

ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Název akce:	POLNÍ CESTA VPC 2 k.ú. SITNÉ
Objednatel:	ČR - Ministerstvo zemědělství Pozemkový úřad Mělník. Bezručova 109 276 01, Mělník
Generální projektant:	HYDROPROJEKT CZ a.s. Táborská 940/31 140 16, Praha 4 - Nusle
Externí zpracovatel:	Ing. Vladimír Cigánek Bochovská 3/566 158 00, Praha 5 Spolupráce: Ing. Jaroslav Vala
Místo stavby:	k.ú. Sitné - obec Želízy, Okres Mělník Středočeský kraj
Stupeň dokumentace:	projekt
Termín zpracování:	prosinec 2009

POUŽITÉ PODKLADY

- Zaměření stávajícího stavu v digitální podobě (GEPARD, s.r.o.)
- Doplňující dispozice GP (HYDROPROJEKT CZ a.s.)

TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. VŠEOBECNĚ

Dokumentace řeší návrh polní cesty VPC 2 v k.ú. Sitné. Jedná se o stávající polní cestu, která je vedena od silnice III/27310 propojující obce Želízy a Sitné do osady Nove Tupadly. Je trasována prakticky v severojižním směru a její vedení odpovídá stávající poloze cesty. Dopravní napojení na silnici III/27310 je běžného typu při respektování obecných zásad řešení. Jedná se tedy o rekonstrukci stávající cesty do odpovídající podoby ve vztahu k jejímu funkčnímu využití a dopravnímu významu.

V úseku od napojení na stávající silnici III. třídy do prostoru osady Nové Tupadly je cesta využívána pro běžnou dopravní obsluhu stávající zástavby a z tohoto důvodu je její konstrukce navržena se zpevněným živičným povrchem (bezprašný provoz, otázka hluku, celoroční údržba atp.). V úseku za koncem zástavby osady (u odbočky další lokální cesty západním směrem) se význam cesty a tedy i konstrukce mění. Další vedení polní cesty umožňuje přístupnost pouze jednoho rekreačního objektu a proto je zde navržena konstrukce PC v zatravněné podobě, která nejlépe odpovídá současnému stavu a celkovému rázu krajiny.

Navrhovaná polní cesta je součástí schváleného plánu společných zařízení „Komplexní pozemkové úpravy Sitné“. Celková délka polní cesty VPC 2 cesty pak činí 1.035,21 m.

Po dohodě se zástupci objednatele je vzhledem k místním podmínkám (zejména konfigurace terénu a přilehlá zástavba) odvodnění PC navrženo v podobě podélných zasakovacích drenáží, které jsou aplikovány v celém rozsahu stavby.

Řešení doprovodné zeleně, která je podél cesty uvažována, není předmětem této části dokumentace a bude projektováno samostatně.

Polní cesta je řešena jako vedlejší polní cesta kategorie P 4/30. V úseku do osady Nové Tupadly - SO 1 (km 0,0-0,750) délky cca 750 m je navržena s živičným povrchem, šterkované krajnice 0,25 m. V navazujícím úseku - SO 2 (km 0,750-1,035) délky cca 285 m je navržena s travnatým povrchem bez šterkovaných krajnic. Celková šířka pozemku je proměnná a pohybuje se průměrně v oboru cca 8 m. Významná jsou lokální zúžení a omezení v osadě Nové Tupadly.

Celkový průběh navrhované VPC 2 včetně jejího prostorového uspořádání je přehledně patrný z grafického doprovodu dokumentace.

2. PODKLADY

Jako výchozí podklad pro zpracování projektu pro stavební povolení byl projektantovi této části dokumentace předán návrh zásad řešení polní cesty dle požadavku objednatele, prostorové vymezení parcely, která je pro vedení cesty k dispozici a zaměření dotčené lokality v digitální podobě. V průběhu vlastních prací pak byly postupně upřesněny a potvrzeny požadavky na celkové uspořádání a prostorové rozložení nově navrhovaných dopravních ploch (vedení cesty, umístění výhyben, obratiště, způsob odvodnění).

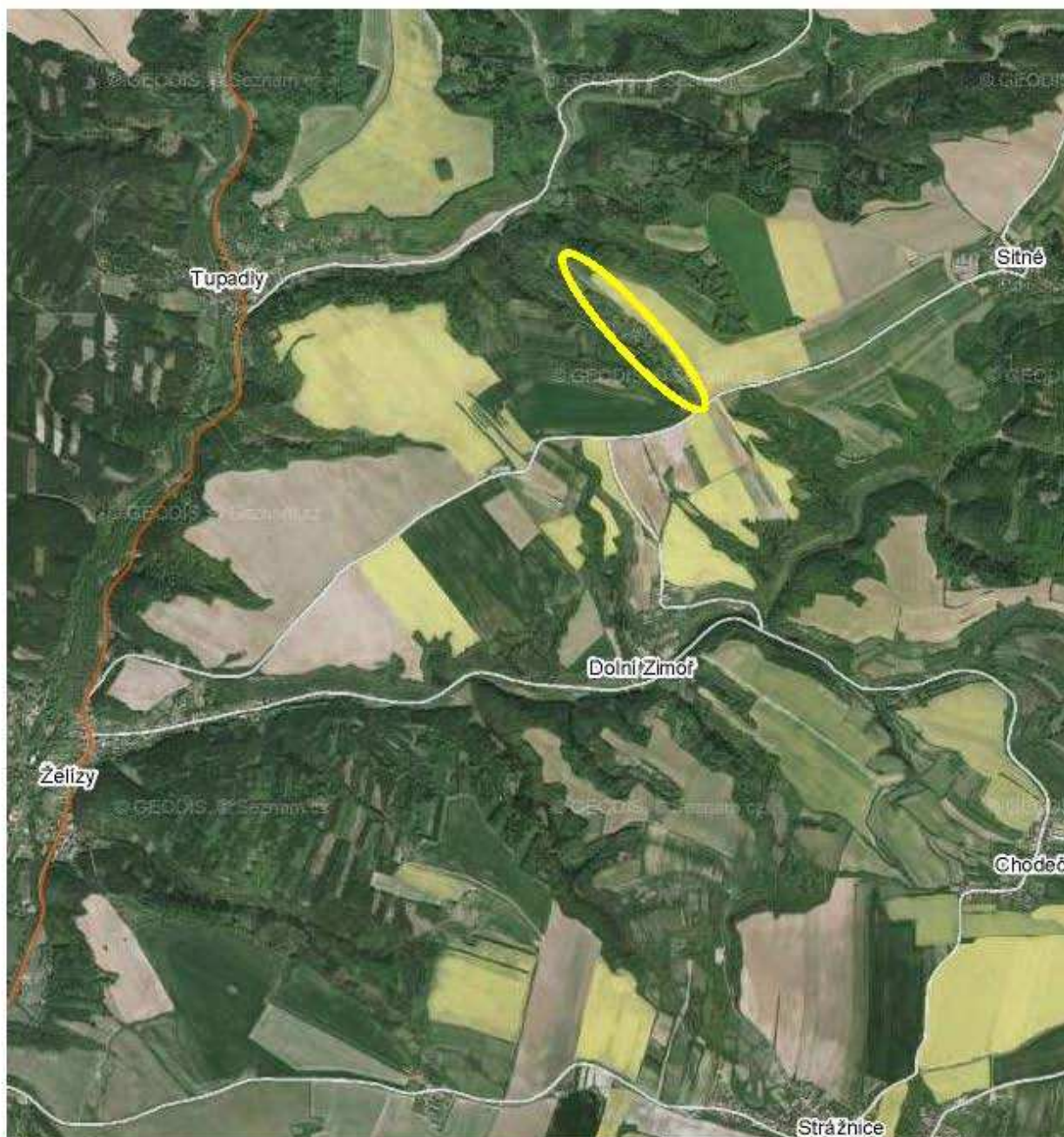
3. MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY

Pro polní cestu VPC 2 je k dispozici parcela č. 819, navrhovaná v rámci komplexní pozemkové úpravy, která je ve vlastnictví Obce Želízy.

Stavbou jsou dotčeny následující parcely v k.ú. Sitné:

Parcela KN	Druh pozemku	LV	Vlastník
761	zahrada	369	Jarmila Muchková, Jablonecká 364/13, 190 00 Praha 9
762	zahrada	623	Jiří Lejček, Vlasákova 2763/5, 276 01 Mělník
817	ostatní plocha, silnice	725	Obec Dolní Zimoř, 277 21 Dolní Zimoř
567	zahrada	720	Jiří Myslivec, Nové Tupadly 48, 277 21 Želízy
758	zahrada	59	Jiří Myslivec, Nové Tupadly 48, 277 21 Želízy Vlasta Myslivcová, Nové Tupadly 48, 277 21 Želízy
764	ostatní plocha, zeleň	89	Milena Luňáková, Sitné 3, 277 21 Želízy
760	trvalý travní porost	89	Milena Luňáková, Sitné 3, 277 21 Želízy
759	orná půda	89	Milena Luňáková, Sitné 3, 277 21 Želízy
805	trvalý travní porost	89	Milena Luňáková, Sitné 3, 277 21 Želízy
804	ostatní plocha, zeleň	89	Milena Luňáková, Sitné 3, 277 21 Želízy
776	ostatní plocha, zeleň	89	Milena Luňáková, Sitné 3, 277 21 Želízy
819	ostatní plocha, ostatní komunikace	10001	Obec Želízy, 277 21 Želízy
763	ostatní plocha, neplodná	10001	Obec Želízy, 277 21 Želízy
785	trvalý travní porost	10001	Obec Želízy, 277 21 Želízy
611	ostatní plocha, ostatní komunikace	10001	Obec Želízy, 277 21 Želízy
563	ostatní plocha, neplodná	10002	Pozemkový fond ČR
589	trvalý travní porost	154	RNDr. Petr Budínský, Jugoslávských partyzánů 1088/17, 160 00 Praha 6 Tomáš Budínský, Na Krocínce 1739/6, 160 00 Praha 6
590	ovocný sad	154	RNDr. Petr Budínský, Jugoslávských partyzánů 1088/17, 160 00 Praha 6 Tomáš Budínský, Na Krocínce 1739/6, 160 00 Praha 6

Základní lokalizace navrhované polní cesty je zřejmá z následně uvedené schematické situace.



4. GEOLOGIE

Podrobně jsou inženýrskogeologické poměry popsány v „Závěrečné zprávě o inženýrskogeologickém průzkumu „Sítňé (Nové Tupadly), polní cesta“ zpracovaných fy INGES v září 2008. Podklady pro řešení jsou převzaty z této zprávy.

Skalní podloží zájmového území je tvořeno sedimenty české křídové tabule zastoupené převážně kaolinickými a jílovitými pískovci středního turonu.. Vrtnými pracemi nebyly horniny skalního podloží zastiženy.

Kvartérní pokryv v trase tvoří hlíny humózní tuhé konzistence (svrchní část geologického profilu podél stávající cesty, povrch cesty je zpevněn kamenitou navážkou a místy i zbytky živice), písek s příměsí jemnozrné zeminy, jemnozrný, ulehlý s drobnými úlomky pískovce, jílovité hlíny (sprašové hlíny) pevné konzistence a píščité hlíny pevné konzistence s úlomky hornin a drobnými valounky křemene.

Hladina podzemní vody nebyla naražena žádným vrtem a stavební záměr nebude ovlivňovat

V případě humózní hlíny (jílovité hlíny s organickou příměsí) pevné konzistence se jedná o nevhodný materiál, který je doporučeno odstranit.

Hlinitopíščité navážky s kameny představují o materiál vhodný pro aktivní vrstvy násypů a jako podloží pod komunikace. Po zhutnění zeminy (bez další úpravy jako je např. provápnění či zavibrování klastického materiálu) lze předpokládat dosažení modulu přetvárnosti více než 45 MPa.

Písek s příměsí jemnozrné zeminy je materiál vhodný a velmi vhodný pro aktivní vrstvy násypů a jako podloží pod komunikace. Po zhutnění zeminy lze předpokládat dosažení modulu přetvárnosti z druhé přítěžovací větve Edef2 > 45 MPa. Při malém podílu prachovité frakce obtížně hutnitelný.

Jílovité hlíny pevné konzistence (sprašové hlíny) a píščité hlíny pevné konzistence představují bez úpravy (provápnění, zavibrování klastického materiálu) nevhodný materiál pro aktivní vrstvy násypů a jako podloží pod komunikace. Po zhutnění zeminy bez další úpravy lze orientačně předpokládat dosažení modulu přetvárnosti do 25 MPa. Převažuje hlinitá a jílovitá frakce a zeminy jsou po napojení vodou velmi rozbíhavé. Velmi výrazného zlepšení lze dosáhnout příměsí vápna. Další možnou úpravou je zavibrování klasického materiálu do zemní pláně.

Zemní pláň komunikace bude tvořena převážně jílovitými hlínami a píščitými hlínami. Stanovení vodního režimu bylo provedeno z hodnot indexu konzistence, protože vrty nebyla zastížena hladina podzemní vody.

Vodní režim lze dle ČSN 73 6114 hodnotit jako příznivý (difúzní), a to vzhledem ke konzistenci zemin, která je převážně pevná ($I_c > 1,0$).

Hloubka promrzání (hpr) se pro zájmové území a výškové pásmo 200 - 300 m n.m. (při uvažované hodnotě indexu mrazu $I_m = 375$ pro periodicitu 0,1) bude pohybovat kolem 0,97 - 1,15 m.

Z hlediska těžitelnosti zemin bude celý objem výkopových prací prováděn v snadno těžitelných zeminách běžnými mechanismy (2.- 3. třídy těžitelnosti). Jílovité hlíny mají při zvýšené vlhkosti tendenci k nalepování.

Závěr inženýrskogeologického průzkumu uvádí následující souhrnné předpoklady:

- zemní pláň bude převážně tvořena zeminami, které jsou bez úpravy nevhodné jako podloží pod komunikace; neúčinnější úpravou zemní pláně v těchto zeminách je zafrézování vápna do aktivní zóny zemní pláně; bez úpravy na nich nelze dosáhnout pro zemní pláň požadovaných deformačních modulů silnice (45 MPa)
- v prostoru napojení PC na stávající silnici III/27310 byly v úrovni předpokládané zemní pláně zastíženy písky s příměsí jemnozrné zeminy, které jsou vhodné jako podloží komunikace
- výkopy budou prováděny v zeminách, které jsou lehce těžitelné běžnými mechanismy
- vodní režim podloží je doporučeno hodnotit jako příznivý (difúzní), a to vzhledem k pevné konzistenci zemin
- podzemní voda nebude ovlivňovat stavební záměr
- je doporučena přejímka zemní pláně geologem stavby a zhodnocení způsobu její úpravy.

5. NÁVRH ŘEŠENÍ

Směrové řešení

Polní cesta VPC 2 je v prvním úseku (SO 1) do osady Nové Tupadly směrově, výškově a konstrukčně řešena jako polní cesta v kategorii P 4/30, jako polní cesta jednopruhová s dvěma výhybnami cca v km 0,325 a v km 0,740 (koncová partie prvního úseku). Tato výhybna v přímé vazbě na úpravu odbočení stávající cesty západní směrem zároveň tvoří přirozené obratiště za koncem osady, kde je možné v podobě úvratí zajistit manévrování vozidel odvozu pevného komunálního odpadu, dalších nákladních vozů dopravní obsluhy, hasičských vozů atp.). Šířka zpevněné části PC (jízdní pás) je 4,0 m, šířka koruny polní cesty je 4,5 m, návrhová rychlost je 30 km/h. Krajnice šířky 0,25 m jsou navrženy šterkové.

V místě výhyben je polní cesta v délce 20-ti m odpovídajícím způsobem rozšířena (s příslušnými směrovými náběhy). Základní parametry prostoru úvratového obratiště jsou následující: šířka úvratí 7,5 m, délka úvratí 17 m, min poloměr oblouku 3,25 m. Manévrovací možnosti pro běžná nákladní vozidla byly ověřeny metodou vlečných křivek v digitální podobě.

Navazující úsek VPC 2 (SO 2) severním směrem je navržen v obdobných šířkových parametrech. Jedná se opět o polní cestu v kategorii P 4/30, bez výhyben, s travnatým povrchem. Šířka zpevněné části (jízdní pás) je 4,0 m, šířka koruny polní cesty je rovněž 4,5 m (cesta bez šterkových krajnic, pouze zatravněné šířky 0,25 m), návrhová rychlost je 30 km/h. Na konci této cesty již s obratištěm není nepočítáno, případné otáčení vozů je možné zajistit v rámci stávajících travnatých ploch.

Podle požadavků objednatele upřesněných v rámci místního šetření a vzhledem k celkovému řešení polní cesty bez otevřených příkopů (užití drenážního systému) není nutné řešit potenciální sjezdy na pole, respektive obsluhu přilehlého území. Ty je možné realizovat podle konkrétních potřeb prakticky přímo bez nebezpečí stavebních komplikací.

Trasa polní cesty respektuje vymezené prostorové možnosti dané parcelním uspořádáním. Minimální směrový poloměr ve volné trase polní cesty je 70 m, prostoru osady Nové Tupadly je řešení přizpůsobeno stávajícím prostorovým možnostem a poloměry jsou zde výrazně minimalizovány až na hodnotu 35 m. Ve směrových obloucích menších než 200 m je navrženo rozšíření dle ČSN 736109 „Projektování polních cest“. Směrové oblouky v trase polní cesty jsou navrženy jako prosté kružnicové.

Samostatně je třeba zmínit lokální zúžení polní cesty v místě stávajícího historického křížku (přímý požadavek na respektování jeho stávající polohy), kde je cesta minimalizována a její volná šířka v krátkém úseku (cca 10 m) činí pouze 3,5 m. V tomto úseku VPC 2 je vzhledem k výškovému průběhu nivelety podél stávajícího oplocení uvažováno atypické řešení (zpevnění svahu vegetačními dílci) viz situace navrhovaného řešení.



Navrhovaná polní cesta je na jižní straně napojena na stávající silnici III/27310 propojující obce Želízy a Sitné. Způsob dopravního napojení je běžného typu při respektování obecných zásad řešení.

Navrhované směrové oblouky dopravního napojení ve svém důsledku vyvolávají nutnost zásahu do stávající infrastruktury. Přeložka a nezbytná úprava dotčeného zařízení není předmětem této části dokumentace a je řešena samostatně jako SO 3 - Přeložka a ochrana kabelů O2. Minimální návrhové parametry jsou v souladu s požadavky ČSN 736109 „Projektování polních cest“.

Výškové řešení, odvodnění

Niveleta polní cesty v maximální možné míře respektuje stávající konfiguraci terénu včetně napojení na hlavní polní cestu C1 a silnici III/27310 mezi obcemi Želízy a Sitné. Současně respektuje vedení stávajících inženýrských sítí s tím, že v rámci provádění musí být jejich vedení věnována příslušná pozornost a nesmí být narušeny.

Příčný sklon polní cesty je střechovitý, případně jednostranný 2,5% a respektuje směrové vedení trasy, sklon krajnice je 8%. Změny příčného sklonu jsou v místech s dostatečným podélným sklonem. V druhém úseku polní cesty (užití zatravněného povrchu) je cesta navržena bez šterkovaných krajnic.

Minimální podélný sklon nivelety je 0,77% a maximálně dosahuje 11,76%.

Minimální poloměr výškového zakružovacího oblouku je 300 m v souladu s požadavky ČSN 736109 „Projektování polních cest“.

V místě napojení cesty na silnici II/27310 je třeba věnovat pozornost odvodnění stávající silnice. V souladu s běžnými zvyklostmi je možné uvažovat s jeho zatrubněním trubkami minimálního průměru 400 mm, čela takto vzniklého propustku budou zhotovena s betonu, nebo vyzděná z přírodního kamene. Uvedené řešení, včetně pročištění stávajícího navazujícího příkopu, je standardního typu a jako takové je součástí výkazu výměr a rozpočtu stavby bez další podrobné projektové dokumentace.

Základní princip řešení je patrný z grafické části dokumentace, detaily pak budou dořešeny v rámci vlastní stavby. Nezbytnou podmínkou takového řešení jsou však poměrně rozsáhlé úpravy (prohloubení) stávajícího příkopu v přilehlých úsecích tak, aby bylo zajištěno dosažení alespoň minimálního podélného sklonu potřebného pro odvedení vody. Uložením trubky propustku pod úroveň zemní pláně by bez příslušného prohloubení příkopu vzniklo bezodtokové místo.

Z hlediska místních podmínek však lze doporučit v rámci vlastní stavby zvážení nutnosti realizace nového propustku. Důvodem je výškový průběh stávající silnice kdy se v dotčeném místě objektivně jedná prakticky o nejvyšší úsek nivelety (respektive úsek s minimálním podélným spádem příkopu). Vzhledem k charakteru navrhované cesty, který ve výsledném uspořádání koresponduje se současným stavem v dané lokalitě, realizace propustku prakticky ztrácí své opodstatnění.



Navrženému uspořádání odpovídá i návrh odvodnění dopravních ploch. Dešťové vody jsou odvedeny přirozeným podélným a příčným spádem (jednostranný příčný sklon vozovky) mimo zpevněnou část vozovky, kde jsou svedeny do již zmíněného drenážního zasakovacího systému umístěného podél nižší hrany cesty v závislosti na směrovém oblouku trasy. Podle potřeby (hydrogeologické posouzení) je možné uvažovat s případnou realizací vhodně umístěných doprovodných vsakovacích objektů (atypická zasakovací žebra, jímky atp.). V tomto případě je předpokládáno vyvedení drenáže do přilehlého terénu v nejnižších místech nivelety, která jsou v situaci vyznačena bez dalších opatření. Podle dohody je důsledně sledován princip odvedení vody od přilehlé zástavby severovýchodním směrem, aby nedocházelo k jejímu nežádoucímu podmáčení.

V souladu s požadavky místních orgánů je odvodňovací systém doplněn příčným drenážním propojením prakticky v souladu se současným stavem (cca v km 0,360) s možností dalšího doplnění podle konkrétní situace v rámci vlastní realizace stavby (hydrogeologické posouzení).

Náklady na vybudování případných zasakovacích žebor či jímek nejsou zásadního charakteru, nejsou proto samostatně předmětem výkazu výměr a rozpočtu a jsou zahrnuty do celkových zemních prací. Výše komentovaný způsob řešení byl konzultován z hydrogeologického hlediska a odpovídá požadavkům objednatele. Při realizaci jímek je však nutné situaci konzultovat s geologem stavby

Konstrukce dopravních ploch

Konstrukce prvního úseku polní cesty je s přihlédnutím k závěrům geologického průzkumu navržena jako typová pro IV. třídu dopravního zatížení a návrhové porušení vozovky D3.

Katalogová konstrukce PN 401:

asfaltový beton jemnozrný	ABJ III	40 mm
asfaltový beton hrubý	ABH III	50 mm
obalované kamenivo	OK II	80 mm
šterkodrt'	ŠD	170 mm (80 MPa)

celkem 340 mm

Konstrukce druhého úseku polní cesty je s přihlédnutím k závěrům geologického průzkumu navržena jako typová dle TP 153 - Zpevněná travnatá parkoviště.

Zatravněná cesta na šterkovém podkladu (TP 153):

humusová zemina se zaválcovaným šterkem zrnitosti 16/22		30 mm
šterk zrnitosti 16/32 s humusovou zeminou		100 mm
šterk zrnitosti 0/63	ŠD	200 mm

celkem 330 mm

Úprava zemní pláně bude provedena například vápennou stabilizací v tl. 0,35 m (eventuelně zavibrováním vhodného šterkového materiálu v tl. cca 200 mm, geotextilií min.400g/m² atp. viz geologie a zemní práce). Hutnění pláně a jeho parametry rovněž viz geologie a zemní práce.

Všechny stavební práce, výrobky a zařízení, použité při realizaci stavby, musejí splňovat technické požadavky jakosti výrobků v souladu s českými technickými normami, technickými kvalitativními podmínkami.

V této souvislosti s konstrukční skladbou zpevněného úseku PC je třeba samostatně komentovat požadavek Správy CHKO Kokořínsko na provedení povrchu vozovky ve světle-středně šedé barvě s hrubší strukturou. Tato otázka byla pečlivě prověřena a diskutována se specialisty v oboru konstrukce a vlastní realizace vozovek (laboratoře TSK Praha, zástupci dodavatelských firem) s následujícími závěry a doporučením:

- barevné provedení povrchových konstrukčních vrstev vozovek lze obecně docílit například užitím konglomerovaného kameniva (dovozový materiál zahraničního výrobce) a nebo užitím pojiva na bázi pryskyřice (opět dovozný materiál).

- vzhledem k výrazné investiční náročnosti výše uvedeného způsobu řešení je uveden postup používán pouze zcela výjimečně
- jako nevhodnější metodu s cílem dosažení světlého provedení povrchu vozovky je možné doporučit užití klasické konstrukční skladby s vhodným výběrem užitého kameniva, zaměřeným na jeho celkově světlou barvu (při dodržení výsledných protismykových vlastností)
- současně je možné předepsat zdrsnění povrchu při pokládce a zaválcování světlé drti, kdy při následném obrusu kameniva dochází k celkovému prosvětlení povrchu vozovky
- v tomto smyslu je třeba situaci řešit přímo s konkrétním dodavatelem stavby včetně požadavku na ukázkový úsek povrchu před jeho celkovou realizací, která by tak současně plnila požadavek na „vizualizaci“ navrhovaného způsobu řešení, které však opět bude obecně investičně náročnější než klasické běžné provedení
- alternativní provedení cesty s makadamovou konstrukcí a posypem světlým šterkem nelze v daném případě doporučit vzhledem k významu PC, která bude celoročně využívána pro dopravní obsluhu osady a to včetně její zimní údržby.

6. ZEMNÍ PRÁCE

Návrh nivelety jednotlivých komunikací je veden snahou o minimalizaci zemních prací při současném respektování limitních podmínek řešení (niveleta v místech dopravního napojení, výškový průběh v souladu s terénní konfigurací). Proto se v převážné míře zemní práce omezí na odtěžení hlinitých zemin (výskyt dle závěrů geologického průzkumu) na úroveň zemní pláně. Při provádění případných násypů a doplnění profilu k úrovni pláně (hutněný násyp) musí být dodržena zvláště ustanovení ČSN 736133 „Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací“, ČSN 721006 „Kontrola zhutnění zemin a sypanin“ a ČSN 73 30 50 „Zemní práce“.

Zemní pláň (při úrovni zemní pláně cca 0,4 m pod stávajícím terénem) bude tvořena hlínami s humózní příměsí, které jsou bez úpravy nevhodné jako podloží pod komunikace. Nejúčinnější úpravou zemní pláně v těchto zeminách je zafrézování vápna do aktivní zóny zemní pláně. Bez úpravy na nich nelze dosáhnout pro zemní pláň požadovaných deformačních modulů .

Zemní práce se musí provádět v suchém období a zemina pláně nesmí rozbřednout či zmrznout. Provádění a návrh stabilizace pláně musí navrhnout geotechnik, předpokládá se vápnění v tl. 0,35 m.

7. KONEČNÉ TERÉNNÍ ÚPRAVY

Terén podél polní cesty se po ukončení výstavby upraví (urovná) a oseje travou. Podél cesty bude provedena výsadba větrolamu (řešeno v samostatné dokumentaci).

8. VYTYČENÍ

Vytyčení os komunikací je určeno stabilizováním bodů trasy v souřadnicích JTSK, výšky jsou v BPv. Součástí dokumentace je úplný tabelární seznam vytyčovacíh bodů navrhované cesty.

Příčné uspořádání s vazbou na osu polní cesty je patrné ze situace a vzorových příčných řezů. Dále bude objednateli předána digitální podoba dokumentace, umožňující maximální přesnost vytyčení stavby z polohopisného i výškopisného hlediska.

9. DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Z hlediska definitivního dopravního značení návrh polní cesty VPC 2 vzhledem k jejímu charakteru nepředpokládá vyznačení dopravního napojení na stávající komunikace.

V souladu s požadavky Policie ČR, dopravní inspektorát Mělník a Správou a údržbou silnic Středočeského kraje jsou v místě napojení na silnici umístěny směrové sloupky červené barvy Z 11c a Z 11d, kdy reflexní strana bude směřovat k účelovým komunikacím. Na základě požadavku obce Želízky je dále navrženo umístění dopravní značky IP 10a Slepá pozemní komunikace za napojením VPC 2 na silnici III/27310 po pravé straně cesty směrem k zástavbě.

Případné upřesnění výsledné podoby definitivního DZ je třeba zajistit podle požadavků Policie ČR v průběhu vlastní stavby.

10. DOPRAVNÍ OPATŘENÍ BĚHEM STAVBY

Vzhledem k tomu, že zájmové území je v současnosti zastavěno a stávající cesta tvoří jedinou možnou přístupovou trasu do zájmového území, je třeba v průběhu výstavby tuto skutečnost respektovat. Z tohoto důvodu je nezbytné před zahájením stavby zpracovat příslušné DIO a předložit ji ke schválení dotčeným orgánům státní správy. min. 30 dní před plánovaným zahájením stavby.

Dopady na provoz vedený po stávající silnici III/27310 (omezení při realizaci nové podoby dopravního napojení a vlastní stavební činnosti) je možné řešit bez větších problémů odpovídající formou dopravních opatření ve smyslu "Zásad pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích TP 66". Vzhledem k charakteru navrhované stavby zde není nutno uvažovat s větším omezením dopravy při výstavbě.

Podobně jako v případě dopravního značení je i tyto otázky nutné příslušně řešit v rámci přípravy realizace vlastní stavby, včetně příslušného projednání s dotčenými orgány a organizacemi.

11. INŽENÝRSKÉ SÍTĚ

Do pozemku polní cesty VPC 2 podle předaných podkladů zasahuje řada funkční podzemních inženýrských sítí (vodovodní přípojka, historické potrubí vodovodu z tzv. Studánek a energetická zařízení). Tato část projektu principiálně neřeší žádné práce spojené s překládkou, úpravami ani pokládkou inženýrských sítí. Obecně je stávající síť nutno před zahájením prací vytyčit příslušnými správci, případně zajistit doklad o neexistenci vedení. Týká se i nových sítí, které v době realizace zpevněných ploch budou již položeny. O těchto skutečnostech je třeba učinit zápis do stavebního denníku.

Šoupátkové poklopy vodovodu budou výškově upraveny podle navržené nivelety polní cesty.

Stávající zařízení správců sítí musí být během stavební činnosti chráněna před poškozením, v případě poškození stavbou musí být za účasti správce a při respektování jeho požadavků opravena.

Vzhledem k upozornění na historické vodovodní potrubí je třeba v průběhu prací věnovat této otázce zvýšenou pozornost a stávající infrastrukturu respektovat. Úpravy telekomunikačního zařízení jsou pak řešeny jako samostatný SO 3.

12. KULTURA VÝSTAVBY, BEZPEČNOST PRÁCE

Během provádění stavby je třeba dodržovat všechny závazné předpisy a ustanovení. Zdůrazňuje se nutnost čištění vozidel při výjezdu ze staveniště na veřejné komunikace a ochrana stávající zeleně.

Při zajišťování bezpečnosti práce a technických zařízení při přípravě i provádění stavebních a montážních prací je třeba respektovat ustanovení závazných předpisů a nařízení.

13. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Během stavby nesmí dojít ke znečištění půdy a podzemní vody zejména ropnými produkty .

Při provádění prací musí být dodržovány veškeré předpisy související s vlivem stavby na životní prostředí.

14. ZÁVĚR

Závěrem lze konstatovat, že realizace stavby polní cesty je v dané lokalitě z dopravního hlediska možná. Minimální šířka dopravního prostoru nově navrhované jednopruhové vozovky je 4 m, s krajnicemi v prvním úseku trasy 4,5 m. Navrhované řešení bylo ve výsledné aktuální podobě odsouhlaseno zástupci GP, investora a dotčenými orgány a organizacemi.

OBSAH DOKUMENTACE

1. Technická zpráva
2. Situace - 1.díl 1 : 500
3. Situace - 2.díl 1 : 500
4. Podélný profil 1 : 1000/100
5. Příčné řezy 1 : 100
6. Vzorový příčný řez 1 : 50

OBSAH DOKUMENTACE

1. Technická zpráva
2. Situace - 1.díl 1 : 500
3. Situace - 2.díl 1 : 500
4. Podélný profil 1 : 1000/100
5. Příčné řezy 1 : 100
6. Vzorový příčný řez 1 : 50

OBSAH DOKUMENTACE

1. Technická zpráva
2. Situace - 1.díl 1 : 500
3. Situace - 2.díl 1 : 500
4. Podélný profil 1 : 1000/100
5. Příčné řezy 1 : 100
6. Vzorový příčný řez 1 : 50

OBSAH DOKUMENTACE

1. Technická zpráva
2. Situace - 1.díl 1 : 500
3. Situace - 2.díl 1 : 500
4. Podélný profil 1 : 1000/100
5. Příčné řezy 1 : 100
6. Vzorový příčný řez 1 : 50

OBSAH DOKUMENTACE

1. Technická zpráva
2. Situace - 1.díl 1 : 500
3. Situace - 2.díl 1 : 500
4. Podélný profil 1 : 1000/100
5. Příčné řezy 1 : 100
6. Vzorový příčný řez 1 : 50

OBSAH DOKUMENTACE

1. Technická zpráva	
2. Situace - 1.díl	1 : 500
3. Situace - 2.díl	1 : 500
4. Podélný profil	1 : 1000/100
5. Příčné řezy	1 : 100
6. Vzorový příčný řez	1 : 50

OBSAH DOKUMENTACE

1. Technická zpráva	
2. Situace - 1.díl	1 : 500
3. Situace - 2.díl	1 : 500
4. Podélný profil	1 : 1000/100
5. Příčné řezy	1 : 100
6. Vzorový příčný řez	1 : 50

OBSAH DOKUMENTACE

1. Technická zpráva	
2. Situace - 1.díl	1 : 500
3. Situace - 2.díl	1 : 500
4. Podélný profil	1 : 1000/100
5. Příčné řezy	1 : 100
6. Vzorový příčný řez	1 : 50

- Vytyčovací prvky
- Výkaz výměr
- Rozpočet

- Vytyčovací prvky
- Výkaz výměr
- Rozpočet

- Vytyčovací prvky
- Výkaz výměr
- Rozpočet

- Vytyčovací prvky
- Výkaz výměr
- Rozpočet