

C.1. Souhrnná technická zpráva

Název stavby: Lesní cesta „Dřevařská 2“

1. Vytýčení stavby:

Stavba výškově i směrově kopíruje trasu stávající lesní cesty.

Délka trasy cesty byla zjištěna měřičským kolečkem, šíře měřičským pásmem, podélný sklon cesty byl změřen sklonoměrem, měřičskou latí byly změřeny typické příčné řezy pro jednotlivé úseky cesty. V terénu je vyznačeno staničení cesty po 100 m, které je napsáno reflexní barvou na kmenech stromů.

Umístění dílčích částí stavby (výhybny, obratiště a trubní propustky) není v terénu vyznačeno. Je nutno se orientovat podle údajů v příloze B.3. Koordinační situace stavby v měřítku 1 : 1 000 a podle situace na místě.

2. Přípravné práce:

Odtěžení, stromů překážejících ve výstavbě cesty, provede na své náklady před zahájením stavby zhotovitel stavebních prací.

Pařezy, které překáží zřízení trubních propustků (dále jen TP), budou vytrhnuty a uloženy do lesního porostu na pozemku ve správě Objednatele, budou urovnaný řeznou plochou nahoru a ponechány jako biomasa k zetlení. Přehled odstraňovaných pařezů je uveden v příloze C.5. Tabulky prací. Množství odstraňovaných pařezů bylo sečteno na místě v době zaměření. Odstranění pařezů provede zhotovitel stavebních prací.

3. Zemní práce:

Veškeré zemní práce budou provedeny strojně, zatřídění zemin podle těžitelnosti bylo stanoveno kvalifikovaným odhadem na základě posouzení na místě:

- odkopávky v trase cesty: hor. tř. 4 = 100 %

- odkopávky pro hloubení podélného příkopu hor. tř. 4 = 60 %

hor. tř. 5 = 40 %

Přebytky výkopku v hor. tř. 4 budou rovnoměrně rozvrstveny podél cesty na násypovou stranu do nezhutněných násypů. Přebytky výkopku v hor. tř. 5 budou

naloženy, odvezeny a uloženy do erozních rýh, které jsou pod výtokem ze stávajících trubních propustků.

Po dohodě s objednatelem nebyl na stavbu zpracován inženýrsko - geologický průzkum!

4. Trasa komunikace v podélném řezu:

Není navržena žádná změna výškového průběhu trasy cesty. Podélný sklon cesty byl zjištěn sklonoměrem. Podélný sklon cesty v jednotlivých úsecích je uveden v příloze B.3. Koordinační situace stavby. Cesta ve směru staničení střídavě stoupá a klesá, max. hodnota stoupání podélného sklonu dosahuje + 7 %.

5. Komunikace v příčném řezu:

Po stavebních úpravách bude volná šíře vozovky 4,0 m (3,0 m šíře jízdního pruhu a 2 x 0,50 m zpevněná krajnice). Příčný sklon povrchu cesty je navržen oboustranný střechovitý tzv. „bombírun“ v souladu s ČSN 736108. Vzorový příčný řez je uvedený v příloze C.2., příčné řezy pro jednotlivé typické úseky cesty jsou pak v příloze C.3.

6. Směrové vedení trasy:

Není navržena žádná změna směrového průběhu trasy cesty.

7. Rozšíření povrchu na začátku a konci trasy:

Rozšíření v začátku úprav (dále jen ZÚ) v km 0,000 není nutné, cesta se plynule napojuje z jiné lesní odvozní cesty.

Rozšíření v konci úprav (dále jen KÚ) v km 3,355 není nutné, cesta plynule navazuje na úsek, který již není předmětem úprav dle této PD.

8. Napojení bočních cest a hospodářských sjezdů:

Napojení bočních cest a hospodářské sjezdy (dále jen HS) chybí a vzhledem ke konfiguraci terénu, cesta vede v etáži příkrého svahu, se s jejich vybudováním nepočítá, není to ani technicky možné, cesta prochází lanovkovým terénem.

9. Rekonstrukce výhyben a obratiště:

Stávající výhybny budou rekonstruovány následujícím způsobem: dle tvaru a rozměrů uvedených v příloze B.3. Koordinační situace stavby bude celoplošně provedeno odhumusování v prům. tl. 0,10 m, dále bude u nich upravena pláň se zhutněním, následně bude doplněna podkladem z HDK frakce 32/63 v množství 0,10 m³/m² a na něj krycí vrstva z mechanicky zpevněného kameniva (dále jen MZK). Dále budou opatřeny posypem z drobného drceného kameniva (dále jen DDK) v množství do 20 kg/m².

Některé výhybny mohou a budou druhotně sloužit jako skládky dřevní hmoty.

Obratiště bude v km 0,817 - 0,846, jeho rekonstrukce bude provedena shodně jako rekonstrukce výhyben.

10. Odvodnění cesty:

a) podélné odvodnění:

Všechny stávající podélné odvodňovací příkopy budou pročištěny a tam kde je to uvedeno v příloze B.3. Koordinační situace stavby a C.3. Příčné řezy, budou hloubeny.

b) odvodnění povrchu:

Odvodnění povrchu bude zajištěno oboustranným střechovitým sklonem povrchu vozovky tzv. „bombírungem“, vodu bude odvádět v místě dopadu z povrchu vozovky ze svahu dolů a zároveň do podélného odvodňovacího příkopu.

c) příčné odvodnění – trubní propustky:

V trase cesty se nachází stávající trubní propustky (dále jen TP), které svým technickým stavem nebo průtočným profilem nevyhovují, případně jim chybí čela. Tyto TP budou vybourány. Vybourané ocelové roury budou využity na nové hospodářské sjezdy, nebo budou naloženy a odvezeny na manipulačně - provozní skládku, kde s nimi bude naloženo dle pokynů zástupce Objednatele, což již není předmětem této PD.

Na cestě budou zřízeny nové TP z rour ocelových o DN 600 nebo 700. TP budou osazeny čely zděnými z lomového kamene (dále jen LK) na maltu cementovou (dále jen MC), čela budou zakončena „římsou“ z plochých kamenů s vyspárováním. Někde budou čela na vtoku rovnoběžná, někde lomená, to podle toho, jakým způsobem je potřebné vodu, vzhledem ke konfiguraci terénu do TP nasměrovat, na výtoku pak budou čela vždy rovnoběžná s osou komunikace.

Před vtokovým čelem bude vždy zřízena dlažba z LK do betonového lože s vyspárováním, která bude zakončena pasem z LK, též se někdy nazývá zajišťovací práh, jedná se vlastně o kámen osazený na výšku („kant“) do betonového lože, kterým je dlažba zakončena, aby nedocházelo k jejímu vylamování. Vydlážděny budou všechny přítokové příkopy v minimální délce celého čela.

Aby nedocházelo k erozivní činnosti vody ze soustředěného odtoku z TP bude odtok zajištěn dlažbou z LK do betonového lože s vyspárováním, která bude na konci zajištěna pasem z LK do betonového lože, nebo bude za zajišťovacím pasem, nebo přímo na výtoku z roury zřízeno dopadiště ze záhozu z LK do 200 kg s urovnáním líce.

Způsob provedení úprav jednotlivých TP v trase je uveden v příloze B.3. Koordinační situace stavby a v příloze C.5. Tabulky prací, způsob zhotovení TP viz přílohy C.4.1. až C.4.6.

11. Úprava povrchu vozovky:

Po provedení zemních prací viz odstavec 3 a zřízení odvodňovacích objektů viz odstavec 10 bude zahájena rekonstrukce stávající vozovky.

Nejprve budou odstraněny z cesty zvýšené zahliněné krajnice, které budou rovnoměrně rozprostřeny na násypové straně podél cesty.

V úseku km 0,000 až 0,187 budou odstraněny rozlámané silniční panely, ty budou odvezeny na řízenou skládku mimo KRNAP. Odstraněné panely budou nahrazeny novými v množství 5 ks: 3,0 x 2,0 m a 39 ks: 3,0 x 1,0 m. Podklad pod panely bude vyrovnán ŠD prům. tl. 200 mm, panely budou uloženy do štěrkopískového podsypu tl. 50 mm.

V úseku km 0,187 až 0,552 nebudou provedeny žádné stavební úpravy

V úseku km 0,552 až 3,270 bude stávající štěrková vozovka doplněna HDK frakce 32/63 v množství 0,10 m³/m². Budou zasypany všechny podélné a příčné nerovnosti, následně bude cesta v celé své šíři a délce urovnána grejdrem a zhutněna. Na takto připravený podklad bude od začátku úprav do konce úprav navezena, rozprostřena a zhutněna v celé délce a šíři cesty vrstva z ŠD frakce 0/63 v takovém množství, aby vytvořila střešovitý oboustranný sklon vozovky, na takto vytvořený podklad bude v celé délce a šíři rovnoměrně rozprostřena a zhutněna vrstva z mechanicky zpevněného kameniva (dále jen MZK) o tloušťce 100 mm dle příčných řezů uvedených v příloze C.3. **Krycí vrstva z MZK (mechanicky zpevněného kameniva) bude provedena podle ČSN EN 13 285 (Nestmelené směsi). Na žádost Objednatele bude k výrobě MZK použito pouze**

přírodní kamenivo dle normy ČSN EN 13242+A1. Po položení vrstvy z MZK v km 0,000 až 0,050 bude proveden kontrolní rozbor akreditovanou zkušebnou, kterou si určí Objednatel. Zkušebna ověří, že navážený materiál splňuje předepsané normativy ČSN EN 13 285 (Nestmelené směsi). V případě pochybností, které by vedly Objednatele k závěru, že se nejedná o MZK, doporučuji zkoušku v průběhu stavby na jakémkoliv jejím úseku zopakovat. Povrch vozovky z MZK bude opatřen obrusnou vrstvou tvořenou posypem drobného drceného kameniva frakce 3 až 5 mm nebo 4 až 8 mm v množství do 20 kg/m², který bude zahutněn do MZK. Význam této obrusné vrstvy spočívá v zabránění „sacího efektu pneumatik“ na vozovku a zabránění protlačení se jemného tmele z MZK na povrch vozovky a dále plní funkci estetickou, neboť povrch cesty barevně ujednotí. Z toho důvodu je důležité, aby posyp drobným drceným kamenivem byl ze stejné horniny, jako je MZK!

V úseku km 3,270 až 3,355 bude stávající kamenná dlažba doplněna dlažbou z lomového kamene na sucho do podkladu ze štěrkopísku s vyplněním spár drobným kamenivem.

POZNÁMKA: po položení každé konstrukční vrstvy budou provedeny statické zátěžové zkoušky a zkouška zhutnění!

12. Výkaz výměr a propočet nákladů:

Výkaz výměr je uveden v příloze D a propočet nákladů je uveden v příloze G. Položky prací jsou uvedeny ve znění podle „Katalogu popisů a směrných cen“ (ÚRS Praha). Údaje uvedené ve výkazu výměr jsou převzaty z příloh C.5. Tabulky prací a B.3. Koordinační situace stavby.

13. Sítě technické infrastruktury:

Cesta prochází ochranným pásmem vodních zdrojů Špindlerův Mlýn – Bílé Labe a Špindlerův Mlýn – Svatý Petr. Vyjádření správců sítí technické infrastruktury jsou uložena v dokladové části PD v příloze F.

14. Příjezd na staveniště:

Příjezd na staveniště je možný po silnici II. třídy č. 295, dále po místní komunikaci na pozemcích p. č.: 907/1, 1008, 1011, 1012 a 897/1, které jsou v majetku města

Špindlerův Mlýn, a dále po komunikaci na pozemcích p. č.: 958/8 a 1095 a po lesním pozemku p. č.: 507/1, které jsou v majetku Objednatele, viz příloha B.1. až B.3.

15. Skládka kameniva:

Nelze předpokládat přímé navážení kameniva z kamenolomu na trasu cesty, proto bude naváženo kamenivo na skládku. Skládka štěrkovin bude na současné zpevněné manipulačně-provozní skládce, na odbočce vpravo za „Medvědí kolenem“. Skládka štěrkovin se nachází ve vzdálenosti do 12 km od začátku stavby.

Objednatel zajistí, aby tato skládka byla před zahájením stavby prázdná a aby po dobu výstavby na ni nebyla soustřeďována žádná dřevní hmota ani jiné kamenivo!

16. Závěr:

Rekonstrukce lesní cesty je navržena v kategorii 2L a bude využívána k odvozu dřevní hmoty z okolních lesních porostů ve správě Objednatele.

Návrh výstavby vychází z údajů zjištěných k poslednímu dni zaměření – tj. 3. 8. 2016.

V Hořicích dne 5. prosince 2016

Ing. Jiří Ježek