

B. Souhrnná technická zpráva

Stavební objekt SO 101: **Lesní cesta „Baštírna“**

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 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.7. Tabulky prací. 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 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 klesání je - 10 %.

5. Komunikace v příčném řezu:

Současná šíře vozovky cesty se pohybuje v rozmezí 3,10 až 6,00 m. Příčný sklon povrchu cesty je navržen jednostranný ze svahu dolů nebo do středu oblouku v souladu s ČSN 736108 – tj. 2 - 3 %. 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:

Na začátku cesty je rozšíření cesty z důvodu výjezdu odvozních souprav na lesní odvozní cestu s živičnou vozovkou, která je ve správě Objednatele. Parametry rozšíření jsou uvedeny v příloze C.3. Koordinační situace. Skladba konstrukčních vrstev bude v rozšíření shodná s konstrukčními vrstvami vozovky.

Na konci cesty je rozšíření cesty z důvodu výjezdu odvozních souprav na lesní odvozní cestu s živičnou vozovkou, která je ve správě Objednatele. Parametry rozšíření jsou uvedeny v příloze C.3. Koordinační situace. Skladba konstrukčních vrstev bude v rozšíření shodná s konstrukčními vrstvami vozovky.

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

Rekonstrukce napojení stávajících hospodářských sjezdů (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 7., v celé ploše sjezdu bude provedeno odhumusování o průměrné hloubce 0,10 mm, dále bude v celé ploše upravena pláň se zhutněním, následně budou přesypány vrstvou štěrkodrti (dále jen ŠD) frakce 0/63 o tl. vrstvy 200 mm s urovnáním a zhutněním. Tam kde je sjezd oddělen od cesty podélným příkopem, budou osazeny TP z ocelových (dále jen OC) rour o DN 500 bez čel.

Rekonstrukce napojení stávajících bočních cest 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 7., v celé ploše napojení bude provedeno odtěžení stávající štěrkové vozovky do hloubky 0,20 m, dále bude v celé ploše upravena pláň se zhutněním, následně budou přesypány vrstvou z hrubého drceného kameniva (dále jen HDK) frakce 32/63 o tl. vrstvy 200 mm, která bude uzavřena posypem z ŠD 0/32 tl. 50 mm s urovnáním a zhutněním. Na takto upravený podklad bude vyhotovena nová vozovka z penetračního makadamu hrubého (PMH) o tloušťce 100 mm dle **ČSN 736127-2**, následně bude vozovka z nového PMH opatřena udržovacím asfaltovým nátěrem s posypem v množství 1,80 kg/m² a uzavíracím asfaltovým nátěrem s posypem v množství 1,25 kg/m²

Jako výhybny budou sloužit druhotně manipulačně-provozní skládky.

Rekonstrukce stávajících manipulačně-provozních skládek, budou upraveny následujícím způsobem: v celé ploše skládky bude provedeno odhumusování do hloubky 0,20 m, následně bude v celé ploše skládky upravena pláň se zhutněním, na ní bude rozprostřena podkladní vrstva z HDK 63/125 tl. 250 mm, která bude zhutněna a překryta krycí vrstvou ŠD tl. 100 mm.

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

9. Úprava povrchu vozovky:

Nejprve 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 živičná vozovka bude rozryta v celé šíři a délce. Následně bude provedena úprava příčného profilu vozovky s doplněním kameniva HDK 32/63 v množství $0,10 \text{ m}^3/\text{m}^2$ se zhutněním a následně s uzavřením tohoto kameniva posypem z drobného drceného kameniva (dále jen DDK) v množství $70 \text{ Kg}/\text{m}^2$ 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 udržovacím asfaltovým nátěrem s posypem v množství $1,80 \text{ kg}/\text{m}^2$ a uzavíracím asfaltovým nátěrem s posypem v množství $1,25 \text{ kg}/\text{m}^2$ viz příloha C.4.

Krajnice budou dosypány a zhutněny v šíři 0,30 m až 0,50 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 1!

10. Odvodnění cesty:

a) podélné odvodnění:

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

b) odvodnění povrchu, svodnice:

Odvodnění povrchu cesty bude zajištěno jednostranným příčným sklonem 2 - 3 % a osazením ocelových svodnic z válcovaných profilů, uložených do betonového pasu.

Výtok ze svodnice bude zabezpečen proti vodní erozi záhozem z lomového kamene tříděného do 80 kg s urovnáním líce. Způsob provedení viz příloha C.6.7.

c) příčné odvodnění – trubní propustky:

Stávající propustky pod cestou, které nevyhovují svým průtočným profilem (DN) nebo jsou rozpadlé (překládové), 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 a 700. 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.**

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.

V propočtu nejsou zahrnuty žádné vedlejší rozpočtové náklady.

12. Sítě technické infrastruktury:

Na místě stavby se nachází podzemní vedení NN do 1 kV, v majetku spol. ČEZ Distribuce, a. s.

Na místě stavby se nachází v majetku spol. České telekomunikační infrastruktury a.s. radiové sítě a jejich ochranné pásmo.

Předpokládaný průběh vedení je zakreslen v příloze C.3. 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 po silnici II. třídy č. 296 z obce Horní Maršov, dále ulicí Josefa Tippelta a po místních komunikacích 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 ve správě Objednatele. Ve vzdálenosti 2 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!

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. 9. 9. 2016.

V Hořicích 17. 12. 2016

Ing. Jiří Ježek