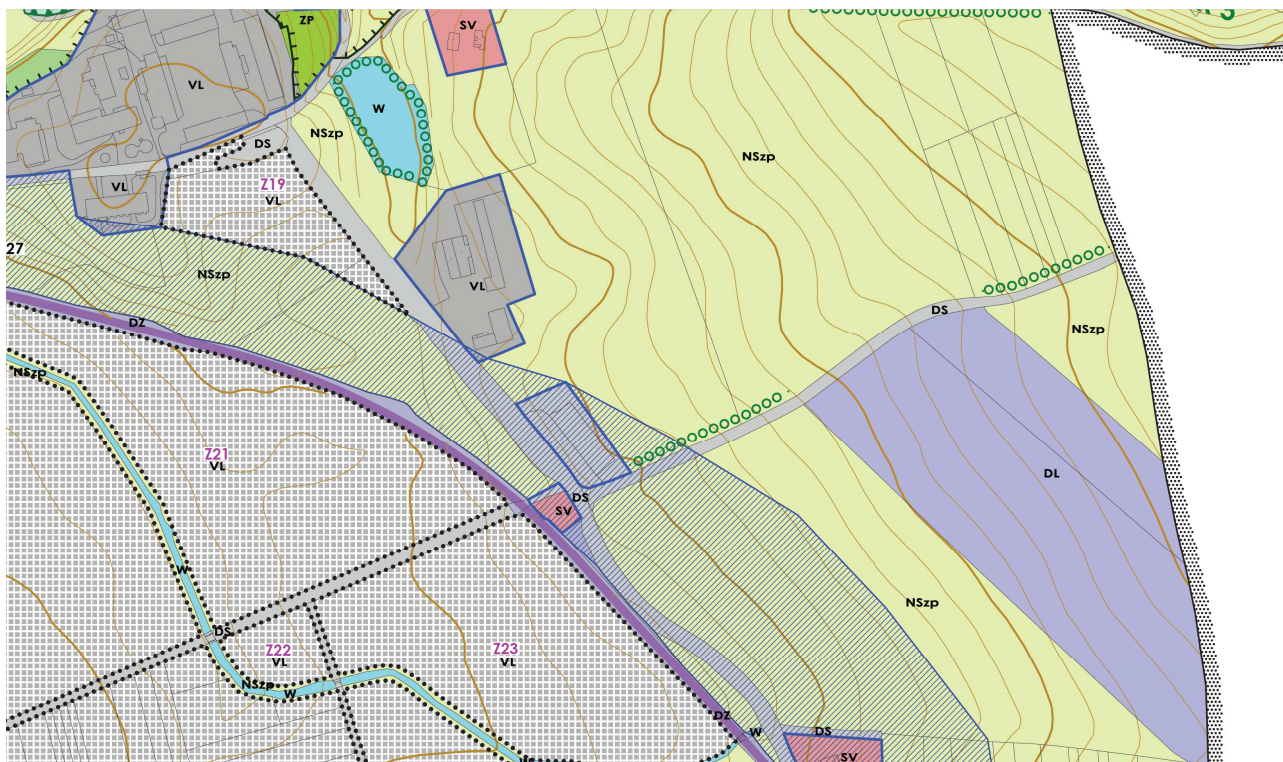
V optimálním případě, zejména při vhodných klimatických podmínkách, je možné navrženou dobu výstavby zkrátit.

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

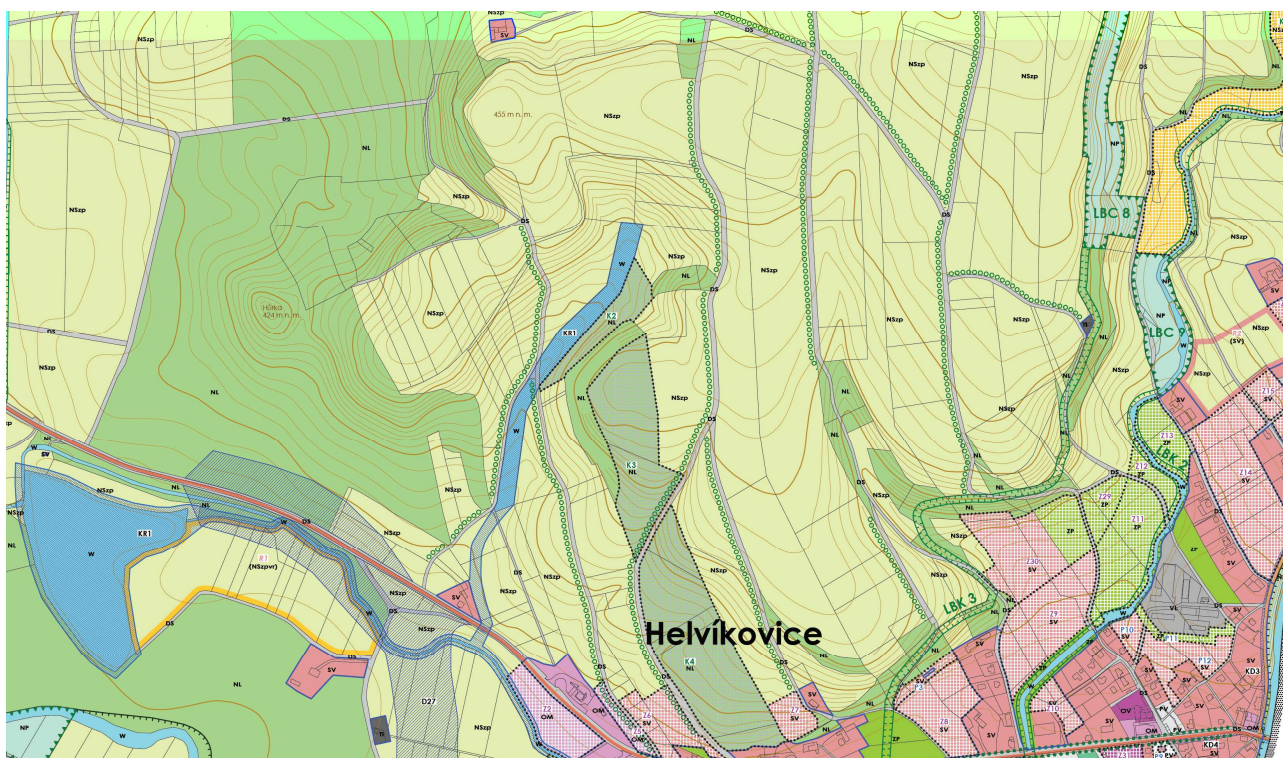
c) vazby na regulační plány, územní plán

Rekonstrukce polních cest resp. je navržena v souladu s projednanou a schválenou Komplexní pozemkovou úpravou v k.ú. Helvíkovice a nevyžaduje tak vydání územního rozhodnutí.

Výřez územního plánu:



úsek podél cesty C9



úsek cesty C 21a, C22, rekonstrukce mostu

Stavba se nachází v plochách s funkčním využitím Dopravní infrastruktura – silniční (DS)

hlavní využití:

- silniční doprava a přímo související funkce

přípustné využití:

- dopravní a technická infrastruktura

nepřípustné využití:

- jiné využití, než je uvedeno jako hlavní, přípustné a podmíněně přípustné využití

podmínky prostorového uspořádání:

- respektovat charakter a strukturu příslušné zóny

Navrhovaná stavba tak není v rozporu s cíli a úkoly územního plánování stanovenými v § 18 a § 19 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. V území stavby se nenachází žádné stavby významné urbanistické ani architektonické hodnoty.

Stavba svojí hmotou neovlivní charakter území ani architektonické a urbanistické hodnoty v území, její měřítko a struktura respektuje charakter původní zástavby, je umístěvaná v plochách k takovému účelu určených (viz předchozí bod) a je tedy v souladu s cíli a úkoly územního plánování.

d) stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití

Charakteristika území a jeho dosavadní využití

Zájmová oblast se nachází jižně a severně od zastavěného území obce Helvíkovice a lze ji rozdělit na dvě lokality.

První je lokalita je jižně od Helvíkovic, východně od účelové komunikace spojující Helvíkovice a Žamberk. Lokalita se nachází v sousedství letiště Žamberk (LKZM) – veřejné vnitrostátní letiště. Terén se zde zvedá přibližně východním směrem k Žamberku.

Druhou lokalitou je oblast ležící severně od Helvíkovic. Hlavní dopravní komunikací je zde silnice I/11 a místní a účelové komunikace. Zájmové území je zde mírně až svažité, svažuje se od severu k jihu (silnici I/11).

Využití území se předmětnou stavbou nemění.

Na lokalitě nejsou evidovány žádné přírodní zdroje, stavba nebude negativně ovlivňovat žádné přírodní zdroje ve svém okolí.

Stávající přírodní prostředí zájmového území lze charakterizovat jako málo zatížené. Charakter stavby nebude úroveň tohoto zatížení významněji zvyšovat, a tím lze schopnost stávajícího přírodního prostředí snášet zátěž po realizaci záměru hodnotit jako dostatečnou.

Geomorfologické poměry

Dle regionálního geomorfologického členění České Republiky, leží zájmová lokalita na rozhraní okrsků Letohradská pahorkatina a Letohradská brázda. Převážná část zájmového území se nachází v západní části geomorfologického okrsku Letohradská pahorkatina (IVB-3B-c), která tvoří sv. část Žamberské pahorkatiny v Orlické oblasti. Je členitou pahorkatinou převážně v povodí Divoké Orlice, na jv. také Tiché Orlice. Erozně denudační reliéf v oblasti kyšperské synklinály a jejího východního křídla – žamberské antiklinály – rokytnicko-žamberské a jablonské synklinály s výraznými kuestami (s čely na SV – V) a hluboce zaříznutými údolími toků se zbytky neogenních říčních sedimentů a pleistocenními říčními terasami na podloží sedimentárních slínovců, spongilitů a pískovců sp. a stř. turonu a horninách série metamorfovaných zábřežské série a novoměstských fylitů. Nejvyšším bodem je Polův kopec (658 m n. m.). Reliéf je pokryt florou 5 v.s., středně zalesněný převážně smrkovými porosty, místy s příměsí jedle. Na východním okraji okrsku se nachází údolní nádrže Pastviny a Nekoř na Divoké Orlici, z chráněných území zde nalezneme PP Údolí záhorského potoka, Přírodní park Orlice a část CHKO Orlické hory. Jihozápadní část p.p.č 5051 zasahuje do severního výběžku okrsku Letohradská brázda (IVB-3B-d), která je částí Žamberské pahorkatiny v Podorlické pahorkatině, části Orlické oblasti České vysočiny.

Letohradská brázda je tektonicky podmíněnou brázdou se členitým pahorkatinným reliéfem v oblasti kyšperské synklinály, na podloží slínovců se zbytky neogenních říčních sedimentů a pleistocenními říčními terasami Tiché Orlice, na SZ Divoké Orlice. Nejvyšším bodem je vrch Karlovice (475 m n. m.). Flora 4. – 5. v. s. tvoří středně zalesněné smrkové porosty, místy s příměsí borovice a jedle, místy bučiny. Na jejím

území se nachází část Přírodního parku Orlice, PR Sutice a PP Letohradská Bažantnice. Posuzované území leží v nadmořské výšce 395 - 456 m n. m., orientace svahů jsou zřejmé z mapy.

Hydrologické a klimatické poměry

Zájmová lokalita náleží povodí Labe prostřednictvím Divoké Orlice (ID: 10100019) protékající přibližně středem zájmového území. Divoká Orlice tvoří po soutoku s Tichou Orlicí ve Žďáru nad Orlicí řeku Orlici, která je levostranným přítokem Labe v Hradci Králové.

Vzhledem k morfologické členitosti území náleží zájmové území několika dílčím povodím:

Divoká Orlice, ČHP: 1-02-01-0300-0-00

Vlčí Potok: ČHP: 1-02-01-0310-0-00 (pravostranný přítok Divoké Orlice)

Kamenský potok (Kameničná): ČHP: 1-02-01-0270-0-00 (pravostranný přítok Divoké Orlice)

Horecký potok, ČHP: 1-02-01-0290-0-00 (levostranný přítok Divoké Orlice)

Podle klimatické klasifikace ČR leží Helvíkovice v pásu mírně teplé oblasti MT2, kterou lze charakterizovat krátkým, mírným až mírně chladným a mírně vlhkým létem. Přejídné období je krátké s mírným jarem i podzimem. Zima je normálně dlouhá s mírnými teplotami, suchá s normálně dlouhým trváním sněhové pokrývky. Průměrný roční srážkový úhrn se zde pohybuje okolo 750 mm. Konkrétně pro stanici Žamberk – Dlouhoňovice (ID: H2ZAMB01) ležící v 405 m n. m., je to 788 mm, s následujícím rozdělením v průběhu roku:

Tab. 2 Průměrný měsíční srážkový úhrn ve stanici Žamberk-Dlouhoňovice, 1931-199016

měsíc I. II. III. IV. V. VI. VII. VIII. IX. X. XI. XII. rok

[mm] 56 53 43 50 75 82 105 89 66 60 56 53 788

Ložiska nerostných surovin, důlní činnost a seismická

Dle databáze České geologické služby – GEOFONDu neprotínají projektované komunikace žádná evidovaná ložisková území.

Trasa cest neprochází ani žádným ochranným pásmem ložiska nerostných surovin či dobývacích prostorů.

Dle Geofondu trasa komunikací neprochází žádným sesuvným územím ani územím se svahovými deformacemi,

Nejsou registrována žádná ložiska ani CHLÚ.

Z hlediska normy ČSN EN 1998-1 – Eurokód 8: Navrhování konstrukcí odolných proti zemětřesení – Část 1 se stavby nachází v seismické oblasti $a_g R = 0,04 - 0,06 g$.

Krajina a ekologická stabilita území

Evropsky významné lokality – Natura 2000 V zájmovém území se nenachází.

Ptačí oblasti – Natura 2000

V zájmovém území polních cest se tato oblast nevyskytuje.

Přírodní památky

V zájmovém území polních cest se tato oblast nevyskytuje.

Památné stromy

V řešeném území se nenachází registrovaný památný strom.

Významné krajinné prvky

Významný krajinný prvek je *ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny utvářející její typický vzhled nebo přispívající k udržení její stability*. (§ 3, odst. 1, písm. b zákona o ochraně přírody a krajiny č. 114/1992 Sb. v platném znění, dále jen zákon).

VKP jsou vymezeny ve dvou rovinách:

- **VKP ze zákona** - jsou za ně prohlášeny veškeré lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy.
- **VKP registrované** - registrovaným VKP se může stát jiná část krajiny, zejména mokřad, stepní trávník, remíz, mez, trvalá travní plocha, naleziště nerostů a zkamenělin, umělý i přirozený skalní útvar, výchoz či odkryv nebo i cenná plocha porostů v sídelním útvaru, kterou může být i historická zahrada nebo park (historické zahrady a parky mohou být zároveň nemovitou památkou podle zákona o státní památkové péči č. 20/1987 Sb. v platném znění).

V zájmovém území řešených polních cest se nacházejí tyto **významné krajinné prvky** (zdroj: Územní plán Helvíkovice, mapový portál Pardubického kraje):

- Lokální biokoridor LBK 2 – Kameničná 2 – v místě rekonstrukce mostu

Územní systém ekologické stability

Územní systém ekologické stability je vzájemně propojený a systematicky uspořádaný soubor přirozených i člověkem pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Hlavním smyslem ÚSES je posílit ekologickou stabilitu krajiny zachováním nebo obnovením stabilních ekosystémů a jejich vzájemných vazeb. ÚSES je tvořen následujícími skladebnými prvky: biocentra, biokoridory a interakčními prvky. Může mít nadregionální, regionální či lokální úroveň.

Biocentra

Druhová skladba bioty se bude blížit přirozené skladbě odpovídající trvalým stanovištním podmínkám, u antropicky podmíněných ekosystémů též trvalým antropickým podmínkám. Veškeré vedlejší funkce musejí být tomuto cíli podřízeny. Nepovoluje se zde umisťování staveb, pobytová rekreace, intenzivní hospodaření a nepřípustné jsou i veškeré další činnosti snižující ekologickou stabilitu tohoto krajinného segmentu.

Biokoridory

Posláním biokoridorů je umožnit migraci všech organismů mezi biocentra, trvalou existenci nelze předpokládat. Z těchto důvodů se zde připouští širší možnosti hospodářského využití, nevadí ani souběžné vedení biokoridorů s účelovými komunikacemi, rekreačními trasami a podobně. V nezbytných případech je podmíněně přípustné povolování liniových staveb, konkrétně příčné křížení s biokoridorem, vodohospodářská zařízení, čistírny odpadních vod a podobně. Nepovoluje se zde opět: umisťování staveb, pobytová rekreace, intenzivní hospodaření a rovněž nepřípustné jsou veškeré další činnosti snižující ekologickou stabilitu tohoto krajinného segmentu.

Interakční prvky

Kromě biocenter a biokoridorů jsou základními skladebnými částmi ÚSES na lokální úrovni i interakční prvky, což jsou ekologicky významné krajinné prvky a ekologicky významná liniová společenstva, vytvářející existenční podmínky rostlinám a živočichům a významně ovlivňující fungování ekosystémů kulturní krajiny. V místním územním systému ekologické stability zprostředkovávají interakční prvky příznivé působení biocenter a biokoridorů na okolní, ekologicky méně stabilní krajinu. Interakční prvky jsou součástí ekologické niky různých druhů organismů, které jsou zapojeny do potravních řetězců i okolních, ekologicky méně stabilních společenstev. Slouží jim jako potravní základna, místo úkrytu a rozmnožování. Přispívají ke vzniku bohatší a rozmanitější sítě potravních vazeb v krajině a tím podmiňují vznik regulačních mechanismů, zvyšujících ekologickou stabilitu krajiny.

Lesní porosty

V zájmovém území stavby se nacházejí lesní porosty, kolem kterých trasa polních cest prochází.

Při západním okraji cesty C22 se nachází les.

Podzemní voda

Při výstavbě je nutno dodržovat podmínky, kterými bude minimalizováno nebezpečí znečištění horninového prostředí a podzemních vod a zaručena okamžitá likvidace případného havarijního úniku znečištění (pro násypy bude používán inertní neznečištěný materiál, zemní práce budou provedeny v maximálně krátkém termínu a pokud možno v období s minimálními srážkami, při výstavbě bude používána technika a mechanismy v dobrém technickém stavu, bez úniků pohonných hmot a mazadel, parkování těchto mechanismů bude zajištěno na ploše zabezpečené proti úniku možného znečištění, po celou dobu prací bude připravena mechanizace umožňující okamžité odtěžení znečištěných zemín v případě havarijního

úniku, vyčleněná výhradně k tomuto účelu, pracovníci budou proškoleni o chování v případě zjištění úniku znečištění, o případném havarijním úniku budu neprodleně informováni správce vodovodu a inspekce životního prostředí).

Radonové riziko

Dle Odvozené mapy radonového rizika ČR (1 : 200 000) leží zájmové území v kategorii – nízké -až střední radonové riziko z geologického podloží.

Ke každému investičnímu záměru, kde se dlouhodoběji shromažďují lidé, musí být stavebníkem opatřeno měření radonového rizika. Pro výstavbu polních cest nejsou potřebná žádná opatření, stavba není uzavřena, a proto není nutné radon sledovat.

e) vliv technického řešení a jejích provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury – polních cest v souladu s příslušnými normami (zejména ČSN 73 6108, ČSN 73 6101 včetně Z1 a ČSN 73 6102) a zákony a vyhláškami spojenými s provozem na pozemních komunikacích (zákon č. 361/2000 Sb. včetně novelizací a vyhláška č. 301/2001 Sb. včetně novelizací) s přihlédnutím k limitům stávajícího stavu.

Stavba ani její užívání nebudou mít negativní vliv na zdraví osob, okolí ani životní prostředí.

Dlouhodobé vlivy na životní prostředí

Vlivy provozu na životní prostředí budou minimální a především bez negativních změn oproti současnému stavu. Naopak, výrazným zlepšením povrchů těchto polních komunikací bude jízda vozidel po těchto komunikacích plynulejší a tišší a tím šetrnější k okolnímu prostředí. Rozšířením vozovky bude sníženo riziko srážky vozidel nebo s ostatními účastníky silničního provozu.

S ohledem na vedení trasy převážně mimo zastavěné území a s ohledem na velmi malé dopravní zatížení nebude provoz po polních cestách znamenat žádné bezpečnostní riziko z hlediska hlukové zátěže.

Vzhledem k velmi malému dopravnímu zatížení nebudou překračovány ani limity stanovené pro ovzduší.

Krátkodobé vlivy během výstavby komunikací

Při výstavbě lze za tyto krátkodobé vlivy považovat především vliv dopravy materiálů a provozu stavebních strojů. Tento vliv se může projevovat především zvýšeným hlukem, znečištěním ovzduší, apod. Zhotovitel je povinen provádět všechna opatření na eliminaci těchto škodlivých vlivů, tj. při veškeré stavební činnosti musí zhotovitel respektovat maximálním způsobem ochranu životního prostředí a omezit stavební činnost s významnými zdroji hluku v blízkosti obytné zástavby na dobu od 700 do 2100 v pracovní dny. Dále je nutno respektovat omezení pro hluk ze stavebních strojů dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Přestože většina cest vede ve stopě stávajících cest, které se budou upravovat a v pozemku vymezeném v rámci KoPÚ/JPÚ bude nutné vykácet mimolesní zeleň. Před zahájením stavby bude podána žádost o kácení příslušnému úřadu.

Realizace stavby si nevyžádá kácení lesní zeleně.

Stavba nebude mít negativní vliv na přírodu, okolní krajinu, ani na vodní zdroje. Po ukončení stavebních prací bude provedeno vyklizení staveniště od nepoužitelných materiálů a výrobků a stavbou dotčené plochy budou uvedeny do původního stavu.

Stavba nezasahuje do lázeňských území. Stavba nezasahuje do chráněného území vodních zdrojů. Stavba se nachází v CHOPAV.

Návrh respektuje a nekoliduje s dalšími investičními akcemi v řešeném území, které jsou známé zpracovateli této PD ke dni zpracování PD.

Za odpady vzniklé při stavebních pracích odpovídá dodavatelská stavební, resp. montážní firma, se kterou před zahájením stavby projedná investor konkrétní způsob nakládání s odpady vznikajícími při realizaci stavby.

f) celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

Opatření ke zpřístupnění pozemků

Komunikační síť v řešeném území není příliš hustá, avšak vyhovující zatímnímu charakteru a využití území.

Návrh cestní sítě vychází z rozboru současného stavu a provedeného průzkumu stávající cestní sítě. Současná cestní síť byla doplněna především o nové základní cesty přístupové.

Návrh cestní sítě musí respektovat kritéria dopravní, ekologická, půdoochranná, vodohospodářská, estetická a ekonomická. Konkrétně musí návrh cestní sítě splňovat následující kritéria:

- zabezpečit propojení sousedních obcí,
- umožnit přístup na pole, které ze zemědělského hlediska tvoří základní výrobní jednotku,
- umožnit propojení zemědělských podniků nebo farem vzájemně mezi sebou,
- umožnit dopravu mezi zemědělským podnikem nebo farmou a místem odbytu zemědělských výrobků,
- umožnit zpřístupnění krajiny a prostupnost zemědělského území, vedení značených turistických cest, cyklistických stezek, příp. běžeckých tratí,
- vytvořit důležitý krajinnotvorný polyfunkční prvek s funkcí ekologickou, půdoochrannou, vodohospodářskou a estetickou,
- využít polních cest jako základního liniového tvaru vhodného pro stanovení nové hranice pozemku nebo nové hranice k.ú.,
- zajistit návaznost na stávající lesní cesty,
- umožnit přístup k vodohospodářským stavbám, k lokalitám s těžbou nerostů a surovin, ke skládkám tuhého komunálního odpadu,
- odpovídat i obecně vodoochranným zásadám, aby nedošlo k ovlivnění či ohrožení jakosti vod (haváriemi apod.).

Předmětem projektové dokumentace je řešení tří polních cest, jež byly navrženy výše uvedenými plány společných zařízení. Návrh těchto polních cest respektuje požadavky uvedené v PSZ.

Opatření k ochraně povrchových a podzemních vod

Při realizaci stavby nesmí dojít ke znečištění povrchových a podzemních vod látkami škodlivými vodám – ropné látky, nátěrové hmoty apod. Na stavbě musí být prostředky pro likvidaci případné havárie.

Během realizace stavby je nutné na každém křížení s vodotečí, resp. na vyústění příkopů sloužících k odvodnění staveniště vybudovat provizorní zemní nádrže pro zachycení splachů ze staveniště. Zanesení vodoteče těmito splachy negativně ovlivňuje vodní faunu a flóru. Tyto nádrže budou řešeny jako zemní prohlubně bez opevnění, s přepadem do přirozené vodoteče. Užité velikosti nádrží musí být navržena individuálně podle velikosti přilehlého staveniště. Tyto objekty budou součástí odvodnění staveniště a bude je řešit dodavatel stavebních prací. Tato podmínka bude součástí zadávacích podmínek pro výběrové řízení na zhotovitele stavby.

Během výstavby je dále nutné dodržovat podmínky pro minimalizaci rizika znečištění horninového prostředí a podzemních vod. Je třeba udržovat dokonalý stav mechanizace používané při výstavbě, používat inertních neznečištěných materiálů do násypů, maximálně zkrátit dobu mezi odtěžením ornice a uložením násypů.

Hluková situace

Předmětné polní cesty se nacházejí převážně mimo zastavěné území. Po polních cestách se předpokládá provoz pouze ve třídě dopravního zatížení VI, tj. do 15 těžkých nákladních vozidel/24 hodin.

Vzhledem k uvedeným skutečnostem nejsou navržena žádná protihluková opatření.

Hluk v průběhu výstavby je rovněž spolehlivě řešitelný.

Při veškeré stavební činnosti musí zhotovitel respektovat maximálním způsobem ochranu životního prostředí a omezit stavební činnost s významnými zdroji hluku v blízkosti obytné zástavby na dobu od 7:00 do 21:00 pouze v pracovní dny. Dále je nutno respektovat omezení pro hluk ze stavebních strojů dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Zhotovitel je povinen vyžadovat od výrobců stavebních strojů údaje o výšce hluku, který stroje vydávají, a provádět opatření na ochranu proti škodlivému působení hluku. Zhotovitel je povinen vybavit pracovníky pracující se stroji ochrannými pomůckami a přerušovat jejich práci v hlučném prostředí ze zdravotních důvodů nezbytnými přestávkami.

Rozptylová situace

Vzhledem k velmi malému dopravnímu zatížení předmětných polních cest nelze očekávat, že by při jejich provozu docházelo k překračování limitů, stanovených nařízením vlády č. 272/2011 Sb. V projektu tak nejsou navržena žádná zvláštní opatření na eliminaci škodlivin z dopravy.

Při výstavbě je nutné, zejména při dlouhodobém suchém počasí, zamezit zvýšené prašnosti skrápěním prašných ploch. Deponie materiálu, na nichž je zvýšené riziko vzniku prašnosti, je nutné umísťovat v dostatečné vzdálenosti od případné obytné zástavby.

Vztahy na ostatní plánované stavby v zájmovém území Nejsou známy.

Změny staveb dotčených navrhovanou stavbou

V rámci stavby dojde k opravě mostu přes vodní tok Kameničná.

g) komunikace a dráhy

Komunikace

V předmětné stavbě se nachází polní cesty C9, C 21a, C22 a IP 10 v k.ú. Helvíkovice řešeno v rámci této samostatné akce. Polní cesty v úsecích dotčených stavbou nejsou napojeny na žádnou ze silnic II. ani III. tříd

Křižovatky

V trase polních cest se křižovatky nevyskytují. Vzájemné křížení či napojení polních cest se za křižovatky nepovažuje.

Mostní objekty

V trase řešených polních cest se mostní objekty nevyskytují. Rekonstrukce mostního objektu je řešena samostatným stavebním objektem.

Dráhy

Část navržené stavby polní cesty C9 se nenachází v ochranném pásmu dráhy (60 m od osy koleje).

3. Přehled výchozích podkladů

a) dokumentace záměru k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo k oznámení záměru pro získání územního souhlasu nebo rozhodnutí o změně stavby

Předmětná stavba nevyžaduje vydání územního rozhodnutí. Polní cesty vedou v trasách stávajících polních cest.

b) regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace

Územní plán obce Helvíkovice. Jedná se o rekonstrukci účelových komunikací, funkční využití území se nemění.

c) mapové podklady

Pro zájmové území byl zpracován mapový podklad firmou GeoJob – Josef Bartoš, 07/2017, součástí byl i zakres vlastnických hranic. Průběh inženýrských sítí v zájmovém území byl zajištěn hlavním projektantem akce. Výškový systém předaného zaměření – BpV, souřadný systém JTSK.

d) Inženýrsko-geologický průzkum

Pro zájmové území byl zpracován inženýrsko-geologický průzkum – zpracovatel 2G- geolog s.r.o. 09/2017.

e) Dopravní průzkum

Pro projekt polních cest nebylo nutné, s ohledem na charakter těchto komunikací, zjištění dopravních intenzit.

f) Hluková studie

V prostoru, resp. blízkosti stavby se nenacházejí obytné objekty, jež by bylo nutné chránit před nadlimitním hlukem z dopravy. Samotný charakter polních cest, resp. předpokládaný velmi slabý provoz na nich sám o sobě vylučuje možné ohrožení případných obytných objektů před nadlimitním hlukem z dopravy.

g) Rozptylová studie

Rozptylová studie nebyla zpracována z obdobných důvodů, jako hluková studie.

h) pochůzka po staveništi

V průběhu listopadu 2016 byla provedena pochůzka po staveništi se zástupci investora a byla zhotovena fotodokumentace stávajícího stavu.

i) Dendrologický průzkum

Vizuální prohlídka dřevin v prostoru stavby + polohopisné zaměření jednotlivě stojících stromů v těsné blízkosti stavby, 2018

j) projednání s investorem

Bylo provedeno vstupní jednání s investorem před zahájením projektových prací, dále byly prováděny konzultace s dotčenými orgány a správci sítí technické infrastruktury.

k) Podklady pro projektování

- Technické a kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací – Ministerstvo dopravy
- ČSN 72 1006 Kontrola zhutnění zemin a sypanin
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 76 6110 Projektování místních komunikací, změna 1
- ČSN 73 6133 Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací
- TP 192 Dlažby pro konstrukce pozemních komunikací
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na PK
- vyhláška č. 398/2009 Sb.

Dotčeným orgánům státní správy i dalším organizacím byla zaslána projektová dokumentace stavby k odsouhlasení. Jejich stanoviska a vyjádření budou součástí dokladové části projektové dokumentace a případné připomínky zapracovány do dokumentace.

4. Členění stavby

Členění projektové dokumentace je provedeno v souladu se vyhl. 146/2008 Sb. O rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb. Pro způsob číslování a značení stavebních objektů byl použit systém doporučený Směrnicí pro dokumentaci staveb pozemních komunikací (únor 2007). Každý stavební objekt je samostatnou přílohou této dokumentace, obsaženou v části **C – Stavební část**.

členění PD:

- A. Průvodní zpráva
- B. Souhrnné řešení stavby
- C. Stavební část

- E. Zásady organizace výstavby
- F. Doklady (samostatně k žádosti o vydání stavebního povolení)
- G. Soupis prací

Stavební část projektové dokumentace obsahuje následující stavební objekty:

řada 100 – Objekty pozemních komunikací

- SO 101 – Polní cesta C9
- SO 102 – Polní cesta C21a
- SO 103 – Polní cesta C22

řada 200 – Mostní objekty a zdi

- SO 201 – Rekonstrukce mostu, Kameničná

řada 800 – Objekty úpravy území

- SO 801 – Sadové úpravy, cesta C9
- SO 802 – Sadové úpravy, cesta C21a
- SO 803 – Sadové úpravy, cesta C22
- SO 804 – Sadové úpravy, cesta IP10

5. Podmínky realizace stavby

Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

Doba výstavby je max. cca 1 rok od nabytí právní moci povolení. Stavba nevyžaduje podmiňující stavby a investice.

Projektantovi nejsou známy další související stavby a investice v zájmovém území.

Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Předpokládaný průběh výstavby je uveden v Technické zprávě organizace výstavby části „E – Zásady organizace výstavby“, která je součástí této projektové dokumentace.

Výstavba polních cest si nevyžádá žádné uzavírky provozu na hlavní silniční síti. Dojde pouze k upozornění na probíhající stavební činnost a v době provádění přímého napojení bude doplněno snížení maximální dovolené rychlosti.

Samotnou výstavbu polní cesty nebude nutné dělit do fází. Polní cesta je novostavbou a nezpůsobí uzavření stávajících komunikací. Přesné určení detailní etapizace výstavby po úsecích si provede zhotovitel stavby před jejím zahájením.

Je žádoucí, aby zhotovitel stavby před jejím zahájením dostatečně informoval o zahájení a průběhu výstavby majitele či správce přilehlých subjektů či jejich nemovitostí.

Pro celou výstavbu platí základní postup prací, přičemž některé práce lze provádět i v jiném pořadí:

- Příprava staveniště, vymezení ploch pro potřeby stavby
- Instalace DIO
- Demolice drobných objektů v trase
- Sejmutí ornice z příslušných ploch
- Případné úpravy inženýrských sítí
- Provádění sanačních prací
- Provádění zemního tělesa
- Pokládka jednotlivých vrstev vozovky
- Vegetační úpravy (ohumusování a osetí svahů zemního tělesa)
- Odstranění DIO

Obvod staveniště je určen hranicemi pozemků vymezených Komplexními pozemkovými úpravami pro tyto polní cesty. Stavba musí probíhat výhradně na plochách, určených těmito hranicemi. Případné plochy nad rámec KoPÚ musí být před začátkem stavby majetkoprávně vypořádány.

Zajištění přístupu na staveniště

Přístup na staveniště je zajištěn ze stávajících místních a účelových komunikací napojených na silnici I/11 resp. přímo z této komunikace. Podmínky využívání polních cest musí dohodnout zhotovitel stavby s jejich vlastníky v rámci výrobní přípravy stavby. K pohybu po stavbě je potřeba respektovat hranici stavby, vymezenou KoPÚ/JPÚ a přístupové trasy, aby nedošlo ke zbytečným škodám na cizím majetku. Po dobu stavby musí být zajištěn alespoň v nejnutnější míře přístup k nemovitostem v prostoru stavby. Jedná se především o přístup na sousední pozemky a stávající polní cesty.

Stavba musí zajistit dostupnost území Hasičskému záchrannému sboru - přístup hasební technice v případě požáru i ostatním vozidlům integrovaného záchranného systému, což znamená neblokovat průjezd staveništěm například odstavenou stavební technikou. V případě vedení veřejné dopravy po objížďkách je nutná pravidelná kontrola osazení dočasného dopravního značení a jeho případné opravy či doplnění.

Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy

Předmětné polní cesty se nacházejí převážně mimo hlavní silniční síť. Slouží jako přístupové komunikace k přilehlým nemovitostem. Vzhledem k minimálnímu dopravnímu zatížení bude možno provést plnou uzavírku těchto polních cest.

6. Přehled budoucích vlastníků a správců

Polní cesty převezme do vlastnictví a správy obec Helvíkovice.

Způsob užívání jednotlivých objektů stavby

Správcí nebo vlastníci jednotlivých stavebních objektů jsou povinni je spravovat v souladu s jejich charakteristikou i příslušnými předpisy a dbát o to, aby jejich stav odpovídal požadavkům na jejich provoz a neohrožoval provoz a užívání ostatních stavebních objektů.

7. Předávání částí stavby do užívání

V průběhu výstavby bude možné předání některých již vybudovaných stavebních objektů nebo jejich částí do užívání ještě před dokončením celé stavby. Půjde zejména o jednotlivé dokončené úseky předmětné polní cesty.

Dokončení, resp. předčasné uvedení dokončených úseků polních cest do provozu je nezbytné z hlediska postupu výstavby, resp. z hlediska umožnění přístupu na okolní pozemky či lokality.

Provizorní vedení dopravy před dokončením stavby je na uvážení stavebníka.

8. Souhrnný technický popis stavby

8.1. Souhrnný technický popis

Navržená stavba představuje rekonstrukci polních cest v k.ú. Helvíkovice v celkové délce 2.798 m. Dále pak rekonstrukci mostního objektu přes Kameničnou a sadové úpravy podél úseků polních cest.

8.2. Technický popis jednotlivých objektů stavby

8.2.1. Pozemní komunikace

SO 101 – Polní cesta C9

Objekt řeší rekonstrukci polní cesty, která vede z od účelové komunikace – spojnice Helvíkovice – Žamberk podél letiště Žamberk. Začátek cesty leží na jižním okraji Helvíkovic u silážní jámy, resp. u bývalého drážního domku. Cesta je napojena na stávající účelovou komunikaci. Konec řešeného úseku leží na hranici katastrálního území, trasa polní cesty pokračuje dále k východu k Žamberku.

Délka cesty C9 je 553,82m.

Polní cesta C9 je navržena v kategorii P 4,75/30, tj:

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Jízdní pás (vozovka): | 3,50 m |
| <input type="checkbox"/> Krajnice: | 1 x 0,50 m (vpravo), resp. 1 x 0,75 m (vlevo) |

□ Volná šířka (koruna polní cesty): 4,750 m

Základní příčný sklon vozovky je jednostranný 2,5 %.

Povrch komunikace - živičný

Podélný profil se na začátku napojuje na stávající vozovku, na konci je cesta ukončena v úrovni stávající nezpevněné polní cesty. Niveleta vozovky vychází ze snahy o minimalizaci zemních prací spočívajících v odkopu travního drnu pod vozovkou. Současně však není možno volit niveletu příliš vysoko nad stávajícím terénem, neboť by došlo k znemožnění napojení sousedních pozemků

- Minimální poloměr směrového oblouku 140 m
- Minimální podélný sklon 1,37 %
- Maximální podélný sklon 5,56 %
- Minimální poloměr vypuklého výškového oblouku 200 m
- Minimální poloměr vydatého výškového oblouku 5000 m
- Návrhové prvky vyhovují návrhové rychlosti 30 km/h

Součástí objektu jsou běžné zemní práce v podobě sejmutí travního drnu na stávajícím zpevněném povrchu, drobné dosypávky ochranné vrstvy konstrukce komunikace, zřízení nezpevněných krajnic. V případě, že nebude dosaženo požadovaného modulu přetvárnosti $E_{def,2} = \min. 60 \text{ MPa}$ na povrchu ochranné vrstvy (využito stávající zpevnění po odstranění travního drnu a případné drobné dosypávky (3 – 5 cm) bude dále mezi zemní práce patřit provedení případných úprav sanace podloží, úprava zemní pláně apod.

Stávající terén bude v potřebných místech odhumusován. V těchto místech je předpokládána tloušťka ornice cca 20 cm.

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

Dosypávky krajnice budou provedeny zeminou alespoň podmínečně vhodnou nebo lepší dle ČSN 73 6133. Nezpevněná krajnice bude zhotovena ze štěrkodrti 0/32 tl. 15 cm.

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

Návrh konstrukce vozovky polní cesty byl proveden na základě TP „Katalog vozovek polních cest“. Povrch polní cesty je navržen s asfaltovým krytem. Přesná skladba konstrukce vozovky viz. vzorový příčný řez.

Odvodnění polní cesty zajišťuje její příčný a podélný spád směrem do odvodňovacího příkopu. V části polní cesty do staničení km 0,2 je odvodňovací příkop oboustranný, od tohoto staničení ke konci úseku je odvodňovací příkop pouze jednostranný. Sklony svahů příkopu pravostranného jsou 1 : 2, u levostranného příkopu je přivrácený svah v proměnném sklonu (dle stávajícího dna) odvrácená strana příkopu je ve sklonu 1 : 1,5. Dno příkopů je 0,72 m pod niveletou komunikace, tj. min. 20 cm pod úrovní zemní pláně.

Součástí rekonstrukce polní cesty je i úprava napojení stávajících sjezdů na vedlejší polní komunikace či pozemky. Stávající propustky budou vybourány a nahrazeny propustky novými z trub PVC DN 600 s šikmými zatravněnými čely.

Výhybna je navržena při této délce polní cesty pouze v jednom místě. Jde plnohodnotné výhybny rozměrů 20x5,5 m s náběhy 6,0 m. K vyhnutí je možné využít i plochu navazujících hospodářských sjezdů.

Součástí objektu je ohumusování svahů zemních těles v tl. 15 cm.

Zpevnění (osetí) svahů/příkopů

Technickou svahovou travní směsí. Výsev 2,5 kg na 100 m² plochy. Doporučené složení travní směsi: jílek vytrvalý (anglický) /*lolium perene*/ 42%, kostřava červená /*festuca rubra*/ 29%, lipnice luční /*poa pratensis*/ 21%, psineček bílý /*agrostis alba*/ 8%.

Osetí se provede na upravených a ohumusovaných násypových i zářezových svazích tělesa polní cesty a to v celé šířce, dotčené zemními pracemi – uvedení do původního stavu

SO 102 – Polní cesta C21a

Objekt řeší rekonstrukci polní cesty, která vede z od účelové komunikace – spojnice Helvíkovice – Kameničná. Začátek cesty leží poblíž účelového letiště Žamberk - sever. Cesta je napojena na stávající účelovou komunikaci s živičným povrchem. Konec řešeného úseku leží v napojení na cestu C21a. Cca v polovině délky úseku kříží cestu IP10.

Délka cesty C21a je 635,64 m.

Polní cesta C21a je navržena v kategorii P 4,5/30, tj:

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Jízdní pás (vozovka): | 3,50 m + rozšíření v oblouku dle ČSN 73 6109 |
| <input type="checkbox"/> Krajnice: | 2 x 0,50 m |
| <input type="checkbox"/> Volná šířka (koruna polní cesty): | 4,50 m |

Základní příčný sklon vozovky je jednostranný 2,5 %.

Povrch komunikace – penetrační makadam

Podélný profil se na začátku napojuje na stávající živičnou vozovku, na konci je cesta ukončena v napojení polní cesty C22, niveleta je zde zvýšena o cca 25 cm. Niveleta vozovky vychází ze snahy o minimalizaci zemních prací spočívajících v odkopu travního drnu pod vozovkou. Současně však není možno volit niveletu příliš vysoko nad stávajícím terénem, neboť by došlo k znemožnění napojení sousedních pozemků

- Minimální poloměr směrového oblouku 50 m
- Minimální podélný sklon 0,86 %
- Maximální podélný sklon 7,87 %
- Minimální poloměr vypuklého výškového oblouku 110 m
- Minimální poloměr vydutého výškového oblouku 5000 m
- Návrhové prvky vyhovují návrhové rychlosti 30 km/h

Součástí objektu jsou běžné zemní práce v podobě sejmutí travního drnu na stávajícím zpevněném povrchu, drobné dosypávky ochranné vrstvy konstrukce komunikace, zřízení nezpevněných krajnic. V případě, že nebude dosaženo požadovaného modulu přetvárnosti $E_{def,2} = \min. 60 \text{ MPa}$ na povrchu ochranné vrstvy (využito stávající zpevnění po odstranění travního drnu a případné drobné dosypávky (3 – 5 cm) bude dále mezi zemní práce patřit provedení případných úprav sanace podloží, úprava zemní pláně apod.

Stávající terén bude v potřebných místech odhumusován. V těchto místech je předpokládána tloušťka ornice cca 20 cm.

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

Dosypávky krajnice budou provedeny zeminou alespoň podmíněčně vhodnou nebo lepší dle ČSN 73 6133. Nezpevněná krajnice bude zhotovena ze štěrkodrti 0/32 tl. 15 cm.

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

Návrh konstrukce vozovky polní cesty byl proveden na základě TP „Katalog vozovek polních cest“. Povrch polní cesty je navržen s asfaltovým krytem. Přesná skladba konstrukce vozovky viz. vzorový příčný řez.

Odvodnění polní cesty zajišťuje její příčný a podélný spád. Polní cesta je navrhována bez příkopů. Toto řešení maximálně vyhovuje obsluhovatelnosti území. Současně se jedná o bezpečné řešení, neboť v případě vyjetí ze silnice nedochází k nárazům. Odvodnění pláň bude zajišťovat podélná drenáž DN 160. Ta bude provedena min. 20 cm pod úroveň zemní pláň a bude umožňovat přirozené vsakování v délce trasy polní cesty. Drenáž bude provedena téměř v celém úseku od staničení km 0,01550 do staničení km 0,63210. V nejnižším místě drenáže je navržena vsakovací studna DN 1500. Na konci úseku bude ukončena vyústěním drenáže do lesního pozemku na p.p.č 4448. Vyústění drenáže bude provedeno typovou drenážní

výústí. Na drenážním potrubí jsou navrženy kontrolní (revizní) šachty DN 400 ve vzájemné vzdálenosti cca 100 m.

Součástí rekonstrukce polní cesty je i úprava napojení stávajících sjezdů na vedlejší polní komunikace či pozemky. Výhybna je navržena při této délce polní cesty pouze v jednom místě. Jde plnohodnotné výhybny rozměrů 20x5,5 m s náběhy 6,0 m. K vyhnutí je možné využít i plochu navazujících hospodářských sjezdů.

Součástí objektu je ohumusování svahů zemních těles v tl. 15 cm.

Zpevnění (osetí) svahů/příkopů

Technickou svahovou travní směsí. Výsev 2,5 kg na 100 m² plochy. Doporučené složení travní směsi: jílek vytrvalý (anglický) /*lolium perenne*/ 42%, kostřava červená /*festuca rubra*/ 29%, lipnice luční /*poa pratensis*/ 21%, psineček bílý /*agrostis alba*/ 8%.

Osetí se provede na upravených a ohumusovaných násypových i zářezových svazích tělesa polní cesty a to v celé šířce, dotčené zemními pracemi – uvedení do původního stavu

SO 103 – Polní cesta C22

Objekt řeší rekonstrukci polní cesty, která vede severně od silnice I/11 k polní cestě C21a. Začátek cesty leží u č.p. 130. Cesta je napojena na stávající účelovou komunikaci s živičným povrchem. Konec řešeného úseku leží v napojení na cestu C21a.

Délka cesty C21a je 1.607,82 m.

Polní cesta C21a je navržena v kategorii P 4,5/30, tj:

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Jízdní pás (vozovka): | 3,50 m + rozšíření v oblouku dle ČSN 73 6109 |
| <input type="checkbox"/> Krajnice: | 2 x 0,50 m |
| <input type="checkbox"/> Volná šířka (koruna polní cesty): | 4,50 m |

Základní příčný sklon vozovky je jednostranný 2,5 %.

Povrch komunikace – penetrační makadam, ve sklonově exponovaných úsecích živičný kryt

Podélný profil se na začátku napojuje na stávající živičnou vozovku, na konci je cesta ukončena v napojení polní cesty C21a, niveleta je zde zvýšena o cca 25 cm. Niveleta vozovky vychází ze snahy o minimalizaci zemních prací spočívajících v odkopu travního drnu pod vozovkou. Současně však není možno volit niveletu příliš vysoko nad stávajícím terénem, neboť by došlo k znemožnění napojení sousedních pozemků

- Minimální poloměr směrového oblouku 50 m
- Minimální podélný sklon 0,38 %
- Maximální podélný sklon 10,28 %
- Minimální poloměr vypuklého výškového oblouku 110 m
- Minimální poloměr vydatého výškového oblouku 2500 m
- Návrhové prvky vyhovují návrhové rychlosti 30 km/h

Součástí objektu jsou běžné zemní práce v podobě sejmutí travního drnu na stávajícím zpevněném povrchu, drobné dosypávky ochranné vrstvy konstrukce komunikace, zřízení nezpevněných krajnic. V případě, že nebude dosaženo požadovaného modulu přetvárnosti $E_{def,2} = \min. 60 \text{ MPa}$ na povrchu ochranné vrstvy (využito stávající zpevnění po odstranění travního drnu a případné drobné dosypávky (3 – 5 cm) bude dále mezi zemní práce patřit provedení případných úprav sanace podloží, úprava zemní pláně apod.

Stávající terén bude v potřebných místech odhumusován. V těchto místech je předpokládána tloušťka ornice cca 20 cm.

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

Dosypávky krajnice budou provedeny zeminou alespoň podmiěně vhodnou nebo lepší dle ČSN 73 6133. Nezpevněná krajnice bude zhotovena ze štěrkodrti 0/32 tl. 15 cm.

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

Návrh konstrukce vozovky polní cesty byl proveden na základě TP „Katalog vozovek polních cest“. Povrch polní cesty je navržen s asfaltovým krytem. Přesná skladba konstrukce vozovky viz. vzorový příčný řez.

Odvodnění polní cesty zajišťuje její příčný a podélný spád. Polní cesta je navrhována bez příkopů. Toto řešení maximálně vyhovuje obsluhovatelnosti území. Současně se jedná o bezpečné řešení, neboť v případě vyjetí ze silnice nedochází k nárazům. Odvodnění pláň bude zajišťovat podélná drenáž DN 160 umístěná pod levou krajnicí, v začátku úseku do staničení km 0,200 pod pravou krajnicí. Ta bude provedena min. 20 cm pod úroveň zemní pláň a bude umožňovat přirozené vsakování v délce trasy polní cesty. Drenáž bude provedena téměř v celém úseku od staničení km 0,10863 do konce úseku. Na začátku úseku, ve staničení km 0,200, km 0,39457, km 1,08254 a na konci úseku bude ukončena vyústěním drenáže do lučního či lesního pozemku. Vyústění drenáže bude provedeno typovou drenážní výustí. Na drenážním potrubí jsou navrženy kontrolní (revizní) šachty DN 400 ve vzájemné vzdálenosti cca 100 m. Současně budou v trase drenáže vybudovány menší vsakovací objekty rozměrů 3x1x1 vysypaná štěrkem 16/32 a obalená do filtrační geotextilie plošné hmotnosti min. 200 g/m. Jejich přesné umístění bude určeno po provedení výkopových prací v nevhodnějších geologických poměrech.

Součástí rekonstrukce polní cesty je i úprava napojení stávajících sjezdů na vedlejší polní komunikace či pozemky. Výhybna je navržena při této délce polní cesty pouze v jednom místě. Jde plnohodnotné výhybny rozměrů 20x5,5 m s náběhy 6,0 m. K vyhnutí je možné využít i plochu navazujících hospodářských sjezdů.

Součástí objektu je ohumusování svahů zemních těles v tl. 15 cm.

Zpevnění (osetí) svahů/příkopů

Technickou svahovou travní směsí. Výsev 2,5 kg na 100 m² plochy. Doporučené složení travní směsi: jílík vytrvalý (anglický) /*lolum perene*/ 42%, kostřava červená /*festuca rubra*/ 29%, lipnice luční /*poa pratensis*/ 21%, psineček bílý /*agrostis alba*/ 8%.

Osetí se provede na upravených a ohumusovaných násypových i zářezových svazích tělesa polní cesty a to v celé šířce, dotčené zemními pracemi – uvedení do původního stavu

8.2.2. Mostní objekty a zdi

Základní údaje o mostním objektu

Charakteristika most. obj.: Most na MK, o jednom mostním otvoru, žlb rámová konstrukce, trvalý, půdorysně přímý, s neomezenou volnou výškou.

Délka přemostění: 2,55 m

Délka mostního objektu: 4,9 m

Délka nosné konstrukce: 4,9m

Rozpětí polí: 3,05 m

Šikmost most. obj. (90°)

Volná šířka most. obj. 4,67 m (mezi obrubami)

Šířka průchozího prostoru: chodníky nejsou

Šířka most. obj. 5,43 m

Výška nad terénem 1,98 m

Stavební výška 0,4 m

Plocha NK most. obj. 90,20 m²

Zatížení a zatížitelnost Navrženo dle ČSN EN 1990-2 pro zatížení podle skupiny 1.

Charakter přemostované překážky

Most převádí místní komunikace přes trvalý vodní tok potok Kameničná.

Územní podmínky

Rekonstrukce mostu bude probíhat na místě dosavadního mostu na místní komunikaci v intravilánu obce Helvíkovice.

Zdůvodnění nutnosti stavby

Stávající most z roku pravděpodobně ze 60-tých let minulého století, je v nevyhovujícím stavebně technickém stavu. Jedná se o 1- polový most na rozpětí cca 3,05 m. Nosná konstrukce je tvořena ŽB deskou výšky 0,25 m Krycí vrstva betonu je degradovaná, výztuž je odhalená, zkorodovaná. Do konstrukce zatéká v místě pracovních spár, dodatečně dobetonovaných prvků. Celoplošně je patrné prokreslení korodujících trmíků. Vozovka na mostě je degradována, do mostu zatéká. Nebyly zjištěny stopy po původní izolaci.

Spodní stavba je betonová s rovnoběžnými křídly. V opěrách jsou svislé trhliny. Křídla jsou z části rozpadlá, lokálně podezděná.

Stavba je v údolnicovém zakružovacím oblouku komunikace. Vzhledem k nefunkčnímu odvodnění na mostě a jeho předpolích dochází k přelévání srážkových vod přes komunikaci na soukromé pozemky.

Stávající most je na konci své životnosti, jeho zatížitelnost je nedostatečná vzhledem k charakteru převáděné komunikace. Rekonstrukce s ponecháním spodní stavby se jeví jako nákladově nepřiměřená. Most bude přestavěn v původní směrové a výškové konfiguraci.

Na mostě a jeho předpolích bude vyřešeno odvodnění komunikace.

Po realizaci stavby bude na rekonstruované části místní komunikace most s normovou zatížitelností a životností 100 let. Odkladem opravy do dalších let je jeho realizace je nevyhnutelná.

Realizací stavby tak dojde ke zvýšení bezpečnosti provozu na místní komunikaci a obslužnosti zemědělských ploch a sběrného Údaje o dosavadní zatížitelnosti nebo návrhovém parametru

Zatížitelnost dosavadního mostního objektu byla převzata z hlavní mostní prohlídky HMP a dopravního značení, kde je uvedena normální zatížitelnost $V_n=10$ t, zatížení na nápravu 7,8 t.

Technické řešení mostu

Výstavba nového mostu bude probíhat za úplného uzavření provozu na převáděné místní komunikaci. Silniční provoz bude po dobu výstavby převáděn po stávajících místních komunikacích.

Stávající most v nevyhovujícím stavebně technickém stavu bude rekonstruován. Bude odstraněna kompletní nosná konstrukce a celá spodní stavba. Most bude řešen jako uzavřený rámový z prefabrikovaného železobetonu typu IZM2,5 x 1,6 x 1,5 m. Založení mostu je navrženo plošně na základové desce. Deska nosné konstrukce je vedena v přímé, podélně v jednostranném proměnném spádu vycházejícího z výškového vedení

komunikace. Příčný spád nosné konstrukce je navržen střechovitý v konstantním sklonu 2,5 %. Pod římsami je navržen protispád v konstantní hodnotě 4 %. Na nosnou konstrukci navazují rovnoběžná železobetonová, prefabrikovaná křídla IZX 50 /815.

Římsy jsou na mostě a křídlech navrženy jako samostatné z monolitického železobetonu. Na římsách bude umístěno ocelové zábradlí městského typu se svislou výplní. Za rubem opěr bude provedena přechodová oblast bez přechodové desky se samostatným přechodovým klínem. Na mostě bude provedena nová vozovka a v navazujících úsecích bude provedena stejná vozovka včetně podkladních vrstev. Na přechodu vozovky na most bude v ohrubné vrstvě provedena řezná spára následně zalitá asfaltovou záplavkou. Koryto pod mostem a částečně mimo most bude opevněno kamenem do betonového lože, které bude zakončeno stabilizačními prahy zajištěnými těžkým kamenným záhozem.

V místě stavby mostu bude obnoveno, zjištěné vyústění dešťové kanalizace, Vyústění potrubí bude přes plastové výustky skrz křídlo u OP1 vpravo nebo na opevnění koryta kamenem do betonu.

Popis nosné konstrukce mostu

Staticky působí nosná konstrukce jako rám kotvený do základové konstrukce. Rámová příčle je vetknuta do rámových stojek. Tloušťka rámové příčle je proměnná a činí v nejužším místě 200 mm. V rámových rozích je příčel zesílena pomocí náběhů 200x200 mm. Vzhledem k minimální možnosti navrhnout přesýpanou výšku, bude rám zesílen spřaženou deskou. Horní povrch desky bude proveden v podélném spádu 0,8 %. Příčný sklon je navržen střešovitý, konstantní 2,5 % s protispádem 4 % pod římsami. desky je navržen v konstantním podélném spádu 0,8 % a v nulovém příčném spádu. Rámová příčle a stojky rámu, jsou navrženy z monolitického železobetonu třídy C 30/37 XC4 XF2 XD1 a vyztuženy budou vázanou betonářskou výztuží B500B. Výztuž bude ochráněna splněním požadovaného stupně vlivu prostředí a zajištěním nominálního krytí 50 mm.

Všechny betonové konstrukce musí splňovat příslušná ustanovení TKP „Kapitola 18. Beton pro konstrukce“. Mostní svršek

Úprava terénu a koryta pod mostem

Koryto vodního toku pod mostem je navrženo v podélném spádu 1,0 %. Koryto bude pod mostem vydlážděno z lomového kamene tl. 200 mm ukládaného do betonového lože z prostého betonu třídy C 25/30n XF3 tl. 100 mm. Kamenné odláždění bude ukončeno betonovými stabilizačními prahy z betonu C 30/37n XF3. Odlážděné dno koryta pod mostem a mimo most v rozsahu stabilizačních prahů bude tvořeno kynetou a pochozími lavicemi. Proti erozním účinkům vody budou stabilizační prahy zajištěny těžkým kamenným záhozem.

Vedení inženýrských sítí

Na mostě nejsou vedeny inženýrské sítě. Ve vzdálenosti 1800 mm na návodní straně je výustní objekt PE DN 200. Do objektu nebude zasahováno.

Před započítím zemních prací je nutno nechat vytyčit veškerá případná podzemní vedení.

Ochrany svahů

Břehové svahy koryta vodního toku budou v rozsahu uvažovaných stabilizačních prahů a líců křídel opevněny kamenem tl. 200 mm do betonového lože tl 100 mm.

Plochy dotčené výstavbou a mimo opevněnou část budou opatřeny vrstvou humusu v tl. 150 mm a budou osety travním semenem. Po dokončení stavby se uvede okolí mostu do původního stavu.

8.2.3. Odvodnění pozemní komunikace

Ve stavbě nejsou navrženy samostatné objekty odvodnění PK. Polní cesty jsou doplněny o příkopy případně drenáže, jak bylo popsáno výše.

8.2.4. Tunely, podzemní stavby, galerie

V předmětné stavbě se takové stavby nenacházejí.

8.2.5. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony

Obslužná zařízení ani samostatná veřejná parkoviště se ve stavbě nenacházejí. Součástí stavby nejsou ani protihlukové stěny.

8.2.6. Vybavení pozemní komunikace

Součástí stavby nejsou záchytná bezpečnostní opatření, dle ČSN 73 6109 (Projektování polních cest) je zde není nutné osazovat. Jiná zvláštní vybavení pozemních komunikací se ve stavbě nenalézají.

8.2.7. Objekty ostatních skupin objektů

SO 801 – Sadové úpravy, cesta C9

DENDROLOGICKÝ PRŮZKUM

Na celém řešeném území se nenachází žádná vyšší stávající zeleň, proto dendrologický průzkum nebyl zpracováván.

ŘEŠENÍ SADOVÝCH ÚPRAV

Ozelenění nové asfaltové cesty spočívá ve výsadbě nového stromořadí, které je tvořené z ovocných stromů. Výsadba je situována podél severní strany cesty, ve vzdálenosti 2,5m od okraje cesty, na horní hranu příkopu. Výsadbový spon jednotlivých ovocných stromů je 8m. V jednom místě, cca uprostřed cesty, v úseku 0,220 – 0,370km je prostor bez výsadby z důvodu ochranného vzletového a přibližovacího prostoru blízkého letiště. Před tímto prostorem, v úseku 0,000 – 0,220km je navržena výsadba švestek /*Prunus domestica*/, kde se v tomto úseku nepravidelně střídají různé odrůdy, které se navzájem opylují. Zde je navrženo střídání odrůd švestka Hamanova, švestka Čačanská Lepotica, švestka Stanley a švestka Durancie. Ve druhém úseku, za ochranným vzletovým prostorem je v úseku 0,370 – 0,550km navržena výsadba jabloní /*Malus domestica*/, kde se nepravidelně také střídají různé odrůdy jabloní, které se navzájem opylují. Jedná se o odrůdy Matčino, Panenské české, Boikovo a Car Alexander.

Všechny ovocné stromy jsou sázeny jako vysokokmeny, ve výsadbovém sponu 8m.

Travníky nejsou součástí této dokumentace.

SO 802 – Sadové úpravy, cesta C21a

DENDROLOGICKÝ PRŮZKUM

Podél severní strany se téměř v celé délce nachází mladé stromořadí opatřené výsadbovými kůly. Jedná se převážně o mladé jeřáby /*Sorbus aucuparia*/, doplněné minimálním množstvím jabloní /*Malus domestica*/, švestek /*Prunus domestica*/.

U těchto mladých výsadeb byla provedena kontrola životaschopnosti a byly označeny stromy, které jsou zcela suché či poškozené bez perspektivy do budoucna. Tyto dřeviny jsou poznamenány ve výkresové dokumentaci. Zcela suché dřeviny budou nahrazeny novou výsadbou. Stávající dřeviny budou ponechány bez zásahu v místě. Bylo zjištěno že většina dřevin je životaschopná, úmrtnost je minimální. Tyto poškozené jedinci budou odstraněni a nahrazeni novými perspektivními výsadbami.

ŘEŠENÍ SADOVÝCH ÚPRAV

Ozelenění nové polní cesty spočívá ve výsadbě nového stromořadí, které je tvořené ovocnými stromy. Výsadba je situována podél severní strany cesty, v linii stávajícího stromořadí, protože se převážně jedná o dosadby. V místech, kde se nenachází žádná stávající zeleň a bude vysazeno stromořadí, budou tyto stromy vysazeny ve vzdálenosti 2,5m od cesty. Výsadbový spon jednotlivých ovocných stromů je 8m.

Na začátku polní cesty, u křižovatky s asfaltovou cestou, začíná stávající stromořadí tvořené jeřáby /*Sorbus aucuparia*/ místy doplněné jabloněmi /*Malus domestica*/, dosadba jabloní proběhne pouze v místech, kde se nachází zcela suchý či poškozený jedinec. Jedná se o úsek 0,00 – 0,380km. Zde proběhnou dosadby jabloní, kdy se střídají různé odrůdy, a to Matčino, Car Alexander, Boikovo a Panenské České.

Úsek bez stávajících dřevin se nachází na 0,300 – 0,400km. Zde je navržena výsadba ovocného stromořadí tvořeného jabloněmi, kde se opět střídají výše uvedené odrůdy. Tyto odrůdy se navzájem opylují.

V úseku 0,400 – 0,620km se nachází opět stávající stromořadí tvořené jeřáby /*Sorbus aucuparia*/ s příměsí švestek /*Prunus domestica*/, V tomto úseku se nachází několik zcela suchých jedinců, které jsou nahrazeny různými odrůdami švestek a to Stanley, Čačanská Lepotica a Hamanova.

Mezi dřevinami jsou ponechána volná místa pro vjezdy na pole.

Všechny ovocné stromy jsou sázeny jako vysokokmeny, ve výsadbovém sponu 8m.

Travníky nejsou součástí této dokumentace.

SO 803 – Sadové úpravy, cesta C22

DENDROLOGICKÝ PRŮZKUM

Na celém řešeném území se nenachází žádná stávající zeleň, proto dendrologický průzkum nebyl

zpracováván. Pouze u mladých výsadeb byla provedena kontrola životaschopnosti a byly označeny stromy, které jsou zcela suché či poškozené bez perspektivy do budoucna. Tyto dřeviny jsou poznamenány ve výkresové dokumentaci. Zcela suché dřeviny budou nahrazeny novou výsadbou. Stávající dřeviny budou ponechány bez zásahu v místě. Bylo zjištěno, že se mladá výsadba stromů je tvořena z velké části jeřábů /*Sorbus aucuparia*/, doplněná třešněmi /*Prunus avium*/, švestkami /*Prunus domestica*/ a jabloněmi /*Malus domestica*/. Většina dřevin je životaschopná, úmrtnost je minimální.

ŘEŠENÍ SADOVÝCH ÚPRAV

Ozelenění nové polní cesty spočívá ve výsadbě nového stromořadí, které je tvořené z ovocných stromů. Výsadba je situována podél východní strany cesty, ve vzdálenosti 2,5m od okraje cesty. Výsadbový spon jednotlivých ovocných stromů je 8m.

Na začátku polní cesty, za obcí, se nachází úsek se stávající výsadbou mladých dřevin, jeřábů /*Sorbus aucuparia*/. Ty budou ponechány v místě bez zásahu, pouze jeden zcela suchý strom byl nahrazen. Na ně navazuje výsadba hrušní /*Pyrus communis*/, kde se v tomto úseku 0,220 – 0,360km nepravidelně střídají různé odrůdy, které se navzájem opylují. Zde je navrženo střídání odrůd hrušní Hardyho, Klappova, Charnenská a Konference. Na ně navazuje úsek 0,360 – 0,500km tvořený švestkami, kde se střídají odrůdy Hamanova, Durancie, Stanley a Čačanská Lepotica. Na ně navazuje úsek opět hrušní se stejnými odrůdami v úseku 0,500 – 0,600km. Na ně navazuje výsadba stávajících mladých stromů, převážně jeřábů /*Sorbus aucuparia*/ a třešní /*Prunus avium*/. Tyto dřeviny se nacházejí na svahu, ve dvou řadách nad sebou. Mezi těmito výsadbami se nachází přestálé keře šípku /*Rosa canina*/ a bezu /*Sambucus nigra*/. V této části se dále nachází ještě velká skupina dospělých vrb /*Salix alba*/. Mezi těmito dřevinami se nachází několik dřevin, které jsou zcela suché, proto byly nahrazeny výsadbami třešní a to *Prunus avium* Karešova a *Prunus avium* Těchlovická.

Dále v úseku 0,800 – 1,200km pokračuje výsadba ovocného stromořadí tvořeného jabloněmi /*Malus domestica*/, kde se střídají odrůdy Matčino, Panenské České, Boikovo a Car Alexander/. Dále navazuje výsadba švestek /*Prunus domestica*/ v úseku 1,200 – 1,300km. V dalším úseku 1,300 – 1,420km pokračuje výsadba hrušní /*Pyrus communis*/, a kterou navazuje výsadba jabloní v úseku 1,420 – 1,520km. V této části se nachází remíz a dále výsadba nebude provedena. Mezi stromořadím jsou ponechána volná místa pro vjezd na pole. Výsadba je navržena i podél míst pro vyhnutí protijedoucích vozidel.

Všechny ovocné stromy jsou sázeny jako vysokokmeny, ve výsadbovém sponu 8m.

Travníky nejsou součástí této dokumentace.

SO 804 – Sadové úpravy, cesta IP10

DENDROLOGICKÝ PRŮZKUM

Na celém řešeném území se nenachází žádná stávající zeleň, proto dendrologický průzkum nebyl zpracováván.

ŘEŠENÍ SADOVÝCH ÚPRAV

Ozelenění nové polní cesty spočívá ve výsadbě nového stromořadí, které je tvořené ovocnými stromy. Výsadba je situována podél západní strany cesty, ve vzdálenosti 2m od okraje cesty. Výsadbový spon jednotlivých ovocných stromů je 7m.

Limitujícím faktorem pro výsadbu je nadzemní vedení elektrických drátů vysokého napětí, které kříží polní cestu cca ve střední části. Nadzemní vedení má zde ochranné pásmo 12m na každou stranu od krajního vodiče, proto v tomto místě je cesta bez výsadeb.

Podél cesty je tedy navržena výsadba ovocného stromořadí tvořeného švestkami /*Prunus domestica*/, kde se záměrně střídají jednotlivé odrůdy, které se navzájem opylují a kvetou i plodí v různou dobu. Střídají se zde odrůdy Hamanova, Durancie, Stanley a Čačanská Lepotica. Výsadba je situována po celé západní straně, vyjma ochranného pásma nadzemního vedení až po stávající dřeviny. Zde výsadba končí a pokračuje dále stávající porost.

Všechny ovocné stromy jsou sázeny jako vysokokmeny, ve výsadbovém sponu 8m.

Výsadba dřevin a veškeré sadovnické práce budou provedeny podle normy ČSN DIN 18 916 Výsadby rostlin, ČSN DIN 18 919 Rozvojová a udržovací péče o rostliny, ČSN 83 9031 – Technologie

vegetačních úprav v krajině – Trávníky a jejich zakládání. Dále budou respektovány Standardy péče o přírodu a krajinu a to SPPK A02 001:2013 Výsadba stromů a SPPK C02 003:2016 Funkční výsadby ovocných dřevin v zemědělské krajině.

Veškerý rostlinný materiál bude v 1. jakosti uvedené v normě ČSN 46 4902 – Výpěstky okrasných rostlin a v příslušných oborových normách.

VÝSADBY OVOCNÝCH STROMŮ

Stromy budou sázeny ve velikosti uvedené v seznamu či v rozpočtu, prostokořenné, jamkovou výsadbou bez výměny půdy.

Stromy budou vysazovány ve velikosti vysokokmenu (výška kmene 1,70m a více).

Stromy jsou vysázeny do výsadbové jámy o minimálních rozměrech 0,7m průměr a 0,4m hloubka. Výsadbová jáma bude před výsadbou dřeviny přihnojena tabletovým hnojivem s dlouhodobým účinkem v množství 2x10g na jeden strom

Prostokořenné školkařské výpěstky většiny ovocných druhů, s výjimkou broskvoně, mandloně a ořešáku, je optimální sázet na podzim, nejdříve po 1. říjnu, optimálně v první dekádě listopadu, do zamrznutí povrchových vrstev půdy. Jarní výsadba je možná po rozmrznutí půdy, při teplotách vzduchu nad 0°C, nejpozději do doby narašení. Broskvoň, mandloň, meruňku a ořešák je optimální sázet na jaře.

Kotvení bude provedeno třemi kůly s horní a dolní hrazdičkou. Tloušťka kůlů je 6cm. Délka kůlů se volí s ohledem na výšku kmínku a to tak, aby kůl dosahoval minimálně 10cm od úroveň první nasazené větve. Strom bude ke všem kůlům vyvázán úvazky, které budou zajištěny proti sklouznutí. Úvazky nesmí poškozovat kmen a nesmí bránit v tloustnutí kmene. Okolo kůlů bude ovinuto pletivo.

Kmeny i s větvemi budou postříkány roztokem Aversol proti okusu zvěří. Výsadbové mísy budou mulčované drcenou borkou.

V rámci výsadby budou stromy zalaty minimálně dvakrát v dávce 50l/ks.

V rámci dokončovací péče v prvním vegetačním období budou stromy zalaty zhotovitelem 4x v dávce 30l/ks. Termín záливky bude vždy předem oznámen investorovi, příp. TDI. Případné další potřebné záливky zajistí na své náklady investor. Termíny jednotlivých záливek se budou řídit aktuálními klimatickými podmínkami, typem stanoviště, velikostí vysazeného stromu, půdní vlhkostí a požadavkům daného taxonu. V rámci dokončovací péče budou u stromů vyplety výsadbové mísy, bude kontrolováno kotvení a ochrana kmene.

9. Výsledky a závěry z průzkumů, průzkumů a měření

Všechny výsledky a závěry z průzkumů, podkladů a měření, získaných či prováděných v rámci zpracované dokumentace byly zapracovány do této projektové dokumentace a sloužily jako základní podklad pro vypracování jednotlivých stavebních objektů či jiných příloh.

Geotechnický posudek

Hlavní úkoly podrobného geotechnického průzkumu:

- zjistit celkové inženýrskogeologické a hydrogeologické poměry na lokalitě
- stanovit geotechnické poměry v trasách polních cest a doporučení pro stavbu cest
- posoudit vhodnost zemin do podloží polních cest
- stanovit těžitelnost zemin a hornin
- ověřit vodní režim podloží a úroveň hladiny podzemní vody doporučit zásady k provádění

zemních prací

Archeologický výzkum:

Je nutné ze strany investora stavby respektovat ustanovení § 22 odst. 2 zák. č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění zákona č. 242/1992 Sb., které ukládá stavebníkovi již od doby přípravy oznámit v dostatečném časovém předstihu zahájení výkopových prací Archeologickému ústavu AV ČR v Praze nebo na nejbližší archeologické pracoviště a umožnit jemu nebo jiné oprávněné organizaci provedení záchranného archeologického výzkumu, o jehož podmínkách bude v dostatečném předstihu uzavřena dohoda mezi stavebníkem a oprávněnou organizací. O archeologickém nález, který nebyl učiněn při

provádění archeologického výzkumu, musí nálezce nebo osoba odpovědná za provádění výkopových prací informovat Archeologický ústav AV ČR Praha nebo příslušnému muzeu.

Hluková studie

Hluková studie nebyla zpracována, jedná se o rekonstrukci stávajících polních cest převážně mimo obydlená území, provoz po polních cestách by navíc, vzhledem k velmi malému očekávanému dopravnímu zatížení (do 15 TNV/24 hod), nepředstavoval žádnou hrozbu nadlimitního hluku z dopravy pro případné obytné objekty v jejich okolí.

Chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor staveb je definován zákonem č.258/2000 Sb. „O ochraně veřejného zdraví“ ve znění pozdějších předpisů.

Dle daného zákona se **chráněným venkovním prostorem** rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, sportu, léčení a výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků. Rekreace v tomto případě zahrnuje i užívání pozemku na základě vlastnického, nájemního nebo podnájemního práva souvisejícího s vlastnictvím bytového nebo rodinného domu, nájmem nebo podnájmem bytu v nich. Při vymezení pojmu lesních a zemědělských pozemků odkazuje citované ustanovení na zákon č. 256/2013 Sb. „O katastru nemovitostí“ ve znění pozdějších předpisů. Protože zákon o ochraně veřejného zdraví výslovně vylučuje zemědělské pozemky, tedy i zahrady, pokud jsou takto zapsány v katastru nemovitostí, z definičního vymezení chráněného venkovního prostoru, nelze je za chráněný prostor z titulu jejich užívání k rekreaci, sportu, léčení nebo výuce považovat. Tento znak užívání pozemku je možné vztahovat pouze k těm pozemkům, které nejsou z ochrany před hlukem zákonem již primárně vyloučeny, tedy např. ostatní plochy, jsou-li užívány k účelu podle §30 odst. 3 zákona.

Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do 2m okolo rodinných domů, bytových domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb.

Dle vládního nařízení č.272/2011 Sb. „O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací“ se hodnoty hluku vyjadřují ekvivalentní hladinou akustického tlaku $A_{L_{Aeq,T}}$ a v případě hluku z dopravy se stanoví pro celou denní a noční dobu. Nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku A v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb se stanoví součtem základní hladiny hluku $L_{Aeq,T}$ a příslušné korekce (dle přílohy č.3), přihlížející k místním podmínkám a denní době.

Rozptylová studie:

Pro rozptylové poměry platí totéž, co bylo uvedeno v předchozím odstavci pro hlukové poměry, tj. předmětné polní cesty, resp. provoz po nich nebude s ohledem na velmi malé dopravní zatížení představovat žádnou hrozbu z hlediska možného překračování příslušných hygienických limitů.

Návrh polních cest splňuje požadavky zákona o ovzduší a jeho dosud vydaných prováděcích předpisů.

Průzkum sítí technického vybavení území:

V rámci zpracování projektové dokumentace byl proveden průzkum výskytu stávajících sítí technického vybavení území (inženýrských sítí). Účelem průzkumu bylo zjistit u příslušných správců či vlastníků jednotlivých sítí průběh podzemních i nadzemních zařízení technického vybavení území v prostoru budoucí stavby.

Od všech správců inženýrských sítí bylo získáno písemné či elektronické vyjádření o existenci (či neexistenci) jednotlivých sítí, včetně případného originálního zákresu buď v námi dodané situaci zájmového území stavby nebo situačního podkladu příslušných správců. Tyto zákresy jsou uloženy u projektanta akce a všechny inženýrské sítě, vyskytující se v prostoru stavby, jsou překresleny do situací jednotlivých objektů.

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

Před vlastní stavbou je nutné veškeré inženýrské sítě vytyčit a určit jejich skutečnou polohu!

U sítí, u nichž se nepředpokládají úpravy, musí být zajištěna jejich ochrana před poškozením. Jakékoliv práce v ochranném pásmu inženýrských sítí je nutné projednat s jejich správcem. Případné další úpravy či přeložky inženýrských sítí, nevyvolaných stavbou, nejsou součástí této stavby.

Na podkladu polohopisného a výškopisného zaměření byl proveden podrobný průzkum trasy a jejího umístění. Jednotlivé vytyčované body a rozměry budou provedeny ve výškovém systému BpV a souřadném systému S-JTSK.

Dotčená ochranná pásma, chráněná území

Souhrnně platí, že ochranná a bezpečnostní pásma inženýrských sítí a komunikací jsou dána příslušným zvláštním předpisem a obecně technickými požadavky na výstavbu a budou výstavbou respektována.

Stavba se nenachází v ochranném pásmu dálnice, silnice I., II. a III. třídy, pro které se vymezují ochranná pásma (zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích).

Část stavby – úsek polní cesty C9 se nachází v ochranném pásmu dráhy ve smyslu zákona č. 266/94 Sb. – Zákon o drahách v platném znění. Ochranné pásmo je u dráhy státní a regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy (u dráhy s rychlostí nad 160 km/hod 100 m).

Ochranná pásma zařízení pro výrobu elektřiny a rozvodná vedení elektřiny (včetně veřejného osvětlení) jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb. o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o Státní energetické inspekci. Ochranné pásmo je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na každou stranu 7 m u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně u vodičů bez izolace, 2 m s izolací, 1 m závěsná kabelová vedení. U podzemních elektrických vedení je vymezeno ochranné pásmo svislou rovinou po obou stranách krajního kabelu ve vzdálenosti: - do 110 kV.....1 m, - nad 110 kV.....3 m.

Stavba se nachází v ochranném pásmu vedení elektřiny.

Ochranné pásmo podzemního komunikačního vedení činí 1,5 m po stranách krajního vedení.

Stavba se nenachází v ochranném pásmu komunikačního vedení.

Ochranné pásmo vodovodních řadů a kanalizačních stok je vymezeno ČSN 73 6005, ČSN 73 3050 a zákonem č. 274/2001 Sb. Ochranné pásmo je vymezeno dvěma svislými rovinami vedenými ve vzdálenosti 1,5 m od líce potrubí vodorovně na obě strany u vodovodních řadů a kanalizačních stok pro veřejnou potřebu (do DN 500).

Stavba se nenachází v ochranném pásmu vodovodu a kanalizace.

U plynovodů a plynárenských zařízení se ochranným pásmem rozumí prostor ve vodorovné vzdálenosti od půdorysu plynárenského zařízení, měřeno kolmo na jeho obrys.

Ochranná pásma činí:

- u plynovodů a přípojek

- nad průměr 500 mm.....12 m
- od průměru 200 mm do 500 mm.....8 m
- do průměru 200 mm včetně.....4 m

- nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území obce.....1 m

- u technologických objektů.....4 m

Pro plynová zařízení jsou vymazována kromě ochranných pásem také bezpečnostní pásma, která energetický zákon v příloze odstupňovává podle povahy a velikosti zařízení v rozmezí 10 až 300 m.

Stavba se nenachází v ochranném pásmu plynovodu.

10. Zásah stavby do území

Bourací práce

V rámci stavby nedojde k demolicí žádných objektů (budov, hal, výškových konstrukcí apod.), vyjma odstranění drobných součástí původních cest.

S odpadem po demolicích je nutné nakládat podle příslušných zákonů a předpisů, materiály, které bude možné recyklovat, budou odvezeny k recyklaci, ostatní odpady budou odvezeny na příslušné skládky.

Kácení zeleně mimo lesní zeleně a její náhrada

V rámci kácení zeleně se nepředpokládá kácení stromů o obvodu větším, než 80 cm ve výšce 130 cm nad zemí. Jedná se převážně o stromy rostoucí v těsné blízkosti polní cesty, nebo stromy zasahující do rozhledových trojúhelníků. Tyto stromy budou odstraněny, aby mohla být provedena výstavba cesty a zachován průjezdní profil. Za pokácené stromy budou vysázeny nové stromy. Předpokládá se výsadba původních ovocných dřevin (hrušně, třešně a švestky).

Kácení bude prováděno výhradně mimo lesní pozemky, resp. na pozemcích v majetku obce Helvíkovice. Soupis náletových dřevin určených ke kácení bude součástí soupisu prací.

Ke kácení lesních porostů ve stavbě nedochází.

Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu

Rozsah zemních prací je dán především návrhem zemního tělesa polních cest, případným výkopem rýh pro vsakovací příkopy, drenáže apod. Zemní tělesa rekonstruovaných polních cest budou zároveň tvořit konečnou úpravu terénu, případné dotčené okolní plochy budou upraveny do původního stavu.

Orientační bilance zemních prací je uvedena v samostatné příloze této projektové dokumentace, přesná bilance bude určena po dokončení soupisu prací.

Předmětná stavba vykazuje nedostatek kvalitního materiálu do násypů či pro výměnu zemin v podloží nebo aktivní zóně.

Zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace

Trasa polních cest je dána jednak jejich stávajícím uspořádáním a jednak provedenými komplexními pozemkovými úpravami. Stavba probíhá po pozemku vymezeném pro předmětné polní cesty.

V rámci stavby dojde k sejmutí humózní vrstvy. Mocnost kulturních vrstev se zde předpokládá cca 20 cm. Spolu se skryvkou kulturních vrstev se nepředpokládá sejmutí podorničních vrstev, jejichž hlavním znakem je nízká agronomická hodnota a omezená možnost jejich zemědělského využití.

Sejmutá humózní zemina bude později použita pro zpětné ohumusování svahů nových silničních těles a k vyrovnání terénu v okolí polních cest.

Sejmutá humózní vrstva bude dočasně uložena na plochy, které si zajistí zhotovitel stavby, případně v ploše trvalého záboru stavby. Využití sejmuté a deponované ornice bude provedeno nejpozději do termínu kolaudace stavby.

Nakládání s mezideponovanou zeminou musí být prováděno podle příslušných předpisů. Přístup k deponii bude zajištěn ze stávajících komunikací.

Humózní zemina bude uložena na hromadách lichoběžníkového tvaru se sklony svahů 1:1,5 - 2. Zhotovitel stavby je povinen udržovat skládku bez plevele a zeminu chránit před ztrátami vlivem vodní a větrné eroze či odcizováním. Ochranu proti plevelům může zajistit pravidelnými chemickými postřiky.

V souladu s harmonogramem prací se předpokládá její uložení po dobu max. 1 roku. Výzkumem bylo prokázáno, že ani při dlouhodobém deponování kulturních vrstev nedochází (za předpokladu řádného ošetřování) k jejich znehodnocení. Vlivem anaerobních podmínek ve spodních vrstvách nastává sice útlum biologické činnosti, ale tato se však rychle obnovuje po použití deponovaných kulturních vrstev ke zúrodnovacím účelům.

Řádné ošetřování deponií kulturních vrstev při krátkodobém deponování (do 3 let) předpokládá ochranu před jejich zaplevelením a ztrátami vlivem vodní a větrné eroze, příp. zcizováním. Nejlepší ochranou před zaplevelením a povětrnostními vlivy je dočasné zatravnění (případně osetí jednoletými pícninami). Ochranu proti plevelům je možno zajistit i pravidelnými chemickými postřiky. Řádné ošetřování

deponií kulturních vrstev při dlouhodobém deponování (přes 3 roky) předpokládá zajištění přístupu na svrchní úroveň deponie a pravidelné zemědělské obhospodařování (orba, setí, sklizeň).

Floušťka zeminy použitá pro ohumusování svahů komunikací, zelených pásů či ploch bude 0,15 m.

Při správné ochraně před povětrnostními vlivy dojde k rychlému vzejití travní směsi, rychlému prokořenění a v důsledku toho i ke zvýšení ochrany zemního tělesa před vodní erozí.

Podrobná bilance skrývky ornice a jejího využití bude upřesněna v rámci sestavení rozpočtu stavby. Předpokládá se, že u staveb, které řeší rekonstrukci polních cest dojde k nedostatku ornice a u staveb, které řeší novostavbu dojde k přebytku ornice. Je více než pravděpodobné, že nedojde ke stavbě všech projektovaných polních cest jako celku. Není proto možno sestavit vyrovnanou bilanci, která by dokázala využít přebytečnou ornici z jednoho stavebního objektu do druhého.

Ornice sejmutá v rámci stavby bude přednostně užita k ohumusování svahů zemního tělesa. Přebytečná ornice, která bude získána zejména u novostaveb polních cest bude rozprostřena na okolní pozemky, které jsou zemědělsky využívány (ZPF). Tím dojde k plynulému napojení nivelety polních cest na okolní terén.

Zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa

Stavba polních cest probíhá mimo lesní pozemky

11. Nároky stavby na zdroje a její potřeby

Všechny druhy energií

Při výstavbě bude využíváno základních druhů energie, především pak vody a elektrické energie. Možnosti připojení stavby na tyto druhy energie jsou popsány níže v odstavci Možnosti připojení na technickou infrastrukturu.

Telekomunikace

Telekomunikační spojení po dobu výstavby se předpokládá prostřednictvím mobilních operátorů.

Vodní hospodářství

V průběhu výstavby nesmí docházet k nadměrnému znečišťování povrchových vod a ohrožování kvality podzemních vod.

Zhotovitel musí dodržovat zejména:

- Zákon č. 254/2001, o vodách (vodní zákon) ve znění pozdějších předpisů;
- Vyhláška MZe 428/2001, kterou se provádí zákon č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích)
- Nařízení vlády 401/2015, o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech

V blízkosti vodotečí nesmí být zřízeno zařízení staveniště ani skládky materiálu.

Staveniště bude odvodněno v průběhu výstavby po terénu ve spádu shodným s postupem výstavby komunikací a bude se vsakovat do okolního terénu.

Zhotovitel je povinen zajistit, aby při výstavbě nedocházelo ke splachům stavebních hmot a jiných nečistot do stávajících vodotečí. Zanesení vodoteče těmito splachy negativně ovlivňuje vodní faunu a flóru. V potřebných místech staveniště (v případě křížení s vodotečí na každém křížení) je nutné vybudovat provizorní zemní nádrže pro zachycení splachů ze staveniště. Tyto nádrže budou řešeny jako zemní prohlubně bez opevnění, s přepadem do přirozené vodoteče. Užité velikosti nádrží musí být navržena individuálně podle velikosti přilehlého staveniště. Tyto objekty budou součástí odvodnění staveniště a bude je řešit dodavatel stavebních prací.

Připojení na dopravní infrastrukturu a parkování

Přístup na staveniště je zajištěn ze stávajících účelových komunikací. Podmínky využívání polních cest musí dohodnout zhotovitel stavby s jejich vlastníky v rámci výrobní přípravy stavby.

Po celou dobu stavby musí být zajištěn alespoň částečný přístup k okolním nemovitostem. Parkování vozidel stavby bude řešeno v prostoru ploch zařízení staveniště k tomu určených – tyto plochy si zajistí zhotovitel stavby.

Možnosti napojení na technickou infrastrukturu

V současné době není známo, kde bude zřízen hlavní stavební dvůr a další plochy zařízení staveniště. Plochy pro zařízení staveniště nejsou dle požadavku investora ve stavbě navrženy. Jejich umístění a zřízení, stejně jako připojení staveniště na veškeré potřebné inženýrské sítě, si musí zajistit zhotovitel stavby. V prostoru stavby je možnost připojení ke zdrojům vody i elektrické energie.

Případné zpevnění, odvodnění či oplocení uvedených ploch si rovněž na své náklady zajistí zhotovitel stavby, stejně jako likvidaci odpadů vzniklou při provozu těchto ploch.

Při výstavbě obdobných staveb se většinou vyžaduje připojení na následující druhy energií, s uvedením jejich předpokládaného získání:

Elektrická energie

V případě potřeby elektrické energie si zhotovitel zajistí mobilní elektrický agregát či provizorní připojení na síť elektrické energie. Tyto případné dočasné přípojky, staveništní trafostanice, rozvody apod. nejsou řešeny v této dokumentaci, jejich realizace bude zabezpečena a provedena zhotovitelem stavby.

Pitná a technologická voda

V případě potřeby si technologickou vodu potřebnou pro výstavbu zajistí zhotovitel stavby dovozem na staveniště v cisternách nebo si místa odběru vody zhotovitel zajistí v místě stavby (odběrem od vodárenské společnosti, obce apod.).

Kanalizace, odvodnění

Napojení na kanalizaci v prostoru stavby není možné, předpokládá se, že zařízení umístěná na plochách ZS budou mobilního charakteru, splašky budou pravidelně odváženy do nejbližší čistírny odpadních vod. Dle potřeb stavby bude možné použít mobilní chemické WC.

Staveniště bude odvodněno do stávajícího terénu či přilehlé vodoteče s tím, že bude zabráněno znečištění této vodoteče případnými ropnými produkty nebo mechanickými usazeninami. Likvidace odpadů, zejména splaškových vod, bude třeba řešit individuálně podle účelu a vybavení jednotlivých ploch ZS.

Nakládání s odpady

Základním legislativním předpisem v oblasti nakládání s odpady je Zákon č. 185/2001 Sb., na který navazují další zákony a vyhlášky, upravující povinnosti právnických a fyzických osob při nakládání s odpady a podmínky pro předcházení vzniku odpadů.

Jedná se o:

- povinnosti při nakládání s odpady
- povinnost zařadit odpady podle druhů a kategorií stanovených v "Katalogu odpadů"
- povinnosti při úpravě, využívání a zneškodňování odpadů
- povinnosti při přepravě a dopravě odpadů
- evidence a ohlašování odpadů
- stanoví pravomoc a působnost ministerstev a jiných správních úřadů při výkonu státní správy v oblasti nakládání s odpady

Na základě platných předpisů, které upravují nakládání s odpady, je možno formulovat základní povinnosti účastníků výstavby pro oblast odpadového hospodářství:

- zhotovitel stavebních prací musí nakládat s odpady pouze způsobem stanoveným v zákoně a předpisy vydanými k jeho provedení, vést předepsanou evidenci odpadů, rozsah je stanoven ve vyhlášce č.383/2001 Sb.
- při manipulaci s odpady je třeba zajistit podmínky pro bezpečnost práce, ochranu zdraví a ochranu životního prostředí

- veškerá manipulace s odpady musí probíhat podle daných předpisů, zejména se jedná o likvidaci nebezpečných odpadů

- zhotovitel stavebních prací musí zajistit pravidelnou kontrolu stavebních mechanismů s tím, že pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, je nutné tuto kontaminovanou zeminu ihned vytěžit a zajistit její dekontaminaci - odpady musí být zneškodňovány na zařízeních k tomu určených skládkách, spalovnách), případně mohou být předány jiné odborné firmě ke zneškodnění

- nakládat s nebezpečnými odpady může pouze právnická nebo fyzická osoba oprávněná k podnikání na základě autorizace

Nakládání s odpady kategorie se bude řídit následujícími principy:

kód	název odpadu	odhad množství	předpokládaný způsob nakládání s odpady
-----	--------------	----------------	---

15 01 Odpadní obaly

15 01 01	Papírové a lepenkové obaly – cca 25 kg	recyklace
----------	--	-----------

15 01 02	Plastové obaly – cca 25 kg	recyklace
----------	----------------------------	-----------

15 01 03	Dřevěné obaly – cca 50 kg	skládka
----------	---------------------------	---------

17 Stavební odpady

17 03 02	Asfaltové směsi, dehet a výrobky z dehtu – cca 2,5 m3	recyklace, odkup
----------	---	------------------

17 05 04	Zemina a kamení – cca 245 m3	rekultivace, popř. skládka
----------	------------------------------	----------------------------

- odpady kovů a vratných obalů budou shromažďovány v prostoru stavby a předávány oprávněným osobám, provádějícím sběr a výkup těchto druhů odpadů

- odpady ze zpracování dřeva a dřevěné obaly neznečistěné (nevratné) budou shromažďovány v prostoru stavby a odvezeny na skládku.

- odpady plastů a papíru budou separovaně shromažďovány a budou předávány oprávněným osobám, provádějícím sběr a výkup těchto druhů odpadů.

- směsné odpady, které nelze separovat budou zneškodněny skládkováním opět prostřednictvím pověřené osoby.

- materiál z výkopů, vybourané hmoty i konstrukce rozebíraných vozovek budou dle možností recyklovány a ukládány (pokud to jejich mechanické a chemické vlastnosti dovolí). V opačném případě budou odvezeny na skládku.

12. Vliv stavby a provozu na pozemní komunikaci na zdraví a životní prostředí

Projektová dokumentace je navržena v souladu s příslušnými normami a předpisy tak, aby výsledné dílo svými parametry odpovídalo významu předmětné stavby a jeho užívání bylo na technické úrovni dané doby.

Ochrana přírody a krajiny

Návrh polní cesty respektuje přírodní vlivy, jež se v daném území vyskytují a svým citlivým řešením se snaží maximálně eliminovat případné negativní vlivy provozu i stavby této cesty.

Dotčená lesní i mimolesní zeleň, vegetační úpravy

V rámci kácení zeleně se nepředpokládá kácení stromů o obvodu větším, než 80 cm ve výšce 130 cm nad zemí. Jedná se převážně o stromy rostoucí v těsné blízkosti polní cesty. Tyto stromy budou odstraněny, aby mohlo dojít k výstavbě cesty a zachován průjezdní profil. Za pokácené stromy budou vysázeny nové stromy.

V rámci stavby budou dále vykáceny dílčí náletové dřeviny listnatého porostu, jež rostou v zemním tělese polních cest, rozhledových trojúhelnících apod..

Soupis náletových dřevin určených ke kácení bude součástí soupisu prací. Kácení dřevin rostoucích mimo les se provádí zpravidla v období jejich vegetačního klidu.

Ke kácení lesních porostů ve stavbě nedochází.

Všechny dřeviny, které by měly být zachovány a mohou být při výstavbě negativně ovlivněny, je třeba náležitě ochránit před poškozením jejich nadzemních i podzemních částí stavební činností. Pokud budou některé dřeviny ohroženy stavebními pracemi, bude je třeba ochránit dle platné státní normy ČSN 839061 (Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů a vegetačních ploch při stavebních pracích). Stromy na staveništi je nutno chránit před mechanickým poškozením (např. pohmoždění a potrhání kůry, dřeva, kořenů a koruny) vozidly, stavebními stroji a ostatními stavebními činnostmi. Ochrana se týká celé kořenové zóny což je plocha půdy pod korunou stromu (okapová linie) rozšířená o 1,5 m po celém obvodu. U sloupovitých forem je délka rozšíření 5 m. Oplocení kolem stromu by mělo být vysoké alespoň 2m a nemělo by také nikterak poškozovat dřevinu.

Pokud budou prováděny odkopávky či navážky stávající půdy v okolí či přímo v kořenové soustavě dřevin, pak bude třeba zajistit vhodným technickým opatřením jejich ochrana tak aby se nezměnil přísun vody a vzduchu ke kořenům. Veškeré práce týkající se zásahu do ochranného pásma stromů při stavební činnosti musí být prováděny dle výše uvedené normy. Pokud bude třeba u některých stromů redukce kořenové či nadzemní části stromů, bude tak muset učinit specializovaná firma a její odborně způsobilý pracovník.

O povolení kácení požádá oznamovatel v souladu s ustanoveními § 8 zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Fauna, flóra, ÚSES

Problematika prvků ÚSES je popsána v jiných kapitolách této průvodní zprávy.

Na většinu druhů obratlovců nebude mít vlastní realizace významnější vliv. Jejich stanoviště nebudou výstavbou narušena či pouze v takovém rozsahu, který neovlivní jejich existenci na přilehlých lokalitách (např. hlukem ze staveništní dopravy).

Vzhledem k charakteru i rozsahu zamýšleného zásahu i stávajícímu stavu okolí komunikace lze konstatovat, že pravděpodobně nedojde k vyhubení ani ohrožení žádného druhu rostlin či živočichů ani k rozsáhlejší destrukci cennějších biotopů, kde by se mohly takového druhu vyskytovat.

Zvýšenou hladinu hluku bude možné vyzorovat pouze v souvislosti s vlastní výstavbou. Po uvedení stavby do provozu se provoz na polních cestách vrátí k normálu, tj. velmi malé intenzitě dopravy, nepřevyšující nejnižší dopravní zatížení 15 těžkých nákladních vozidel/24 hodin.

Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje

Ochrana povrchových vod

Stavbou je dotčen vodní tok IDVT 101853378 – Kameničná v říčním km 0,8 – na tomto vodním toku bude provedena rekonstrukce mostu.

Při realizaci stavby nesmí dojít ke znečištění povrchových a podzemních vod látkami škodlivými vodám – ropné látky, nátěrové hmoty apod. Na stavbě musí být prostředky pro likvidaci případné havárie.

Údržba polních cest v zimním období se předpokládá pouze mechanická (odhrnutí sněhu), vzhledem k přítomnosti ochranného pásma vodních zdrojů nebude vozovka cest udržována chemickým posypem.

Nejdéle před zahájením stavby musí její zhotovitel vypracovat Povodňový plán stavby, který je povinen projednat se správcem toku a příslušným orgánem ochrany životního prostředí, a dále je povinen Povodňový plán před stavbou i v jejím průběhu průběžně aktualizovat.

Ochrana horninového prostředí a podzemních vod při vlastní výstavbě

Během realizace stavby je nutné na každém křížení s vodotečí, resp. na vyústění příkopů sloužících k odvodnění staveniště vybudovat provizorní zemní nádrže pro zachycení splachů ze staveniště. Zanesení vodoteče těmito splachy negativně ovlivňuje vodní faunu a flóru. Tyto nádrže budou řešeny jako zemní prohlubně bez opevnění, s přepadem do přirozené vodoteče. Užité velikosti nádrží musí být navržena individuálně podle velikosti přilehlého staveniště. Tyto objekty budou součástí odvodnění staveniště a bude je řešit dodavatel stavebních prací. Tato podmínka bude součástí zadávacích podmínek pro výběrové řízení na zhotovitele stavby.

Během výstavby je dále nutné dodržovat podmínky pro minimalizaci rizika znečištění horninového prostředí a podzemních vod. Je třeba udržovat dokonalý stav mechanizace používané při výstavbě,

používat inertních neznečištěných materiálů do násypů, maximálně zkrátit dobu mezi odtěžením ornice a uložením násypů.

Plochy pro zařízení stavenišť nejsou dle požadavku investora akce v projektové dokumentaci navrženy, zajistí si je zhotovitel stavby. Při případném zřízení takových ploch v prostoru předmětné stavby je nutné vybavit je tak, aby jejich provoz odpovídal platným předpisům v oblasti životního prostředí (nakládání s odpady, likvidace odpadních vod, apod.). Plochy musí být navrženy tak, aby nenarušovaly ekologickou stabilitu, nezasahovaly do prvků ÚSES, do významných botanických a zoologických lokalit ani do lesních porostů.

Dále je nutné věnovat zvýšenou pozornost technickému stavu dopravních a stavebních mechanismů z hlediska jejich ekologické nezávadnosti a v tomto směru realizovat jejich pravidelné kontroly. V prostoru stavby se nesmí skladovat pohonné hmoty a maziva. Nutnou manipulaci s nimi je třeba omezit na minimum. V případě úniku látek ropného původu je nutné neprodleně zahájit sanační práce a s kontaminovanou zemínou i vodou zacházet v souladu se zákonem č. 106/2005 (úplné znění zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech a souvisejících právních předpisech). V případě možnosti je vhodné používat místo paliv a maziv ropného původu odbouratelné ekvivalentní bioprodukty. Je nutné preferovat používání moderních stavebních mechanismů se sníženou emisí znečišťujících látek do ovzduší.

Jako podklad pro řešení případné havárie bude sloužit Havarijní plán stavby, který nechá nejdéle před zahájením stavby zpracovat zhotovitel stavby a nechá jej rovněž odsouhlasit správcem toku a příslušným orgánem ochrany životního prostředí.

Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě

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

Právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (vymezení pojmu je uvedeno v ustanovení § 349 odst. 1 zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce) jsou předpisy na ochranu života a zdraví, předpisy hygienické a protiepidemické, technické předpisy, technické dokumenty a technické normy, stavební předpisy, dopravní předpisy, předpisy o požární ochraně a předpisy o zacházení s hořlavinami, výbušninami, zbraněmi, radioaktivními látkami, chemickými látkami a chemickými přípravky a jinými látkami škodlivými zdraví, pokud upravují otázky týkající se ochrany života a zdraví.

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

Některé základní právní předpisy:

- Zákon 262/2006 Sb., zákoník práce.
- Zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci).
- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.,
- Nařízení vlády č. 592/2006 Sb., o podmínkách akreditace a provádění zkoušek z odborné způsobilosti.
- Nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.
- Nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí.
- Nařízení vlády č. 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a zavedení signálů.
- Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci.

- Nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a náradí.
- Nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu.
- Nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků.
- Zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci práce.
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů.

Koordinátor bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

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

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

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

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

Plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

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

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

Nakládání s odpady

Při rozmístění odpadu bude postupováno tak, aby většina hmot v kategorii odpadu „O“ byla využita pro následné použití.

Při výstavbě je nutné preferovat recyklaci a třídění odpadů, avšak za předpokladu minimalizace přímých (hluk, prach) i nepřímých (obslužná doprava) negativních vlivů spojených s touto činností. U výkopových materiálů je nutné doložit jejich nezávadnost (analytické rozbor) pro účely jejich dalšího využití.

V průběhu výstavby musí zhotovitel dodržovat zejména ustanovení uvedených zákonů a zákonných opatření:

- Vyhláška č. 99/1992, o zřizování, provozu, zajištění a likvidaci zařízení pro ukládání odpadů v podzemních prostorech ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 111/1994, o silniční dopravě (část III- Přeprava nebezpečných věcí v silniční dopravě) ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 185/2001, o odpadech ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška MŽP a Mzd 94/2016, o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška MŽP 93/2016, kterou se stanoví Katalog odpadů, ve znění pozdějších předpisů

- Vyhláška MŽP 383/2001, o podrobnostech nakládání s odpady ve znění pozdějších předpisů

Odpady vzniklé během stavby:

Odpady vzniklé během stavby budou likvidovány v jejím průběhu a skončí před jejím předáním do provozu. Hospodaření s odpady na plochách zařízení staveniště bude v souladu s platnými bezpečnostními předpisy včetně manipulace s nebezpečnými látkami. Při provozování stavebních strojů je zapotřebí dbát na jejich technický stav pro snížení úkapů oleje a ostatních technologických kapalin. Dále bude odvážena přebytečná zemina z výkopů.

13. Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti

Mechanická odolnost a stabilita

Navržené technické řešení splňuje obecné požadavky na výstavbu dle příslušných zákonů a jejich prováděcích předpisů. Návrh polních cest odpovídá požadavkům na provoz a bezpečnost stavby z hlediska silničního provozu.

Směrové, výškové i šířkové uspořádání navržených komunikací a nové konstrukce vozovky zaručují splnění požadovaných užitných i funkčních vlastností stavby i mechanickou odolnost a stabilitu.

Parametry navrhované stavby jsou v souladu s ustanoveními ČSN 736109 („Projektování polních cest“) a dalšími souvisejícími normami či předpisy. Detailní uspořádání odpovídá vzorovým řešením.

Stavební pozemky, určené k výstavbě polních cest i všech souvisejících stavebních objektů svou polohou, velikostí i dalšími vlastnostmi umožňují realizaci navržené stavby i její bezpečné užívání.

Stavba je navržena a musí být provedena tak, aby během výstavby i při budoucím užívání stavby nemohla být ohrožena její mechanická odolnost a stabilita, tj. stavební konstrukce a prvky musí být provedeny tak, aby po dobu předpokládané existence stavby vyhovovaly požadovanému účelu a odolaly všem zatížením a vlivům, které se mohou běžně vyskytnout při užívání stavby i škodlivému působení prostředí, zejména atmosférickým vlivům, záření a otřesům.

Navržená stavba zasahuje do několika ochranných pásem a při výstavbě i následném užívání stavby musí být tedy dodržovány podmínky všech dotčených ochranných pásem, resp. jejich správců.

Všechna silniční připojení v rámci stavby jsou řešena dostatečně kapacitně vyhovujícími komunikacemi. Tato připojení svými parametry i provedením vyhovují požadavkům bezpečného užívání staveb a bezpečného a plynulého provozu na přilehlé pozemní komunikaci. Stejně tak splňují i požadavky na dopravní obslužnost i přístup požární techniky.

Navržené stavby nejsou stavbami, které by musely mít před vstupem rozptylovou plochu, nepředpokládá se na nich ani pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Součástí projektové dokumentace je v rámci zákonné přílohy stupně DSP projektové dokumentace příloha B-6. - Bezbariérové užívání. Projektová dokumentace je vypracována v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb.

Navržené stavby nebudou sloužit k parkování či odstavování vozidel.

Stavbu není nutno napojit na zdroje pitné ani užitkové vody, ani na energetickou síť.

Požární bezpečnost

Řešení odstupových vzdáleností a vymezení požárně nebezpečného prostoru

Stavba polních cest a souvisejících objektů svým charakterem nevytváří požárně nebezpečný prostor. Odstupové vzdálenosti vyhovují.

Součástí stavby není tunel ani zakrytý zářez.

Jedná se o stavbu navrženou převážně z nehořlavých materiálů. Součástí stavby nejsou žádné objekty vyžadující vytvoření samostatného požárního úseku. Stanovení požárního rizika ani stupně požární bezpečnosti není nutné u žádného objektu. Mezní velikost požárních úseků není nutné hodnotit.

Použité stavební konstrukce jsou nehořlavé. Jedná se o konstrukce vně objektu bez požadavku na požární odolnost. V případě použití hořlavých materiálů nebo hořlavých kapalin (např. použití asfaltů a hořlavých kapalin, apod.) musí být dodrženy všechny bezpečnostní požadavky vyplývající z platných předpisů a norem (např. zákon o požární ochraně, ČSN 65 02 01, apod.) určených pro jejich skladování, manipulaci i aplikaci na staveništi.

Řešení evakuace osob a zvířat

Evakuace osob, zvířat a majetku není projektem navržena. Navržené řešení je pro daný účel stavby vyhovující.

Dispoziční řešení respektuje podmínky pro bezpečný únik osob a další podmínky z hlediska použitých stavebních materiálů. Součástí stavby nejsou protihlukové stěny, jež by vyžadovaly zřízení únikových východů. Součástí stavby není tunel ani zakrytý zářez, které by omezovaly bezpečný únik osob při nehodě a následném požáru.

Navržení zdrojů požární vody, popřípadě jiných hasebních látek

Zabezpečení požární vodou, vnitřní a vnější odběrní místa ani zvláštní hasební látky není nutné v souvislosti s navrženou stavbou zřizovat. Materiály, které nelze hasit vodou, nejsou projektem stavby navrženy.

Není navržen prostor vyžadující instalaci hasicích přístrojů.

Vybavení stavby vyhrazenými požárně bezpečnostními zařízeními

Technická nebo technologická zařízení stavby nemají z hlediska požární bezpečnosti zvláštní podmínky. Požárně bezpečnostní zařízení nejsou navržena.

Řešení přístupových komunikací a nástupních ploch pro požární techniku

Zásahové cesty ani nástupní plochy není nutné zřizovat. Podmínky pro provedení požárního zásahu jsou standardní. Výjimečně lze předpokládat snad pouze dopravní nehodu s následným požárem, případně únikem nebezpečné látky. K těmto případům nelze navrhnout konkrétní opatření stavebního rázu.

Po dobu výstavby musí být, při uzavírací části silnice nebo snížení její nosnosti v příjezdové či objízdné trase, operační středisko Hasičského záchranného sboru Pardubického kraje o těchto skutečnostech v dostatečném předstihu prokazatelně informováno.

Stávající přístupové komunikace jsou dostatečně únosné pro těžkou hasičskou techniku (nosnost na nápravu min. 100 kN), na celé jejich trase v příjezdu na předmětnou stavbu bude zajištěn průjezdný profil výšky min. 4100 mm. Všechny případné odbočky na pozemky mimo komunikaci budou mít šířku min. 3500 mm a budou mít zajištěn průjezdný profil výšky min. 4100 mm.

Po celé trase polních cest je zajištěn průjezd pro veškerou dopravu.

Zabezpečení stavby či území stavbou požární ochrany, pokud to odůvodňují požadavky na záchranné a likvidační práce nebo ochranu obyvatelstva

Elektrickou požární signalizaci ani jiné vyhrazené požárně bezpečnostní zařízení není nutné instalovat.

Pro bezpečnost zasahujících jednotek při hašení nebo provádění záchranných prací není nutné stanovovat žádná zvláštní opatření.

Ochrana stavby před vniknutím nepovolaných osob

U liniové stavby nelze zcela zamezit tomu, aby se do prostoru stavby, např. v době pracovního klidu, kdy je stavba obvykle opuštěna, dostala nepovolaná osoba.

Zhotovitel stavby přesto, či spíše právě proto musí dbát všech bezpečnostních pravidel a předpisů BOZP a například místa, kde může hrozit nebezpečí pádu či jiné nebezpečí, musí zhotovitel náležitě zajistit (oplocení, zábradlí, lávky se zábradlím nad překopy chodníků atd.). Tato opatření jsou povinností zhotovitele stavby. Ve vlastním zájmu zhotovitele stavby pak musí být ochrana materiálů či strojů před poničením či zcizením.

14. Další požadavky

Užitné vlastnosti stavby

Všechny stavební objekty zaručují dostatečnou kapacitu své konkrétní funkce, stejně jako splnění obecně technických požadavků na výstavbu, snadnou údržbu a životnost.

Při návrhu všech objektů stavby byla respektovány požadavky vyhl. MMR ČR č. 268/2009 Sb. o obecných technických požadavcích na stavby a vyhl. MDS ČR č. 104/1997, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích (obě v platném znění).

Dodržením parametrů a požadavků základních ČSN pro projektování pozemních komunikací (ČSN 736109 atp.) jsou splněny i podmínky, uváděné v jednotlivých paragrafech vyhl. č. 104/1997. Vlastní obecně technické podmínky stanoví § 16 – 36. Podmínky v jednotlivých paragrafech byly při návrhu technického řešení dodrženy.

Zabezpečení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Předmětné polní cesty jsou veřejně přístupnými účelovými komunikacemi. Nepředpokládá se, že budou pravidelně využívány osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Tyto komunikace jsou svým charakterem určeny pro smíšený provoz vozidel, chodců i cyklistů. Případné osoby s omezenou schopností pohybu a orientace budou pro svůj případný pohyb po těchto komunikacích využívat asfaltový jízdní pás.

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

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

Ochrana stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí

Vzhledem k vedení trasy částí polních cest v prostoru vodního toku je nezbytné, aby nejdéle před zahájením stavby zpracoval zhotovitel Povodňový plán stavby, který v případě povodně a možného ohrožení stavby uvádí postup činností při případných povodňových stavech v přilehlých vodotečích, a nechal jej odsouhlasit správcem uvedeného toku a příslušným orgánem ochrany životního prostředí.

15. Rekultivace ploch dočasných záborů

Součástí stavby není rekultivace ploch dočasných záborů. Plochy pro zařízení staveniště nejsou v dokumentaci stanoveny, jejich umístění a zřízení si na své náklady samostatně zajistí budoucí zhotovitel stavby, stejně jako jejich případnou pozdější rekultivaci.

Přeložky inženýrských sítí se ve stavbě nepředpokládají, pokud by k neočekávaným přeložkám (např. při výskytu neočekávané, a v průzkumu inženýrských sítí nezjištěné, inženýrské sítě) při výstavbě došlo, pruhy po úpravách těchto sítí, nacházející se mimo plochu hranice staveniště, budou uvedeny do původního stavu, resp. stavu odpovídajícího přilehlým povrchům.

16. Zvláštní technické kvalitativní podmínky

Vzhledem k poměrně jednoduchému charakteru stavby a vzhledem ke skutečnosti, že se v ní nenacházejí žádné zvláštní stavební návrhy, ZTKP se nestanovují.

Hradec Králové, 16.4.2017

Kamil Hronovský

autorizovaný technik ČKAIT 0601891 pro dopravní stavby
specializace nekolejová doprava