

C.1. Souhrnná technická zpráva

Název stavby: Lesní cesta „Hanapetr - seník“

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 (skládky, hospodářské sjezdy, obratiště, svodnice a trubní propustky) není v terénu vyznačeno. Je nutno se orientovat podle údajů v příloze B.3. Koordinační situace stavby v měřítku 1 : 1000 a podle situace na místě.

2. Přípravné práce:

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

Pařezy, které překáží čištění nebo hloubení podélného odvodňovacího příkopu, jakož i zřízení trubních propustků (dále jen TP) včetně jejich čel a odtokových příkopů, nebo hospodářským sjezdům, manipulačně – provozní skládce a obratišti, budou vytrhnuty, naloženy a odvezeny do 1 km 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.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: | hor. tř. 3 = 30 % |
| | hor. tř. 4 = 50 % |
| | hor. tř. 5 = 20 % |

Přebytky výkopku budou rovnoměrně rozvrstveny podél cesty do nez hutných násypů.

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 +13 %.

5. Komunikace v příčném řezu:

Šíře vozovky po stavebních úpravách bude 3,0 m. Příčný sklon povrchu cesty je navržen jednostranný v souladu s ČSN 736108 – tj. 3 - 5 %. 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) km 0,000, je zde stávající sjezd s živičnou vozovkou, kterým se cesta napojuje na cestu s živičnou vozovkou v majetku Objednatele, tento sjezd svými parametry vyhovuje napojení, v době zaměření nevykazoval žádné poškození a nevyžaduje tedy kromě ometení žádné další stavební úpravy.

Rozšíření v konci úprav (dále jen KÚ) v km 1,460 není nutné, cesta plynule navazuje na lesní cestu „Do Kotle“, která již není předmětem úprav dle této PD a je ve správě Objednatele.

8. Napojení bočních cest a hospodářských sjezdů:

Napojení bočních cest a hospodářské sjezdy (dále jen HS) budou rekonstruovány následovně: dle plochy rovnoramenného lichoběžníku (v popisu přílohy B.3. Koordinační situace stavby je vždy: spodní základna/výška/horní základna), která je uvedena také

v příloze C.5. Tabulky prací, na sjezdech bude provedeno odhumusování do hloubky 100 mm, dále bude u nich upravena pláň se zhutněním. Následně budou přesypány vrstvou ze štěrkodrti (dále jen ŠD) frakce 0/63 tl. vrstvy 200 mm s urovnáním a zhutněním. Tam kde je podélný příkop, budou osazeny do napojení nebo HS TP z ocelových (dále jen OC) rour o DN 500 mm bez čel.

9. Rekonstrukce manipulačně - provozních skládek a obratiště:

Manipulačně – provozní skládka vlevo v km 1,197 - 1,268 bude zrekonstruována následujícím způsobem: dle tvaru a rozměrů uvedených v příloze B.3. Koordinační situace stavby budou celoplošně provedeny odkopávky do hloubky 200 mm, dále bude u ní upravena pláň se zhutněním. Následně bude zřízena podkladní vrstva z hrubého drceného kameniva (dále jen HDK) frakce 63/125 o tl. vrstvy 250 mm, ta bude přesypána vrstvou z ŠD frakce 0/63 tl. vrstvy 100 mm s urovnáním a zhutněním.

Úvratové obratiště vlevo s osou v km 1,228 bude zrekonstruováno následujícím způsobem: dle tvaru a rozměrů uvedených v příloze B.3. Koordinační situace stavby a C.4.4. budou celoplošně provedeny odkopávky do hloubky 500 mm, dále bude u ní upravena pláň se zhutněním. Následně bude zřízena podkladní vrstva z HDK frakce 63/125 o tl. vrstvy 300 mm a HDK 32/63 o tl. vrstvy 200 mm, ta bude přesypána vrstvou z ŠD tl. vrstvy 100 mm s urovnáním a zhutněním.

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, budou hloubeny nové. Parametry příčného profilu odvodňovacího příkopu jsou uvedeny v příloze C.2. Vzorový příčný řez.

b) odvodnění povrchu:

Odvodnění povrchu bude zajišťovat jednostranný příčný sklon cesty 3 -5 %, který srážkovou vodu bude odvádět v místě dopadu z povrchu vozovky, buď ze svahu dolů, nebo do podélného odvodňovacího příkopu.

V případě vydatnějších srážek bude voda z vozovky odváděna ocelovými svodnicemi, tam kde je to nutné, bude od svodnice vyhlouben odtokový příkop hloubky 0,30 m a šíře ve dně 0,20. **Výtok ze svodnice bude vždy zajištěn spadištěm z HDK 125+, aby nedocházelo k erozivní činnosti soustředěného odtoku!** Způsob provedení viz

příloha C.4., odtokové příkopy a rozmístění v trase cesty viz příloha B.3. Koordinační situace stavby.

c) příčné odvodnění – trubní propustky:

V trase cesty se nachází jediný trubní propustek (dále jen TP), který nevyhovuje svým průtočným profilem a bude vybourán. Vybouraná roura bude odvezena na manipulačně provozní skládku, kde s ní 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.

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.4.2. a C.4.3.

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.

Následně bude stávající šterková vozovka rozryta a doplněna HDK frakce 32/63, podklad bude reprofilován do požadovaného příčného sklonu viz odstavec 5 a zhutněn.

Na takto připravený podklad bude rozprostřena a zhutněna krycí vrstva z ŠD 0/63 o tl. 200 mm. Povrch vozovky bude zadrcen posypem z drobného drceného kameniva (dále jen DDK) v množství 25 - 30 kg/m², který bude zahutněn do vozovky.

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:

Na místě stavby se **nenachází** žádné sítě technické infrastruktury, ani jejich ochranná pásma. 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 III. třídy č. 2956, dále po místní komunikaci na pozemcích p. č. 2424/2 a 2415, které jsou v majetku obce Dolní Dvůr, a dále po komunikaci na pozemcích 2416, 2387/9 a 1579/12, které jsou v majetku Objednatele. viz příloha B.1. až B.3.

15. Skládka kameniva:

Nelze předpokládat přímé navážení z kamenolomu na trasu, proto bude naváženo kamenivo na meziskládku. Skládka štěrkovin bude vedle lesní cesty „Hanapetr – seník“ v km 1,197 až 1,268 vlevo na stávající manipulačně - provozní skládce, na pozemcích ve správě Objednatele. 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. 11. 10. 2016.

V Hořicích dne 22. listopadu 2016

Ing. Jiří Ježek