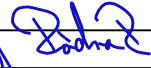



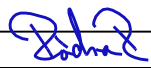
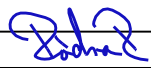


## SEZNAM PŘÍLOH:

D.1.1.1. TECHNICKÁ ZPRÁVA

# D.1.1. DÚR+DSP

|           |  |                         |
|-----------|--|-------------------------|
| INVESTOR: |  <b>OBEC ZÁCHLUMÍ</b><br><b>ZÁCHLUMÍ 98</b><br><b>561 86 ZÁCHLUMÍ</b> | RAZÍTKO, DATUM, PODPIS: |
|-----------|--|-------------------------|

|  |                    |   |  |       |          |                 |                 |
|--|--------------------|---|--|-------|----------|-----------------|-----------------|
| KRESLIL:   | ING. PETR PÁCHA    |  |  <b>IDProjekt s.r.o.</b><br>inženýring a projekce dopravních staveb<br>Sokolovská 94<br>Nedošín<br>570 01 Litomyšl<br>IČO 024 97 247<br>DIČ CZ02497247<br>www.idprojekt.cz |       |          |                 |                 |
| ZPRACOVAL:   | ING. PETR PÁCHA    |  |  |       |          |                 |                 |
| TECHNICKÁ KONTROLA:  | FRANTIŠEK WAYRAUCH |  |  |       |          |                 |                 |
| ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:                                     | ING. PETR PÁCHA    |  |  |       |          |                 |                 |
| HLAVNÍ PROJEKTANT:   | ING. PETR PÁCHA    |  |  |       |          |                 |                 |
| KRAJ:  | PARDUBICKÝ         | OKRES:  | ÚSTÍ NAD ORLICÍ  | OBEC: | ZÁCHLUMÍ | STUPEŇ:         | DÚR+DSP         |
| INVESTOR: OBEC ZÁCHLUMÍ, ZÁCHLUMÍ 98, 561 86 ZÁCHLUMÍ      |                    |   |  |       |          | ZAK ČÍSLO:      | 0169            |
| AKCE:<br><b>ZÁCHLUMÍ - CESTA OD VALACHU DO ČESKÉ RYBNÉ</b> |                    |   |  |       |          | ARCHIVNÍ ČÍSLO: | 2017-029-0169   |
|  |                    |   |  |       |          | DATUM:          | VI / 2020       |
|  |                    |   |  |       |          | FORMÁT:         | A4              |
|  |                    |   |  |       |          | MĚŘÍTKO:        | -               |
| OBJEKT: <b>SO 101 - KOMUNIKACE</b>                         |                    |   |  |       |          | ČÍSLO SOUPRAVY: | ČÍSLO PŘÍLOHY:  |
| OBSAH:<br><b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>                          |                    |   |  |       |          |                 | <b>D.1.1.1.</b> |

# Z Á C H L U M Í – C E S T A O D V A L A C H U D O Č E S K É R Y B N Ě

D.1.1.1. Technická zpráva

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

---

### 1.1. Údaje o stavbě

|                     |   |
|---------------------|---|
| Název:              | Záchlumí – cesta od Valachu do České Rybné                  |
| Druh stavby:        | Rekonstrukce polní cesty                                    |
| Obec:               | Záchlumí [581208]   |
| Katastrální území:  | Bohousová [606324]  |
| Stuďeň dokumentace: | Projektová dokumentace pro společné povolení stavby DÚR+DSP |
| Stavební objekt:    | SO 101 - Komunikace   |

### 1.2. Objednatel:

Obec Záchlumí  
Č.p. 98  
561 86 Záchlumí

### 1.3. Zpracovatel dokumentace:

IDProjekt s.r.o.  
Sokolovská 94  
570 01 Litomyšl

## 2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

---

Stavební práce budou zahájeny nejdříve realizací nových propustků (km 0,030 – SO 101, km 0,120 – SO 102, km 0,228 – SO 103 a km 1,757 57 – SO 104. Jeden z uvedených propustků (km 1,757 57 - SO 104) je ve špatném technickém stavu, a proto bude vybourán a nahrazen za nový trubní propustek DN 600. Podélné propustek v km 0,030 je navržen v rámci nového sjezdu na pozemek č.p. 505/1.

Před zahájením stavebních prací vytyčíme a vyznačíme průběh inženýrských sítí a zařízení a vytyčíme obrys stavby. U propustků odstraníme náletové dřeviny a seřízneme nebezpečnou krajnici v š. 0,50 m v tl. 0,15 m. Na dotčených plochách sejmemе ornici v tl. 0,15 m, která bude po dokončení stavby použita pro ohumusování. Dále odtěžíme štěrkový povrch komunikace a zeminu v lichoběžníkovém výkopu do úrovně pro spodní stavbu. U stávajícího propustku vybouráme stávající kolmá čela a betonové trouby.

Po kompletním odstranění stávajícího propustku (km 1,757 57) urovnáme a zahutníme podloží a provedena podkladní betonovou desku pro betonové lůžko ŽB troub. Na podkladní beton položíme podkladní betonové prahy a na ně osadíme ŽB trouby. Po směrové a výškové kontrole je zajistíme dřevěnými klíny a provedeme betonáž lůžka. Po zatvrdnutí betonového lůžka provedeme obetonování ŽB trouby společně s postupným zásypem výkopu vhodným nemrznavým materiálem až do úrovně zemní pláň. Zásyp výkopu bude hutněn po vrstvách v. max. 0,30 m.

Po dokončení zásypu urovnáme zemní pláň do sklonu 3,00 % a zahutníme ji ( $E_{def,2} = 30$  MPa,  $CBR_{sat} = \min 15\%$ ). Na zemní pláň zhotovíme spodní vrstvu štěrkodrti ŠD<sub>a</sub> 0/63 tl. 0,20 m ( $E_{def,2} = 60$  MPa) a následně horní vrstvu z mechanicky zpevněného kameniva MZK 0/32 tl. 0,15 m ( $E_{def,2} = 110$  MPa). U příčných propustků jsou navržena šikmá čela. Okolí propustků vysvahuje, doplníme dlažbou z lomového kamene (dále jen LK) tl. 0,20 m, kterou vyspárujeme cementovou maltou

## Z Á C H L U M Í – C E S T A O D V A L A C H U D O Č E S K É R Y B N Ě

### D.1.1.1. Technická zpráva

M25-XF3. Dlažbu z LK uložíme do betonového lože z betonu třídy C 20/25n, XF3 tl. min. 0,20 m a zajistíme ji betonovým stabilizačním prahem š. 0,20 m a hl. 0,60 m, který zhotovíme z betonu třídy C 20/25n, XF3.

Dále na dotčeném úseku polní cesty odstraníme stávající povrch ze šterku a částečně z asfaltového povrchu v první části komunikace po vjezd k zemědělskému družstvu. Následně provedeme zemní práce – výkop zeminy do úrovně zemní pláně. V místech nových příkopů bude sejmuta ornice v tl. 0,15 m. Před pokládkou konstrukčních vrstev vozovky budou provedeny nové příkopy a pročištění včetně prohloubení stávajících příkopů s navázáním na nové úseky příkopů.

Po levé straně komunikace v km 0,010 – 0,100 je navržen zpevněný příkop z dlažby tl. 0,20 m z lomového kamene uloženého do betonu C20/25n, XF3 v tl. 0,2 – délka zpevnění je navržena v dl. 90,00 m po rámový propustek (SO 102 – km 0,120). Dále po levé straně komunikace ve směru staničení je navržen odvodnění pomocí příkopu od km 0,220 00 až po km 0,899 94. V km 0,228 00 je navržen trubní propustek DN 500 (SO 103), který převádí srážkovou vodu z levostranného do pravostranného příkopu. Převedení srážkové vody je navrženo z důvodu napojení na stávající sjezdy, které nejsou doplněny podélnými propustky. Jednotlivé úseky příkopů jsou rozděleny stávajícími sjezdy.

Po pravé straně komunikace ve směru staničení od km 0,120 až po konec úseku komunikace je navržen odvodnění z části jako pročištění a reprofilace stávajícího příkopu a z části pomocí zcela nového příkopu, jednotlivé úseky na sebe výškově a směrově navazují. Pouze v km 1,335 09 – km 1,652 06 (dl. 286,97 m) je pravostranný příkop navržen jako zasakovací, kde odvodnění srážkové vody nelze řešit jiným způsobem. Trubní propustek DN 600 (SO 104) v km 1,757 57 převádí srážkovou vodu z pravostranného příkopu do koryta vodního toku na pozemku p.č.: 2249.

V km 0,120 je navržen rámový propust (SO 102), který převádí srážkovou vodu z pravé strany komunikace na levou, kde následně je srážková voda odváděna do bezejmenného toku (IDVT 10169358 – Povodí Labe). Uvedený rámový propust má dále sloužit pro odvodnění přepadu z budoucího poldru, který byl navržen v rámci komplexních pozemkových úprav. Objekt poldru není předmětem této projektové dokumentace a bude nutné na tento objekt zpracovat samostatnou projektovou dokumentaci.

V rámci odvodnění komunikace jsou dále navrženy ve třech místech mikro-šterbinové trouby s vyústění do příkopů pomocí potrubí PP DN 160 SN8 v dl. 1+5+5 = 11 m. Mikro-šterbinové trouby jsou navrženy v km 0,002 18 (dl. 11,25 m včetně M-CO, M-VO a dvou záslepek), km 0,104 08 (dl. 3,5 m včetně M-CO, M-VO a dvou záslepek) a km 0,164 26 (dl. 6,5 m včetně M-CO, M-VO a dvou záslepek).

Stávající podélné propustky v rámci sjezdů v km 0,283 54, km 0,690 48, km 1,204 86 a km 1,748 26 budou pročištěny od nánosů a stávající kolmá čela budou vybourána a nahrazena za nová šikmá čela odlážděná dlažbou z lomového kamene, kterou vyspárujeme cementovou maltou M25-XF3. V km 0,030 je navržen nový podélný propustek v rámci nového sjezdu – na vtoku kalová jímka a na výtoku šikmé čelo propustku včetně odláždění. Dlažbu z lomového kamene uložíme do betonového lože z betonu třídy C 20/25n, XF3 v tl. min. 0,20 m a zajistíme ji betonovým stabilizačním prahem š. 0,20 m, hl. 0,60 m, který zhotovíme z betonu třídy C 20/25n, XF3.

Následovat bude zhutnění zemní pláně na požadovanou úroveň ( $E_{\text{def},2} = \text{min. } 30 \text{ MPa}$ ,  $\text{CBR}_{\text{sat}} \text{ min } 15 \%$ ). Pokud nebude možné splnění požadovaného modulu deformace z důvodu neúnosného podloží bude provedeno zlepšení zeminy v podloží pomocí vápna na základě průkazních zkoušek. Následně bude provedena pokládka jednotlivých konstrukčních vrstev vozovky ze šterkodrti – ŠDa fr. 0/63 mm v tl. 200 mm ( $E_{\text{def},2} = 60 \text{ MPa}$ ) a mechanicky zpevněného kameniva – MZK 0/32 mm ( $E_{\text{def},2} = 110 \text{ MPa}$ ) v tl. 150 mm. Na vrstvu MZK provedeme infiltrační postřik emulzní PIE 0,6 kg/m<sup>2</sup> a položíme asfaltobetonovou podkladní vrstvu z ACP 16+ v tl. 70 mm. Na ni provedeme postřik spojovací emulzní PSE 0,30 kg/m<sup>2</sup> a po vyštěpení položíme asfaltobetonovou obrusnou vrstvu – ACO 11+ v tl. 40 mm. Celková konstrukce vozovky bude 460 mm.

# Z Á C H L U M Í – C E S T A O D V A L A C H U D O Č E S K É R Y B N Ě

## D.1.1.1. Technická zpráva

V rámci komunikace jsou navrženy čtyři nové výhybny – km 0,690 48, km 1,204 86, km 1,367 57 a km 1,720 67. Výhybny jsou navrženy o šířce 2,0 m a celkové délce 40,00 m včetně dvou náběhů o délce 10,00 m.

Po dokončení krytových vrstev doplníme nezpevněné krajnice vhodným nenamrzavým materiálem a zahutníme (např. ŠD 0/32) a provedeme nezpevněnou krajnici z ŠD 0/32 v tl. 0,15 m (0,03 m pod hranu vozovky) ve spádu 8,00 %. V dotčených plochách provedeme ohumusování v tl. 0,15 m a osetí travním semenem.

Na závěr vyměníme stávající svislé dopravní značky, které odstraníme vč. jejich betonové základu. Na původní místa osadíme nové SDZ (nová značka, sloupek, nový betonový základ). Výměna značek je znázorněna a popsána v situaci (ponechat/vyměnit/zrušit).

V celém úseku respektuje navržená rekonstrukce polní cesty v přípustné míře stávající směrové, výškové a šířkové uspořádání. V přímých úsecích je navržen jednostranným příčný sklon o hodnotě 2,50 %. Ve směrových obloucích dochází k překlápění povrchu vozovky.

Vše výše uvedené je znázorněno ve stavebních situacích.

## 2.1. Směrové řešení

Směrový průběh trasy a polohové uspořádání komunikace vychází ze stávajícího směrového uspořádání a plynule navazuje na silnici třetí třídy III/3128. Trasa je proložena tečnovým polygonem, který je zaoblen kružnicovými oblouky.

| Ozn. | Staničení | Souřadnice Y | Souřadnice X | Směrový prvek [m] | Délka [m] |
|------|-----------|--------------|--------------|-------------------|-----------|
| ZÚ   | 0,000 00  | 1060420,56   | 603377,21    |                   |           |
|      |           |              |              | Přímá             | 33,03     |
| TK   | 0,033 03  | 1060430,82   | 603345,81    |                   |           |
|      |           |              |              | R = -150,00       | 47,36     |
| KT   | 0,080 39  | 1060438,24   | 603299,24    |                   |           |
|      |           |              |              | Přímá             | 4,83      |
| TK   | 0,085 22  | 1060438,24   | 603294,4     |                   |           |
|      |           |              |              | R = -200,00       | 28,42     |
| KT   | 0,113 64  | 1060436,22   | 603266,08    |                   |           |
|      |           |              |              | Přímá             | 29,26     |
| TK   | 0,142 90  | 1060432,08   | 603237,11    |                   |           |
|      |           |              |              | R = +60,00        | 43,4      |
| KT   | 0,186 30  | 1060441,33   | 603195,67    |                   |           |
|      |           |              |              | Přímá             | 44,69     |
| TK   | 0,231 00  | 1060465,87   | 603158,32    |                   |           |
|      |           |              |              | R = +100,00       | 14,81     |
| KT   | 0,245 81  | 1060474,89   | 603146,59    |                   |           |
|      |           |              |              | Přímá             | 20,17     |
| TK   | 0,265 97  | 1060488,32   | 603131,55    |                   |           |
|      |           |              |              | R = -150,00       | 37,98     |
| KT   | 0,303 96  | 1060509,8    | 603100,35    |                   |           |
|      |           |              |              | Přímá             | 72,08     |
| TK   | 0,376 04  | 1060542,84   | 603036,28    |                   |           |

# Z Á C H L U M Í – C E S T A O D V A L A C H U D O Č E S K É R Y B N Ě

## D.1.1.1. Technická zpráva

|    |          |            |           |              |        |
|----|----------|------------|-----------|--------------|--------|
|    |          |            |           | R = +400,00  | 38,55  |
| KT | 0,414 59 | 1060562,13 | 603002,92 |              |        |
|    |          |            |           | Přímá        | 89,83  |
| TK | 0,504 42 | 1060610,80 | 602927,42 |              |        |
|    |          |            |           | R = -120,00  | 43,18  |
| KT | 0,547 60 | 1060627,23 | 602887,74 |              |        |
|    |          |            |           | Přímá        | 79,39  |
| TK | 0,626 99 | 1060643,99 | 602810,14 |              |        |
|    |          |            |           | R = -80,00   | 40,54  |
| KT | 0,667 52 | 1060642,36 | 602770,07 |              |        |
|    |          |            |           | Přímá        | 0,27   |
| TK | 0,667 80 | 1060642,28 | 602769,81 |              |        |
|    |          |            |           | R = +100,00  | 40,96  |
| KT | 0,708 76 | 1060638,66 | 602729,3  |              |        |
|    |          |            |           | Přímá        | 21,06  |
| TK | 0,729 82 | 1060641,09 | 602708,37 |              |        |
|    |          |            |           | R = -300,00  | 5,97   |
| KT | 0,735 79 | 1060641,72 | 602702,44 |              |        |
|    |          |            |           | Přímá        | 9,56   |
| TK | 0,745 35 | 1060642,63 | 602692,92 |              |        |
|    |          |            |           | R = +300,00  | 12,79  |
| KT | 0,758 14 | 1060644,12 | 602680,22 |              |        |
|    |          |            |           | Přímá        | 81,04  |
| TK | 0,839 17 | 1060655,30 | 602599,96 |              |        |
|    |          |            |           | R = +500,00  | 19,12  |
| KT | 0,858 29 | 1060658,30 | 602581,08 |              |        |
|    |          |            |           | Přímá        | 116,52 |
| TK | 0,974 81 | 1060678,76 | 602466,37 |              |        |
|    |          |            |           | R = +1000,00 | 33     |
| KT | 1,007 81 | 1060685,09 | 602433,99 |              |        |
|    |          |            |           | Přímá        | 29,22  |
| TK | 1,037 03 | 1060691,17 | 602405,4  |              |        |
|    |          |            |           | R = -500,00  | 22,84  |
| KT | 1,059 87 | 1060695,41 | 602382,96 |              |        |
|    |          |            |           | Přímá        | 81,3   |
| TK | 1,141 17 | 1060708,68 | 602302,75 |              |        |
|    |          |            |           | R = +100,00  | 54,53  |
| KT | 1,195 71 | 1060731,45 | 602253,94 |              |        |
|    |          |            |           | Přímá        | 162,3  |
| TK | 1,358 01 | 1060837,14 | 602130,78 |              |        |
|    |          |            |           | R = +850,00  | 84,99  |

# Z Á C H L U M Í – C E S T A O D V A L A C H U D O Č E S K É R Y B N Ě

## D.1.1.1. Technická zpráva

|       |          |            |           |             |       |
|-------|----------|------------|-----------|-------------|-------|
| KT    | 1,443 00 | 1060895,62 | 602069,15 |             |       |
|       |          |            |           | Přímá       | 1,57  |
| TK    | 1,444 57 | 1060896,76 | 602068,07 |             |       |
|       |          |            |           | R = +250,00 | 71,78 |
| KT    | 1,516 35 | 1060955,06 | 602026,62 |             |       |
|       |          |            |           | Přímá       | 26,52 |
| TK    | 1,542 87 | 1060978,65 | 602014,5  |             |       |
|       |          |            |           | R = -200,00 | 20,33 |
| KT    | 1,563 20 | 1060996,23 | 602004,31 |             |       |
|       |          |            |           | Přímá       | 13,94 |
| TK    | 1,577 14 | 1061007,92 | 601996,71 |             |       |
|       |          |            |           | R = +400,00 | 91,7  |
| KT    | 1,668 84 | 1061089,85 | 601955,97 |             |       |
|       |          |            |           | Přímá       | 31,36 |
| TK    | 1,700 20 | 1061119,34 | 601945,31 |             |       |
|       |          |            |           | R = +400,00 | 62,46 |
| KT    | 1,762 66 | 1061179,5  | 601928,74 |             |       |
|       |          |            |           | Přímá       | 8,81  |
| TK    | 1,771 47 | 1061188,15 | 601927,07 |             |       |
|       |          |            |           | R = -200,00 | 42,95 |
| KT    | 1,814 42 | 1061229,12 | 601914,48 |             |       |
|       |          |            |           | Přímá       | 27,56 |
| TK    | 1,841 98 | 1061254,45 | 601903,61 |             |       |
|       |          |            |           | R = +200,00 | 43,23 |
| KT=TK | 1,885 21 | 1061295,7  | 601890,97 |             |       |
|       |          |            |           | R = +100,00 | 22,53 |
| KT    | 1,907 73 | 1061318,11 | 601889,25 |             |       |
|       |          |            |           | Přímá       | 2,06  |
| TK    | 1,909 80 | 1061320,17 | 601889,32 |             |       |
|       |          |            |           | R = +30,00  | 7,31  |
| KÚ    | 1,917 11 | 1061327,38 | 601890,47 |             |       |

## 2.2. Šířkové řešení

Stávající polní cestu lze podle ČSN 73 6109 zařadit přibližně do kategorie P4,5/30. Základní šířka vozovky je 3,5 m. Šířka nezpevněné krajnice je 0,50 m. V celém úseku respektuje navržená rekonstrukce polní cesty v přípustné míře stávající šířkové uspořádání.

## 2.3. Výškové řešení

Výškové řešení polní cesty je dáno výškovou úrovní navazujících úseků komunikace (silnice třetí třídy III/3128 a pokračující polní cesta směrem do České Rybné), dále stávajícím výškovým průběhem polní cesty a stávajícími sjezdy na zemědělské pozemky. Podrobné výškové poměry jsou patrné z přílohy D.1.1.3. Podélný profil

# Z Á C H L U M Í – C E S T A O D V A L A C H U D O Č E S K É R Y B N Ě

## D.1.1.1. Technická zpráva

### 2.4. Odvodnění

V přímých úsecích je navržen jednostranný příčný sklon o hodnotě 2,50 %. Ve směrových obloucích dochází k překlápění povrchu vozovky. Odvodnění je převážně částí řešeno pomocí stávajících a nově navržených příkopů. Stávající příkopy budou vyčištěny a prohloubeny s ohledem na budoucí funkčnost odvodnění s napojením na nové příkopy podél komunikace. Svahy příkopů jsou navrženy ve sklonu 1:1,5 s ohledem na hranice okolních pozemků. Rovněž vyčistíme od nánosů stávající podélné propustky. Dále jsou v rámci odvodnění navrženy dva nové příčné propustky (km 0,120 a km 0,228), podélný propustek (km 0,030) a rekonstrukce stávajícího propustku (km 1,757) a mikro-štěrbinové žlaby s vyústěním do příkopu (km 0,002 18, km 0,104 08 a km 0,164 25) pomocí potrubí z PP DN 160, SN 8.

### 3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI

Před zahájením projektových prací byla provedena pochůzka spojená s místním šetřením. Dále jako podklad pro uvedený stupeň dokumentace sloužily provedené komplexní pozemkové úpravy v obci Bohousová.

### 4. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Z hlediska technické infrastruktury se v prostoru nebo v blízkosti stavby nachází řada nadzemní i podzemních sítí včetně přípojek. Jedná se o vodovodní a kanalizační řad, vedení NN do 1 kV a sdělovací vedení. Kanalizace je v majetku obce Záchlumí, vodovod spravuje firma Vencl Servis. Vedení elektro NN je v majetku ČEZ Distribuce, a.s. Sítě elektronické komunikace jsou v majetku CETIN, a.s.

### 5. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

#### Skladba konstrukce komunikace

Rekonstrukce polní cesty vychází z provedených komplexních pozemkových úprav v obci Bohousová. Konstrukce vozovky je navržena dle TP (dle katalogu vozovek polních cest – změna č.2). Jedná se tedy o skladbu dle katalogového listu PN 4-2 - MZK

|  |                            |        |                |
|--|----------------------------|--------|----------------|
| Asfaltový beton pro obrusné vrstvy   | ACO 11+                    | 40 mm  | ČSN EN 13108-1 |
| Postřík spojovací emulzní  | PSE 0,30 kg/m <sup>2</sup> |        | ČSN 73 6129    |
| Asfaltový beton pro podkladní vrstvy   | ACP 16+                    | 70 mm  | ČSN EN 13108-1 |
| Postřík infiltrační emulzní  | PIE 0,6 kg/m <sup>2</sup>  |        | ČSN 73 6129    |
| Mechanicky zpevněné kamenivo   | MZK 0/32                   | 150 mm |                |
| Štěrkodrt <sup>2</sup>   | ŠDa 0/63                   | 200 mm |                |
| Urovnání a zhutnění zemní pláně (Edef,2 = 30 MPa, CBRsat min. 15%)   |                            |        |                |
| V případě nedodržení předepsaných požadavků na zemní plán (Edef,2 = min 30 MPa, CBRsat > 15 %) bude provedeno zlepšení zeminy v podloží pomocí vápna, množství pojiva bude stanoveno na základě průkazných zkoušek |                            |        |                |
| Odtěžení stávající konstrukce (zeminy) do úrovně zemní pláně   |                            |        |                |

**Celkem konstrukce:** 460 mm

**Celková tl. asfaltobetonových vrstev:** 110 mm

# **Z Á C H L U M Í – C E S T A O D V A L A C H U D O Č E S K É R Y B N Ě**

D.1.1.1. Technická zpráva

## **6. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE**

V přímých úsecích je navržen jednostranný příčný sklon o hodnotě 2,50 %. Ve směrových obloucích dochází k překlápění povrchu vozovky. Odvodnění je převážně částí řešeno pomocí stávajících a nově navržených příkopů. Stávající příkopy budou vyčištěny a prohloubeny s ohledem na budoucí funkčnost odvodnění s napojením na nové příkopy podél komunikace. Svahy příkopů jsou navrženy ve sklonu 1:1,5 s ohledem na hranice okolních pozemků. Rovněž vyčistíme od nánosů stávající podélné propustky. Dále jsou v rámci odvodnění navrženy dva nové příčné propustky (km 0,120 a km 0,228), podélný propustek (km 0,030) a rekonstrukce stávajícího propustku (km 1,757) a mikro-štěrbínové žlaby s vyústěním do příkopu (km 0,002 18, km 0,104 08 a km 0,164 25) pomocí potrubí z PP DN 160 SN8.

## **7. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍHO ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVIZORNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU**

Po provedení povrchů vyměníme stávající svislé dopravní značky, které odstraníme vč. jejich betonové základu. Na původní místa osadíme nové SDZ (nová značka, sloupek, nový betonový základ). Výměna značek je znázorněna a popsána v situaci (ponechat/vyměnit/zrušit).

## **8. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBY**

Do volného prostoru nesmí zasahovat žádné pevné překážky. V rámci rekonstrukce polní cesty je navrženo 44 ks stromů k pokácení s následnou novou výsadbou stromů v počtu 88 ks. Nová výsadba stromů nesmí zasahovat do rozhledových poměrů v rámci směrových oblouků a jednotlivých sjezdů. V případě zásahu do rozhledových poměrů nebo do průjezdního profilu komunikace u stávající ponechané zeleně dojde pouze k její údržbě - nutný prořez větví stromů.

## **9. VAZBA A PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ**

Nejsou navržena technologická vybavení.

## **10. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ**

Nejsou provedeny výpočty.

## **11. ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM A OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE**

Navržené technické řešení a celkový rozsah stavby vychází ze zjištěných skutečností, zadaným požadavkům na budoucí využití, účelnost, trvanlivost, bezpečnost provozu. Ustanovení vyhlášky č. 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb budou dodržena, nejsou v rozporu a není tedy nutné navrhovat jiná opatření. Staveniště není řešeno s ohledem na pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace.