

B. Technická zpráva

1. Popis území

Řešené území se nachází ve Zlínském kraji, v okrese Kroměříž. Prochází zde silnice druhé třídy II/490 Stará Ves – Rymice – Holešov – Horní Lapač, silnice třetí třídy III/49011 a III/49016, místní komunikace Martinice – Zahnašovice a navržená dálnice D49.

Nadmořská výška řešeného území se pohybuje v rozmezí cca od 221 do 304 m. n. m. Nejvyšší bod je umístěn v severovýchodním cípu území a nejnižší bod leží v jihozápadní části území, kde vodní tok Ludslávka opouští katastr Martinic.

Základní kostra návrhu cestní sítě vychází převážně ze současného stavu. Současné účelové komunikace, které jsou zastoupeny polními cestami, jsou do PSZ ve většině případů zahrnuty a místy doplněny především o doplňkové polní cesty zpřístupňující jednotlivé pozemky, jenž nyní zpřístupněny nejsou. Cesty této kategorie budou doplňovány, popř. pozměněny, také během vypracování návrhu nového uspořádání pozemků a konečná síť tak bude dána až s konečným projektem nového uspořádání pozemků. Změny cestní sítě jako takové v rámci návrhu PSZ jsou tedy spíše drobného charakteru. Hlavní změny se tedy netýkají cestní sítě, ale hlavně kategorie jednotlivých cest, jež byly dohodnuty se sborem zástupců vlastníků.

2. Popis stavebně - technického řešení

HC1a

Jedná se o navrženou zpevněnou cestu, která začíná napojením na silnici II/490 severozápadně od intravilánu, vede přibližně jihovýchodním a dále jihozápadním směrem a je ukončena napojením na cestu HC1b.

Cesta je navržena jako jednopruhá, **kategorie P 4,5/30** – 4,0 m šířka vozovky a 2 x 0,25 m krajnice; návrhová rychlost 30 km/h. Cesta je navržena částečně přelivná, částečně se stávajícím příkopem a částečně se zasakovací drenáží. Délka cesty HC1a je 1 750 m.

Směrově řešení – Cesta začíná v lokalitě Prostřední Újezd stávajícím napojením na silnici II/490. Prvních cca 100 m vede severovýchodním směrem, u křižovatky s HC2 se stáčí na jihovýchod a vede podél hranice s k.ú. Přílepy u Holešova až do lokality Kamence, kde stáčí na jihozápad k intravilánu, v poslední části v lokalitě Loužka vede opět jihovýchodním směrem a je ukončena napojením na cestu HC1b

Na cestě je navrženo **pět výhyben - V1 až V5** ve staničení km 0,300; km 0,600; km 0,900;

km 1,200 a km 1,500 (střed výhybny). Výhybny jsou navrženy 20 m dlouhé s rozšířením vozovky o 2 metry a s náběhy 1 : 3, což odpovídá délce 6 m.

Rozšíření jízdního pásu ve směrových obloucích bylo řešeno pro rozvor náprav $c = 6$ m.

Povrch vozovky je odvodněn jednostranným příčným sklonem 3,0%.

Zemní pláň a povrch cesty jsou odvodněny v km 0,000-0,380 přelivem do travnatého pásu šířky cca 1,5m podél levé strany cesty, kde budou vody vsakovány a předčištěny, a dále do vodního toku „Přílepský potok“ jako v současném stavu, v km 0,380-0,800 bude odvodnění stávajícím cestním příkopem po levé straně, v km 0,800-0,960 vsakovací drenáží po levé straně cesty s odlehčením do navazujícího cestního příkopu, v km 0,960-1,350 bude odvodnění přelivem do travnatého pásu šířky cca 1,5m podél levé strany cesty kde budou vody vsakovány a předčištěny, a dále do vodního toku „10441419“ jako v současném stavu, v km 1,350-1,620 bude odvodnění cestním příkopem po levé straně zaústěným do stávající vpusti VP1 DN800 a v km 1,620-1,750 bude odvodnění do zasakovací drenáže po pravé straně cesty s odlehčením do vsakovací jímky VJ1

Výškové řešení – Niveleta cesty je navržena tak, aby co nejvíce kopírovala terén a aby byl zajištěn přístup na přilehlé pozemky. Maximální sklon je 6,7 %.

Na cestě jsou navrženy následující objekty: propustky P27 (km 1,145) a P29 (km 0,800) k rekonstrukci, stávající propustky P28 (km 0,945) a P30 (km 0,385), stávající vpust VP1 (km 1,619) a navržená vsakovací jímka VJ1 (km 1,741).

V celé délce cesty je navržen **povrch asfaltový**. V grafické příloze je uvedeno vzorové řešení konstrukčních vrstev asfaltových cest.

Cestu kříží vodovod (km 0,390), el. vedení VN-N (km 1,352; km 1,538-1,642 - přeložka)

Cesta vede v souběhu s el. vedením VN-N

Pozn.: v km 1,538-1,642 je navržena přeložka elektrického nadzemního vedení VN, jedná se celkem o 3 sloupy, které budou přeloženy podél cesty, parcela je v těchto místech rozšířena pro realizaci přeložky, předpokládané náklady jsou započítány

Vybudováním cesty nedojde k výraznému zásahu do chráněných složek přírody.

HC2

Jedná se o navrženou zpevněnou cestu, která začíná napojením na cestu HC1a severozápadně od intravilánu, vede severovýchodním směrem a je ukončena na hranici obvodu KoPÚ.

Cesta je navržena jako jednopruhá, **kategorie P 4,5/30** – 3,5 m šířka vozovky a 2 x 0,5 m krajnice; návrhová rychlost 30 km/h. Cesta je navržena částečně přelivná do stávajícího cestního příkopu. Délka cesty HC2 je 347 m.

Směrově řešení – cesta začíná napojením na cestu HC1a v místní části Prostřední Újezd na

severu řešeného území, vede severovýchodním směrem a je ukončena napojením na navrženou cestu v k.ú. Žopy. V druhé polovině trasy vede podél obvodu KoPÚ, zde se bude jednat o cestu společnou s k.ú. Žopy, kde již v rámci KoPÚ bylo s tímto záměrem počítáno a byla vymezena dostatečná parcela

Cesta je navržena **bez výhybny** (výhybna je navržena již v k.ú. Žopy, cca 40 m za obvodem KoPÚ)

Rozšíření jízdního pásu ve směrových obloucích bylo řešeno pro rozvor náprav $c = 6$ m.

Povrch vozovky je odvodněn jednostranným příčným sklonem 3,0%.

Zemní plán a povrch cesty jsou odvodněny v celé délce trasy odvodněn přelivem do stávajícího cestního příkopu po levé straně cesty, jako v současném stavu

Výškové řešení – Niveleta cesty je navržena tak, aby co nejvíce kopírovala terén a aby byl zajištěn přístup na přilehlé pozemky. V celé délce trasy je navržený sklon 1,1 %.

Na cestě jsou navrženy následující objekty: stávající propustek P21 (km 0,005)

V celé délce cesty je navržen **povrch asfaltový**. V grafické příloze je uvedeno vzorové řešení konstrukčních vrstev asfaltových cest.

Inženýrské sítě nejsou dotčeny

Vybudováním cesty nedojde k výraznému zásahu do chráněných složek přírody.

HC3b

Jedná se o krátkou navrženou zpevněnou cestu, která tvoří spojnici mezi asfaltovými cestami HC3a a HC1a u východní hranice intravilánu.

Cesta je navržena jako jednopruhá, **kategorie P 4,5/30** – 4,0 m šířka vozovky a 2 x 0,25 m krajnice; návrhová rychlost 30 km/h. Cesta je navržena se zasakovací drenáží. Délka cesty HC3b je 66 m.

Směrově řešení – Cesta začíná napojením na cestu HC3a, vede východním směrem podél hranice intravilánu a je ukončena napojením na cestu HC1a

Cesta je navržena **bez výhybny**

Rozšíření jízdního pásu ve směrových obloucích bylo řešeno pro rozvor náprav $c = 6$ m.

Povrch vozovky je odvodněn jednostranným příčným sklonem 3,0%.

Zemní plán a povrch cesty jsou odvodněny v celé délce trasy do zasakovací drenáže po pravé straně cesty s odlehčením do vsakovací jámky VJ2, na začátku trasy je navržen příčný žlab Z1 z důvodu zamezení nátoky vody do intravilánu, žlab je zaústěn do VJ2

Výškové řešení – Niveleta cesty je navržena tak, aby co nejvíce kopírovala terén a aby byl

zajištěn přístup na přilehlé pozemky. Maximální sklon je 1,8 %.

Na cestě jsou navrženy následující objekty: příčný žlab Z1 (km 0,002) a navržená vsakovací jámka VJ2 (km 0,002).

V celé délce cesty je navržen **povrch asfaltový**. V grafické příloze je uvedeno vzorové řešení konstrukčních vrstev asfaltových cest.

Cestu kříží el. vedení VN-N (km 0,029)

Cesta vede v souběhu s el. vedením VN-N

Vybudováním cesty nedojde k výraznému zásahu do chráněných složek přírody.

HC4

Jedná se o navrženou zpevněnou cestu, která začíná napojením na místní komunikaci Martinice – Zahnašovice, vede jižním směrem a je ukončena na hranici obvodu KoPÚ.

Cesta je navržena jako jednopruhá, **kategorie P 3,5/30** – 4,0 m šířka vozovky a 2 x 0,5 m krajnice; návrhová rychlost 30 km/h. Cesta je navržena se zasakovací drenáží. Délka cesty HC4 je 367 m.

Směrově řešení – Cesta začíná stávajícím napojením na místní komunikaci MK Martinice – Zahnašovice u jižního okraje intravilánu, vede jižním směrem a je ukončena na hranici obvodu KoPÚ, navazuje na navrženou cestu v k.ú. Žeranovice

Na cestě je navržena **jedna výhybna - V6** ve staničení km 0,255 (střed výhybny). Výhybna je navržena 20 m dlouhá s rozšířením vozovky o 2 metry a s náběhy 1 : 3, což odpovídá délce 6 m.

Rozšíření jízdního pásu ve směrových obloucích bylo řešeno pro rozvor náprav $c = 6$ m.

Povrch vozovky je odvodněn jednostranným příčným sklonem 3,0%.

Zemní plán a povrch cesty jsou odvodněny v celé délce trasy do zasakovací drenáže po levé straně cesty s odlehčením do vsakovací jámky VJ3 a interakčního prvku IP13 a biocentra LBC3

Výškové řešení – Niveleta cesty je navržena tak, aby co nejvíce kopírovala terén a aby byl zajištěn přístup na přilehlé pozemky. Maximální sklon je 2,1 %.

Na cestě jsou navrženy následující objekty: propustek P12 k rekonstrukci (km 0,002) a navržená vsakovací jámka VJ3 (km 0,140).

V celé délce cesty je navržen **povrch asfaltový**. V grafické příloze je uvedeno vzorové řešení konstrukčních vrstev asfaltových cest.

Cestu kříží el. vedení VN-N (km 0,000-0,007; km 0,356-0,367), sdělovací kabel (km 0,011), vodovod (km 0,020; km 0,026), meliorace

Cesta vede v souběhu s el. vedením VN-N (podél cesty se nachází celkem 6 sloupů, jejich vzdálenost od kraje cesty se pohybuje mezi 1,6-2 m)

Vybudováním cesty nedojde k výraznému zásahu do chráněných složek přírody.

HC6

Jedná se o navrženou zpevněnou cestu, která začíná napojením na zpevněnou cestu v intravilánu v lokalitě Za Vaněčkovým, vede jihovýchodním směrem a je ukončena napojením na cestu HC7.

Cesta je navržena jako jednopruhá, **kategorie P 4,5/30** – 4,0 m šířka vozovky a 2 x 0,25 m krajnice; návrhová rychlost 30 km/h. Cesta je navržena se zasakovací drenáží. Délka cesty HC6 je 614 m.

Směrově řešení – Cesta začíná napojením na zpevněnou cestu v jihovýchodní části intravilánu, vede jihovýchodním směrem a je ukončena napojením na cestu HC7 v místní části Nad potoky.

Na cestě jsou navrženy **dvě výhybny** – **V7** a **V8** ve staničení km 0,170 a km 0,440 (střed výhybny). Výhybny jsou navrženy 20 m dlouhé s rozšířením vozovky o 2 metry a s náběhy 1 : 3, což odpovídá délce 6 m.

Rozšíření jízdního pásu ve směrových obloucích bylo řešeno pro rozvor náprav $c = 6$ m.

Povrch vozovky je odvodněn jednostranným příčným sklonem 3,0%.

Zemní plán a povrch cesty jsou odvodněny v celé délce trasy odvodněn do zasakovací drenáže po pravé straně cesty s odlehčením do vsakovacích jímek VJ4, VJ5, VJ6 a interakčního prvku IP14

Výškové řešení – Niveleta cesty je navržena tak, aby co nejvíce kopírovala terén a aby byl zajištěn přístup na přilehlé pozemky. Maximální sklon je 6,4 %.

Na cestě jsou navrženy následující objekty: propustek P23 k rekonstrukci (km 0,353), navržené výhybny V7 (km 0,170) a V8 (km 0,440), vsakovací jímky VJ4 (km 0,002), VJ5 (km 0,230) a VJ6 (km 0,360)

V celé délce cesty je navržen **povrch asfaltový**. V grafické příloze je uvedeno vzorové řešení konstrukčních vrstev asfaltových cest.

Cestu kříží el. vedení VN-N (km 0,063)

Vybudováním cesty nedojde k výraznému zásahu do chráněných složek přírody.

HC7

Jedná se o navrženou zpevněnou cestu, která začíná napojením na navrženou cestu v k.ú. Horní Lapač, vede severovýchodním směrem a je ukončena napojením na cestu HC8.

Cesta je navržena jako jednopruhá, **kategorie P 4,5/30** – 4,0 m šířka vozovky a 2 x 0,25 m krajnice; návrhová rychlost 30 km/h. Cesta je navržena se zasakovací drenáží. Délka cesty HC7 je 812 m.

Směrově řešení – Cesta začíná na jihovýchodní hranici řešeného území napojením na navrženou cestu v sousedním katastrálním území, vede severovýchodním směrem a je ukončena v lokalitě Boří napojením na cestu HC8.

Na cestě jsou navrženy **dvě výhybny** – **V9** a **V10** ve staničení km 0,210 a km 0,505 (střed výhybny). Výhybny jsou navrženy 20 m dlouhé s rozšířením vozovky o 2 metry a s náběhy 1 : 3, což odpovídá délce 6 m.

Rozšíření jízdního pásu ve směrových obloucích bylo řešeno pro rozvor náprav $c = 6$ m.

Povrch vozovky je odvodněn jednostranným příčným sklonem 3,0%.

Zemní plán a povrch cesty jsou odvodněny v celé délce trasy odvodněn do zasakovací drenáže po pravé straně cesty s odlehčením do vsakovacích jímek VJ7 a VJ8.

Výškové řešení – Niveleta cesty je navržena tak, aby co nejvíce kopírovala terén a aby byl zajištěn přístup na přilehlé pozemky. Maximální sklon je 1,4 %.

Na cestě jsou navrženy následující objekty: vsakovací jímky VJ7 (km 0,002) a VJ8 (km 0,498).

V celé délce cesty je navržen **povrch asfaltový**. V grafické příloze je uvedeno vzorové řešení konstrukčních vrstev asfaltových cest.

Cestu kříží el. vedení VN-N (km 0,505)

Vybudováním cesty nedojde k výraznému zásahu do chráněných složek přírody.

HC8

Jedná se o navrženou zpevněnou cestu, která začíná napojením na šterkovou cestu v k.ú. Přílepy u Holešova, vede jihozápadním a severozápadním směrem a je ukončena u zemědělského družstva.

Cesta je navržena jako jednopruhá, **kategorie P 4,5/30** – 4,0 m šířka vozovky a 2 x 0,25 m krajnice; návrhová rychlost 30 km/h. Cesta je navržena se zasakovací drenáží. Délka cesty HC8 je 1 107 m.

Směrově řešení – Cesta začíná na severovýchodní hranici obvodu KoPÚ napojením na cestu vedoucí z k.ú. Přílepy u Holešova, vede jihovýchodním směrem lokalitou Pláňany, u

křižovatky s cestami HC7 a DC12 se stáčí na severozápad a pokračuje lokalitou Kopaniny až k bráně do zemědělského areálu, kde je ukončena

Na cestě jsou navrženy **tři výhybny – V11, V12 a V13** ve staničení km 0,330; km 0,600 a km 0,900 (střed výhybny). Výhybny jsou navrženy 20 m dlouhé s rozšířením vozovky o 2 metry a s náběhy 1 : 3, což odpovídá délce 6 m.

Rozšíření jízdního pásu ve směrových obloucích bylo řešeno pro rozvor náprav $c = 6$ m.

Povrch vozovky je odvodněn jednostranným příčným sklonem 3,0%.

Zemní plán a povrch cesty jsou odvodněny v celé délce trasy do zasakovací drenáže po levé straně v km 0,000-0,320 a po pravé straně v km 0,320-1,107 s odlehčením do jímek VJ9, VJ10, VJ11, VJ12 a do interakčních prvků IP16, IP19 a IP20

Výškové řešení – Niveleta cesty je navržena tak, aby co nejvíce kopírovala terén a aby byl zajištěn přístup na přilehlé pozemky. Maximální sklon je 3,5 %.

Na cestě jsou navrženy následující objekty: vsakovací jímky VJ9 (km 0,321), VJ10 (km 0,515), VJ11 (km 0,800) a VJ12 (km 1,000).

V celé délce cesty je navržen **povrch asfaltový**. V grafické příloze je uvedeno vzorové řešení konstrukčních vrstev asfaltových cest.

Vybudováním cesty nedojde k výraznému zásahu do chráněných složek přírody.

VC1

Jedná se o navrženou zpevněnou cestu, která začíná navrženým sjezdem S11 z přeložky místní komunikace Martinice Zahnašovice, vede jižním směrem a je ukončena na hranici obvodu KoPÚ. Dále pokračuje v k.ú. Žeranovice.

Cesta je navržena jako jednopruhá, **kategorie P 3,5/20** – 3,0 m šířka vozovky a 2 x 0,25 m krajnice; návrhová rychlost 20 km/h. Cesta je navržena se zasakovací drenáží. Délka cesty VC1 je 848 m.

Směrově řešení – Cesta začíná napojením na navržený sjezd S11 z přeložky MK Martinice – Zahnašovice v jihozápadní části území, vede jižním směrem lokalitami Nad Grygovem, Šindelnice a U lehotské až na hranici obvodu KoPÚ, kde je napojena na navrženou cestu v k.ú. Žeranovice.

Pozn.: dle projektové dokumentace přeložky MK je navržený sjezd S11 včetně cca 20 m úseku polní cesty s potřebným napojením a násypy, v rámci technického řešení PSZ je tedy navržena polní cesta až od vzdálenosti cca 12 m do přeložky místní komunikace

Na cestě jsou navrženy **dvě výhybny – V14 a V15** ve staničení km 0,300 a km 0,600 (střed výhybny). Výhybny jsou navrženy 20 m dlouhé s rozšířením vozovky o 2 metry a s náběhy 1 : 3, což odpovídá délce 6 m.

Rozšíření jízdního pásu ve směrových obloucích bylo řešeno pro rozvor náprav $c = 6$ m.

Povrch vozovky je odvodněn jednostranným příčným sklonem 3,0%.

Zemní plán a povrch cesty jsou odvodněny v celé délce trasy do zasakovací drenáže po pravé straně s odlehčením do vsakovacích jímek VJ13 a VJ14, navrženého interakčního prvku IP2 a biocentra LBC1

Výškové řešení – Niveleta cesty je navržena tak, aby co nejvíce kopírovala terén a aby byl zajištěn přístup na přilehlé pozemky. Maximální sklon je 5,8 %.

Na cestě jsou navrženy následující objekty: vsakovací jímky VJ13 (km 0,788) a VJ14 (km 0,800).

V celé délce cesty je navržen **povrch z mechanicky zpevněného kameniva**. V grafické příloze je uvedeno vzorové řešení konstrukčních vrstev cest z mechanicky zpevněného kameniva.

Vybudováním cesty nedojde k výraznému zásahu do chráněných složek přírody.

VC2

Jedná se o navrženou zpevněnou cestu, která začíná navrženým sjezdem S12 z přeložky místní komunikace Martinice Zahnašovice, vede jižním směrem a je ukončena na hranici obvodu KoPÚ. Dále pokračuje v k.ú. Žeranovice.

Cesta je navržena jako jednopruhá, **kategorie P 4,0/20** – 3,0 m šířka vozovky a 2 x 0,5 m krajnice; návrhová rychlost 20 km/h. Cesta je navržena se zasakovací drenáží. Délka cesty VC2 je 557 m.

Směrové řešení – Cesta začíná napojením na navržený sjezd S12 z přeložky MK Martinice – Zahnašovice v západní části území, vede jižním směrem lokalitou Vinohrádky až na hranici obvodu KoPÚ, kde je napojena na navrženou cestu v k.ú. Žeranovice.

Pozn.: dle projektové dokumentace přeložky MK je navržený sjezd S12 včetně cca 12 m úseku polní cesty s potřebným napojením a násypy, v rámci technického řešení PSZ je tedy navržena polní cesta až od vzdálenosti cca 12 m do přeložky místní komunikace

Na cestě je navržena **jedna výhybna – V16** ve staničení km 0,300 (střed výhybny). Výhybna je navržena 20 m dlouhá s rozšířením vozovky o 2 metry a s náběhy 1 : 3, což odpovídá délce 6 m.

Rozšíření jízdního pásu ve směrových obloucích bylo řešeno pro rozvor náprav $c = 6$ m.

Povrch vozovky je odvodněn jednostranným příčným sklonem 3,0%.

Zemní plán a povrch cesty jsou odvodněny v celé délce trasy do zasakovací drenáže po levé straně s odlehčením do jímky VJ15 a interakčního prvku IP3

Výškové řešení – Niveleta cesty je navržena tak, aby co nejvíce kopírovala terén a aby byl

zajištěn přístup na přilehlé pozemky. Maximální sklon je 6,1 %.

Na cestě jsou navrženy následující objekty: vsakovací jámka VJ15 (km 0,550) a propustek k rekonstrukci P15 na konci trasy cesty (propustek je řešen v rámci KoPÚ v k.ú. Žeranovice).

V celé délce cesty je navržen **povrch z mechanicky zpevněného kameniva**. V grafické příloze je uvedeno vzorové řešení konstrukčních vrstev cest z mechanicky zpevněného kameniva.

Vybudováním cesty nedojde k výraznému zásahu do chráněných složek přírody.

3. Hydrotechnické výpočty

3.1. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH TRUBNÍCH PROPUSTKŮ A STÁVAJÍCÍ VPUSTI

Navržené propustky a stávající vpust					
Označení	Popis	Profil	N-let	QN (m^3/sec)	Q_{kap} (m^3/sec)
P12	Zasypaný propustek určený k rekonstrukci na silničním příkopu pod připojením cesty HC4 na místní komunikaci Martinice-Zahnašovice	DN 400	100	0,17	0,28
P23	Trubní propustek určený k rekonstrukci na Žeranovce pod cestou HC6	DN 600	100	1,22	1,24
P27	Trubní propustek určený k rekonstrukci na příkopu podél cesty HC1a u severní hranice řešeného území, slouží k přejezdu z cesty na pole	DN 600	100	0,95	1,00
VP1	vpust na stávajícím cestním příkopu podél cesty HC1a, vpust převádí příkop do potrubí DN800, které je po cca 110 m svedeno do vodního toku Mojena	DN 800	100	1,13	1,24

PROPUSTEK P12

vstupní údaje:

plocha povodí	0.02	km ²
průměrný sklon povodí	1.9	%
sklon údolnice	2.0	%
délka svahu (údolnice)	0.5	km
Průměrné CN	75	-

navržené parametry:

DN	400	mm
sklon	2	%
Q_k	0.28	m ³ /s

Posouzení kapacity:

kulminační průtok $Q_{n100} = 0,17 \text{ m}^3/\text{s}$

$Q_k (0,28 \text{ m}^3/\text{s}) \geq Q_{n100} (0,17 \text{ m}^3/\text{s}) \Rightarrow \text{vyhovuje}$

PROPUSTEK P23

vstupní údaje:

plocha povodí	0.33	km ²
průměrný sklon povodí	2.0	%
sklon údolnice	2.8	%
délka svahu (údolnice)	1.3	km
Průměrné CN	75	-

navržené parametry:

DN	600	mm
sklon	4.5	%
Q _k	1.24	m ³ /s

Posouzení kapacity:

kulminační průtok $Q_{n100} = 1,22 \text{ m}^3/\text{s}$

$Q_k (1,24 \text{ m}^3/\text{s}) \geq Q_{n100} (1,22 \text{ m}^3/\text{s}) \Rightarrow \text{vyhovuje}$

PROPUSTEK P27

vstupní údaje:

plocha povodí	0.2	km ²
průměrný sklon povodí	3.2	%
sklon údolnice	3.0	%
délka svahu (údolnice)	0.9	km
Průměrné CN	74.9	-

navržené parametry:

DN	600	mm
sklon	3	%
Q _k	1.00	m ³ /s

Posouzení kapacity:

kulminační průtok $Q_{n100} = 0,95 \text{ m}^3/\text{s}$

$Q_k (1,00 \text{ m}^3/\text{s}) \geq Q_{n100} (0,95 \text{ m}^3/\text{s}) \Rightarrow \text{vyhovuje}$

VPUST VP1

vstupní údaje:

plocha povodí	0.24	km ²
průměrný sklon povodí	3.1	%
sklon údolnice	3.0	%
délka svahu (údolnice)	1.1	km
Průměrné CN	74.9	-

navržené parametry:

DN	800	mm
sklon	1	%
Q _k	1.24	m ³ /s

Posouzení kapacity:

kulminační průtok $Q_{n100} = 1,13 \text{ m}^3/\text{s}$

$Q_k (1,24 \text{ m}^3/\text{s}) \geq Q_{n100} (1,13 \text{ m}^3/\text{s}) \Rightarrow \text{vyhovuje}$

3.2. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH PŘÍČNÝCH ŽLABŮ

Příčný žlab Z1

- jedná se příčný žlab osazený na začátku cesty HC3b před napojením na stávající cestu HC3a o délce 4,5 m, vody budou svedeny do vsakovací jámky VJ2
- dle výpočtu bude při uvažovaném dešti (doba trvání 15 minut, periodicita $n = 0,5$ a intenzita $i = 170 \text{ l/sec/ha}$) odtékat z cesty 4,49 l/s
- vzhledem k poměrně nízkému odtoku z cesty bude dostačující osazení prefabrikovaného příčného žlabu např. BIRCO light 150AS žlab č.1, kde výrobce uvádí:
 - průřezová plocha 191 cm², rozměry 210x230 mm, odvodňovací výkon 11,25 l/s
 - kapacita žlabu je dostačující pro odvodnění povrchového odtoku cesty ($11,25 > 4,49$)

3.3. VÝPOČET ODVODNĚNÍ KOMUNIKACÍ

viz samostatná příloha „Obecné_náležitosti – ostatní_přílohy – KM_Martinice_odvodnění_cest“