

**Aktualizace plánu společných zařízení
pro KoPÚ v k. ú. Mnichov u Mariánských Lázní**

**Dokumentace technického řešení
Opatření ke zpřístupnění pozemků**

Textová část

V Hradci Králové, listopad 2016

A. Průvodní zpráva

Identifikační údaje

Zadavatel

ČR - Státní pozemkový úřad,

- **Krajský pozemkový úřad pro Karlovarský kraj**
- **Pobočka Cheb**

adresa: Evropská 1605/8, 350 02 Cheb
IČO: 01312774
DIČ: CZ01312774

Dodavatel

Geodézie Ledec nad Sázavou

sídlo: Petra Bezruče 1110, 584 01 Ledec nad Sázavou
IČO: 27493989
DIČ: CZ27493989

Zhotovitel

Geošrafo s.r.o.

sídlo: Zemědělská 1091, 500 03 Hradec Králové
IČO: 64793036
DIČ: CZ264793036

Pracovní tým:

Ing. Miloslav Šindlar – autorizovaný inženýr; číslo autorizace 0700929, obor IV00 -
stavby vodního hospodářství a krajinného inženýrství

Ing. Jiří Kaplan – vedoucí oddělení projektů a přípravy staveb, kontrola

Ing. Eliška Horáková – projektant, zpracovatel

Veronika Kovářová – technický servis

Charakteristika území navrhovaných staveb

Obvod řešeného plánu společných zařízení komplexních pozemkových úprav (dále jen KoPÚ) je situován do katastrálního území (dále jen k.ú.) Mnichov u Mariánských Lázní. Územně náleží do Karlovarského kraje a spadá do správního obvodu města Mariánské Lázně.

Celé zájmové území je možné stručně charakterizovat jako zemědělskou krajinu s převážným zastoupením trvalých travních porostů, které vznikly na úkor orné půdy. Tyto porosty však nemají vysokou ekologickou hodnotu, jelikož vytvořily rozsáhlou travnatou step na dříve odvodněných plochách bez jakýchkoli dělicích prvků (meze, větrolamy, remízy, solitérní stromy apod.) Trvalé travní porosty mají navíc jen velmi nízkou druhovou diverzitu.

Výškové rozmezí řešeného území je cca 642 až 860 m.n. m. Jedním z nejvyšších bodů je V Boru s výškou 860 m n. m.

Dle reliéfu se území začleňuje do celku Slavkovský les, pouze malá jižní část katastrálního území se řadí k celku Tepelské vrchoviny. V celé části řešeného území se rozprostírá členitá vrchovina.

Předmět dokumentace

Předmětem dokumentace je rekonstrukce stávajících polních cest C2, C5, C7 a obnova historické polní cesty C15. Polní cesta C5 navazuje na polní cestu ozn. CH 1 v již ukončených komplexních pozemkových úpravách k.ú. Sítiny. V rámci rekonstrukce proběhne úprava návrhových parametrů, zřízení vozovky, doplnění podélného a příčného odvodnění, celkové doplnění objektů polní cesty (např. příčné žlaby ozn. Z1 až Z6 u polní cesty C5) a návrh jednostranné krajinné zeleně.

Účel navrhovaných staveb a jejich zdůvodnění

Jako prioritní polní cesty určené sborem zástupců jsou C5 a C7 v celkové délce 1575 m. Polní cesta C5 je polyfunkční, jednak tvoří kostru pro zpřístupnění západní části zájmového území do k.ú. Sítiny, dále se zvýší prostupnost krajiny, tudíž se zlepší bezpečnost provozu na polní cestě, je opatřena krajinotvornými a vodohospodářskými prvky. Polní cesty C2 a C15 jsou také propojujícími prvky do sousedních k.ú. Cesta C7 slouží převážně pro lepší zpřístupnění pozemků.

Členění stavby

SO 1 – Vedlejší polní cesta „C 2“	SO 1.1 Polní cesta P 4,0/20
SO 2 – Hlavní polní cesta „C 5“	SO 2.1 Polní cesta P 4,0/30
SO 3 – Vedlejší polní cesta „C 7“	SO 3.1 Polní cesta P 4,0/20
SO 4 – Vedlejší polní cesta „C 15“	SO 4.1 Polní cesta P 3,5/20

Výchozí podklady

- Geodetické zaměření řešených lokalit
- Zákres stávajících inženýrských sítí od jejich správců
- Digitalizované katastrální mapy
- Výsledky místního šetření
- Dokumentace „Rozbor současného stavu pro KoPÚ“ (Geodézie Ledec nad Sázavou s r.o., 2013)

Zásady návrhu

Při návrhu řešení opatření sloužících ke zpřístupnění pozemků byly použity tyto normy ČSN 73 6101, ČSN 73 6101a - TP změna č. 2 katalog polních cest, ČSN 73 6102, ČSN 73 6109, ČSN 73 6110.

Směrové poměry polních cest

V závislosti na použitém poloměru oblouku (R) a návrhové rychlosti (v) je navrženo rozšíření jízdního pásu (Δ š). Nevyžadují-li to mimořádné okolnosti, je rozšíření vždy navrhováno jako dostředné. Rovněž je dodržena minimální vzdálenost 15 - 20 m mezi kruhovými oblouky na vytvoření dostředného příčného sklonu vozovky. Přechod z normální šířky jízdního pásu na rozšířenou šířku je proveden na délku vzestupnice resp. sestupnice tak, že na začátku vzestupnice resp. sestupnice je rozšíření nulové a na konci se jízdní pás rozšíří na plnou hodnotu. Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je u kruhových oblouků 10 m. Rozšíření je provedeno u oblouků u poloměru do 200 m.

Podélný sklon

Minimální sklon nivelety je z důvodu odvodnění na zpevněných cestách 0,5 %. Na zpevněných polních cestách s návrhovou rychlostí do 30 km/h činí maximální podélný sklon 15 %.

Příčné uspořádání vozovky

Pro odvedení povrchové vody je povrch všech navržených zpevněných polních cest navržen s příčným sklonem 3,0 % zpravidla jednostranně, případně oboustranně v závislosti na umístění tělesa polní cesty v terénu a požadovaném směru sklonu pro odvedení povrchových vod.

Základní charakteristika staveb a jejich rozdělení na stavební objekty

V rámci dokumentace DTR je navržena 1 jednopruhová hlavní polní cesta s návrhovou kategorií P 4,0/30 s povrchem penetrační makadam, 2 jednopruhové vedlejší polní cesty s návrhovou kategorií P 4,0/20 a P 3,5/20 s povrchem penetrační makadam a 1 jednopruhová polní cesta s návrhovou kategorií P 4,0/20 s povrchem vibrovaný štěrk.

Zákres inženýrských sítí je informativní, před zahájením stavebních prací musí být provedeno jejich vytyčení.

Členění stavby

SO 1 – Vedlejší polní cesta „C 2“	SO 1.1 Polní cesta P 4,0/20
SO 2 – Hlavní polní cesta „C 5“	SO 2.1 Polní cesta P 4,0/30
SO 3 – Vedlejší polní cesta „C 7“	SO 3.1 Polní cesta P 4,0/20
SO 4 – Vedlejší polní cesta „C 15“	SO 4.1 Polní cesta P 3,5/20

Navrhovaná opatření jsou v souladu s platnou územně plánovací dokumentací.

Stanoviska DOSS a správců dotčených zařízení

Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, příspěvková organizace

č.j.: KSUSK-SU-2783/2015-La, ze dne 21.9.2015

Souhlasí za následujících podmínek:

- Dodržet podmínky vyplývající z vyjádření pod č.j. 6475/2010.
- Výstavba sjezdů – podléhá schvalovacímu řízení Odboru dopravy a SH včetně stanoviska PČR DI k rozhledovým poměrům.
- K předložené písemné formě předložit mapovou část s umístěním stávajících sjezdů včetně evidovaných sjezdů, která nebudou obnoveny.
- Následná stanoviska majetkového správce budou orientována ke konkrétním akcím spojeným s vybudováním či úpravou polních cest, úprav či zřízení sjezdů, zasahujících do silničních pozemků v územním obvodu PSZ-KPÚ Mnichov u ML, s předložením patřičné PD.

Vypořádání: - podmínky z vyjádření pod č.j. 6475/2010 dodrženy.

- *Výstavba sjezdů – viz. Vyjádření PČR DI.*
- *Mapová část dodatečně předložena.*
- *Bude řešeno v dalším stupni projektové dokumentace.*

Povodí Ohře, s.p.

č.j.: POH/19234/2015-2/032100, ze dne 24.9.2015

S realizací souhlasíme za dodržení následujících podmínek:

- Při křížení cesty C10 a C15 s Výtlačným řadem z ČS Mnichov do VD Mariánské Lázně budou dodržena ustanovení ČSN 75 2130
- Přesné vedení trasy výtlačného řadu včetně objektů poskytne náš závod Karlovy Vary.
- PD pro stavební řízení bude předložena našemu závodu Karlovy Vary k vyjádření.

Vypořádání: Vedení trasy výtlačného řadu bylo zakresleno v informativní poloze dle geometrického plánu poskytnutého ve formátu .pdf. Dále bude řešeno v dalším stupni projektové dokumentace.

B. Technická zpráva

SO 1 – Vedlejší polní cesta „C 2“

- Stávající hlavní polní cesta určená k rekonstrukci slouží ke zpřístupnění pozemků a návaznosti do k.ú. Popovice u Poutnova.
- Návrhová kategorie: jednopruhová P4,0/20, zpevněná, délka 743 m.
- Směrové vedení trasy: V trase polní cesty bylo navrženo 10 směrových oblouků. Z toho 3 levostranné o poloměru (r) 32 m, 96 m, 44 m a 7 pravostranných o poloměru (r) 607 m, 286 m, 153 m, 97 m, 617 m, 26 m, 28 m. Rozšíření (Δš) vozovky bylo provedeno dle tabulky č. 7 normy ČSN 73 6109.
- Napojení na silnici II/230 hospodářským sjezdem HS 1. Rozhledové poměry vyhovují za předpokladu rozšíření hospodářského sjezdu na min. 6,5 m a zpevnění v délce 20 m.
- Příčné odvodnění jednostranným sklonem vozovky 3,0 %.
- Podélné odvodnění vozovky je navrženo pomocí „přetékání“ povrchové vody přes vozovku, kde je trvalý travní porost.
- Výškové řešení: Podélný sklon na trase: max. 9,39 % a min. 0,08 %.
Nadmořská výška na začátku trasy je 717,40 m n. m., na konci trasy 715,68 m n. m.; min. nadmořská výška je v úseku km 0,34180 – 710,34 m.n.m., max. nadmořská výška je v úseku km 0,05921 – 718,34 m n. m. Na cestě bylo navrženo 6 výškových oblouků, 2 vypuklé o poloměru (r) 600 m, 2000 m a 4 vyduté o poloměru (r) 1000 m, 1000 m, 400 m, 1000 m.
- Objekty v trase:
 - v úseku km 0,37086 trubní propust P1 (DN 400), dle hydrotechnických výpočtů kapacita vyhovující. Návrh stavební úpravy malého rozsahu zahrnující spárování zdiva, pravidelné odstraňování nánosů včetně čištění dna toku, odstraňování porostu před vtokem a za výtokem a odstraňování uchycené vegetace ze všech částí propusti.
 - v úseku km 0,64907 napojení polní cesty C3. Po posouzení rozhledových poměrů dle ČSN 73 6109 nutné rozšíření napojení na min. 4,5 m.
- Dotčená zařízení TI: km 0,02071 křížení sdělovací kabel nadzemní,
km 0,19872 – 0,38985 a 0,71353 – 0,74291 meliorace.
- Konstrukce vozovky je přizpůsobena na $E_{\text{def},2} = 30$ MPa dle předběžného posouzení inženýrsko-geologických poměrů. Cesta je opatřena vozovkou a je navržena dle

katalogu netuhých vozovek listu PN 6-5, třída zatížení V, návrhová úroveň porušení vozovky D2, ve složení:

Vibrovaný štěrk 200 mm

Štěrkodrt' ŠD_B 200 mm, frakce 32/63

- Na cestě byla navržena výhybna v délce 20 m a s rozšířením jízdního pruhu na 6,0 m:
 - V1 – km 0,41403.
- Krajinná zeleň KZ 1 v úseku km 0,02797 – 0,25007 je navržena v délce 222,1 m a šířce 4,0 m. K výsadbě se doporučují použít přirozená dřevinná skladba např. jedle, buk, javor klen nebo ovocné stromy (třešeň ptačí, slivoň švestka, jabloň obecná) apod.
- Bezpečnostní opatření: Při návrhu byla dodržena max. výška násypů tj. max. 3 m nad okolním terénem.
- Rekonstrukce polní cesty nebude vytvářet migrační bariéry v krajině. Předpokládá se nízká četnost průjezdů vozidel a tím i nízké riziko úniku nebezpečných látek např. paliva. Při stavbě budou dodrženy technologické postupy tak, aby nedocházelo k úniku nebezpečných látek a tím ke znečištění povrchových nebo podzemních vod, znečištění ovzduší a nárůstu hluku.

SO 2 – Hlavní polní cesta „C 5“

- Stávající hlavní polní cesta určená k rekonstrukci začíná na hranici intravilánu obce Mnichov a končí napojením na prioritní polní cestu ozn. CH1 v již ukončených KoPÚ Sítiny.
- Polyfunkční:
 - tvoří kostru pro zpřístupnění západní části zájmového území do k.ú. Sítiny
 - zvýší se prostupnost krajiny a zlepší se bezpečnost provozu na polní cestě
 - opatřena nově navrženými krajinotvornými a vodohospodářskými prvky.
- Návrhová kategorie: jednopruhová P4,0/30 (šířka vozovky 3,5 m + krajnice 2x 0,25 m), zpevněná, délka 974 m.
- Směrové vedení trasy: V trase polní cesty bylo navrženo 12 směrových oblouků. Z toho 6 levostranných o poloměru (r) 20 m, 46 m, 74 m, 132 m, 29 m, 78 m a 6 pravostranných o poloměru (r) 20 m, 418 m, 254 m, 113 m, 26 m, 24 m. Rozšíření (Δš) vozovky bylo provedeno dle tabulky č. 7 normy ČSN 73 6109.
- Napojení v obci hospodářským sjezdem ozn. HS3 (částečně mimo obvod KoPÚ, při realizaci se doporučuje řešit jako celek) na silnici II. třídy č. 210, rozhledové poměry

vyhovují za podmínky odstranění větví při pohledu vlevo a rozšíření sjezdu na min. 6,5 m a zpevnění v délce 20 m.

- Příčné odvodnění vozovky je zajištěno jednostranným sklonem vozovky 3,0 %. Dále jsou v úseku km 0,7284 – 0,8542 navrženy příčné žlaby se zaústěním do okolního terénu (lesní pozemek), pod svodnicemi je navržena podélná drenáž v hloubce 0,75 m. Odvodňovací žlaby ozn. Z1 až Z5 jsou navrženy ze železobetonových prefabrikátů s profilem ve tvaru U do betonového lože (kabelová tvárnice 1 otvorová – typ dle výrobce). Příčný žlab ozn. Z6 je navržen o rozměrech 499 x 400 x 1000 mm. Tento žlab bude v místě křížení s tělesem vozovky opatřen mřížkovým roštem, který je technikou přejezdný. Odtok ze žlabu bude bezpečně odveden do travního porostu a tím dojde k plošnému rozlivu do okolních pozemků.
- Podélné odvodnění vozovky pomocí jednostranné drenáže (DR 1) uložené v hloubce 0,60 m. Odtok ze žlabu bude bezpečně odveden do travního porostu a dále do vodního toku Mnichovský potok v úseku km 0,9086.
- Výškové řešení: Podélný sklon na trase: max. 13,29 % a min. 0,44 %.
Nadmořská výška na začátku trasy je 739,77 m n. m., na konci trasy 700,50 m n. m.; min. nadmořská výška je v úseku km 0,3281 – 700,23 m n. m., max. nadmořská výška je v úseku km 0,200 – 743,88 m n. m. Na cestě bylo navrženo 9 výškových oblouků, 4 vypuklé o poloměru (r) 200 m, 300 m, 800 m, 500 m a 5 vydutých o poloměru (r) 300 m, 2000 m, 1000 m, 1000 m, 800 m.
- Objekty v trase:
 - V úseku km 0,97021 most ozn. M1, dle hydrotechnických výpočtů kapacita vyhovující. Návrh opravy zahrnující stavební opravu podemletých základů, injektáž trhlin, osazení svodidel, výměna mostní vozovky v návaznosti na rekonstrukci povrchu této cesty a doporučené zpevnění svahů a koryta toku pod mostem.
 - v úseku km 0,14887 napojení polní cesty C14. Po posouzení rozhledových poměrů dle ČSN 73 6109 nutné rozšíření napojení na min. 4,5 m.
- Dotčená zařízení TI: km 0,09568 – 0,47718 souběžné vedení vodovod,
km 0,09568 křížení vodovod,
km 0,35056 křížení el. vedení VVN.
- Konstrukce vozovky je přizpůsobena na $E_{\text{def},2} - 30$ MPa dle předběžného posouzení inženýrsko-geologických poměrů. Cesta je opatřena vozovkou a je navržena dle

katalogu netuhých vozovek listu PN 5-2, třída zatížení V, návrhová úroveň porušení vozovky D2, ve složení:

NDV

Penetrační makadam hrubý, 100 mm

Vibrovaný štěrk 200 mm

Štěrkodrt' ŠD_B 200 mm, frakce 32/63

- Na cestě byly navrženy 2 výhybny v délce 20 m a s rozšířením jízdního pruhu na 6,0 m:
 - V2 – km 0,380;
 - V3 – km 0,580.
- Krajinná zeleň KZ 2 v úseku km 0,1599 – 0,3369, km 0,3698 – 0,4199 a km 0,4495 – 0,5545 je navržena v délce 324 m a šířce 4,0 m. K výsadbě se doporučují použít listnaté stromy např. jedle, buk, javor klen nebo ovocné stromy (třešeň ptačí, slivoň švestka, jabloň obecná) apod.
- Bezpečnostní opatření: Při návrhu byla dodržena max. výška násypů tj. max. 3 m nad okolním terénem. Voda z drenáže a voda z příčného prefabrikovaného žlabu Z6 bude bezpečně odvedena do vodního toku Mnichovský potok.
- Rekonstrukce polní cesty nebude vytvářet migrační bariéry v krajině. Předpokládá se nízká četnost průjezdů vozidel a tím i nízké riziko úniku nebezpečných látek např. paliva. Při stavbě budou dodrženy technologické postupy tak, aby nedocházelo k úniku nebezpečných látek a tím ke znečištění povrchových nebo podzemních vod, znečištění ovzduší a nárůstu hluku.

SO 3 – Vedlejší polní cesta „C 7“

- Stávající vedlejší polní cesta k rekonstrukci slouží ke zpřístupnění pozemků. Začíná hospodářským sjezdem HS 5 ze silnice II. třídy č. 210, pokračuje západním směrem, kde se po obvod pozemkové úpravy dále stáčí k jihu a přechází v lesní cestu.
- Návrhová kategorie: jednopruhová P4,0/20, zpevněná, délka 601 m.
- Směrové vedení trasy: V trase polní cesty bylo navrženo 9 směrových oblouků. Z toho 4 levostranné o poloměru (r) 13 m, 34 m, 53 m, 13 m a 5 pravostranných o poloměru (r) 202 m, 22 m, 47 m, 231 m, 41 m. Rozšíření (Δš) vozovky bylo provedeno dle tabulky č. 7 normy ČSN 73 6109.

- Napojení na silnici II/210 hospodářským sjezdem HS 5. Pro zachování sjezdu je nutné rozšíření na 6,5 m a zpevnění v délce 20 m s vykácením vzrostlých listnatých stromů.
- Příčné odvodnění jednostranným sklonem vozovky 3,0 %. Dále jsou v úseku km 0,14824 – 0,55938 s rozestoupením 20 – 35 m navrženy příčné žlaby ozn. Z7 až Z20 z železobetonových prefabrikátů s profilem ve tvaru U do betonového lože (kabelová tvárnice 1 otvorová – typ dle výrobce) se zaústěním do okolního terénu (lesní pozemek), tím dojde k volnému rozlivu do okolních pozemků. U každé výtokové části žlabu je navrženo v šířce 1 m umístit zasakovací jámu vyplněnou filtračním materiálem k zasakování vody do spodních vrstev půdy.
- Podélné odvodnění vozovky pomocí „přetékání“ povrchové vody přes vozovku.
- Výškové řešení: Podélný sklon na trase: max. 15,06 % a min. 0,14 %.
Nadmořská výška na začátku trasy je 744,79 m n. m., na konci trasy 689,83 m n. m.; min. nadmořská výška je na konci trasy – 689,83 m.n.m., max. nadmořská výška je na začátku trasy – 744,79 m n. m. Na cestě bylo navrženo 7 výškových oblouků, 3 vypuklé o poloměru (r) 500 m, 600 m, 400 m a 4 vyduté o poloměru (r) 300 m, 600 m, 600 m, 1000 m.
- Dotčená zařízení TI: 0,12430 křížení el. vedení VVN.
- Konstrukce vozovky je přizpůsobena na $E_{\text{def},2} = 30$ MPa dle předběžného posouzení inženýrsko-geologických poměrů. Cesta je opatřena vozovkou a je navržena dle katalogu netuhých vozovek listu PN 5-2, třída zatížení V, návrhová úroveň porušení vozovky D2, ve složení:
NDV
Penetrační makadam hrubý, 100 mm
Vibrovaný štěrk 200 mm
Štěrkodrt' ŠD_B 200 mm, frakce 32/63
- Na cestě byla navržena výhybna v délce 20 m a s rozšířením jízdního pruhu na 6,0 m:
 - V4 – km 0,11366.
- Bezpečnostní opatření: Při návrhu byla dodržena max. výška násypů tj. max. 3 m nad okolním terénem.
- Rekonstrukce polní cesty nebude vytvářet migrační bariéry v krajině. Předpokládá se nízká četnost průjezdů vozidel a tím i nízké riziko úniku nebezpečných látek např. paliva. Při stavbě budou dodrženy technologické postupy tak, aby nedocházelo k úniku

nebezpečných látek a tím ke znečištění povrchových nebo podzemních vod, znečištění ovzduší a nárůstu hluku.

SO 4 – Vedlejší polní cesta „C 15“

- Nově vymezená polní cesta začínající napojením na místní komunikaci „směr mokřiny“ z intravilánu obce a dále pokračující jihovýchodním směrem ke k.ú. Bohuslav u Poutnova.
- Návrhová kategorie: jednopruhá P3,5/20, zpevněná, délka 757 m.
- Směrové vedení trasy: V trase polní cesty bylo navrženo 7 směrových oblouků. Z toho 4 levostranné o poloměru (r) 81 m, 60 m, 232 m, 43 m a 3 pravostranné o poloměru (r) 250 m, 16 m, 55 m. Rozšíření (Δš) vozovky bylo provedeno dle tabulky č. 7 normy ČSN 73 6109.
- Napojení na místní obslužnou komunikaci „směr mokřiny“. V rámci intravilánu obce nutná rekonstrukce na zpevněný povrch.
- Příčné odvodnění vozovky je zajištěno jednostranným sklonem vozovky 3,0 %. Dále jsou v úseku km 0,13755 – 0,56200 navrženy příčné žlaby ozn. Z21 až Z35 s rozestoupením 20 – 35 m z železobetonových prefabrikátů s profilem ve tvaru U do betonového lože (kabelová tvárnice 1 otvorová – typ dle výrobce) se zaústěním do podélných rigolů ozn. R2, R3 a R4.
- Podélné odvodnění vozovky je v úseku km 0,00000 – 0,08369 navrženo pomocí „přetékání“ povrchové vody přes vozovku, kde je trvalý travní porost. V úseku km 0,08369 – 0,40699 je navržen rigol ozn. R2 z prefabrikovaných tvární do betonového lože (rigolová tvárnice – typ dle výrobce) s bezpečným zaústěním do vodního toku č. 9. Dále je navržen v úseku km 0,42653 – 0,62412 rigol ozn. R3 a v úseku km 0,64100 – 0,75683 rigol ozn. R4. Oba jsou navrženy z prefabrikovaných tvární do betonového lože (rigolová tvárnice – typ dle výrobce). Odtok z rigolů ozn. R3 a R4 bude bezpečně odveden do ostatní plochy se stávajícím vegetačním porostem.
- Výškové řešení: Podélný sklon na trase: max. 13,57 % a min. 2,35 %.
Nadmořská výška na začátku trasy je 735,44 m n. m., na konci trasy 702,77 m n. m.; min. nadmořská výška je v úseku km 0,64251 – 697,89 m n. m., max. nadmořská výška je v úseku km 0,08369 – 738,27 m n. m. Na cestě bylo navrženo 6 výškových oblouků,

3 vypuklé o poloměru (r) 500 m, 400 m, 1500 m a 4 vyduté o poloměru (r) 1100 m, 600 m, 500 m.

- Objekty v trase:
 - v úseku km 0,41296 trubní propust P3 (DN 600), dle hydrotechnických výpočtů kapacita vyhovující. Je navrženo osazení nové trubní propusti, která je uzpůsobena šířce a únosnosti nového tělesa vozovky.
 - v úseku km 0,56296 křížení s vodním tokem č. 10, který dle průzkumu terénu a zaměření ss není s otevřeným vodním korytem.
- Dotčená zařízení TI a křížení s melioracemi: km 0,02265 křížení el. vedení VN,
km 0,03814 křížení výtlačný řad
km 0,22628 křížení el. vedení VN
km 0,39558 – 0,51176 meliorace.
- Konstrukce vozovky je přizpůsobena na $E_{\text{def},2} - 30$ MPa dle předběžného posouzení inženýrsko-geologických poměrů. Cesta je opatřena vozovkou a je navržena dle katalogu netuhých vozovek listu PN 5-2, třída zatížení V, návrhová úroveň porušení vozovky D2, ve složení:
NDV
Penetrační makadam hrubý, 100 mm
Vibrovaný štěrk 200 mm
Štěrkodrt' ŠD_B 200 mm, frakce 32/63
- Na cestě byla navržena výhybna v délce 20 m a s rozšířením jízdního pruhu na 6,0 m:
 - V5 – km 0,37855.
- Stávající krajinná zeleň ozn. KZ 3 v úseku km cca 0,247 – 0,331 s dřevinnou skladbou jasan, javor, lípa je navržena k vykácení z důvodu obnovy trasy polní cesty dle vymezeného pozemku z KN. Nově navržená krajinná zeleň ozn. KZ 4 v úseku km 0,05004 – 0,13617 je navržena v délce 85 m a šířce 4,0 m. K výsadbě se doporučují použít listnaté stromy např. jedle, buk, javor klen nebo ovocné stromy (třešeň ptačí, slivoň švestka, jabloň obecná) apod.
- Bezpečnostní opatření: Při návrhu byla dodržena max. výška násypů tj. max. 3 m nad okolním terénem.
- Rekonstrukce polní cesty nebude vytvářet migrační bariéry v krajině. Předpokládá se nízká četnost průjezdů vozidel a tím i nízké riziko úniku nebezpečných látek např. paliva. Při stavbě budou dodrženy technologické postupy tak, aby nedocházelo k úniku

nebezpečných látek a tím ke znečištění povrchových nebo podzemních vod, znečištění ovzduší a nárůstu hluku.

V Hradci Králové, září 2016

C. Doklady o projednání

Viz. Základní část /texty/doklady

D. Fotodokumentace



Foto 1: Polní cesta C2 – současný stav (10.6.2015)



Foto 2: Polní cesta C5 – současný stav (km 0,4 a km 0,7) (10. 6. 2015)



Foto 3: Polní cesta C5 – křížení cesty a vodního toku č. 2 (km 0,4 a km 0,7) (10. 6. 2015)



Foto 4: Polní cesta C7 (10. 6. 2015)



Foto 5: Polní cesta C15 (10.6.2015)

E. Zpráva o předběžném posouzení inženýrsko-geologických poměrů, technické výpočty

❖ Předběžný geologický průzkum

A) Severní část zájmového území:

Charakteristika určených hornin:

Typ horniny: metamorfít

Hornina: amfibolit

Útvar: paleozoikum

Oddělení: devon, karbon

B) Střední část zájmového území:

Charakteristika určených hornin:

Typ horniny: metamorfít

Hornina: amfibolit

Minerální složení: převážně granát

Textura: smouhovitá až páskovaná

Útvar: devon, karbon

C) Jižní část zájmového území:

Charakteristika určených hornin:

Typ horniny: metamorfít

Hornina: rula

Popis: rula

Minerální složení: bilotit, +- kyanit

Útvar: neznámé stáří

Použité materiály a podklady:

GEOFOND ČR

Geologická mapa 1 : 50 000 © 2013 Česká geologická služba

IGP bude vyhotoven při prováděcí dokumentaci.

F. Výkresy

- F.1. - Přehledná situace opatření, M 1 : 5000
- F.1.1 – SO 1 - Podrobná situace návrhového stavu polní cesty „C 2“, M 1 : 1000
- F.1.2 - Podélný profil polní cestou „C 2“, M 1 : 1000/100
- F.1.3 - Příčné profily polní cestou „C 2“, M 1 : 100/100
- F.2.1 – SO 2 - Podrobná situace návrhového stavu polní cesty „C 5“, M 1 : 1000
- F.2.2 - Podélný profil polní cestou „C 5“, M 1 : 1000/100
- F.2.3 - Příčné profily polní cestou „C 5“, M 1 : 100/100
- F.3.1 – SO 3 - Podrobná situace návrhového stavu polní cesty „C 7“, M 1 : 1000
- F.3.2 - Podélný profil polní cestou „C 7“, M 1 : 1000/100
- F.3.3 - Příčné profily polní cestou „C 7“, M 1 : 100/100
- F.4.1 – SO 4 - Podrobná situace návrhového stavu polní cesty „C 15“, M 1 : 1000
- F.4.2 - Podélný profil polní cestou „C 15“, M 1 : 1000/100
- F.4.3 - Příčné profily polní cestou „C 15“, M 1 : 100/100
- F.5 - Vzorový příčný řez polní cestou C5, C7, C15
hlavní polní cesta P 4,0/30, vedlejší polní cesta P 4,0/20 a
P3,5/20, M 1 : 50
- F.6 - Vzorový příčný řez polní cestou C2
vedlejší polní cesta P 4,0/20, M 1 : 50
- F.7 - Vzorový příčný řez propustkem P3, M 1 : 50