

FIRMA: Ing. Jan N Ě M E Č E K - projekční kancelář		
Sídlo: Zemědělská 897, 500 03 Hradec Králové, tel. 604783561		
Název akce: P O L N Í C E S T A „H P C – 1“ K. Ú. S Y Ř E N O V“		
Okres: Semily	Obec: Syřenov	Datum: 11/2013
Objednatel: Státní pozemkový úřad – pobočka Semily		Paré:
Obsah: Technická zpráva	Příloha: B.1	

T E C H N I C K Á Z P R Á V A

1. T e c h n i c k é ú d a j e

1. 1. S i t u a c e, p o m ě r y s m ě r o v é

Situační poloha současné trasy v celé délce zcela vyhovuje požadavkům současného provozu na zpřístupnění okolních pozemků. Parcela polní cesty zahrnuje obvod současného provozovaného tělesa cesty. Toto současné těleso bude pro výstavbu plně využito. Poloha staré cesty bude zachována a nebude nijak měněna. Provedeny budou pouze nepatrné směrové vyrovnávky současného průběhu. Směrový průběh cesty je v celém jejím průběhu plynulý, nevyskytují se zde oblouky malých poloměrů nebo točky. Pouze v závěru trasy v místě přechodu drobné údolní vodoteče je směrový oblouk poloměru cca 50 metrů.

1. 2. P o d é l n ý p r o f i l, p o m ě r y s p á d o v é

Podélný spád cesty je plně určen její lokalizací. Spádové poměry jsou plynulé, nevyskytují se extrémní hodnoty podélného spádu. Od začátku cesta stoupá do km 0,100, dále až do km 0,850 trasa klesá. Za přechodem vodoteče v závěru cesta začíná stoupat. Hodnoty podélného spádu se pohybují na většině délky mezi +- 0 % až 6 %. Delší úsek s minimálním až nulovým spádem se nachází v prostoru zemědělského areálu, kde je současná betonová plocha navázána na budovu kravína. Na krátkém úseku za km 0,600 dosahuje nejvyšší hodnota podélného sklonu 6,5 %.

V rámci navrhovaných úprav cesty nebudou prováděny žádné změny spádového průběhu nivelety. Při zřizování nového zpevnění bude pouze provedeno plynulé výškové napojení nového povrchu na úseky se současným zachovávaným zpevněním.

1. 3. P ř í č n ý ř e z, v o z o v k a

Současná cesta je na většině délky zpevněna kamenivem drceným bez živičných pojiv. Postupné zpevňování bylo prováděno v minulosti podle potřeby provozu a stavu opotřebení jednotlivých úseků. Na začátku od rozšířeného odbočení z místní komunikace do km 0,103 jsou zbytky krytu živičného. Podél silážní jámy v km 0,201 – 0,26450 je nově zřízen povrch zpevněný asfaltovým betonem, šířka 4,0 metry + vlevo připojení k podélnému odvodňovacímu žlabu šířky cca 0,5 m. Podél zemědělského areálu v km 0,28950 – 0,427 je provedeno zpevnění betonovými panely celkové šířky 10 metrů, vpravo s napojením na budou kravína.

Zejména v úseku s vyšším podélným spádem, km 0,430 – 0,650 jsou patrné známky povrchové eroze a také postupného doplňování zpevnění kamenivem drceným. Naopak v plochých místech je povrch překryt splaveným hlinito kamenitým materiálem. V průběhu trasy nebyly zjištěny žádné výrazné destrukce povrchu nebo proježděné podélné koleje. Šířka projetého dopravního pruhu v úsecích s povrchem z kameniva činí typicky 4 metry, v jednotlivých místech se mírně liší. Krajnice z hlinitého nánosu jsou většinou zarostlé travním drnem.

Návrh zpevnění plně využívá současného materiálu vozovky jako podkladu. V úsecích s povrchem z volného kameniva bude odstraněn hlinitý nános a zadrnování z krajnic. Současný povrch bude rozrušen rozrytím a doplněn kamenivem drceným v množství 0,06 - 0,10 m³/m² s celkovým přeprofilováním a zhutněním. V úseku od km 0,560 bude podklad zesílen vibrovaným štěrskem tloušťky 15 cm a v pravém okraji na šířku 1 m štěrskodrtí tloušťky 15 cm. Nový povrch cesty bude zřízen z podkladní vrstvy obalovaného kameniva střednězrnného OKS /ACP 16/ tloušťky 6 cm a asfaltového betonu ohrusného středního ABS /ACO 11/ tloušťky 4 cm.

Základní šířka zpevněného pruhu činí 4,0 metry, + krajnice zpevněné štěrskodrtí šířky 2× 0,5 m. Od km 0,560 je šířka krajnic modifikována dle prostorových možností vyčleněné parcely a potřeb odvodnění cestního tělesa. Příčný sklon vozovky bude jednostranný, vesměs směrem doleva v hodnotě 2 %, v úseku zpevněném panely dle současného stavu.

V úsecích se současným zpevněním bude toto plně využito. V úseku s panely bude provedeno očištění a vyrovnaní podkladním kamenivem obalovaným tloušťky 4 cm, kryt bude stejný jako v celé trase. Popis složení vrstev vozovky, úpravy šířky zpevnění dle jednotlivých úseků, jakož i další navrhované práce jsou dle staničení detailně uvedeny v příloze „Přehled navrhovaných prací“. Prostorové parametry tělesa cesty jsou zakresleny ve vzorovém příčném řezu a v charakteristických příčných řezech. Popis navrhovaných prací je rovněž vyznačen v návrhové situaci 1 : 1.000.

1. 4. O d v o d n ě n í

Současné odvodnění je provedeno v nejnutnějším rozsahu. V trase se nachází 2 trubní propusty a jeden příčný otevřený žlab s mříží. Podélný příkop je proveden od začátku trasy do km 0,6. Prvý propust je v km 0,574. Je z trouby betonové Ø 30 bez čel, z části zanešený splaveninami. Podélný příkop je zde převáděn zleva doprava, od výtoku pokračuje asi 10 m podél cesty a potom ústí do přilehlého lučního pozemku. Druhý propust je na konci trasy v km 0,842. Je z trouby železobetonové Ø 80 s čely, převádí drobnou údolní vodoteč.

Řešení odvodnění povrchu cesty je navrhováno s ohledem na prostorové možnosti vyčleněného pozemku polní cesty. Současný podélný příkop se zemním korytem bude v potřebném rozsahu vyčištěn. Propust v km 0,574 bude zrušen tak, aby odtékající vodou nebyl narušován sousední luční pozemek. V úseku km 0,600 – 0,825 bude vlevo zřízen mělký podélný příkop, který svede povrchovou vodu dále až k údolní vodoteči. Zde bude v km 0,826 vybudován nový trubní propust z trub železobetonových Dn 60 cm.

Profil nového podélného příkopu za levým okrajem vozovky v km 0,600 – 0,825 bude zpevněn ve dně betonovými žlabovkami, svahy zatravnovacími tvárnicemi. Pro větší stabilitu zpevnění cesty a bezpečnost průjezdu bude jízdní pruh od příkopu oddělen osazením

podélného obrubníku. Obrubník bude vždy po 5 metrových úsecích zapuštěn do úrovně okraje cesty aby povrchová vody mohla průběžně volně odtékat do příkopu. Na přechodu volného podélného příkopu do zpevněného v km 0,598 bude zřízena betonová přechodová jímka, zachycující splaveniny a upravující potřebnou hloubku příkopu.

Povrchové odvodnění cesty bude doplněno osazením 4 kusů příčných otevřených svodnic z ocelových žlabů. Funkce současných odvodňovacích zařízení – podélného žlabu u silážní jámy a příčného žlabu v km 0,530 – bude obnovena vyčištěním. Úsek příkopu se dnem v současnosti zpevněným betonovými žlabovkami – podél panelového zpevnění – byl v době zaměření funkční bez potřeby úprav. Popis navrhovaných odvodňovacích opatření je rovněž popsán v příloze Přehledu navrhovaných prací.

1. 5. O s t a t n í p r á c e a z a ř í z e n í v t r a s e

V trase budou napojeny sjezdy na sousední pozemky a boční cesty. Zpevnění se navrhuje se stejným povrchem jako průběžná vozovka nebo s doplněním vrstvy šterkodrti navazující na povrch napojovaných cest nebo sousedního terénu v potřebném rozsahu. Rozsah zpevnění bude možno při realizaci upravit dle požadavků majitelů sousedních pozemků, vždy by však měla být zajištěna krajnice průběžné asfaltové vozovky proti destrukcím z boku najíždějícími mechanismy. V prostoru zemědělského areálu je nově zpevňovaný jízdní pruh rozšiřován o vyhýbací a manipulační plochu a nájezdy k sousedícím budovám.

Cizí zařízení v trase

Na existenci cizích podzemích zařízení byly dotázány obvyklé instituce, spoje, energetika, plynárny, vodárny. Kopie vyjádření jsou přiloženy k technické zprávě. V trase se nenacházejí podzemní zařízení ve správě dotázaných institucí. Pouze v km 0,196 dochází ke křížení vrchního vedení vysokého napětí. Podmínky práce v ochranném pásmu vedení jsou

stanoveny ve vyjádření ČEZ, a při provádění výstavby musí být dodrženy.

Dotázány byly obec a provozovatel zemědělského areálu. V prostoru zemědělského areálu se nachází křížení lokálního vodovodu. Ve zpevněné ploše jsou dvě kanalizační šachty, jejichž kryt bude nutno výškově upravit na úroveň nově zpevněného povrchu. Před koncem trasy se vlevo nachází vodárenský objekt místní zemědělské společnosti. Stavba polní cesty se jeho zařízení nedotýká.

2. Projektová dokumentace

2. 1. Zpracování

Projektová dokumentace je zpracována na základě zadání investora ve stupni „Projekt pro provedení stavby“.

Terénní práce byly provedeny na začátku října 2013. Délka trasy byla vystaničena pásmem. Proveden byl popis současného stavu s návrhem opatření v jednotlivých místech. Podle potřeby byly v charakteristických místech zaměřeny příčné řezy tvaru současné cesty a nejbližšího okolního terénu. Mezi hlavními spádovými lomy byly změřeny hodnoty podélného sklonu trasy. Při výstavbě bude respektována poloha současné cesty. Celkové prostorové umístění trasy bude respektovat obvod parcely, určené pro zřízení komunikace v projektu pozemkových úprav. Obvod pozemku bude před zahájením stavebních prací nutno v terénu vytýčit.

Návrh řešení je proveden v příslušných technických výkresech. Navrhované práce jsou podle staničení popsány v příloze Přehled navrhovaných prací a sumarizovány v oddíle Sumář výměr. Podle položek Katalogů stavebních prací ÚRS Praha jsou navrhované práce uvedeny v

závěrečné příloze Přehled položek. Pro potřeby investora je tento přehled doplněn v paré č. 1 cenami dle těžže katalogů. V technickém řešení bylo použito doporučení normy pro projektování polních cest ČSN 736109, pro zpracování soupisu prací návrhu bylo použito ustanovení vyhlášky 230/2012 Sb. Číselné zařazení objektu dle JKSO je 822 2771. Charakter a rozsah prací byl ve stadiu návrhu projednán se zástupci investora a obce.

--- \\ \\ | | / / / --- \\ \\ | | / / / --- \\ \\ | | / / / ---