

**DOKUMENTACE TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ  
POLNÍCH CEST PRO KOMPLEXNÍ  
POZEMKOVÉ ÚPRAVY  
V K.Ú. SEDLEC U POBĚŽOVIC  
Okres Domažlice**

**ETAPA 3.2.1.2 – PLÁN SPOLEČNÝCH ZAŘÍZENÍ  
POTŘEBNÉ PODÉLNÉ A PŘÍČNÉ PROFILY  
SPOLEČNÝCH ZAŘÍZENÍ PRO STANOVENÍ  
PLOCHY ZÁBORU PŮDY**

**A PRŮVODNÍ ZPRÁVA**

---

Zpracoval: Ing. Karel Jedlička

Ověřil: Ing. Jiří Pangrác

**Srpen 2019**

# A Průvodní zpráva

## Identifikační údaje

Název stavby:	<b>Polní cesty HC6-N, VC1-R a VC7a-N</b>
Druh stavby:	Komunikace
Typ stavby:	Trvalá
Místo stavby:	Pozemky v katastrálním území Sedlec u Poběžovic
Kraj:	Plzeňský
Investor:	Státní pozemkový úřad, Krajský pozemkový úřad pro Plzeňský kraj Pobočka Domažlice Haltravská 438, 344 01 Domažlice
Účel akce:	Zpřístupnění pozemků
Projektant:	<b>GEOREAL spol. s r.o.</b> <b>Hálkova 12, 301 00 Plzeň</b>
Vypracoval:	Ing. Karel Jedlička e-mail: <a href="mailto:karel.jedlicka@georeal.cz">karel.jedlicka@georeal.cz</a>
Zodpovědný projektant:	<b>Ing. Jiří Pangrác</b> <b>IČ 14692708</b> autorizovaný inženýr pro dopravní a pozemní stavby č. 0200731 zapsán u OŽÚ Plzeň pod č.j. Rg/1250/92
Kontakt:	mob. 603 230 355 e-mail: <a href="mailto:ing.jiripangrac@seznam.cz">ing.jiripangrac@seznam.cz</a>

## Charakteristika území navrhovaných staveb

Lokalita se nachází v katastrálním území Sedlec u Poběžovic, v okrese Domažlice v Plzeňském kraji. Katastrální území Sedlec u Poběžovic se nachází 3 km severovýchodně od Poběžovic. Navrhovaná opatření se nachází v řešeném území zhruba v nadmořských výškách 401 – 520 m n.m.

Stavby budou umístěny na pozemcích navržených v rámci komplexních pozemkových úprav do vlastnictví ČR - SPÚ. Konkrétní parcely budou známy až po schválení návrhu komplexních pozemkových úprav. Vzhledem k technickým návaznostem stavba zasahuje i na sousední pozemky, na které je napojována.

### Polní cesta HC6-N

Nově navržená hlavní polní cesta HC6-N vede ze silnice III/19513 (rekonstruovaný hospodářský sjezd S8) směrem na jih a napojuje se na polní cestu C14 navrženou v rámci KoPU v k.ú. Zámělič.

Cesta je navržena jako zpevněná P 4,5/20, jednopruhová, obousměrná s výhybnami V2 v km 0,48 a V3 v km 0,72, asfaltová o základní šířce jízdního pruhu 3,5 m, s krajnicemi 2 x 0,5 m, alternativně se štěrkovým krytem šířky 4,5 m bez krajnic. Komunikace je odvodněna příčným sklonem 2,5 % směrem do okolních pozemků, odvodnění zemní pláně je příčným sklonem min. 3 % také směrem do okolních pozemků, k odvodnění budou využity navržené příkopy SP5 v km 0,05 - 0,82., SP6 v km 0,46 – 0,8 a propustek P11 v km 0,72. Výškové řešení rekonstruované komunikace v lokalitě přebírá výškový průběh původního terénu.

Cesta HC6-N je navržena jako asfaltová. Níže jsou uvedeny dvě varianty konstrukční skladby jednotlivých vrstev vozovky – doporučená a alternativní. Finální konstrukční skladbu určí realizační projekt. Doporučená konstrukční skladba jednotlivých vrstev vozovky je navržena pro lesní a zemědělskou techniku nad 3,5 tuny. Konstrukční řešení odpovídá této typické skladbě: asfaltový beton střednězrný 40 mm, spojovací postřík PSA 0,3 kg/m<sup>2</sup>, asfaltový beton velmi hrubý 70 mm, mechanicky zpevněné kamenivo 150 mm, štěrkostrť 150 mm, upravená a hutněná pláň Edef.2 > 45 MPa, celkem 410 mm. Případná konstrukční skladba: zakalení štěrkostrť 20 mm, mechanicky zpevněné kamenivo 180 mm, štěrkostrť 150 mm, upravená a hutněná pláň Edef.2 > 45 MPa, celkem 350 mm.

Rozhledové poměry pro připojení cesty HC6-N na komunikaci III / 19513 byly posouzeny Policií ČR, DI Domažlice. Vyjádření je přílohou dokladové části.

## Polní cesta VC1-R

Vedlejší polní cesta VC1-R je pokračováním místní komunikace na severním okraji obce a vede dále k severu, kde pokračuje mimo obvod KoPÚ jako lesní cesta. Jedná se o páteřní komunikaci, která zpřístupňuje zemědělskou půdu, lesní pozemky a sousední katastrální území. Vedlejší polní cesta VC1-R je v současné době zpevněná štěrková se středním travnatým pásem. Cesta VC1-R je bez odvodnění. Doprovodnou zeleň v současnosti tvoří skupiny vzrostlých náletových dřevin ve staničení km 0,0 – 0,21 po obou stranách cesty a ve staničení km 0,49 – 0,67 po pravé straně cesty. Z druhového složení převažuje borovice a bříza.

Vedlejší polní cesta VC1-R je navržena jako zpevněná P 4,0/20, jednopruhová, obousměrná s výhybnou V1 v km 0,36, asfaltová o základní šířce jízdního pruhu 3,5 m, s krajnicemi 2 x 0,25 m, alternativně se štěrkovým krytem šířky 4,0 m bez krajnic. Komunikace je odvodněna příčným sklonem 3 % směrem do okolních pozemků, odvodnění zemní pláně je příčným sklonem min. 3 % také směrem do okolních pozemků. K odvodnění budou využity navržené svodné příkopy SP3 v km 0,00 – 0,68 a SP4 v km 0,00 – 0,41, propustky P9 v km 0,17 a P12 v km 0,00. Výškové řešení rekonstruované komunikace v lokalitě přebírá výškový průběh původního terénu. Při stavbě bude nutno odstranit některé dřeviny a křoviny rostoucí podél cesty.

Cesta VC1-R je navržena jako asfaltová. Níže jsou uvedeny dvě varianty konstrukční skladby jednotlivých vrstev vozovky – doporučená a alternativní. Finální konstrukční skladbu určí realizační projekt. Doporučená konstrukční skladba jednotlivých vrstev vozovky je navržena pro lesní a zemědělskou techniku nad 3,5 tuny. Konstrukční řešení odpovídá této typické skladbě: asfaltový beton střednězrný 40 mm, spojovací postřík PSA 0,3 kg/m<sup>2</sup>, asfaltový beton velmi hrubý 70 mm, mechanicky zpevněné kamenivo 150 mm, štěrkodrt 150 mm, upravená a hutněná pláň Edef.2 > 45 MPa, celkem 410 mm. Případná konstrukční skladba: zakalení štěrkodrtí 20 mm, mechanicky zpevněné kamenivo 180 mm, štěrkodrt 150 mm, upravená a hutněná pláň Edef.2 > 45 MPa, celkem 350 mm.

## Polní cesta VC7a-N

Vedlejší polní cesta VC7a-N je navržena ze silnice III/19513 (rekonstruovaným sjezdem S6) směrem na západ a napojuje se na vedlejší polní cestu VC7b, která prochází lesem mimo obvod KoPÚ a napojuje se na DC7c-N, která pokračuje do k.ú. Slatina u Hostouně a napojuje se na vedlejší polní cestu VC7.

Vedlejší polní cesta VC7a-N je navržena jako zpevněná P 4,0/20, jednopruhová, obousměrná s výhybnami V4 v km 0,39 a V5 v km 0,79, asfaltová o základní šířce jízdního pruhu 3,5 m, s krajnicemi 2 x 0,25 m, alternativně se štěrkovým krytem šířky 4,0 m bez krajnic. Komunikace je odvodněna příčným sklonem 3 % směrem do okolních pozemků, odvodnění zemní pláně je příčným sklonem min. 3 % také směrem do okolních pozemků, dále k odvodnění bude využit navržený svodný příkop SP1 a propustek P8. Výškové řešení rekonstruované komunikace v lokalitě přebírá výškový průběh původního terénu. Při stavbě bude nutno odstranit některé dřeviny a křoviny rostoucí podél cesty.

Cesta VC7a-N navržena jako asfaltová. Níže jsou uvedeny dvě varianty konstrukční skladby jednotlivých vrstev vozovky – doporučená a alternativní. Finální konstrukční skladbu určí realizační projekt. Doporučená konstrukční skladba

jednotlivých vrstev vozovky je navržena pro lesní a zemědělskou techniku nad 3,5 tuny. Konstrukční řešení odpovídá této typické skladbě: asfaltový beton střednězrný 40 mm, spojovací postřík PSA 0,3 kg/m<sup>2</sup>, asfaltový beton velmi hrubý 70 mm, mechanicky zpevněné kamenivo 150 mm, štěrkodeř 150 mm, upravená a hutněná pláň Edef.2 > 45 MPa, celkem 410 mm. Případná konstrukční skladba: zakalení štěrkodeř 20 mm, mechanicky zpevněné kamenivo 180 mm, štěrkodeř 150 mm, upravená a hutněná pláň Edef.2 > 45 MPa, celkem 350 mm.

Rozhledové poměry pro připojení cesty VC7a-N na komunikaci III / 19513 byly posouzeny Policií ČR, DI Domažlice. Vyjádření je přílohou dokladové části.

## **Předmět dokumentace**

Účelem dokumentace je stanovení parcel pro budoucí realizaci staveb polních cest určených plánem společných zařízení k novostavbě. Řešení projektové dokumentace vychází z uvedených podkladů, umístění stávajících objektů a komunikací a možnosti realizace úprav připojení na stávající dopravní systém v lokalitě. Celé komunikační řešení je založeno na minimalizaci zpevněných komunikačních ploch při zachování dopravní obslužnosti.

## **Účel navrhovaných staveb a jejich zdůvodnění**

Polní cesty slouží ke zpřístupnění přilehlých pozemků, pro účely užívání k zemědělské a lesní výrobě. Jejich vegetační doprovod dotváří krajinný ráz, zvyšuje biodiverzitu území. Cesty doplňují stávající síť pozemních komunikací, propojují důležitá místa ve volné krajině z hlediska možnosti vedení turistických tras a cyklotras. Na komunikacích je společný provoz chodců a vozidel a řídí se zákonem č. 361/2000 Sb. Záměrem výstavby komunikace je novostavba a rekonstrukce stávajících polních cest ve výše uvedené lokalitě v souladu s platnými ČSN a zvýšení bezpečnosti účastníků silničního provozu.

## **Výchozí podklady pro návrh staveb**

Vzhledem k jednoduchosti a typičnosti stavby byly provedeny pouze základní jednoduché a běžné průzkumy. Bylo provedeno geodetické zaměření stávajícího stavu viditelných a běžně přístupných staveb, komunikací a technických sítí. Bylo také provedeno zjištění vedení podzemních sítí zajištěním vyjádření jednotlivých správců. Součástí průzkumů bylo také zajištění projektových dokumentací navazujících staveb, které navrhovaná stavba respektuje.

Stavbou komunikace se zásadně nemění charakter stávajícího využívání, pouze se zkvalitní, zvýší se bezpečnost pohybu chodců. Nejedná se o změnu oproti stávajícímu stavu.

Při zpracování projektové dokumentace byly použity následující podklady:

- **Podklady z komplexní pozemkové úpravy – zejména Plán společných zařízení,**
- Katastrální mapa,
- Směrové a výškové zaměření lokality včetně Digitálního modelu reliéfu České republiky,
- Průběhy podzemních inženýrských sítí ověřené u správců,
- **Zákon č. 13/1997 Sb.** o pozemních komunikacích,
- **Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb.**, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích,
- **ČSN EN 12889-1** Stálé svislé dopravní značení,
- Metodický návod k provádění pozemkových úprav,
- Technický standard plánu společných zařízení v pozemkových úpravách.

Při zpracování projektové dokumentace byly respektovány zejména následující normy:

- **ČSN 736109** - Projektování polních cest,
- **ČSN 736101** - Projektování silnic a dálnic,
- **ČSN 736102** - Projektování křižovatek na silničních komunikacích + změna Z1,
- **ČSN 736110** - Projektování místních komunikací + změna Z1,

a technické podmínky

- **TP 65 (druhé vydání)** - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích,
- **TP 66 (druhé vydání)** - Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

Materiál použitý na stavbu musí splňovat především:

- NV 163/2002 Sb. - "Kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky".

## **Zásady návrhu**

Návrh cestní sítě musí respektovat kritéria dopravní, ekologická, půdoochranná, vodohospodářská, estetická a ekonomická.

Musí umožnit:

- propojení sousedních obcí,
- přístup na pole, které ze zemědělského hlediska tvoří základní výrobní jednotku,
- propojení zemědělských podniků nebo farem vzájemně mezi sebou,
- dopravu mezi zemědělským podnikem nebo farmou a místem odbytu zemědělských výrobků,
- zpřístupnění krajiny a prostupnost zemědělského území, vedení značených turistických cest, cyklistických stezek, příp. běžeckých tratí.

Dále by měl:

- vytvořit důležitý krajinotvorný polyfunkční prvek s funkcí ekologickou (návrh doprovodné vegetace) a půdoochrannou,
- zajistit svedení vody do vodotečí mimo intravilán obce,
- využít polních cest jako základního liniového tvaru vhodného pro stanovení nové hranice pozemku nebo nové hranice k.ú.,
- zajistit návaznost na stávající polní cesty,
- umožnit přístup k vodohospodářským stavbám, k lokalitám s těžbou nerostů a surovin, ke skládkám tuhého komunálního odpadu,
- odpovídat i obecně vodoochranným zásadám, aby nedošlo k ovlivnění či ohrožení jakosti vod (haváriemi apod.).

## Základní charakteristika staveb a její rozdělení na stavební objekty

### Návrhové parametry (příklady)

#### Cesty s asfaltovým krytem

Sklon jízdního pruhu	2,5 %
Sklon krajnice	-8 %
Sklon náspu	1:1,5
Sklon výkopu	1:1,5

#### Cesty se šterkovým krytem

Sklon jízdního pruhu	3,0 %
Sklon náspu	1:1,5
Sklon výkopu	1:1,5

Polní cesta	Návrhová rychlost	Šířka jízdního pruhu	Šířka krajnice	Délka cesty
HC6-N	20	3,5 (alt. 4,5)	0,5 (alt. 0,0)	0,833
VC1-R	20	3,5 (alt. 4,0)	0,25 (alt. 0,0)	0,690
VC7a-N	20	3,5 (alt. 4,0)	0,25 (alt. 0,0)	0,831
<b>Celkem</b>				<b>2,354 km*</b>

## **Soulad s územně plánovací dokumentací**

Zásady územního rozvoje Plzeňského kraje ve znění Aktualizace č. 4, vydané na 13. jednání Zastupitelstva Plzeňského kraje (č. usnesení 920/18) konaném dne 17. 12. 2018. Dle § 36 odst. 5 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, jsou ZÚR PK závazné pro pořizování a vydávání územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území na celém území Plzeňského kraje.

Zadání územního plánu Poběžovice s prvky regulačního plánu pro část MPZ Poběžovice bylo schváleno dne 01.02.2019 na 21. zasedání Zastupitelstva města Poběžovice. Zpracovatel dokumentace je Ing. arch Petr Michal (ARCHUM architekti s.r.o.).

Plán společných zařízení byl průběžně konzultován se zástupci města Poběžovice tak, aby nevznikly nesoulady mezi návrhem nového územního plánu a plánem společných zařízení. Jedná se zejména o polní cesty, opatření proti erozi a protipovodňovou ochranu intravilánu obce a zastavitelných ploch. Rozsah ploch určených územním plánem pro průběh biokoridorů územního systému ekologické stability, vč. rozsahu biocenter, je v souladu a bude se měnit jen v rámci upřesnění jednotlivých pozemků.

Upřesnění souladu PSZ s územním plánem bude dále aktualizováno podle vývoje projednání PSZ s dotčenými orgány státní správy. Přesná podoba polních cest, opatření určených k protipovodňové ochraně a protierozních opatření je následně stanovena na základě zpracované dokumentace technického řešení.

## **Stanoviska DOSS a správců dotčených zařízení**

Plán společných zařízení byl opakovaně projednáván se sborem zástupců vlastníků, jehož připomínky byly postupně zapracovávány. Zápisy z jednání a ostatní doklady jsou přiloženy v dokladové části.



**DOKUMENTACE TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ  
POLNÍCH CEST PRO KOMPLEXNÍ  
POZEMKOVÉ ÚPRAVY  
V K.Ú. SEDLEC U POBĚŽOVIC  
Okres Domažlice**

**ETAPA 3.2.1.2 – PLÁN SPOLEČNÝCH ZAŘÍZENÍ  
POTŘEBNÉ PODÉLNÉ A PŘÍČNÉ PROFILY  
SPOLEČNÝCH ZAŘÍZENÍ PRO STANOVENÍ  
PLOCHY ZÁBORU PŮDY**

**B TECHNICKÁ ZPRÁVA**

---

Zpracoval: Ing. Karel Jedlička  
Ověřil: Ing. Jiří Pangrác

Srpen 2019

## B Technická zpráva

### Název a místo stavby

Název stavby: Polní cesty – návrh  
Místo stavby: Sedlec  
Katastrální území: Sedlec u Poběžovic  
Okres: Domažlice  
Kraj: Plzeňský



# Polní cesta HC6-N

## Popis území

Jedná se o katastrální území Sedlec u Poběžovic, okres Domažlice, kraj Plzeňský.

Nově navržená hlavní polní cesta HC6-N začíná napojením na silnici západní části intravilánu. Cesta vede jižně v nově navržené trase až na hranici KÚ, kde navazuje na polní cestu v k.ú. Zámělič.

## Popis stavebně technického řešení

Cesta je nově navržena jako zpevněná P 4,5/20, jednopruhová, obousměrná s výhybnami V2 v km 0,48 a V3 v km 0,72, asfaltová o základní šířce jízdního pruhu 3,5 m, s krajnicemi 2 x 0,5 m, alternativně se štěrkovým krytem šířky 4,5 m bez krajnic.

Odvodnění je řešeno příčným sklonem 2,5 % směrem do okolních pozemků, odvodnění zemní pláň je zajištěno drenážní vrstvou s příčným sklonem min. 3 %.

Cesta HC6-N je navržena jako asfaltová. Níže jsou uvedeny dvě varianty konstrukční skladby jednotlivých vrstev vozovky – doporučená a alternativní. Finální konstrukční skladbu určí realizační projekt.

Doporučená konstrukční skladba jednotlivých vrstev vozovky je navržena pro lesní a zemědělskou techniku nad 3,5 tuny. Konstrukční řešení odpovídá této typické skladbě: asfaltový beton střednězrný 40 mm, spojovací postřík PSA 0,3 kg/m<sup>2</sup>, asfaltový beton velmi hrubý 70 mm, mechanicky zpevněné kamenivo 150 mm, štěrkodrt' 150 mm, upravená a hutněná pláň Edef.2 > 45 MPa, celkem 410 mm.

Případná konstrukční skladba: zakalení štěrkodrtí 20 mm, mechanicky zpevněné kamenivo 180 mm, štěrkodrt' 150 mm, upravená a hutněná pláň Edef.2 > 45 MPa, celkem 350 mm.

## Směrové vedení trasy

Hlavní polní cesta HC6-N se napojuje na silnici III/19513, která vede směrem do obce Sedlec. Cesta se nachází v jihozápadní části území a z obce Sedlec směřuje do města Poběžovice. Celková délka nově navrhované cesty je 0,833 km.

## Připojení na stávající pozemní komunikace

Hlavní polní cesta HC6-N je napojena na silnici III/19513 (hospodářský sjezd S8). Hospodářský sjezd S8 a je navržen k výstavbě v rámci novostavby polní cesty HC6-N.

Rozhledové poměry pro připojení cesty HC6-N na silnici III/19513 jsou posouzeny Policií ČR, DI Domažlice. Vyjádření je přílohou dokladové části.

## Výhybny

V trase cesty je navržena výhybna V2 ve staničení 0,471 a výhybna V3 v km 0,71. Výhybny jsou navrženy v nezbytném rozsahu v délce 20 m s náběhovými klíny délky 9 m. Šířka vozovky ve výhybně je 6,0 m.

## Rozšíření v obloucích

Rozšíření v obloucích je provedeno dle normy ČSN 73 6109 tabulky č. 7 dle návrhové rychlosti a poloměru oblouku. Konkrétní hodnoty rozšíření jsou uvedeny v situaci v popisu směrového oblouku.

## Způsob odvodnění

Odvodnění je řešeno příčným sklonem 2,5 % směrem do okolních pozemků, odvodnění zemní pláň je zajištěno drenážní vrstvou s příčným sklonem min. 3 %.

## Výškové řešení

Výškové řešení nově navrhované komunikace v lokalitě přebírá výškový průběh původního terénu.

Podélný sklon komunikace je od **-5,66 % do 5,38 %** a je v souladu s:

- ČSN 736109 - Projektování polních cest, tab. 5, čl. 8.10.4

**V průběhu realizace bouracích a zemních prací bude zabezpečeno dokonalé odvodnění zemního tělesa včetně paraplaní, aby při zhoršených klimatických podmínkách nedocházelo k rozbředávání zemin.** Pro stavbu zemního tělesa platí v plné míře dodržování ČSN 736133 a 721006 a provádění všech předepsaných kontrolních a průkazných zkoušek.

Většina výkopové zeminy bude s ohledem na konfiguraci terénu v trase nové komunikace odvezena na deponii zhotovitele.

Odpad z prováděných stavebních a demoličních prací je zaříděn dle katalogu odpadů (**vyhláška MŽP č. 93/2016 Sb. - Katalog odpadů**). S odpady ze stavby bude nakládáno v souladu se **zákonem č. 185/2001 Sb.** o odpadech.

Všechny odpady ze stavby jsou **skupiny 17 00 00 - stavební a demoliční odpady.**

- podskupina 17 01 00 - **17 01 01 – beton**
- podskupina 17 03 00 - **17 03 03 asfaltové směsi neuvedené pod č. 17 03 01**
- podskupina 17 05 00 - **17 05 04 zemina a kamení neuvedené pod č. 17 05 03**
- podskupina 17 09 00 - **17 09 04 směsný stavební a demoliční odpad neuvedený pod č. 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03**

## Objekty v trase

- výhybny V2 a V3

## Konstrukční řešení (doporučení)

### Typická skladba

- |   |         |        |
|---|---------|--------|
| • asfaltový beton střednězrný                       | ACo 11  | 40 mm  |
| • spojovací postřík PSA 0,3 kg/m <sup>2</sup>       |         |        |
| • asfaltový beton velmi hrubý                       | ACp 16+ | 70 mm  |
| • mechanicky zpevněné kamenivo                      | MZK     | 150 mm |
| • štěrkostrť  | ŠDA     | 150 mm |
| • <u>upravená a hutněná pláň Edef.2 &gt; 45 MPa</u> |         |        |

**CELKEM** **410 mm**

### Alternativní skladba

- |   |     |        |
|---|-----|--------|
| • zakalení štěrkostrť                               | ŠD  | 20 mm  |
| • mechanicky zpevněné kamenivo                      | MZK | 180 mm |
| • štěrkostrť  | ŠDB | 150 mm |
| • <u>upravená a hutněná pláň Edef.2 &gt; 45 MPa</u> |     |        |

**CELKEM** **350 mm**

### **Poznámka:**

\* alternativně možno vibrovaný štěrk nahradit vrstvou MZK stejné tloušťky. Při zakládání stavby se provede sanace podloží např. vápněním popř. položením geotextilie. Procento a hloubka vápnění popř. typ geotextilie bude v průběhu realizace na základě hutnicích zkoušek pláň upřesněn projektantem. V případě dostatečné únosnosti pláň se na základě zatěžovacích zkoušek od sanace podloží upustí. V realizačním projektu a rozpočtu stavby je nutno počítat s nedostatečnou únosností pláň.

Všechny zásypy podélných vedení v trase komunikace, příčných přechodů, přípojek a osazení chrániček budou provedeny vylepšenými zeminami nebo štěrkostrť při hutnění PS 100%.

**Konkrétní skladba bude upřesněna projektantem v realizačním projektu. Podrobný inženýrsko-geologický průzkum bude proveden v rámci jednotlivých realizačních projektů.**

## Návrh výsadeb doprovodné zeleně

Podél cesty je na západní straně navržena doprovodná zeleň, která bude plnit funkci interakčního prvku.

## Vztahy k chráněným složkám přírody

Území navrhované stavby **nezasahuje** do žádného zvláště chráněného území s ochranou dle zák. ČNR č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Žádné významné krajinné prvky zde nebyly zjištěny. Stavba neprobíhá v intravilánu obce, nahrazuje stávající stavby.

V těsně navazujícím okolí se nenacházejí významné krajinné prvky zákonem vyjmenované. Péče o životní prostředí musí být zajištěna dodržováním a respektováním veškerých požadavků, předpisů, nařízení a norem ČSN, vztahujících se k zajištění zdravého životního a pracovního prostředí.

Stavba **se nenachází** v blízkosti kulturní památky ani v památkové rezervaci, popř. vesnické památkové zóně.

Území dotčené stavbou komunikace se nenachází v archeologické zóně.

Stavbou nebudou bezprostředně ohrožovány žádné vodní zdroje v okolí. Veškerá opatření v ochranných pásmech vodních zdrojů v rámci vodoprávního řízení provádí vodoprávní úřad. Stavba se nachází v bezprostřední blízkosti vodojemu.

## Popis vlivu na životní prostředí

Stavba jako taková nemá významný vliv na životní prostředí. Na životní prostředí má dále vliv provoz vozidel, která však nejsou součástí stavby. Z pohledu stávajícího stavu se však provoz vozidel nemění a stavba tento provoz pouze zkvalitňuje. Z tohoto pohledu se nemění ani znečištění životního prostředí, tj. hlavně ovzduší.

# Polní cesta VC1-R

## Popis území

Jedná se o katastrální území Sedlec u Poběžovic, okres Domažlice, kraj Plzeňský.

Rekonstruovaná vedlejší polní cesta VC1-R se napojuje na jihovýchodní část intravilánu obce Sedlec. Počátek staničení polní cesty VC1-R je umístěn na hranici intravilánu. Cesta vede z obce severně vyjetými kolejemi až na hranici KoPÚ a směřuje do k.ú. Vítání.

## Popis stavebně technického řešení

Cesta je navržena k rekonstrukci jako zpevněná P 4,0/20, jednopruhová, obousměrná s výhybnou V1 v km 0,36, asfaltová o základní šířce jízdního pruhu 3,5 m, s krajnicemi 2 x 0,25 m, alternativně se štěrkovým krytem šířky 4,0 m bez krajnic.

Komunikace je odvodněna příčným sklonem 3 % směrem do okolních pozemků, odvodnění zemní pláně je příčným sklonem min. 3 % také směrem do okolních pozemků. k odvodnění budou využity navržené svodné příkopy SP3 v km 0,00 – 0,68 a SP4 v km 0,00 – 0,41, propustky P9 v km 0,17 a P12 v km 0,00.

Výškové řešení rekonstruované komunikace v lokalitě přebírá výškový průběh původního terénu. Při stavbě bude nutno odstranit některé dřeviny a křoviny rostoucí podél cesty.

Doporučená konstrukční skladba jednotlivých vrstev vozovky je navržena pro lesní a zemědělskou techniku nad 3,5 tuny. Konstrukční řešení odpovídá této typické skladbě: asfaltový beton střednězrnný 40 mm, spojovací postřík PSA 0,3 kg/m<sup>2</sup>, asfaltový beton velmi hrubý 70 mm, mechanicky zpevněné kamenivo 150 mm, štěrkodrt 150 mm, upravená a hutněná pláň Edef.2 > 45 MPa, celkem 410 mm.

Případná konstrukční skladba: zakalení štěrkodrtí 20 mm, mechanicky zpevněné kamenivo 180 mm, štěrkodrt 150 mm, upravená a hutněná pláň Edef.2 > 45 MPa, celkem 350 mm.

## Směrové vedení trasy

Rekonstruovaná vedlejší polní cesta VC1-R se napojuje na severní část intravilánu obce Sedlec. Počátek staničení polní cesty VC1-R je umístěn na hranici intravilánu. Cesta směřuje severně vyjetými kolejemi až na hranici KoPÚ a pokračuje do k.ú. Vítání.

Celková délka nově navržené cesty je 0,690 km.

## Připojení na stávající pozemní komunikace

Vedlejší polní cesta VC1-R se napojuje na místní komunikaci v intravilánu obce Sedlec.

## Výhybny

V trase cesty je navržena výhybna V2 ve staničení 0,368. Výhybna je navržena v nezbytném rozsahu v délce 20 m s náběhovými klíny délky 9 m. Šířka vozovky ve výhybně je 6,0 m.

## Rozšíření v obloucích

Rozšíření v obloucích je provedeno dle normy ČSN 73 6109 tabulky č. 7 dle návrhové rychlosti a poloměru oblouku. Konkrétní hodnoty rozšíření jsou uvedeny v situaci v popisu směrového oblouku.

## Způsob odvodnění

K odvodnění budou využity navržené svodné příkopy SP3 v km 0,00 – 0,68 a SP4 v km 0,00 – 0,41, propustky P9 v km 0,17 a P12 v km 0,00. Výškové řešení rekonstruované komunikace v lokalitě přebírá výškový průběh původního terénu

V úseku bez příkopu (úsek v km 0,000 až 0,047) je odvodnění komunikace řešeno příčným sklonem 2,5 % směrem do okolních pozemků, odvodnění zemní pláně je zajištěno drenážní vrstvou s příčným sklonem min. 3 %. Voda je svedena a zaústěna do intravilánu obce, kde obec na vlastní náklady zajistí odvedení vody.

## Výškové řešení

Výškové řešení rekonstruované komunikace v lokalitě přebírá výškový průběh původního terénu.

Podélný sklon komunikace je od **1,74 % do 7,05 %** a je v souladu s:

- ČSN 736109 - Projektování polních cest, tab. 5, čl. 8.10.4

**V průběhu realizace bouracích a zemních prací bude zabezpečeno dokonalé odvodnění zemního tělesa včetně paraplání, aby při zhoršených klimatických podmínkách nedocházelo k rozbředávání zemin.** Pro stavbu zemního tělesa platí v plné míře dodržování ČSN 736133 a 721006 a provádění všech předepsaných kontrolních a průkazných zkoušek.

Většina výkopové zeminy bude s ohledem na konfiguraci terénu v trase nové komunikace odvezena na deponii zhotovitele.

Odpad z prováděných stavebních a demoličních prací je zaříděn dle katalogu odpadů (**vyhláška MŽP č. 93/2016 Sb. - Katalog odpadů**). S odpady ze stavby bude nakládáno v souladu se **zákonem č. 185/2001 Sb.** o odpadech.

Všechny odpady ze stavby jsou **skupiny 17 00 00 - stavební a demoliční odpady.**

- podskupina 17 01 00 - **17 01 01 – beton**
- podskupina 17 03 00 - **17 03 03 asfaltové směsi neuvedené pod č. 17 03 01**
- podskupina 17 05 00 - **17 05 04 zemina a kamení neuvedené pod č. 17 05 03**



- podskupina 17 09 00 - **17 09 04 směsný stavební a demoliční odpad neuvedený pod č. 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03**

## Objekty v trase

- propustky P12 a P9
- výhybna V1
- svodné příkopy SP3 a SP4
- připojení doplňkové cesty DC4-N

## Konstrukční řešení (doporučení)

### Typická skladba

- |   |         |        |
|---|---------|--------|
| • asfaltový beton střednězrný                       | ACo 11  | 40 mm  |
| • spojovací postřík PSA 0,3 kg/m <sup>2</sup>       |         |        |
| • asfaltový beton velmi hrubý                       | ACp 16+ | 70 mm  |
| • mechanicky zpevněné kamenivo                      | MZK     | 150 mm |
| • štěrkodeřť  | ŠDA     | 150 mm |
| • <u>upravená a hutněná pláň Edef.2 &gt; 45 MPa</u> |         |        |

**CELKEM 410 mm**

### Alternativní skladba

- |   |     |        |
|---|-----|--------|
| • zakalení štěrkodeřť                               | ŠD  | 20 mm  |
| • mechanicky zpevněné kamenivo                      | MZK | 180 mm |
| • štěrkodeřť  | ŠDB | 150 mm |
| • <u>upravená a hutněná pláň Edef.2 &gt; 45 MPa</u> |     |        |

**CELKEM 350 mm**

### **Poznámka:**

\* alternativně možno vibrovaný štěrk nahradit vrstvou MZK stejné tloušťky. Při zakládání stavby se provede sanace podloží např. vápněním popř. položením geotextilie. Procento a hloubka vápnění popř. typ geotextilie bude v průběhu realizace na základě hutnicích zkoušek pláň upřesněn projektantem. V případě dostatečné únosnosti pláň se na základě zatěžovacích zkoušek od sanace podloží upustí. V realizačním projektu a rozpočtu stavby je nutno počítat s nedostatečnou únosností pláň.

Všechny zásypy podélných vedení v trase komunikace, příčných přechodů, přípojek a osazení chrániček budou provedeny vylepšenými zeminami nebo štěrkodeřť při hutnění PS 100%.

**Konkrétní skladba bude upřesněna projektantem v realizačním projektu. Podrobný inženýrsko-geologický průzkum bude proveden v rámci jednotlivých realizačních projektů.**

## Návrh výsadeb doprovodné zeleně

Podél cesty je stávající jednostranná liniová výsadba zeleně (interakční prvek IP2), který je vysazen po pravé straně v km 0,075 až 0,200.

## Vztahy k chráněným složkám přírody

Území navrhované stavby **nezasahuje** do žádného zvláště chráněného území s ochranou dle zák. ČNR č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Žádné významné krajinné prvky zde nebyly zjištěny. Stavba neprobíhá v intravilánu obce, nahrazuje stávající stavby.

V těsně navazujícím okolí se nenacházejí významné krajinné prvky zákonem vyjmenované. Péče o životní prostředí musí být zajištěna dodržováním a respektováním veškerých požadavků, předpisů, nařízení a norem ČSN, vztahujících se k zajištění zdravého životního a pracovního prostředí.

Stavba **se nenachází** v blízkosti kulturní památky ani v památkové rezervaci, popř. vesnické památkové zóně.

Území dotčené stavbou komunikace se nenachází v archeologické zóně.

Stavbou nebudou bezprostředně ohrožovány žádné vodní zdroje v okolí. Veškerá opatření v ochranných pásmech vodních zdrojů v rámci vodoprávního řízení provádí vodoprávní úřad.

## Popis vlivu na životní prostředí

Stavba jako taková nemá významný vliv na životní prostředí. Na životní prostředí má dále vliv provoz vozidel, která však nejsou součástí stavby. Z pohledu stávajícího stavu se však provoz vozidel nemění a stavba tento provoz pouze zkvalitňuje. Z tohoto pohledu se nemění ani znečištění životního prostředí, tj. hlavně ovzduší.

# Polní cesta VC7a-N

## Popis území

Jedná se o katastrální území Sedlec u Poběžovic, okres Domažlice, kraj Plzeňský.

Nově navržená vedlejší polní cesta VC7a-N se napojuje na silnici III/19513 západně od obce. Cesta pokračuje severozápadním směrem, kde se napojuje na polní cestu až na hranici KÚ a směřuje do k.ú. Slatina u Hostouně.

## Popis stavebně technického řešení

Cesta je nově navržena jako zpevněná P 4,0/20, jednopruhová, obousměrná s výhybnami V4 v km 0,39 a V5 v km 0,79, asfaltová o základní šířce jízdního pruhu 3,5 m, s krajnicemi 2 x 0,25 m, alternativně se štěrkovým krytem šířky 4,0 m bez krajnic.

Komunikace je odvodněna příčným sklonem 3 % směrem do okolních pozemků, odvodnění zemní pláně je příčným sklonem min. 3 % také směrem do okolních pozemků, dále k odvodnění bude využit navržený svodný příkop SP1 a propustek P8, který je svedený příkopem SP2 do navržené nádrže Rokošín. Výškové řešení rekonstruované komunikace v lokalitě přebírá výškový průběh původního terénu. Při stavbě bude nutno odstranit některé dřeviny a křoviny rostoucí podél cesty.

Cesta VC7a-N je navržena jako asfaltová. Níže jsou uvedeny dvě varianty konstrukční skladby jednotlivých vrstev vozovky – doporučená a alternativní. Finální konstrukční skladbu určí realizační projekt.

Doporučená konstrukční skladba jednotlivých vrstev vozovky je navržena pro lesní a zemědělskou techniku nad 3,5 tuny. Konstrukční řešení odpovídá této typické skladbě: asfaltový beton střednězrný 40 mm, spojovací postřík PSA 0,3 kg/m<sup>2</sup>, asfaltový beton velmi hrubý 70 mm, mechanicky zpevněné kamenivo 150 mm, štěrkodrt' 150 mm, upravená a hutněná pláň Edef.2 > 45 MPa, celkem 410 mm.

Případná konstrukční skladba: zakalení štěrkodrtí 20 mm, mechanicky zpevněné kamenivo 180 mm, štěrkodrt' 150 mm, upravená a hutněná pláň Edef.2 > 45 MPa, celkem 350 mm.

## Směrové vedení trasy

Nově navržená vedlejší polní cesta VC7a-N se napojuje na silnici III/19513 západně od obce. Cesta pokračuje severozápadním směrem, kde se napojuje mimo obvod KoPÚ na vedlejší polní cestu VC7b, která se napojuje na navrženou doplňkovou polní cestu DC7c-N a pokračuje směrem do k.ú. Slatina u Hostouně.

Celková délka nově navrhované cesty je 0,831 km.

## Připojení na stávající pozemní komunikace

Vedlejší polní cesta VC7a-N je napojena na silnici III / 19513 (hospodářský sjezd S6). Hospodářský sjezd S6 a je navržen k výstavbě v rámci novostavby VC7a-N.

Rozhledové poměry pro připojení cesty VC7a-N na silnici III / 19513 je posouzeny Policií ČR, DI Domažlice. Vyjádření je přílohou dokladové části.

## Výhybny

V trase cesty jsou navrženy 2 výhybny. Výhybna je navržena v nezbytném rozsahu v délce 20 m s náběhovými klíny délky 9 m. Šířka vozovky ve výhybně je 6,0 m.

Polní cesta	Počet	Označení	Staničení [km]
VC7a-N	2 ks	V4	0,36
		V5	0,779

## Rozšíření v obloucích

Rozšíření v obloucích je provedeno dle normy ČSN 73 6109 tabulky č. 7 dle návrhové rychlosti a poloměru oblouku. Konkrétní hodnoty rozšíření jsou uvedeny v situaci v popisu směrového oblouku.

## Způsob odvodnění

Komunikace je odvodněna příčným sklonem 3 % směrem do okolních pozemků, odvodnění zemní pláně je příčným sklonem min. 3 % také směrem do okolních pozemků, dále k odvodnění bude využit navržený svodný příkop SP1 a propustek P8. Výškové řešení rekonstruované komunikace v lokalitě přebírá výškový průběh původního terénu. Při stavbě bude nutno odstranit některé dřeviny a křoviny rostoucí podél cesty.

## Výškové řešení

Výškové řešení nově navrhované komunikace v lokalitě přebírá výškový průběh původního terénu.

Podélný sklon komunikace je od **-8,86 % do 7,6 %** a je v souladu s:

- ČSN 736109 - Projektování polních cest, tab. 5, čl. 8.10.4

**V průběhu realizace bouracích a zemních prací bude zabezpečeno dokonalé odvodnění zemního tělesa včetně paraplaní, aby při zhoršených klimatických podmínkách nedocházelo k rozbředávání zemin.** Pro stavbu zemního tělesa platí v plné míře dodržování ČSN 736133 a 721006 a provádění všech předepsaných kontrolních a průkazných zkoušek.

Většina výkopové zeminy bude s ohledem na konfiguraci terénu v trase nové komunikace odvezena na deponii zhotovitele.

Odpad z prováděných stavebních a demoličních prací je zaříděn dle katalogu odpadů (**vyhláška MŽP č. 93/2016 Sb. - Katalog odpadů**). S odpady ze stavby bude nakládáno v souladu se **zákonem č. 185/2001 Sb.** o odpadech.

Všechny odpady ze stavby jsou **skupiny 17 00 00 - stavební a demoliční odpady.**

- podskupina 17 01 00 - **17 01 01 – beton**
- podskupina 17 03 00 - **17 03 03 asphaltové směsi neuvedené pod č. 17 03 01**
- podskupina 17 05 00 - **17 05 04 zemina a kamení neuvedené pod č. 17 05 03**
- podskupina 17 09 00 - **17 09 04 směsný stavební a demoliční odpad neuvedený pod č. 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03**

## Objekty v trase

- výhybny V4 a V5
- sjezd S6
- propustek P8
- lokální biokoridor LBK 102-4

## Konstrukční řešení (doporučení)

### Typická skladba

- |   |         |        |
|---|---------|--------|
| • asfaltový beton střednězrný                       | ACo 11  | 40 mm  |
| • spojovací postřík PSA 0,3 kg/m <sup>2</sup>       |         |        |
| • asfaltový beton velmi hrubý                       | ACp 16+ | 70 mm  |
| • mechanicky zpevněné kamenivo                      | MZK     | 150 mm |
| • štěrkodeř   | ŠDA     | 150 mm |
| • <u>upravená a hutněná pláň Edef.2 &gt; 45 MPa</u> |         |        |

**CELKEM**

**410 mm**

## Alternativní skladba

- |   |                 |        |
|---|-----------------|--------|
| • zakalení štěrkodrtí                               | ŠD              | 20 mm  |
| • mechanicky zpevněné kamenivo                      | MZK             | 180 mm |
| • štěrkodrt'  | ŠD <sub>B</sub> | 150 mm |
| • <u>upravená a hutněná pláň Edef.2 &gt; 45 MPa</u> |                 |        |

**CELKEM**

**350 mm**

### **Poznámka:**

\* alternativně možno vibrovaný štěrk nahradit vrstvou MZK stejné tloušťky. Při zakládání stavby se provede sanace podloží např. vápněním popř. položením geotextilie. Procento a hloubka vápnění popř. typ geotextilie bude v průběhu realizace na základě hutnicích zkoušek pláň upřesněn projektantem. V případě dostatečné únosnosti pláň se na základě zatěžovacích zkoušek od sanace podloží upustí. V realizačním projektu a rozpočtu stavby je nutno počítat s nedostatečnou únosností pláň.

Všechny zásypy podélných vedení v trase komunikace, příčných přechodů, přípojek a osazení chrániček budou provedeny vylepšenými zeminami nebo štěrkodrtí při hutnění PS 100%.

**Konkrétní skladba bude upřesněna projektantem v realizačním projektu. Podrobný inženýrsko-geologický průzkum bude proveden v rámci jednotlivých realizačních projektů.**

## Návrh výsadeb doprovodné zeleně

Doprovodnou zeleň tvoří po obou stranách stávající roztroušená zeleň a v km 0,4 – 0,6 se na pravé straně ve směru staničení nachází remíz.

## Vztahy k chráněným složkám přírody

Území navrhované stavby **nezasahuje** do žádného zvláště chráněného území s ochranou dle zák. ČNR č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Žádné významné krajinné prvky zde nebyly zjištěny. Stavba neprobíhá v intravilánu obce, nahrazuje stávající stavby.

V těsně navazujícím okolí se nenacházejí významné krajinné prvky zákonem vyjmenované. Péče o životní prostředí musí být zajištěna dodržováním a respektováním veškerých požadavků, předpisů, nařízení a norem ČSN, vztahujících se k zajištění zdravého životního a pracovního prostředí.

Stavba **se nenachází** v blízkosti kulturní památky ani v památkové rezervaci, popř. vesnické památkové zóně.

Území dotčené stavbou komunikace se nenachází v archeologické zóně.

Stavbou nebudou bezprostředně ohrožovány žádné vodní zdroje v okolí. Veškerá opatření v ochranných pásmech vodních zdrojů v rámci vodoprávního řízení provádí vodoprávní úřad.

## **Popis vlivu na životní prostředí**

Stavba jako taková nemá významný vliv na životní prostředí. Na životní prostředí má dále vliv provoz vozidel, která však nejsou součástí stavby. Z pohledu stávajícího stavu se však provoz vozidel nemění a stavba tento provoz pouze zkvalitňuje. Z tohoto pohledu se nemění ani znečištění životního prostředí, tj. hlavně ovzduší.

## **Hydrotechnické výpočty pro návrh propustků cest**

viz přílohy