

B. Souhrnná technická zpráva

Název akce: **Rekonstrukce lesní cesty (LC) „K Lysečinské boudě“**

1. Vytýčení stavby a identifikace v terénu:

Stavba výškově i směrově kopíruje trasu stávající lesní cesty.

Umístění dílčích částí stavby (propustky, hospodářské sjezdy, svodnice, výhybny) 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. Popis stávajícího stavu:

Vozovka cesty je od km 0,000 (ZÚ) po km 1,947 ze stávajícího penetračního makadamu. Stávající živičná vozovka je silně narušená, ve střední a horní části úseku obnažená až na podklad. Výtluky a poškození vozovky je vyspraveno šterkodrtí (dále jen ŠD) z vápence, který je použit i v podkladní vrstvě cesty.

Od km 1,947 do km 3,243 (KÚ) je stávající šterková vozovka z vápence. Místy s vyjetými kolejemi a poškozením vozovky srážkovou a povrchovou vodou.

3. Přípravné práce:

Odtěžení, stromů překážejících ve výstavbě cesty, provede na své náklady před zahájením stavby objednatel.

Odstranění křovin je uvedeno v příloze C.6. Tab. č. 9

Pařezy, které překáží zemním pracím, budou vytrhnuty a uloženy mimo cestu do lesního porostu, kde budou ponechány k zetlení. Budou uloženy řeznou stranou nahoru, případně přesypány přebytky výkopků. Odstranění pařezů provede Zhotovitel stavebních prací. Přehled odstraňovaných pařezů je uveden v příloze C.6. Tab. č. 9 Množství odstraňovaných pařezů bylo sečteno na místě v době zaměření.

4. Zemní práce:

Zatřídění zemin podle těžitelnosti bylo stanoveno odhadem na základě posouzení na místě:

- odkopávky v trase:	hor. 3 = 50 %
	hor. 4 = 40 %
	hor. 5 = 10 %

Přebytky výkopku budou přesunuty a uloženy do nez hutných násypů pod trasu lesní cesty, kde budou rovnoměrně rozprostřeny, tak aby netvořili nevzhledné kupy.

Po dohodě s Objednatelem nebyl na stavbu zpracován inženýrskogeologický průzkum!

5. Trasa komunikace v podélném řezu:

Podélný sklon cesty od začátku úseku do konce úseku stoupá, max. hodnota stoupání je + 22 %!

6. Komunikace v příčném řezu:

Při rekonstrukci cesty se bude dodržovat stávající šíře. Šíře cesty je proměnlivá podle toho, zda je cesta v přímém úseku, nebo je rozšířena ve směrových obloucích.

Stávající šíře cesty je cca 3 m.

Příčný sklon povrchu cesty bude dodržen stávající sklon jednostranný 3 až 5 %.

7. Směrové vedení trasy:

Není navržena žádná změna směrového průběhu trasy cesty, bude dodržen stávající průběh cesty!

8. Napojení bočních cest, hospodářských sjezdů, výhybny, skládky a odstavné plochy:

Napojení bočních cest a hospodářské sjezdy budou upraveny 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.6. Tabulka č. 3, ve výše uvedených přílohách jsou popsány stavební úpravy, které jsou pro jednotlivé sjezdy různé. Sjezd, který je z penetrovaného makadamu hrubého (dále jen PMH), bude bez úprav. U ostatních sjezdů budou, tam kde je to potřeba provedeny odkopávky (odhumusování) v tl.

100 mm. U všech sjezdů bude upravena pláň se zhutněním a na ní bude rozprostřena vrstva z hrubého drceného kameniva (dále jen HDK) různé frakce a tloušťky - viz příloha C.6. Tam, kde hospodářský sjezd odděluje od cesty podélný odvodňovací příkop, bude do sjezdu osazen TP z ocelové roury bez čel viz příloha C.6. Tab. 5.

Skládky dřevní hmoty a výhybny budou upraveny stejným způsobem: nejprve budou provedeny odkopávky v celé ploše, výkopek bude rovnoměrně rozprostřen do násypů nezhutněných za okrajem skládky či výhybny na násypové straně svahu v lesním porostu, následně bude provedena úprava pláně se zhutněním v celé jejich ploše, na pláň bude navezena a rozprostřena vrstva HDK 63/125 a ŠD 0/63, která nebude zadrcena. Tloušťky odkopávek a tloušťky jednotlivých frakcí kameniva jsou uvedeny v přílohách: C.3. Koordinační situace stavby a C.6. Tab. 2 a 4.

U odstavných ploch v km 0,490 – 0,500; km 2,719 – 2,731 a km 2,789 – 2,815 bude provedena úprava pláně se zhutněním v celé jejich ploše, na pláň pak bude navezena, rozprostřena a zhutněna vrstva ŠD 0/63 bez zadrcení. Odstavné plochy budou druhotně plnit funkci výhybny pro osobní automobily.

9. Úprava povrchu vozovky:

Od začátku úprav (ZÚ) km 0,000 po km 1,947 bude stávající živičná vozovka rozryta v celé šíři a délce. Následně bude provedena úprava příčného profilu vozovky s doplněním kameniva HDK 32/63 v množství 0,10 m³/m² a to v celé délce a šířce cesty. Na takto upravený podklad bude v celém úseku rekonstrukce vyhotovena nová vozovka z penetračního makadamu hrubého (PMH) o tloušťce 100 mm, následně bude vozovka z nového PMH opatřena udržovacím asfaltovým nátěrem v množství 1,80 kg/m² a uzavíracím asfaltovým nátěrem v množství 1,25 kg/m² viz příloha C.3. Vozovka bude mít dosypanou krajnici drobným drceným kamenivem (dále jen DDK), o prům. tloušťce 100 mm a průměrné šíři 0,35 m, ale pouze v místech, kde není podélný příkop, hospodářský sjezd (dále jen HS), napojení boční cesty nebo skládka dřevní hmoty.

Od km 1,947 po 3,243 bude stávající vyjetý podklad doplněn HDK 63/125 o prům. tl. vrstvy 200 mm, následně bude cesta opatřena novým krytem ze ŠD o tl. vrstvy 100 mm a povrch cesty bude uzavřen zaválcováním posypu z drobného drceného kameniva (DDK) v množství 35 kg/m². DDK je třeba do šterkového krytu zatlačit (zavibrovat), aby jimi byly co nejvíce vyplněny

dutiny ve vrchní vrstvě kameniva, aby nebylo rozplavováno vodou, z toho důvodu je vhodné zvolit množství a typ frakce až po řádném zhutnění krycí vrstvy z ŠD 0/63.

Je nutno dodržet navržený příčný sklon povrchu z důvodu zajištění odtoku povrchové vody s povrchu cesty.

10. Odvodnění cesty:

a) podélné odvodnění:

Budou pročištěny všechny stávající podélné odvodňovací příkopy podél cesty, dále budou čištěny všechny odtokové odvodňovací příkopy od TP. Čištění příkopů v rozsahu 0,15 až 0,50 m³ / 1 m délky příkopu viz. příloha C.3. Koordinační situace stavby a C.6. Tab. 6.

Tam kde je to nutné, bude opevněno dno a stěny podélného příkopu lomovým kamenem vyskládaným na sucho. Staničení opevnění příkopu je uvedeno v příloze C.3. Koordinační situace stavby a C.6. Tabulky.

b) odvodnění povrchu – svodnice, přídlažby:

Odvodnění povrchu cesty bude zajištěno jednostranným příčným sklonem 3 až 5 %, kdy srážková voda bude odtékat z povrchu vozovky ze svahu dolů, nebo do podélného odvodňovacího příkopu.

Aby se zabránilo přítoku srážkových vod z některých vedlejších cest napojených na LC „K Lysečinské boudě“, budou na nich zřízeny zemní svodnice ve štěrkové vozovce, způsob provedení viz příloha C.5.2.

V km 2,253 bude vlevo sanována erozní rýha záhozem z LK do 80 kg s urovnáním líce, a aby se zabránilo přítoku srážkových vod z vedlejší cesty, napojené na LC „K Lysečinské boudě“, budou na ní zřízeny zemní svodnice ve štěrkové vozovce, způsob provedení viz příloha C.5.2.

V cestě jsou osazeny stávající svodnice zhotovené ze dvou ocelových profilů U 16 svařených ocel. pásem a ukotvených ocel. stabilizačním pásem do betonového pasu se dnem z betonu. Stávající svodnice jsou krátké, neodvádí vodu mimo cestu, budou vybourány a budou prodlouženy (naváření dvou ocel. profilů U 16, spojených oc. pásem a ukotvených ocel. stabilizačním pásem), poté budou opět osazeny do betonového pasu. Kromě stávajících svodnic budou do cesty osazeny ještě nové o shodném provedení jako jsou stávající, délky 4,0 m.

Stávající zemní svodnice v trase cesty budou zasypany.

Přehled úprav jednotlivých svodnic je uveden v příloze C.6. Tab. způsob provedení viz příloha C.5.1. a C.5.2.

Krajnicový rigol z LK do betonového lože bude zřízen v úseku km 2,655 až 2,708, způsob provedení je uveden v příloze C.5.9. V tomto úseku budou ocel. svodnice převádět srážkovou vodu z krajnicového rigolu, proto je třeba aby byly do rigolu řádně zaústěny (obezděny).

c) příčné odvodnění – trubní propustky:

V trase cesty se nachází pod cestou stávající trubní propusty (dále jen TP) z trub ocelových, betonových nebo železobetonových o různých DN s čely zděnými z LK na maltu cementovou (dále jen MC) s římsou z plochých kamenů s vyspárováním. Většinou jsou ale čela pouze z kamenné rovnaniny. Většina stávajících trubních propustků nevyhovují svým DN nebo jsou propadlé. Tyto budou vybourány včetně čel. Vybourané hmoty budou naloženy a odvezeny na řízenou skládku.

V jejich místě budou zřízeny nové TP a v trase cesty budou osazeny další nové TP, a to z trub ocelových DN 530 nebo 820. Tam kde bylo čelo z LK zděného na MC, bude po výměně roury opět dozděno a ukončeno „římsou“ z plochých kamenů s vyspárováním, v ostatních případech budou u TP vyžděna čela z kamenné rovnaniny nasucho. Někde budou čela na vtoku rovnoběžná, někde lomená ve tvaru „L“ nebo „U“, 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 na sucho tl. 200 až 250 mm. Vydlážděny budou všechny přítokové příkopy (můžou být až tři) minimálně v délce celého čela. Výtok z TP bude zajištěn dlažbou z LK na sucho tl. 200 až 250 mm, která bude mít min. délku 1,0. Tam kde není třeba zřizovat dlažbu (prudký svah na výtoku z TP), bude výtok zajištěn záhozem z LK o hmotnosti 80 až 200 kg s urovnáním líce.

Způsob provedení úprav jednotlivých TP v trase je uveden v příloze C.3. Koordinační situace stavby a C.6. Tab. 5. Způsob zhotovení TP viz příloha C.5.

11. Zídka z kamenné rovnanina:

Umístění a způsob provedení je uveden v přílohách C.3., C.4., C.6. a C.7. Bude provedeno zajištění svahu nad podélným příkopem nově zbudovanou zídkou z kamenné rovnaniny z tříděného LK hmotnosti do 200 kg s urovnáním líce.

12. Výkaz výměr:

Souhrnný výkaz výměr je v příloze F. Údaje uvedené ve výkazu výměr jsou převzaty z tabulek přílohy C.6., kde jsou uvedeny výpočty výměr. Položky prací jsou uvedeny ve znění podle „Katalogu popisů a směrných cen“ (ÚRS Praha) v cenové úrovni roku 2014.

13. Sítě technické infrastruktury:

Na místě stavby se nachází nadzemní vedení VN do 35 kV, podzemní vedení NN do 1 kV, stožárové stanice do 52 kV, vše v majetku spol. ČEZ Distribuce, a. s. Dále je zde zařízení v majetku spol. Telefonica – zaměřený a nezaměřený průběh metalického kabelu, zaměřený průběh optického kabelu, neprovozované sítě a radiové sítě a jejich ochranné pásmo. V km 0,721 kříží komunikaci svod vody pro soukromou elektrárnu p. Josefa Bažanta.

Na místě stavby se nenachází komunikační vedení v majetku ČEZ ICT Services, a. s., plynárenské zařízení RWE GasNet, s.r.o., vodovodní a kanalizační řád a podzemní zařízení v majetku nebo správě obce. Veškeré objekty jsou napojeny na vlastní zdroje vody a septik či ČOV. Pasport stávajících soukromých zařízení neexistuje.

Předpokládaný průběh vedení je zakreslen v příloze C.2. Situace. Před zahájením stavby je nutné, aby si stavebník nechal vytyčit průběh vedení sítí technické infrastruktury. Vyjádření správců sítí technické infrastruktury jsou uložena v dokladové části PD v příloze F.

14. Příjezd na staveniště a skládky materiálu:

Příjezd na cestu je možný od křižovatky v Dolních Lysečínách směrem na Horní Lysečiny a cca 350 m od odbočky k penzionu „Krakonoš“ viz příloha C.1.

Nelze předpokládat přímé navážení z kamenolomu na trasu, proto bude naváženo kamenivo na skládku. Skládku štěrkovin je možné zřídit po dohodě s majitelem na pozemku p.č. 161/3 v k.ú. Dolní Lysečiny, vzdálené cca 2 km od začátku stavby!

15. Závěr:

Cesta bude sloužit pro účely hospodaření v lese a jako příjezdová komunikace pro majitele okolních nemovitostí. Návrh úprav vychází z údajů zjištěných ke dni zaměření – tj. 8. 11. 2013 – 10. 11. 2013

V Jindřichově Vsi dne 16. 2. 2015

Ing. Alena Blažková