

## **B. Souhrnná technická zpráva**

Stavební objekt SO 101: Lesní cesta „Rýchorská II“

### **1. Vytýčení stavby:**

Stavba výškově i směrově kopíruje trasu stávající lesní cesty.

Umístění dílčích částí stavby (propustky, hospodářské sjezdy, svodnice, skládky dřevní hmoty) není v terénu vyznačeno. Je nutno se orientovat podle údajů v příloze C.3. Koordinační situace stavby v měřítku 1 : 1 000 a podle situace na místě.

Délka trasy cesty byla zjištěna měřičským kolečkem, šíře měřičským pásmem, podélný sklon cesty sklonoměrem, měřičskou latí byly změřeny příčné řezy v typických úsecích trasy cesty.

### **2. Přípravné práce:**

Odtěžení překážejících stromů provede na své náklady před zahájením stavby Objednatel.

Pařezy, které překáží při stavbě, budou vytrhnuty, naloženy a odvezeny mimo cestu 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.7. Tab. 9. Množství odstraňovaných pařezů bylo sečteno na místě v době zaměření. Odstranění pařezů provede zhotovitel stavebních prací.

### **3. Zemní práce:**

Objem zemních prací zahrnuje: odkopávky zvýšené zahliněné krajnice, hloubení rýh pro zřízení TP a jejich čel, dále svodnic a také hloubení odtokových odvodňovacích příkopů od těchto příčných odvodňovacích objektů - viz příloha C.3. Koordinační situace stavby.

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

- zatřídění hornin dle těžitelnosti:

hornina třídy 4 = 100 %

Přebytečný materiál vzniklý ze zemních prací (odkopávky, hloubení rýh, příkopů), bude rovnoměrně rozvrstvený podél násypové strany tělesa cesty do nez hutněných násypů na pozemcích Objednatele.

**Dle požadavků Objednatele nebyl na stavbu zpracován inženýrskogeologický 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 C.3. Koordinační situace stavby. Cesta ve směru staničení střídavě klesá a stoupá, maximální hodnota stoupání je + 10 %.

#### **5. Komunikace v příčném řezu:**

Současná šíře vozovky cesty se pohybuje v rozmezí 3,10 až 4,00 m. Příčný sklon povrchu cesty je navržen jednostranný ze svahu dolů nebo do středu oblouku v souladu s ČSN 736108 – tj. 3 - 5 %. Vzorový příčný řez je uveden v příloze C.4.

#### **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 - nebudou zde probíhat žádné stavební úpravy, pozemek není ve správě Stavebníka (Objednatele).

Rozšíření v konci úprav (dále jen KÚ) v km 1,395 není nutné, cesta plynule navazuje na lesní cestu „Mánkova“, která již není předmětem úprav dle této PD a je také ve správě Objednatele.

#### **8. Napojení hospodářských sjezdů, bočních cest, výhyben, skládek a obratiště:**

Rekonstrukce napojení stávajících hospodářských sjezdů a bočních cest (dále jen HS) bude provedena následovně: dle plochy rovnoramenného lichoběžníku (v popisu přílohy C.3. Koordinační situace stavby je vždy: spodní základna/výška/horní základna), která je uvedena také v příloze C.7. Tab 5., v celé ploše sjezdu bude provedeno odhumusování

nebo odkopávky do hloubky uvedené v Tab. 5, dále bude v celé ploše upravena pláň se zhutněním, následně budou přesypány podkladní vrstvou z hrubého drceného kameniva (dále jen HDK) frakce 63/125 o tl. vrstvy 250 mm nebo HDK 32/63 o tl. 200 mm. HDK 32/63 bude uzavřené posypem z drobného drceného kameniva (dále jen DDK) v množství 70 kg/m<sup>2</sup>. HDK 63/125 bude překryto štěrkodrtí (dále jen ŠD) frakce 0/63 o tl. vrstvy 100 mm s urovnáním a zhutněním. Úprava povrchu HS v km 1,387 bude shodná s úpravou vozovky. Tam kde je sjezd oddělen od cesty podélným příkopem, budou osazeny TP z ocelových (dále jen OC) rour o DN 500 bez čel.

Rekonstrukce stávající manipulačně-provozní skládky, bude upravena následujícím způsobem: dle tvaru a rozměrů uvedených v příloze C.3. Koordinační situace stavby a C.7. Tab. 10, bude celoplošně provedeno odhumusování o průměrné hloubce 100 mm, dále bude v celé ploše upravena pláň se zhutněním, následně bude přesypána vrstvou HDK frakce 32/63 o tl. vrstvy 200 mm s urovnáním a zhutněním, která bude uzavřena posypem z DDK v množství 70 kg/m<sup>2</sup>. Tato skládka bude sloužit i jako výhybna.

Zřizování obratiště není nutné, cesta je průjezdná pro nákladní automobily odvozních souprav typ SCANIA!

## 9. Úprava povrchu vozovky:

**V km 0,000 až 0,085 nebudou probíhat žádné stavební úpravy stávající cesty.**

**Pozemek pod touto částí cesty není ve správě Objednatele (Stavebníka)!**

Od km 0,085 po km 1,395 (konec úprav) bude odstraněna z cesty zvýšená zahliněná krajnice, která bude uložena a rovnoměrně rozprostřena mimo vozovku a podélný odvodňovací příkop na pozemcích Objednatele. Následně bude vozovka ometena rotačním koštětem.

Stávající štěrková vozovka bude rozryta v celé šíři a délce. Následně bude provedena úprava příčného profilu vozovky (jednostranný sklon ze svahu dolů) s doplněním kameniva HDK 32/63 v množství 0,10 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> se zhutněním a následně s uzavřením tohoto kameniva posypem z drobného drceného kameniva (dále jen DDK) v množství 35 Kg/m<sup>2</sup> se zhutněním, a to v celé délce a šířce rekonstruované vozovky.

Na takto upravený podklad bude v celém úseku rekonstrukce vyhotovena nová vozovka z penetračního makadamu hrubého (PMH) o tloušťce 100 mm dle **ČSN 736127-2**, následně bude vozovka z nového PMH opatřena uzavíracím asfaltovým nátěrem s

posypem v množství 1,80 kg/m<sup>2</sup> a udržovacím asfaltovým nátěrem s posypem v množství 1,25 kg/m<sup>2</sup> viz příloha C.4.

Krajnice budou dosypány a zhutněny v prům. šíři 0,30 m (podle konfigurace terénu) po obou stranách vozovky. Materiál krajnic bude ze štěrkodrti melafyr nebo porfyr.

**Šíře jednotlivých konstrukčních vrstev vozovky je uvedena po úsecích v příloze C.7. v tabulce 2!**

## 10. Odvodnění cesty:

### a) podélné odvodnění - příkopy:

Tam kde je to uvedeno v příloze C.3. Koordinační situace stavby, budou stávající podélné odvodňovací příkopy prohloubeny na parametry uvedené v příloze C.5. Příčné řezy, pokud to bude možné dodržet z hlediska skalních výchozů!

### b) odvodnění povrchu, svodnice, rigol:

Odvodnění povrchu cesty bude zajištěno jednostranným příčným sklonem 2 - 3 % a osazením ocelových svodnic z válcovaných profilů, uložených do betonového pasu. Způsob provedení ocelové svodnice viz příloha C.6.8.

Aby se zabránilo přítoku srážkových vod z bočních cest, bude nad některými HS zřízena zemní svodnice s odtokovým příkopem. Způsob provedení zemní svodnice viz příloha C.6.7.

### c) příčné odvodnění – trubní propustky:

Stávající propustky pod cestou, které nevyhovují svým průtočným profilem (DN) nebo jsou rozpadlé (překladvé), budou vybourány, a to včetně čel, pokud je mají. Kamenivo z čel a překladů bude použito k zásypu rýhy po nově osazeném TP.

Budou zřízeny nové TP z rour ocelových o DN 600. TP budou osazeny čely zděnými z 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 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 (můžou být až tři) 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.**

U TP, kde je čelo rozpadlé, bude odbouráno a nahrazeno novým zděným z LK na MC! Suť z vybouraného zdiva bude odvezena na řízenou skládku mimo území KRNAP! U takto rekonstruovaných čel budou zřízeny dlažby se zajišťovacími pasy na vtoku a na výtoku dlažby se zajišťovacími pasy nebo záhozem z LK, viz popis provedení v předcházejícím odstavci.

**Veškeré vybourané hmoty a sutě budou odvezeny na řízenou skládku mimo KRNAP!**

Způsob provedení úprav jednotlivých TP v trase je uveden v příloze C.3. Koordinační situace stavby a v tabulkách přílohy C.7. Způsob zhotovení TP viz příloha C.6.1. až C.6.6.

## **11. Výkaz výměr:**

Výkaz výměr je v příloze F. Položky prací jsou uvedeny ve znění podle „Katalogu popisů a směrných cen“ (ÚRS Praha) v cenové úrovni roku 2014. Údaje uvedené ve výkazu výměr jsou převzaty z tabulek přílohy C.7. a C.3. Koordinační situace stavby.

V propočtu nejsou zahrnuty žádné vedlejší rozpočtové náklady.

## **12. Sítě technické infrastruktury:**

Před začátkem stavebních úprav (km 0,085) se nachází v majetku spol. České telekomunikační infrastruktury a.s. nezaměřený průběh optického, HDPE trubky nebo souběh optického a metalického kabelu. V místě jeho výskytu se nebudou provádět žádné stavební úpravy, přesto doporučuji zhotoviteli stavby nechat si toto vedení před zahájením prací vytyčit.

Dále se na místě stavby nachází nadzemní vedení vysokého napětí v majetku společnosti ČEZ Distribuce, a.s.

Předpokládaný průběh vedení je zakreslen v příloze C.3.1. Koordinační situace stavby.

**Před zahájením stavby je nutné, aby si stavebník nechal vytyčit průběh vedení sítí technické infrastruktury včetně ochranných pásem a dodržel Vyjádření správců sítí technické infrastruktury, která jsou uložena v dokladové části PD v příloze E!**

### **13. Příjezd na staveniště:**

Příjezd na staveniště je možný ze silnice III. třídy č. 2962 Horní Maršov – Dolní Albeřice, dále po cestě na pozemku p. č. 509 v majetku obce Horní Maršov, dále po cestě na pozemku p. č. 503 v majetku pana Ervína Schreibera a dále po cestě „Rýchorská II“ ve správě Objednatele až ke konci úprav viz příloha C.1. až C.3.

### **14. Skládka kameniva:**

Nelze předpokládat přímé navážení z kamenolomu na trasu, proto bude naváženo kamenivo na meziskládku. Skládka štěrkovin bude na manipulačně-provozní skládce vlevo na konci lesní cesty Mánkova, vzdálené od konce úprav do 3 km, na pozemcích ve správě Objednatele. Objednatel zajistí, aby tato skládka byla před zahájením stavby prázdná a aby po dobu výstavby na ni nebyla soustředována žádná dřevní hmota ani jiné kamenivo!

### **15. 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. 25.10. 2016.

V Hořicích 22. 1. 2017

Ing. Jiří Ježek