





VÝŠKOVÝ SYSTÉM  
BpV

|             |   |   |   |              |       |
|-------------|---|---|---|--------------|-------|
|             |   |   |   |              |       |
|             |   |   |   |              |       |
| Index změny | Popis změny   | Datum                                       | Provedl   | Podpis       |       |
| Projektant  |  | Projekt<br><br>Nahý Újezdec HC1a-R a HC1b-R | Investor SPÚ - KPÚ PRO PLZEŇSKÝ KRAJ,<br>POBOČKA TACHOV |              |       |
| Vypracoval  |   |   | Č. zakázky  | 81-2023      |       |
| Schválil    |   |   | Status dok.   | DSP          |       |
|             |   | Druh dok.                                   | DOKUMENTACE OBJEKTŮ                                     | Ref. ozn.    | D.1.1 |
|             | Název dok.  | TECHNICKÁ ZPRÁVA SO101                      | Č. dokladu  | 1            |       |
|             |   |   | Index zm.   | Datum vydání | Jazyk |
|             |   | -   | 09/2023   | CS           | 1/1   |

## Obsah

|       |   |    |
|-------|---|----|
| A     | identifikační údaje objektu .....   | 3  |
| B     | stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení .....  | 3  |
| B.1   | Situační řešení .....   | 3  |
| B.2   | Výškové řešení .....  | 4  |
| B.3   | Příčné uspořádání .....   | 4  |
| B.4   | Křižovatky a křížení .....  | 4  |
| B.4.1 | Posouzení rozhledových poměrů .....   | 4  |
| C     | Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci – dopravní údaje, geotechnický průzkum apod.<br>5                                    |    |
| C.1   | Geodetická dokumentace .....  | 5  |
| C.1.1 | Směrové řešení osy HC1a-R .....   | 5  |
| C.1.2 | Výškové řešení osy HC1a-R .....   | 6  |
| C.2   | Průzkum stávajících inženýrských sítí .....   | 7  |
| C.3   | Geotechnický průzkum .....  | 7  |
| C.4   | Dopravní průzkum .....  | 7  |
| D     | vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby .....  | 7  |
| E     | návrh zpevněných ploch .....  | 8  |
| F     | režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace .....  | 8  |
| F.1   | Odvodnění vozovky .....   | 8  |
| F.2   | Odvodnění pláň .....  | 8  |
| G     | Návrh doprovodné zeleně .....   | 9  |
| G.1   | Doprovodná zeleň .....  | 9  |
| H     | návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní<br>telematiku .....                        | 9  |
| I     | zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu .....   | 9  |
| J     | vazba na případné technologické vybavení .....  | 9  |
| K     | přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů .....  | 10 |
| L     | řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou<br>schopností pohybu a orientace ..... | 10 |
| L.1   | zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu, .....   | 10 |
| L.2   | zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením, .....   | 10 |
| L.3   | zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením, .....  | 10 |
| L.4   | seznam použitých stavebních výrobků pro bezbariérové řešení. ....   | 10 |

## A identifikační údaje objektu

|                            |   |
|----------------------------|---|
| Název stavby:              | <b>Nahý Újezdec HC1a-R a HC1b-R</b>   |
| Skupina objektů:           | 100 – Objekty pozemních komunikací  |
| Stavební objekt (SO)       | <b>SO 101 Polní cesta HC1a-R</b>  |
| Druh stavby:               | Liniová stavba  |
| Odvětví:                   | Silniční doprava  |
| Místo stavby:              | Nahý Újezdec  |
| Kraj:                      | Plzeňský kraj   |
| Dotčené katastrální území: | Nahý Újezdec  |
| Projektant objektu         |  |

## B stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Předmětem stavebního objektu SO 101 řešeného v rámci dokumentace pro stavební povolení je návrh technického řešení stavební úpravy – Rekonstrukce polní cesty HC1a-R.

Jedná se o rekonstrukci polní cesty HC1a-R, která v současnosti slouží převážně k obsluze přilehlých zemědělských a vodohospodářských pozemků a nemovitostí.

Rozsah a prostorové uspořádání předmětné polní cesty vychází z návrhu v rámci komplexních pozemkových úprav v katastrálním území Nahý Újezdec.

### B.1 Situační řešení

Situační řešení vychází v maximální možné míře z návrhu účelové komunikace – polní cesty – řešené v rámci komplexních pozemkových úprav.

Účelová komunikace se na začátku staničení napojuje na stávající silnici II. třídy číslo 198. Celková délka úprav je 0,885 km. Směrové řešení respektuje parcelu stávající polní cesty. Celkové směrové řešení je nejlépe patrné ze situačního výkresu D.2.

Tabulka č. 1 udává hodnoty poloměrů směrových oblouků a případné rozšíření.

| Směrový oblouk | Rozšíření dle ČSN 73 6109 (JP 3 m) | Rozšířeno (JP 3,5 m)         |
|----------------|------------------------------------|------------------------------|
| R1 = 100 m     | -                                  | -                            |
| R2 = 100 m     | -                                  | -                            |
| R3 = 100 m     | -                                  | -                            |
| R4 = 250 m     | -                                  | -                            |
| R5 = 100 m     | -                                  | -                            |
| R6 = 25 m      | 1,2                                | 1,2                          |
| R7 = 50 m      | 0,6                                | 0,6                          |
| R8 = 100 m     | -                                  | -                            |
| R9 = 80 m      | 0,2                                | Výhybna v místě oblouku +2 m |
| R10 = 60 m     | 0,4                                | 0,4                          |

Dopravní připojení (sjezdy)

- km 0,019 - Sjezd 01 – sjezd na stávající účelovou komunikaci
- km 0,662 - Sjezd 02 – sjezd na stávající účelovou komunikaci
- km 0,874 - Sjezd 03 a Sjezd 04 – sjezdy na stávající účelovou komunikaci a manipulační plochu

Výhybny

- km 0,000 – 0,035 – Výhybna V1
- km 0,420 – 0,460 – Výhybna V2
- km 0,642 – 0,685 – Výhybna V3
- km 0,825 – 0,865 – Výhybna V4

Prvky odvodnění

- km 0,008 – 0,220 - podélná drenáž k odvodnění pláň
- km 0,008 – propustek DN600 se šikmými čely
- km 0,380 – 0,885 – podélná drenáž k odvodnění pláň
- km 0,457 – vsakovací tůň
- km 0,820 – příčný žlab
- km 0,861 – příčný žlab

Inženýrské sítě

- km 0,441 – křížení s nadzemním elektrickým vedením
- km 0,442 – křížení s nadzemním elektrickým vedením

Podrobné situační řešení je patrné z části D.1.1, příloha 2 – Situace.

## B.2 Výškové řešení

Výškové řešení je voleno tak, aby byl minimalizován odvoz výkopů na skládku, zároveň ale aby zábor respektoval vymezený prostor pozemku, tudíž je niveleta volena částečně v mírném násypu a částečně kopíruje současnou polohu.

Niveleta navazuje na začátku a na konci dotčeného území na stávající terén.

Podrobné výškové řešení řešené komunikace je patrné z části D.1.1, příloha 3 – Podélný profil.

## B.3 Příčné uspořádání

Výkresově je šířkové uspořádání vozovky doloženo v části D.1.1, příloha 4 – Vzorové příčné řezy.

Základní šířkové uspořádání polní cesty je navrženo v souladu s ČSN 73 6109 „Projektování polních cest“, přičemž se jedná o jednopruhovou, obousměrnou účelovou komunikaci, tedy kategorie P 4,0/30, krajnice 2 x 0,25m.

Šířkové uspořádání komunikace tvoří tyto skladebné prvky příčného uspořádání:

- 1x jízdní pruh š. 3,50 m (+rozšíření v obloucích dle ČSN 73 6109, jejichž poloměr toto vyžaduje –  $R < 100$ )

V průběhu trasy jsou příčné sklony voleny zejména s ohledem na odvodnění. Základní příčný sklon polní cesty s asfaltovým krytem je navržen jednostranný v hodnotě 2,50 %.

## B.4 Křižovatky a křížení

Součástí stavby je napojení na stávající účelové komunikace a manipulační plochy tak, aby pozvolně navazovali na stávající stav.

### B.4.1 Posouzení rozhledových poměrů

Rozhledové poměry dopravního připojení na silnici jsou řešeny v souladu s ČSN 73 6102, kdy kratší odvěsny rozhledových trojúhelníků mají délky 3,0 m (vzdálenost polohy oka řidiče od okraje jízdního pruhu v případě pozemních komunikací).

Doloženy jsou rozhledové poměry (delší odvěsny rozhledových trojúhelníků) dle ČSN 73 6102. Každý rozhledový trojúhelník byl samostatně vypočítán dle přílohy E.2.1 ČSN 73 6102. Situační zakres rozhledových trojúhelníků je graficky doložen v příloze této technické zprávy, výškový zakres není z důvodu přehledného výškového uspořádání dokládán.

Skladba dopravního proudu na vedlejší komunikaci vjíždějícího na hlavní komunikaci vyjádřená čtyřmi skupinami vozidel zastoupenými vozidly podle tabulky 17 (viz tabulka 1 níže), které jsou směrodatné pro určení rozhledových trojúhelníků.

V rozhledových polích nesmí být žádné překážky vyšší než 0,75 m nad úrovní jízdního pruhu/páso i sjezdu. Přípustné jsou ojedinělé překážky o šířce menší než 0,15 m a ve vzájemné vzdálenosti větší než 10 m (veřejné osvětlení, dopravní značení, strom). Přilehlý terén sjezdu a stávající stromy podél místní komunikace musí být upraven dle této podmínky.

Bezpečný výjezd pomalých vozidel stavby musí být po dobu realizace stavby zajišťován další poučenou osobou.

S ohledem na místní podmínky je uvažováno pro výpočet s redukovanou mezní rychlostí.

Posouzení rozhledových poměrů křížení polních cest se standardně provádí dle ČSN 73 6109. V tomto případě je posouzení provedeno dle ČSN 73 6102 (jedná se o přísnější variantu)

Úroňové připojení polních cest na jiné polní cesty (event. jiné účelové komunikace) je možné navrhnout pouze v

místech, kde lze dodržet potřebné rozhledové podmínky pro Dz podle tabulky 2 (první odvěsna rozhledového trojúhelníku). Vrchol rozhledového trojúhelníku (druhá odvěsna) je vzdálen od vnější hrany polní cesty nebo účelové komunikace 2 m.

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

Tabulka 1

| Skupina | Vozidla zastupující skupinu                           | délka vozidla v m | Rovnoměrné zrychlení v $m/s^2$ |
|---------|---|-------------------|--------------------------------|
| 1       | osobní a dodávkový automobil                          | 6,00              | 2,2                            |
| 2       | vozidlo pro odvoz odpadu, nákladní automobil, autobus | 10,00             | 1,7                            |
| 3       | kloubový autobus, jízdní souprava                     | 18,00             | 1,3                            |
| 4       | nejdelší vozidlo podle zvláštního předpisu            | 22,00             | 1,2                            |

**Rozhledové poměry jsou graficky doloženy v příloze č.1 této TZ.**

Dopravní připojení polních cest je v tomto případě posuzováno na méně příznivou variantu rozhledových poměrů – dle ČSN 73 6102.

Hlavní komunikací je silnice II.třídy číslo 198 a vedlejší komunikace je nahrazená účelovou komunikací HC1a-R, komunikace se kříží kolmo na sebe. Uvažováno je vozidlo skupiny 3, mezní rychlost pro odbočení vlevo i vpravo je uvažována bez redukce, tedy  $V/m = 90 \text{ km/h}$ .

Výpočtem vychází hodnoty:

$X/B = 247,87 \text{ m}$

$X/C = 247,87 \text{ m}$

Rozhledové poměry vyhovují pro odbočení vpravo (X/C), pro odbočení vlevo (X/B) rovněž vyhovují.

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

### C.1 Geodetická dokumentace

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

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

#### C.1.1 Směrové řešení osy HC1a-R

| Popis: |     | Staničení [m] | X:           | Y:          |          |           |
|--------|-----|---------------|--------------|-------------|----------|-----------|
| Přímá  | ZU: | 0,00          | -1051848.526 | -870100.297 | Délka:   | 123.789 m |
|        | TK: | 123.789       | -1051782.875 | -870205.615 | Směrník: | 164.514   |
| Oblouk | TK: | 123.789       | -1051782.875 | -870205.615 | Poloměr: | 100 m     |
|        | KT: | 129.328       | -1051779.816 | -870210.232 | Typ:     | Pravý     |
| Přímá  | KT: | 129.328       | -1051779.816 | -870210.232 | Délka:   | 30.652 m  |
|        | TK: | 159.980       | -1051762.186 | -870235.307 | Směrník: | 160.987   |
| Oblouk | TK: | 159.980       | -1051762.186 | -870235.307 | Poloměr: | 100 m     |
|        | KT: | 165.428       | -1051759.176 | -870239.847 | Typ:     | Levý      |
| Přímá  | KT: | 165.428       | -1051759.176 | -870239.847 | Délka:   | 124.412 m |

*Nahý Újezdec HC1a-R a HC1b-R (DSP)*  
SO 101 Technická zpráva

|        |     |         |              |             |          |           |
|--------|-----|---------|--------------|-------------|----------|-----------|
|        | TK: | 289.840 | -1051693.266 | -870345.366 | Směrník: | 164.456   |
| Oblouk | TK: | 289.840 | -1051693.266 | -870345.366 | Poloměr: | 100 m     |
|        | KT: | 309.796 | -1051684.447 | -870363.231 | Typ      | Levý      |
| Přímá  | KT: | 309.796 | -1051684.447 | -870363.231 | Délka:   | 131.428 m |
|        | TK: | 441.224 | -1051638.300 | -870486.290 | Směrník: | 177.160   |
| Oblouk | TK: | 441.224 | -1051638.300 | -870486.290 | Poloměr: | 250 m     |
|        | KT: | 449.042 | -1051635.670 | -870493.652 | Typ      | Levý      |
| Přímá  | KT: | 449.042 | -1051635.670 | -870493.652 | Délka:   | 154.303 m |
|        | TK: | 603.345 | -1051586.035 | -870639.755 | Směrník: | 179.151   |
| Oblouk | TK: | 603.345 | -1051586.035 | -870639.755 | Poloměr: | 100 m     |
|        | KT: | 608.001 | -1051584.435 | -870644.127 | Typ      | Pravý     |
| Přímá  | KT: | 608.001 | -1051584.435 | -870644.127 | Délka:   | 32.018 m  |
|        | TK: | 640.020 | -1051572.735 | -870673.931 | Směrník: | 176.187   |
| Oblouk | TK: | 640.020 | -1051572.735 | -870673.931 | Poloměr: | 25 m      |
|        | KT: | 680.072 | -1051587.605 | -870706.612 | Typ      | Levý      |
| Přímá  | KT: | 680.072 | -1051587.605 | -870706.612 | Délka:   | 65.400 m  |
|        | TK: | 745.472 | -1051649.201 | -870728.592 | Směrník: | 278.180   |
| Oblouk | TK: | 745.472 | -1051649.201 | -870728.592 | Poloměr: | 50 m      |
|        | KT: | 775.528 | -1051672.888 | -870746.350 | Typ      | Pravý     |
| Přímá  | KT: | 775.528 | -1051672.888 | -870746.350 | Délka:   | 21.906 m  |
|        | TK: | 797.434 | -1051685.740 | -870764.090 | Směrník: | 239.911   |
| Oblouk | TK: | 797.434 | -1051685.740 | -870764.090 | Poloměr: | 100 m     |
|        | KT: | 819.629 | -1051696.667 | -870783.357 | Typ      | Pravý     |
| Přímá  | KT: | 819.629 | -1051696.667 | -870783.357 | Délka:   | 13.175 m  |
|        | TK: | 832.804 | -1051701.858 | -870795.466 | Směrník: | 225.782   |
| Oblouk | TK: | 832.804 | -1051701.858 | -870795.466 | Poloměr: | 80 m      |
|        | KT: | 855.302 | -1051707.718 | -870817.110 | Typ      | Pravý     |
| Přímá  | KT: | 855.302 | -1051707.718 | -870817.110 | Délka:   | 7.965 m   |
|        | TK: | 863.267 | -1051708.701 | -870825.015 | Směrník: | 207.879   |
| Oblouk | TK: | 863.267 | -1051708.701 | -870825.015 | Poloměr: | 60 m      |
|        | KT: | 890.461 | -1051705.932 | -870851.834 | Typ      | Pravý     |

### C.1.2 Výškové řešení osy HC1a-R

| Staničení<br>(m) | Výška<br>(m) | Spád (%) | Poloměr<br>oblouku (m) |
|------------------|--------------|----------|------------------------|
| 0.00 m           | 516.47 m     | 0.95 %   |                        |
| 372.37 m         | 520.01 m     | -2.74 %  | 1000.00 m              |
| 447.45 m         | 517.95 m     | 1.37 %   | 1500.00 m              |

|          |          |         |           |
|----------|----------|---------|-----------|
| 532.98 m | 519.13 m | 3.10 %  | 1000.00 m |
| 595.53 m | 521.07 m | 0.54 %  | 1000.00 m |
| 653.12 m | 521.38 m | 2.64 %  | 500.00 m  |
| 768.26 m | 524.42 m | -6.13 % | 500.00 m  |
| 884.74 m | 517.28 m | -9.88 % | 500.00 m  |

## C.2 Průzkum stávajících inženýrských sítí

V oblasti se nalézají některé inženýrské sítě, jejich zakres je patrný v příloze, část C.3 Koordinační situační výkres a D.1.1 příloha 2.1 a 2.2 Podrobný situační výkres. Veškeré práce v blízkosti inženýrských sítí je nutno provádět ručně a dodržet všechny podmínky stanovené správcem dotčené inženýrské sítě. Tyto podmínky jsou součástí dokladové části, která je součástí žádosti o povolení.

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

## C.3 Geotechnický průzkum

V červenci 2023 byl proveden geotechnický průzkum, který je samostatně přiložen k této PD. V rámci PD jsou respektována doporučení z tohoto GTP. Případná sanace bude upřesněna v rámci stavby konzultací s geotechnickým dohledem a po odsouhlasení TDI a AD.

Geologické poměry v trase cesty jsou proměnlivé. Pod svrchní vrstvou navážek a hlín se od hloubky 0,1 – 0,5 m p.t. nacházejí převážně jílovité písky (S5 SC) až písčité jíl (F4 CS). Místy byly zjištěny také štěrkovité hlíny (F1 MG). Zeminy ve svahu nad údolím potoka mají tuhou konzistenci. V údolí potoka jsou zeminy vlhké a mají konzistenci měkkou. Mocnost těchto zemin je do hloubky 1,5 – 2,0 m. Hluběji pak bylo zastiženo eluvium žul charakteru jílovitého písku (S5 SC) nebo silně zvětralé žuly rozvrtné na štěrk slabě jílovitý (G3 G-F).

Hladina podzemní vody nebyla ve většině sond do hloubky 2,0 m pod terénem zastižena. V sondě P-5 situované pod hrází Továrního rybníku byl zjištěn přítok vody v hloubce 1,5 m. Nelze vyloučit, že se jedná o průsaky pod hrází nebo u paty hráze rybníku.

Aktivní zóna polní cesty bude od hloubky 0,1 – 0,5 m tvořena převážně pískem silně jílovitým (S5 SC) až jílem písčitým (F4 CS), místy hlínou štěrkovitou (F1 MG). Tyto zeminy jsou dle ČSN 73 6133 hodnoceny jako podmíněčně vhodné k přímému použití do aktivní zóny bez úpravy. Jemnozrnné zeminy jsou mírně až nebezpečně namrzavé a rozbídné. Vzhledem k možnosti narušení zemin nepříznivými klimatickými vlivy v době výstavby doporučuji provést úpravu zemin v aktivní zóně komunikace v celé trase. V první polovině trasy nad údolím potoka přichází v úvahu nahrazení zemin vhodným, dostatečně únosným materiálem, nebo jejich zlepšení vápnem nebo směsným hydraulickým pojivem. V závěrečném úseku v blízkosti vodoteče a pod hrází rybníku doporučuji nahrazení zemin štěrkem. Zeminy jsou v tomto úseku silně vlhké, v sondě P-5 byly zjištěny přítoky vody v hloubce 1,5 m p.t.

Propustek v prostoru sondy P-4 bude možné založit jak ve vrstvě štěrkovité hlíny s tuhou konzistencí (F1 MG) nacházející se v hloubce 0,5 – 1,5 m, tak i v hlouběji se vyskytujícím eluviu žuly charakteru jílovitého písku s tuhou konzistencí (S5 SC).

V případě propustku v prostoru sondy P-5 byly zjištěny do hloubky 2,0 m málo únosné jemnozrnné zeminy s měkkou konzistencí (F4 CS, S5 SC). Pro založení propustku doporučuji proto odtěžení těchto málo únosných zemin a jejich nahrazení štěrkem. Výkopové práce zde budou stěžovat přítoky podzemní vody, zjištěné od hloubky 1,5 m pod terénem.

Všechny zastižené zeminy a zvětralé žuly jsou do hloubky minimálně 2,0 m těžitelné běžnými mechanismy a lze je zatřídit do I. třídy těžitelnosti dle ČSN 73 6133 (2. – 4. třída těžitelnosti dle neplatné ČSN 73 3050).

V případě zastižení poměrů odlišných od zjištění popsaných v této zprávě doporučujeme konzultovat zastižené poměry s inženýrským geologem nebo geotechnikem.

V rámci stavby je uvažováno s provedením zlepšením zemin směsným hydraulickým pojivem. Rozsah sanace bude upřesněn v rámci stavby po odsouhlasení TDI a AD.

## C.4 Dopravní průzkum

S ohledem na charakter stavby nebyl dopravní průzkum prováděn.

## D vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

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

SO 101 Polní cesta HC1a-R

SO 102 Polní cesta HC1b-R

## E návrh zpevněných ploch

Návrh skladby vozovky vychází z požadavků investora a komplexních pozemkových úprav a bude cesta asfaltová. Zpevněné plochy byly navrženy dle předpokládaného využití a zatížení.

- Třída dopravního zatížení V
- Návrhová úroveň porušení vozovky D2

Navržené řešení je patrné z přílohy č. D.1.4 – Vzorové příčné řezy.

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

|   |        |                       |                   |
|---|--------|-----------------------|-------------------|
| Asfaltový beton pro ohrubné vrstvy      | ACO11  | 40 mm                 | ČSN EN 13108-1    |
| Postřik spojovací emulzní               | PS-EP  | 0,3 kg/m <sup>2</sup> | ČSN 73 6129       |
| Asfaltový beton pro ložné vrstvy        | ACL16+ | 70 mm                 | ČSN EN 13108-1    |
| Postřik spojovací emulzní               | PS-EP  | 0,3 kg/m <sup>2</sup> | ČSN 73 6129       |
| R-materiál – odfrézovaná asfaltová směs | R-MAT  | 150 mm                | ČSN EN 14227-1,10 |
| R-materiál – betonový recyklát          | R-MAT  | 200 mm                | ČSN EN 14227-1,10 |
| Konstrukce celkem                       |        | min. 460 mm           |                   |

V rámci stavby je navržena sanace aktivní zóny v tloušťce 0,5 m. Dle GTP bude provedeno zlepšení zeminy v aktivní zóně v tl. 0,5 m hydraulickým vápenocementovým pojivem s dávkováním v objemu 3 % sanované zeminy.

Dále platí, že zemní pláň musí být důkladně zhuštěna a urovňována do požadovaných sklonů. Minimální příčný sklon zemní pláně je 3,0 %, míra zhutnění zemní pláně je požadována 100 % PS.

Pro trasu polní cesty je na zemní pláni požadovaná hodnota modulu přetvárnosti  $E_{def,2} = \min. 30 \text{ MPa}$ , na spodní podkladní vrstvě je požadovaná hodnota modulu přetvárnosti  $E_{def,2} = \min. 70$ .

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

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

### F.1 Odvodnění vozovky

Povrchová voda je svedena pomocí podélného a příčného sklonu komunikace.

Ve staničení KM 0,008 je navržena rekonstrukce stávajícího trubního propustku na trubní propustek z železobetonových trub DN 600 s celkovou délkou 12 m. Nátok i výtok je navržen odlážděný a ohraničený betonovými prahy. Čelo propustku je navrženo šikmé ve sklonu 1:1,5 a dlážděné regulovaným lomovým kamenem do betonu. Detailní znázornění navrženého propustku je ve výkrese D.6. Propustek v KM 0,008.

Od staničení KM 0,820 až do KM 0,861 jsou navrženy 2 příčné žlaby, kvůli zvětšení podélného sklonu. Příčné žlaby jsou navrženy z pozinkovaných ocelových U profilů se zesílenou nájezdovou hranou a stabilizačními patkami o světlosti 120x110 mm, třída únosnosti D 400.

Navržené umístění svodných žlábků je graficky doloženo v D.1.1 příloha 2.1 a 2.2 Podrobný situační výkres. Umístění svodných žlábků je možno přizpůsobit terénním podmínkám v rámci stavby.

Vyústění mimo vozovku je opevněno dlažbou z lomového kamene, která zamezí vymílání.

### F.2 Odvodnění pláně

Pláň je odvodněna od km 0,000 do km 0,220 podélnou drenáží vyústěnou do příkopu u propustku v KM 0,008, dále do km 0,220 do 0,380 je odvodněna příčným sklonem 3 % do okolních pozemků a od km 0,380 do 0,885 opět podélnou drenáží vyústěnou do příkopu u propustku v KM 0,888.



## **G Návrh doprovodné zeleně**

### **G.1 Doprovodná zeleň**

V rámci stavby nebude prováděna náhradní výsadba

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

Navrženy jsou pouze červené patníky na připojení komunikace na silnici II. třídy číslo 198. V rámci stavby dojde k přesunu jedné dopravní značky s označením cyklostezky a jedné poštovní schránky.

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

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

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

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

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

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

Plocha pro zařízení staveniště se uvažuje na pozemku par. č. 1659/1 dle výkresu C.3. Koordinační situace. Materiály nutné pro výstavbu budou na stavbu dováženy průběžně. Stálá spotřeba vody a elektrické energie se nepředpokládá.

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

Kontrolní prohlídky stavby budou provedeny v následujícím pořadí:

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

## **J vazba na případné technologické vybavení**

Součástí stavebního objektu není žádné technologické vybavení.

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

Doložené hydrotechnické výpočty propustků v příloze B. Souhrnná technická zpráva.

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

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

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

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

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

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

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

Netýká se.

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

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