

## **B. Souhrnná technická zpráva**

Stavební objekt SO 101: **Lesní cesta „Hádecká I“**

### **1. Vytyčení stavby:**

Stavba výškově i směrově kopíruje trasu stávající lesní cesty.

Umístění dílčích částí stavby (hospodářské sjezdy, trubní propusty) 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 typické příčné řezy pro jednotlivé úseky cesty.

### **2. Přípravné práce:**

Odtěžení stromů, překážejících ve výstavbě cesty, provede na své náklady před zahájením stavby Objednatel. Odtěžení bude provedeno s ohledem na ustanovení platného lesního hospodářského plánu.

Odstranění náletových dřevin provede zhotovitel stavby.

Odstranění pařezů a jejich odvoz provede zhotovitel stavby. Pařezy budou odsunuty do lesního porostu, kde budou uloženy řeznou plochou nahoru a ponechány k zetlení.

### **3. Zemní práce:**

Objem zemních prací zahrnuje: čištění odtokových odvodňovacích příkopů, zemní práce nutné pro zřízení trubních propustů, včetně jejich čel, dlažeb k čelům a zajišťovacím pasům dlažeb - 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: | odhumusování v hor. tř. 1 až 2 |
|                                      | hornina třídy 4 = 100 %        |

Odkopávky budou rovnoměrně rozprostřeny na násypové straně tělesa cesty.

**Dle požadavků Objednatele 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 C.3. Koordinační situace stavby. Cesta ve směru staničení převážně stoupá, **maximální hodnota stoupání činí + 27 %!**

#### 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.4., příčné řezy pro jednotlivé typické úseky cesty jsou pak v příloze C.5.

#### 6. Směrové vedení trasy:

Není navržena žádná změna směrového průběhu trasy cesty.

#### 7. Rozšíření povrchu na začátku a konci trasy:

Rozšíření v začátku úprav není nutné, cesta navazuje na již zrekonstruovanou lesní cestu, která je ve správě Objednatele.

Na konci úprav je rozšíření cesty z důvodu najíždění a vyjíždění lesnických traktorů a vyvážecích souprav na přiléhající lesní cestu, která je také v majetku Objednatele. Parametry rozšíření jsou uvedeny v příloze C.3. Koordinační situace stavby. Skladba konstrukční vrstvy rozšíření je následující: odkopávky do hloubky 0,10 m, následovat bude úprava pláně se zhutněním, podkladní vrstva z hrubého drceného kameniva (dále jen HDK) frakce 63/125 tl. 250 mm a na ní krycí vrstva ze štěrkodrti (dále jen ŠD) frakce 0/63 tl. 160 mm, která bude opatřena posypem z drobného drceného kameniva (dále jen DDK) v množství 25-30 kg/m<sup>2</sup>.

#### 8. Napojení hospodářských sjezdů a obratiště:

Hospodářské sjezdy budou rekonstruovány 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. Tabulky prací, na sjezdech bude provedeno odhumusování do hloubky 100 mm, dále bude u nich upravena pláň se zhutněním, následně budou přesypány ŠD 0/63 o tl. 200 mm.

Na cestě bude v km 0,372 - 0,408 rekonstruováno stávající obratiště následujícím způsobem: celoplošně (dle přílohy C.3. Koordinační situace stavby a C.7. Tabulky prací) budou provedeny odkopávky do hloubky 100 mm, následovat bude úprava pláň se zhutněním, podkladní vrstva z HDK 63/125 o tl. 250 mm a na ní krycí vrstva z ŠD 0/63 o tl. 160 mm, která bude opatřena posypem z DDK v množství 25 - 30 kg/m<sup>2</sup>.

## **9. Úprava vozovky:**

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

Následně bude upravena pláň se zhutněním, pak budou podkladní vrstvou z HDK 63/125 prům. tl. 250 mm vyrovnány nerovnosti (erozivní rýhy, výtluky) ve vozovce a vytvořen jednostranný sklon.

Na takto připravený podklad bude rozprostřena a zhutněna krycí vrstva z ŠD 0/63 o tl. 160 mm. Povrch vozovky bude zadrncen posypem z DDK v množství 25 - 30 kg/m<sup>2</sup>, který bude zahutněn do vozovky.

## **10. Odvodnění cesty:**

### **a) podélné odvodnění:**

Podélné odvodňovací příkopy cesta nemá, s hloubením nových příkopů se neuvažuje.

### **b) odvodnění povrchu:**

Odvodnění povrchu cesty bude zajištěno jednostranným příčným sklonem cesty ve sklonu 3 - 5 % - viz příloha C.4. Vzorový příčný řez.

V případě vydatnějších srážek bude voda z vozovky odváděna ocelovými svodnicemi. Stávající svodnice budou vybourány a odvezeny mimo KRNAP a po zřízení nové vozovky budou osazeny nové ocelové svodnice. Výtok ze svodnice bude zajištěn dopadištěm z HDK 125+, aby nedocházelo k erozivní činnosti soustředěného odtoku! Způsob provedení viz příloha C.6.1. a C.7.4., rozmístění v trase cesty viz příloha C.3. Koordinační situace stavby.

### **c) příčné odvodnění – trubní propustky:**

V trase cesty se nachází pod cestou nebo na HS stávající trubní propustky (dále jen TP) z železobetonových (dále jen ŽB) rour o různých DN buď bez čel, nebo s čely z kamenné rovnaniny, ty budou vybourány a odvezeny na řízenou skládku.

Místo nich budou osazeny nové TP z rour ocelových. 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. Čela budou na vtoku i výtoku kolmá s osou TP.

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.

Výtok z TP bude zajištěn dlažbou z LK do betonového lože s vyspárováním, která bude zajištěna pasem z LK do betonového lože a záhozem z LK do 200 kg s urovnáním líce.

Způsob provedení úprav jednotlivých TP v trase je uveden v příloze C.3. Koordinační situace a C.7. Tabulky prací a C.6.2. a C.6.3.

## 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 2014. Údaje uvedené ve výkazu výměr jsou převzaty z příloh C.3. Koordinační situace, C.5. Příčné řezy, C.7. Tabulky prací.

## 12. Sítě technické infrastruktury:

Při rekonstrukci lesní cesty dojde ke střetu s ochranným pásmem: **2 x vodovodní přivaděč PVC 110, vodárenský vrt Hádek a ochranné pásmo vodního zdroje Hádek.**

Podmínky provádění stavebních prací v blízkosti těchto vodárenských zařízení jsou uvedeny ve vyjádření jejich správce Vodárenské společnosti Lánov, spol. s r.o. Toto vyjádření je uvedeno v příloze E. Dokladová část této PD.

Jiný střet se sítěmi technické infrastruktury a jejich ochrannými pásmy nebyl v době tvorby PD zjištěn. Vyjádření správců sítí technické infrastruktury jsou uložena v dokladové části PD v příloze F.

## 13. Příjezd na staveniště:

Příjezd na staveniště je možný ze silnice III třídy č. 2956 mezi obcemi Lánov a Dolní Dvůr a dále po komunikacích p. p. č. 2444 v k. ú. Dolní Dvůr v majetku obce Dolní Dvůr a 2443/4 v k. ú. Dolní Dvůr v majetku Objednatele.

#### **14. Skládka kameniva:**

Nelze předpokládat přímé navážení z kamenolomu na trasu, proto bude naváženo kamenivo na skládku. Skládka štěrkovin bude v Dolním Dvoře vzdálena od začátku úprav 3 km. 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:**

Lesní cesta je navržena v kategorii 3L a bude využívána k soustřeďování dřevní hmoty z okolních lesních porostů.

Návrh výstavby vychází z údajů zjištěných k poslednímu dni zaměření – tj. 1. 8. 2016.

V Hořicích 19. 11. 2016

Ing. Jiří Ježek