

B) Technická zpráva

1 Hlavní polní cesta C5b

Popis území

Trasa začíná ve staničení km 0,000 napojením stávající polní cestu C5a. Cesta vede od intravilánu obce zpočátku SZ směrem, v km cca 0,200 se stáčí k severu a ukončena je na katastrální hranici s k.ú. Palkovice.

Popis stavebně technického řešení

Stavebně technické řešení je popsáno v následujících kapitolách.

Kategorie cesty:

P4/20 jednopruhová, oboustranné krajnice, šířka jízdního pruhu je 3 m, šířka každé z krajnic 0,5 m, volná šířka cesty je 4 m.

Směrové vedení trasy:

Úsek úpravy začíná v km 0,000 a končí v km 1,883₄₇₃.

Jedná se o rekonstrukci polní cesty.

Do trasy byly vloženy kruhové oblouky o poloměrech od 20 do 500 m.

Pro výpočet byl použit programový systém In Roads.

Připojení na stávající (či výhledové) pozemní komunikace:

Začátek úpravy i staničení polní cesty C5b je v km 0,000 v místě připojení na polní cestu C5a, konec staničení a konec úpravy je v km 1,883₄₇₃ v místě připojení na stávající terén na obvodu KoPÚ.

Výhybny:

dle ČSN 736109

km 0,175-0,195 vlevo V1

km 0,770-0,790 vpravo V2

km 1,140-1,160 vpravo V3

km 1,560-1,580 vpravo V4

Rozšíření v obloucích:

Rozšíření v obloucích je provedeno dle ČSN 736109.

Způsob odvodnění zemní pláně a povrchu vozovky:

Pláň – v úseku km 0,000-0,400 drenáž DN 100 vlevo, v úseku km 0,400-1,000 odvodnění podsypnou vrstvou do levostranného příkopu, a v úseku km 1,000 – KÚ drenáž DN 100 vpravo. Drenáž je zaústěna do šterkových zasakovacích jímek. Zasakovací jímky budou realizovány v rámci parcely určené pro polní cestu.

Ochrana drenáže proti zarůstání kořeny bude řešena v dalším stupni projektové dokumentace (PD) formou geotextilie.

Povrch vozovky – úsek km 0,400-1,000 navržen levostranný příkop, který je zaústěn v km 0,410 do stávajícího propustku P13 (DN 300).

Propustek	P13	
Hloubka před propustkem	0,304	m
Navrhovaný průměr	0,400	m
Návrhový průtok	0,070	m ³ /s
Podélný sklon propustku	2,300	[%]
Hladina pod propustkem	0,152	m
Režim	VOLNÝ VTOK, NEOVLIVNĚNÝ DOLNÍ VODOU	

Propustek P13 leží při úseku cesty C5b, je nově navržený při DN400.

Výškové řešení:

Niveleta vozovky je navržena tak, aby nedocházelo k masivním výkopům ani násypům.

Sklony nivelety v trase cesty se pohybují v rozmezí od 0,38 % do 17,29 %.

Zemní plán má v celé délce trasy 3 % příčný sklon. Příčný sklon vozovky 2,5 % a kopíruje směr sklonu zemní pláň, příčný sklon krajnice je 6 %.

Objekty v trase, dotčená zařízení technické infrastruktury:

km 0,048 – křížení s el. vedením

km 0,380-0,840 - střet se stávajícím odvodněním

km 0,410 - stávající propustek P13 (DN400)

km 0,872 - napojení cesty C6 zprava

km 1,060-1,120 - sesuvné území

Návrh krytů a konstrukčních vrstev vozovek:

4cm ACO11 (asfaltový beton- pro obrusnou vrstvu), 7cm ACP16+ (asfaltový beton – pro podkladní vrstvu) , 15cm ŠD (šterkodrt'), 15 cm ŠD (šterkodrt')

Návrh výsadeb doprovodné zeleně

Bez doprovodné zeleně.

Vztahy k chráněným složkám přírody:

Nejsou žádné specifické objekty, zájmy a požadavky.

Popis vlivu stavby na životní prostředí:

Cesta nemá negativní vliv na životní prostředí. Nedojde k žádnému zhoršení současného stavu. Mechanismy používané na stavbě musí být v takovém technickém stavu, aby v žádném případě nemohlo dojít k úniku ropných látek do půdy nebo do vody. Při výjezdu stavebních strojů či nákladních aut z terénu na pozemní komunikace je třeba zabezpečit, aby nedošlo ke znečišťování vozovek bahnem či stavebními hmotami. Během výstavby nesmí rovněž dojít ke zvýšeným splachům.

2 Vedlejší polní cesta C6

Popis území

Trasa začíná ve staničení km 0,000 připojením na polní cestu C5b (km 0,870). Jedná se o přístupovou cestu k samotám na severu území v lokalitě „Rosušek“

Popis stavebně technického řešení

Stavebně technické řešení je popsáno v následujících kapitolách.

Kategorie cesty:

P3,5/20 jednopruhová, oboustranné krajnice, šířka jízdního pruhu je 3 m, šířka každé z krajnic 0,25 m, volná šířka cesty je 3,5 m.

Směrové vedení trasy:

Úsek úpravy začíná v km 0,000 a končí v km 0,770₇₆₁.

Jedná se o rekonstrukci polní cesty.

Do trasy byly vloženy kruhové oblouky o poloměrech od 12,5 do 500 m.

Pro výpočet byl použit programový systém In Roads.

Připojení na stávající (či výhledové) pozemní komunikace:

Začátek úpravy i staničení polní cesty C6 je v km 0,000 v místě připojení zprava na polní cestu C5b (km 0,870), konec staničení a konec úpravy je v km 0,770₇₆₁ v místě připojení na stávající terén.

Výhybny:

dle ČSN 736109

km 0,360-0,380 vlevo V5

Rozšíření v obloucích:

Rozšíření v obloucích je provedeno dle ČSN 736109.

Způsob odvodnění zemní pláně a povrchu vozovky:

Pláň – v celé trase drenáž DN 100 vpravo. Drenáž je zaústěna do šterkových zasakovacích jímek a v km 0,135 do stávajícího toku T11. Zasakovací jímky budou realizovány v rámci parcely určené pro polní cestu.

Ochrana drenáže proti zarůstání kořeny bude řešena v dalším stupni projektové dokumentace (PD) formou geotextilie.

Povrch vozovky – odtok povrchových vod zůstane beze změn.

Propustek	P41	
Hloubka před propustkem	0,243	m
Navrhovaný průměr	0,400	m
Návrhový průtok	0,047	m ³ /s
Podélný sklon propustku	3,000	[%]
Hladina pod propustkem	0,146	m

Výškové řešení:

Niveleta vozovky je navržena tak, aby nedocházelo k masivním výkopům ani násypům.

Sklony nivelety v trase cesty se pohybují v rozmezí od 2,28 % do 13,10 %.

Zemní plán má v celé délce trasy 3 % příčný sklon. Příčný sklon vozovky 3,0 % a kopíruje směr sklonu zemní pláň, příčný sklon krajnice je 6 %.

Objekty v trase, dotčená zařízení technické infrastruktury:

km 0,000 – připojení na polní cestu C5b

km 0,135 - křížení se stávajícím tokem navržen propustek P41 (DN 400)

km 0,610-0,750 křížení, souběh s vedením NN

km 0,687 – pramen vlevo

km 0,748 - nutné přeložení sloupu v případě, že dojde k rekonstrukci polní cesty

Návrh krytů a konstrukčních vrstev vozovek:

18 cm MZK (mechanicky zpevněné kamenivo), 20 cm ŠD (štěrkodrt')

Návrh výsadeb doprovodné zeleně

Bez doprovodné zeleně.

Vztahy k chráněným složkám přírody:

Nejsou žádné specifické objekty, zájmy a požadavky.

Popis vlivu stavby na životní prostředí:

Cesta nemá negativní vliv na životní prostředí. Nedojde k žádnému zhoršení současného stavu. Mechanismy používané na stavbě musí být v takovém technickém stavu, aby v žádném případě nemohlo dojít k úniku ropných látek do půdy nebo do vody. Při výjezdu stavebních strojů či nákladních aut z terénu na pozemní komunikace je třeba zabezpečit, aby nedošlo ke znečišťování vozovek bahnem či stavebními hmotami. Během výstavby nesmí rovněž dojít ke zvýšeným splachům.

3 Hlavní polní cesta C7

Popis území

Trasa začíná ve staničení km 0,000 připojením na silnici III/48410 v místě stávajícího sjezdu S2. Cesta vede od intravilánu obce podél bývalého areálu ZD severním směrem, ukončena je na obvodu KoPÚ a na katastrální hranici s k.ú. Metylovice.

Popis stavebně technického řešení

Stavebně technické řešení je popsáno v následujících kapitolách.

Kategorie cesty:

P4/20 jednopruhová, oboustranné krajnice, šířka jízdního pruhu je 3 m, šířka každé z krajnic 0,5 m, volná šířka cesty je 4 m.

Směrové vedení trasy:

Úsek úpravy začíná v km 0,000 a končí v km 1,584₈₁₅.

Jedná se o rekonstrukci polní cesty.

Do trasy byly vloženy kruhové oblouky o poloměrech od 50 do 100 m.

Pro výpočet byl použit programový systém In Roads.

Připojení na stávající (či výhledové) pozemní komunikace:

V km 0,000 se cesta C7 připojuje na silnici III/48410 v místě stávajícího sjezdu S2. Jedná se o připojení zleva ve směru Lhotka - Metylovice. Úhel připojení je 84°. Poloměry připojovacích oblouků v osách jízdních pruhů jsou 16,5 a 8,5 m. Jedná se o stávající, částečně zpevněný sjezd bez propustku. Sjezd je navržen k rekonstrukci. Stávající sjezd bude označen směrovými sloupky Z11c a Z11d. Nově zde bude navržen záchytný a odvodňovací žlab 40x70 cm – Z1.

Rozhledové poměry viz příloha: Připojení na silnici – rozhledové poměry.

V km 1,584₈₁₅ je polní cesta ukončena na obvodu KoPÚ.

Výhybny:

dle ČSN 736109

km 0,300-0,320 vlevo V6

km 1,240-1,260 vpravo V7

Rozšíření v obloucích:

Rozšíření v obloucích je provedeno dle ČSN 736109.

Způsob odvodnění zemní pláně a povrchu vozovky:

Pláň – v úseku km 0,000-0,265 odvodnění podsypnou vrstvou do levostranného příkopu polní cesty, v úseku km 0,265-0,600 drenáž DN 100 vlevo, v úseku km 0,600-0,955 odvodnění podsypnou vrstvou do levostranného příkopu polní cesty, v úseku km 0,955-1,305 drenáž DN 100 vpravo a v úseku km 1,305- KÚ drenáž DN 100 vlevo. Drenáž je zaústěna do šterkových zasakovacích jímek a do stávajících toků. Zasakovací jímky budou realizovány v rámci parcely určené pro polní cestu.

Ochrana drenáže proti zarůstání kořeny bude řešena v dalším stupni projektové dokumentace (PD) formou geotextilie.

Povrch vozovky – úsek km 0,000-0,265 navržen levostranný příkop, který je zaústěn v km 0,265 do stávajícího propustku DN 200 - nově navržen propustek P2 (DN 300).

Propustek	P1	
Hloubka před propustkem	0,445	m
Navrhovaný průměr	0,600	m
Návrhový průtok	0,185	m ³ /s
Podélný sklon propustku	2,300	[%]

Hladina pod propustkem	0,236	m
Režim	VOLNÝ VTOK, NEOVLIVNĚNÝ DOLNÍ VODOU	

Propustek P1 je stávající o DN 600 na toku OP5. Je ve vyhovujícím stavu.

Žlabový propustek	P2	
Hloubka před propustkem	0,11	m
Navrhovaný rozměr v x š	0,4 x 0,4	m
Návrhový průtok	0,02	m ³ /s
Podélný sklon propustku	2,0	[%]
Hladina pod propustkem	0,06	m
Režim	VOLNÝ VTOK, NEOVLIVNĚNÝ DOLNÍ VODOU	

Propustek P2 leží na rekonstruovaném toku OP4. Rekonstruovaný propustek z kruhového o DN200 na zamřížovaný přejezdový žlab o rozměrech 0,4x0,4 m.

Propustek	P17	
Hloubka před propustkem	0,412	m
Navrhovaný průměr	0,700	m
Návrhový průtok	0,180	m ³ /s
Podélný sklon propustku	3,000	[%]
Hladina pod propustkem	0,250	m
Režim	VOLNÝ VTOK, NEOVLIVNĚNÝ DOLNÍ VODOU	

P17 je stávající propustek na cestě C7, který má vyhovující parametry a bude zachován.

Výškové řešení:

Niveleta vozovky je navržena tak, aby nedocházelo k masivním výkopům ani násypům.

Sklony nivelety v trase cesty se pohybují v rozmezí od 0,28 % do 15,40 %.

Zemní plán má v celé délce trasy 3 % příčný sklon. Příčný sklon vozovky 2,5 % a kopíruje směr sklonu zemní pláň, příčný sklon krajnice je 6 %.

Objekty v trase, dotčená zařízení technické infrastruktury:

km 0,000 – připojení na silnici III/48410 – S2

km 0,000 – záchytný a odvodňovací žlab 40x70 – Z1, dl. 60 m

km 0,0015 - křížení se sdělovacím kabelem

km 0,125 - 0,550 křížení, souběh vodovod

km 0,265 – stávající propustek P2 navržen k rekonstrukci, navržen žlab 0,4x0,4m

km 0,330 - 0,540 souběh, křížení s vedením NN

km 0,330 - 0,540 souběh, křížení se sdělovacím kabelem, nadzemní

km 0,426 – stávající propustek P1 (DN 600), není nutná rekonstrukce

km 0,444 – stávající propustek P16 (DN300), není nutná rekonstrukce,
km 0,546 - stávající propustek P17 (DN700), není nutná rekonstrukce
km 0,570 - připojení polní cesty C8 zprava
km 0,827 – stávající propustek P19 (DN300), není nutná rekonstrukce
km 1,050 - křížení s vedením NN

Návrh krytů a konstrukčních vrstev vozovek:

4cm ACO11 (asfaltový beton- pro obrusnou vrstvu), 7cm ACP16+ (asfaltový beton – pro podkladní vrstvu) , 15cm ŠD (šterkodrt'), 15 cm ŠD (šterkodrt')

Návrh výsadeb doprovodné zeleně

Bez doprovodné zeleně.

Vztahy k chráněným složkám přírody:

Nejsou žádné specifické objekty, zájmy a požadavky.

Popis vlivu stavby na životní prostředí:

Cesta nemá negativní vliv na životní prostředí. Nedojde k žádnému zhoršení současného stavu. Mechanismy používané na stavbě musí být v takovém technickém stavu, aby v žádném případě nemohlo dojít k úniku ropných látek do půdy nebo do vody. Při výjezdu stavebních strojů či nákladních aut z terénu na pozemní komunikace je třeba zabezpečit, aby nedošlo ke znečišťování vozovek bahnem či stavebními hmotami. Během výstavby nesmí rovněž dojít ke zvýšeným splachům.

4 Vedlejší polní cesta C8

Popis území

Trasa začíná ve staničení km 0,000 napojením na polní cestu C7 (km 0,570) . Cesta zpřístupňuje samoty v severní části území.

Popis stavebně technického řešení

Stavebně technické řešení je popsáno v následujících kapitolách.

Kategorie cesty:

P3,5/20 jednopruhová, oboustranné krajnice, šířka jízdního pruhu je 3 m, šířka každé z krajnic 0,25 m, volná šířka cesty je 3,5 m.

Směrové vedení trasy:

Úsek úpravy začíná v km 0,000 a končí v km 0,243₁₅₅.

Jedná se o rekonstrukci polní cesty.

Do trasy byly vloženy kruhové oblouky o poloměrech od 50 do 80 m.

Pro výpočet byl použit programový systém In Roads.

Připojení na stávající (či výhledové) pozemní komunikace:

Začátek úpravy i staničení polní cesty C8 je v km 0,000 v místě připojení na polní cestu C7 (km 0,570) , konec staničení a konec úpravy je v km 0,243₁₅₅ v místě připojení na stávající terén.

Výhybny:

dle ČSN 736109 nejsou navrženy.

Rozšíření v obloucích:

Rozšíření v obloucích je provedeno dle ČSN 736109.

Způsob odvodnění zemní pláně a povrchu vozovky:

Pláň – v celé trase drenáž DN 100 vpravo. Drenáž je zaústěna do štěrkových zasakovacích jímek. Zasakovací jímky budou realizovány v rámci parcely určené pro polní cestu.

Ochrana drenáže proti zarůstání kořeny bude řešena v dalším stupni projektové dokumentace (PD) formou geotextilie.

Povrch vozovky – odtok povrchových vod zůstane beze změn.

Výškové řešení:

Niveleta vozovky je navržena tak, aby nedocházelo k masivním výkopům ani násypům.

Sklony nivelety v trase cesty se pohybují v rozmezí od 0,48 % do 9,08 %.

Zemní pláň má v celé délce trasy 3 % příčný sklon. Příčný sklon vozovky 2,5 % a kopíruje směr sklonu zemní pláně, příčný sklon krajnice je 6 %.

Objekty v trase, dotčená zařízení technické infrastruktury:

km 0,000 – připojení na polní cestu C7 (km 0,570)

km 0,037 - křížení se sdělovacím kabelem

km 0,040 - křížení s vedením NN

km 0,140-0,155 - křížení se sdělovacím kabelem

km 0,155 - křížení s vedením NN

km 0,235-KÚ - křížení s vedením NN

km 0,235-KÚ - křížení se sdělovacím kabelem

km 0,239 stávající propustek P21(DN200) - není nutná rekonstrukce

Návrh krytů a konstrukčních vrstev vozovek:

4cm ACO11 (asfaltový beton- pro obrusnou vrstvu), 7cm ACP16+ (asfaltový beton – pro podkladní vrstvu) , 15cm ŠD (štěrkodrt'), 15 cm ŠD (štěrkodrt')

Návrh výsadeb doprovodné zeleně

Bez doprovodné zeleně.

Vztahy k chráněným složkám přírody:

Nejsou žádné specifické objekty, zájmy a požadavky.

Popis vlivu stavby na životní prostředí:

Cesta nemá negativní vliv na životní prostředí. Nedojde k žádnému zhoršení současného stavu. Mechanismy používané na stavbě musí být v takovém technickém stavu, aby v žádném případě nemohlo dojít k úniku ropných látek do půdy nebo do vody. Při výjezdu stavebních strojů či nákladních aut z terénu na pozemní komunikace je třeba zabezpečit, aby nedošlo ke znečišťování vozovek bahnem či stavebními hmotami. Během výstavby nesmí rovněž dojít ke zvýšeným splachům.

5 Vedlejší polní cesta C11

Popis území

Trasa začíná ve staničení km 0,000 napojením na silnici III/48410 v místě stávajícího sjezdu S13. Cesta dále vede jihozápadním směrem v trase stávající cesty. Ukončena je v místě připojená na obvodu KoPÚ na stávající komunikaci v obci.

Popis stavebně technického řešení

Stavebně technické řešení je popsáno v následujících kapitolách.

Kategorie cesty:

P4/20 jednopruhá, oboustranné krajnice, šířka jízdního pruhu je 3 m, šířka každé z krajnic 0,5 m, volná šířka cesty je 4,0 m.

Směrové vedení trasy:

Úsek úpravy začíná v km 0,000 a končí v km 0,857₅₈₄.

Jedná se o rekonstrukci polní cesty.

Do trasy byly vloženy kruhové oblouky o poloměrech od 20 do 100 m.

Pro výpočet byl použit programový systém In Roads.

Připojení na stávající (či výhledové) pozemní komunikace:

V km 0,000 se cesta C11 připojuje na silnici III/48410 v místě stávajícího sjezdu S13. Jedná se o připojení zprava ve směru Lhotka - Metylovice. Úhel připojení je 90°. Poloměry připojovacích oblouků v osách jízdních pruhů jsou 11,5 a 9,5 m. Jedná se o stávající, částečně zpevněný sjezd s propustkem P28. Sjezd je navržen k rekonstrukci. Stávající sjezd bude označen směrovými sloupky Z11c a Z11d.

Rozhledové poměry viz příloha: Připojení na silnici – rozhledové poměry.

Výhybny:

dle ČSN 736109

km 0,610-0,630 vpravo V8

Rozšíření v obloucích:

Rozšíření v obloucích je provedeno dle ČSN 736109.

Způsob odvodnění zemní pláně a povrchu vozovky:

Pláň – v celé trase drenáž DN 100 vpravo. Drenáž je zaústěna do štěrkových zasakovacích jímek a v KÚ do potoka Olešná. Zasakovací jímky budou realizovány v rámci parcely určené pro polní cestu.

Ochrana drenáže proti zarůstání kořeny bude řešena v dalším stupni projektové dokumentace (PD) formou geotextilie.

Povrch vozovky – odtok povrchových vod zůstane beze změn.

RÁMOVÝ PROPUSTEK		P4, P5 A P40
VÝSLEDNÉ HODNOTY		
HLOUBKA VODY PŘED BENEŠEM	1,090	[m]
RYCHLOST NA VÝTOKU	2,245	[m/s]
PODÉLNÝ SKLON	3,000	[%]
STAV	volný vtok, neovlivněno dolní vodou, průtok o volné hladině	

Propustky P4 a P5 jsou stávající propustky o kombinaci 2xDN400, budou nahrazeny rámovým propustkem o rozměrech $h = 1 \text{ m}$, $\bar{s} = 1,5 \text{ m}$. Propustek P40 je nově navržený v místě současného brodu B1 o stejných rozměrech jako P4 a P5.

Výškové řešení:

Niveleta vozovky je navržena tak, aby nedocházelo k masivním výkopům ani násypům.

Sklony nivelety v trase cesty se pohybují v rozmezí od 3,49 % do 9,75 %.

Zemní pláň má v celé délce trasy 3 % příčný sklon. Příčný sklon vozovky 2,5 % a kopíruje směr sklonu zemní pláně, příčný sklon krajnice je 6 %.

Objekty v trase, dotčená zařízení technické infrastruktury:

km 0,000 – připojení na silnici III/48410 – S13

km 0,000 – stávající propustek P28 (DN600)

km 0,000-0,160 souběh a křížení se sdělovacím kabelem

km 0,155 křížení s vedením NN

km 0,215 – stávající křížení s HMZ

km 0,390-0,790 možný střet se stávajícím odvodněním

km 0,840-KÚ křížení s vodovodem

KÚ – stávající brod B1, navržen P40 (Beneš 1x1,5)

Návrh krytů a konstrukčních vrstev vozovek:

4cm ACO11 (asfaltový beton- pro obrusnou vrstvu), 7cm ACP16+ (asfaltový beton – pro podkladní vrstvu) , 15cm ŠD (šterkodrt'), 15 cm ŠD (šterkodrt')

Návrh výsadeb doprovodné zeleně

Bez doprovodné zeleně.

Vztahy k chráněným složkám přírody:

Nejsou žádné specifické objekty, zájmy a požadavky.

Popis vlivu stavby na životní prostředí:

Cesta nemá negativní vliv na životní prostředí. Nedojde k žádnému zhoršení současného stavu. Mechanismy používané na stavbě musí být v takovém technickém stavu,

aby v žádném případě nemohlo dojít k úniku ropných látek do půdy nebo do vody. Při výjezdu stavebních strojů či nákladních aut z terénu na pozemní komunikace je třeba zabezpečit, aby nedošlo ke znečišťování vozovek bahnem či stavebními hmotami. Během výstavby nesmí rovněž dojít ke zvýšeným splachům.

6 Vedlejší polní cesta C14a

Popis území

Trasa začíná ve staničení km 0,000 na obvodu KoPÚ v místě připojení na stávající komunikaci v obci. Cesta dále pokračuje severovýchodním směrem v trase stávající cesty. Ukončena je v km 0,322, na ní plynule naváže polní cesta C14b.

Popis stavebně technického řešení

Stavebně technické řešení je popsáno v následujících kapitolách.

Kategorie cesty:

P3,5/20 jednopruhá, oboustranné krajnice, šířka jízdního pruhu je 3 m, šířka každé z krajnic 0,25 m, volná šířka cesty je 3,5 m.

Směrové vedení trasy:

Úsek úpravy začíná v km 0,000 a končí v km 0,322₀₀₀.

Jedná se o rekonstrukci polní cesty.

Do trasy byly vloženy kruhové oblouky o poloměrech od 15 do 120 m.

Pro výpočet byl použit programový systém In Roads.

Připojení na stávající (či výhledové) pozemní komunikace:

Začátek úpravy i staničení polní cesty C14a je v km 0,000 v místě připojení na stávající komunikaci v obci na obvodu KoPÚ, konec úpravy polní cesty C14a je v km 0,322, následně pokračuje jako polní cesta C14b.

Výhybny:

dle ČSN 736109 nejsou navrženy.

Rozšíření v obloucích:

Rozšíření v obloucích je provedeno dle ČSN 736109.

Způsob odvodnění zemní pláně a povrchu vozovky:

Pláň – v celé trase drenáž DN 100 vlevo. Drenáž je zaústěna do štěrkových zasakovacích jímek a v km 0,000 do potoka Olešná.

Zasakovací jímky budou realizovány v rámci parcely určené pro polní cestu.

Ochrana drenáže proti zarůstání kořeny bude řešena v dalším stupni projektové dokumentace (PD) formou geotextilie.

Povrch vozovky – odtok povrchových vod zůstane beze změn.

RÁMOVÝ PROPUSTEK**P4, P5 A P40**

VÝSLEDNÉ HODNOTY		
HLOUBKA VODY PŘED BENEŠEM	1,090	[m]
RYCHLOST NA VÝTOKU	2,245	[m/s]
PODÉLNÝ SKLON	3,000	[%]
STAV	volný vtok, neovlivněno dolní vodou, průtok o volné hladině	

Propustky P4 a P5 jsou stávající propustky o kombinaci 2xDN400, budou nahrazeny rámovým propustkem o rozměrech $h = 1 \text{ m}$, $š = 1,5 \text{ m}$. Propustek P40 je nově navržený v místě současného brodu B1 o stejných rozměrech jako P4 a P5.

Výškové řešení:

Niveleta vozovky je navržena tak, aby nedocházelo k masivním výkopům ani násypům.

Sklony nivelety v trase cesty se pohybují v rozmezí od 0,76 % do 16,99 %.

Zemní pláň má v celé délce trasy 3 % příčný sklon. Příčný sklon vozovky 2,5 % a kopíruje směr sklonu zemní pláně, příčný sklon krajnice je 6 %.

Objekty v trase, dotčená zařízení technické infrastruktury:

km 0,005 – stávající propustek P5 (2xDN400) – navržen Beneš 1x1,5 m

km 0,015 – připojení polní cesty C19a zprava (km 0,000)

km 0,020 - křížení s el. vedením nadzemním

km 0,065 - křížení s el. vedením nadzemním

km 0,214 – stávající propustek P30 (DN200) – není navržena rekonstrukce

km 0,235 - křížení s el. vedením nadzemním

km 0,236 – stávající propustek P31 (DN150) – není navržena rekonstrukce

KÚ – dále pokračuje jako polní cesta C14b

Návrh krytů a konstrukčních vrstev vozovek:

4cm ACO11 (asfaltový beton- pro obrusnou vrstvu), 7cm ACP16+ (asfaltový beton – pro podkladní vrstvu) , 15cm ŠD (šterkodrt'), 15 cm ŠD (šterkodrt')

Návrh výsadeb doprovodné zeleně

Bez doprovodné zeleně.

Vztahy k chráněným složkám přírody:

Nejsou žádné specifické objekty, zájmy a požadavky.

Popis vlivu stavby na životní prostředí:

Cesta nemá negativní vliv na životní prostředí. Nedojde k žádnému zhoršení současného stavu. Mechanismy používané na stavbě musí být v takovém technickém stavu, aby v žádném případě nemohlo dojít k úniku ropných látek do půdy nebo do vody. Při výjezdu stavebních strojů či nákladních aut z terénu na pozemní komunikace je třeba zabezpečit, aby nedošlo ke znečišťování vozovek bahnem či stavebními hmotami. Během výstavby nesmí rovněž dojít ke zvýšeným splachům.

7 Vedlejší polní cesta C14b

Popis území

Úprava začíná v místě připojení na polní cestu C14a. Dále pokračuje východním směrem v trase stávající polní cesty. Polní cesta zpřístupňuje samoty v polní trati „Dragunky“.

Popis stavebně technického řešení

Stavebně technické řešení je popsáno v následujících kapitolách.

Kategorie cesty:

P3,5/20 jednopruhová, oboustranné krajnice, šířka jízdního pruhu je 3 m, šířka každé z krajnic 0,25 m, volná šířka cesty je 3,5 m.

Směrové vedení trasy:

Úsek úpravy začíná v km 0,322 a končí v km 1,041₄₀₉.

Jedná se o rekonstrukci polní cesty.

Do trasy byly vloženy kruhové oblouky o poloměrech od 8 do 100 m.

Vzhledem ke stávajícímu stavu terénu není možné dodržení minimálního poloměru směrového oblouku dle ČSN. Polní cesta je v současnosti využívána ke zpřístupnění samot v polní trati „Na Hlubokém“, stávající poloměr směrového oblouku je 6 m a tedy je předpoklad, že stávající stav pro používané dopravní prostředky je vyhovující.

Pro výpočet byl použit programový systém In Roads.

Připojení na stávající (či výhledové) pozemní komunikace:

Začátek úpravy polní cesty C14b je v km 0,322 v místě připojení na polní cestu C14a, konec staničení a konec úpravy je v km 1,041₄₀₉ v místě připojení na stávající terén.

Výhybny:

dle ČSN 736109 nejsou navrženy.

Rozšíření v obloucích:

Rozšíření v obloucích je provedeno dle ČSN 736109.

Způsob odvodnění zemní pláně a povrchu vozovky:

Pláň – v celé trase drenáž DN 100 vlevo. Drenáž je zaústěna do šterkových zasakovacích jímek. V km 0,763 drenáž zaústěna do stávajícího toku. Zasakovací jímky budou realizovány v rámci parcely určené pro polní cestu.

Ochrana drenáže proti zarůstání kořeny bude řešena v dalším stupni projektové dokumentace (PD) formou geotextilie.

Povrch vozovky – odtok povrchových vod zůstane beze změn.

Výškové řešení:

Niveleta vozovky je navržena tak, aby nedocházelo k masivním výkopům ani násypům.

Sklony nivelety v trase cesty se pohybují v rozmezí od 1,05 % do 15,37 %.

Zemní plán má v celé délce trasy 3 % příčný sklon. Příčný sklon vozovky 2,5 % a kopíruje směr sklonu zemní pláň, příčný sklon krajnice je 6 %.

Objekty v trase, dotčená zařízení technické infrastruktury:

km 0,000 – připojení na polní cestu C14a (KÚ)
km 0,463 - křížení s el. vedením nadzemním
km 0,546 - křížení s el. vedením nadzemním
km 0,661 – stávající propustek P32 (2xDN200) – není navržena rekonstrukce
km 0,765 – stávající brod B2, křížení s tokem T2, navržena rekonstrukce brodu
km 0,939 - křížení s el. vedením nadzemním

Návrh krytů a konstrukčních vrstev vozovek:

4cm ACO11 (asfaltový beton- pro obrusnou vrstvu), 7cm ACP16+ (asfaltový beton – pro podkladní vrstvu) , 15cm ŠD (šterkodrt'), 15 cm ŠD (šterkodrt')

Návrh výsadeb doprovodné zeleně

Bez doprovodné zeleně.

Vztahy k chráněným složkám přírody:

Nejsou žádné specifické objekty, zájmy a požadavky.

Popis vlivu stavby na životní prostředí:

Cesta nemá negativní vliv na životní prostředí. Nedojde k žádnému zhoršení současného stavu. Mechanismy používané na stavbě musí být v takovém technickém stavu, aby v žádném případě nemohlo dojít k úniku ropných látek do půdy nebo do vody. Při výjezdu stavebních strojů či nákladních aut z terénu na pozemní komunikace je třeba zabezpečit, aby nedošlo ke znečišťování vozovek bahnem či stavebními hmotami. Během výstavby nesmí rovněž dojít ke zvýšeným splachům.

8 Vedlejší polní cesta C19a

Popis území

Trasa začíná ve staničení km 0,000 napojením na polní cestu C14a (km 0,035) . Vede jihovýchodním směrem. Cesta zpřístupňuje samoty jihovýchodní části k.ú. v polní trati „Dragounky“.

Popis stavebně technického řešení

Stavebně technické řešení je popsáno v následujících kapitolách.

Kategorie cesty:

P3,5/20 jednopruhová, oboustranné krajnice, šířka jízdního pruhu je 3 m, šířka každé z krajnic 0,25 m, volná šířka cesty je 3,5 m.

Směrové vedení trasy:

Úsek úpravy začíná v km 0,000 a končí v km 0,355₀₃₀.

Jedná se o rekonstrukci polní cesty.

Do trasy byly vloženy kruhové oblouky o poloměrech od 20 do 80 m.

Pro výpočet byl použit programový systém In Roads.

Připojení na stávající (či výhledové) pozemní komunikace:

Začátek úpravy i staničení polní cesty C19a je v km 0,000 v místě připojení na polní cestu C14a (km 0,035) , konec staničení a konec úpravy je v km 0,355₀₃₀ na křižovatce polních cest C21 a C19b.

Výhybny:

dle ČSN 736109 nejsou navrženy.

Rozšíření v obloucích:

Rozšíření v obloucích je provedeno dle ČSN 736109.

Způsob odvodnění zemní pláně a povrchu vozovky:

Pláň – v celé trase drenáž DN 100 vpravo. Drenáž je zaústěna do štěrkových zasakovacích jímek a v km 0,000 do toku Olešná.

Zasakovací jímky budou realizovány v rámci parcely určené pro polní cestu.

Ochrana drenáže proti zarůstání kořeny bude řešena v dalším stupni projektové dokumentace (PD) formou geotextilie.

Povrch vozovky – odtok povrchových vod zůstane beze změn.

Výškové řešení:

Niveleta vozovky je navržena tak, aby nedocházelo k masivním výkopům ani násypům.

Sklony nivelety v trase cesty se pohybují v rozmezí od 10,89 % do 20,95 %.

Jedná se o stávající částečně zpevněnou, využívanou polní cestu, ale vzhledem k překročení přípustného sklonu se rekonstrukce cesty nedoporučuje

Zemní pláň má v celé délce trasy 3 % příčný sklon. Příčný sklon vozovky 2,5 % a kopíruje směr sklonu zemní pláně, příčný sklon krajnice je 6 %.

Objekty v trase, dotčená zařízení technické infrastruktury:

km 0,000 - připojení na polní cestu C14a (km 0,015)

km 0,011 - křížení s el. vedením nadzemním

km 0,012 - křížení s vodovodem

km 0,035 - křížení s el. vedením nadzemním

km 0,051 - křížení s el. vedením nadzemním

KÚ – připojení polní cesty C21

Návrh krytů a konstrukčních vrstev vozovek:

4cm ACO11 (asfaltový beton- pro obrušnou vrstvu), 7cm ACP16+ (asfaltový beton – pro podkladní vrstvu) , 15cm ŠD (šterkodrt'), 15 cm ŠD (šterkodrt')

Návrh výsadeb doprovodné zeleně

Bez doprovodné zeleně.

Vztahy k chráněným složkám přírody:

Nejsou žádné specifické objekty, zájmy a požadavky.

Popis vlivu stavby na životní prostředí:

Cesta nemá negativní vliv na životní prostředí. Nedojde k žádnému zhoršení současného stavu. Mechanismy používané na stavbě musí být v takovém technickém stavu, aby v žádném případě nemohlo dojít k úniku ropných látek do půdy nebo do vody. Při výjezdu stavebních strojů či nákladních aut z terénu na pozemní komunikace je třeba zabezpečit, aby nedošlo ke znečišťování vozovek bahnem či stavebními hmotami. Během výstavby nesmí rovněž dojít ke zvýšeným splachům.

9 Vedlejší polní cesta C21

Popis území

Polní cesta C21 začíná na křižovatce polních cest C19a a C19b. Dále pokračuje jižním směrem. Zpřístupňuje pozemky v polní trati „Dragounky“

Popis stavebně technického řešení

Stavebně technické řešení je popsáno v následujících kapitolách.

Kategorie cesty:

P3,5/20 jednopruhová, oboustranné krajnice, šířka jízdního pruhu je 3 m, šířka každé z krajnic 0,25 m, volná šířka cesty je 3,5 m.

Směrové vedení trasy:

Úsek úpravy začíná v km 0,000 a končí v km 0,240₄₁₆.

Jedná se o rekonstrukci polní cesty.

Do trasy byly vloženy kruhové oblouky o poloměrech od 30 do 500 m.

Pro výpočet byl použit programový systém In Roads.

Připojení na stávající (či výhledové) pozemní komunikace:

Začátek úpravy i staničení polní cesty C21 je v km 0,000 v místě připojení na polní cesty C19a a C19b, konec staničení a konec úpravy je v km 0,240₄₁₆ v místě připojení na stávající terén na obvodu KoPÚ.

Výhybny:

dle ČSN 736109 nejsou navrženy.

Rozšíření v obloucích:

Rozšíření v obloucích je provedeno dle ČSN 736109.

Způsob odvodnění zemní pláně a povrchu vozovky:

Pláň – v celé trase drenáž DN 100 vpravo. Drenáž je zaústěna do šterkových zasakovacích jímek. Zasakovací jímky budou realizovány v rámci parcely určené pro polní cestu.

Ochrana drenáže proti zarůstání kořeny bude řešena v dalším stupni projektové dokumentace (PD) formou geotextilie.

Povrch vozovky – odtok povrchových vod zůstane beze změn.

Výškové řešení:

Niveleta vozovky je navržena tak, aby nedocházelo k masivním výkopům ani násypům.

Sklony nivelety v trase cesty se pohybují v rozmezí od 1,95 % do 21,32 %.

Jedná se o stávající částečně zpevněnou, využívanou polní cestu, ale vzhledem k překročení přípustného sklonu se rekonstrukce cesty nedoporučuje

Zemní pláň má v celé délce trasy 3 % příčný sklon. Příčný sklon vozovky 2,5 % a kopíruje směr sklonu zemní pláně, příčný sklon krajnice je 6 %.

Objekty v trase, dotčená zařízení technické infrastruktury:

km 0,000 - připojení na polní cestu C19a (KÚ)

km 0,177 - křížení s el. vedením nadzemním

km 0,060-KÚ - sesuvné území

Návrh krytů a konstrukčních vrstev vozovek:

4cm ACO11 (asfaltový beton- pro obrusnou vrstvu), 7cm ACP16+ (asfaltový beton – pro podkladní vrstvu) , 15cm ŠD (šterkodrt'), 15 cm ŠD (šterkodrt')

Návrh výsadeb doprovodné zeleně

Bez doprovodné zeleně.

Vztahy k chráněným složkám přírody:

Nejsou žádné specifické objekty, zájmy a požadavky.

Popis vlivu stavby na životní prostředí:

Cesta nemá negativní vliv na životní prostředí. Nedojde k žádnému zhoršení současného stavu. Mechanismy používané na stavbě musí být v takovém technickém stavu, aby v žádném případě nemohlo dojít k úniku ropných látek do půdy nebo do vody. Při výjezdu stavebních strojů či nákladních aut z terénu na pozemní komunikace je třeba zabezpečit, aby nedošlo ke znečišťování vozovek bahnem či stavebními hmotami. Během výstavby nesmí rovněž dojít ke zvýšeným splachům.

10 Vedlejší polní cesta C23b

Popis území

Polní cesta C23b začíná na připojení na polní cestu C23a. Dále pokračuje jihovýchodním směrem. Zpřístupňuje pozemky v polní trati „Bukovka“

Popis stavebně technického řešení

Stavebně technické řešení je popsáno v následujících kapitolách.

Kategorie cesty:

P4/20 jednopruhová, oboustranné krajnice, šířka jízdního pruhu je 3 m, šířka každé z krajnic 0,5 m, volná šířka cesty je 4 m.

Směrové vedení trasy:

Úsek úpravy začíná v km 0,000 a končí v km 0,358₆₃₅.

Jedná se o rekonstrukci polní cesty.

Do trasy byly vloženy kruhové oblouky o poloměrech od 40 do 80 m.

Pro výpočet byl použit programový systém In Roads.

Připojení na stávající (či výhledové) pozemní komunikace:

Začátek úpravy i staničení polní cesty C23b je v km 0,000 v místě připojení na polní cesty 23a, konec staničení a konec úpravy je v km 0,358₆₃₅ na křižovatce polních cest C25 a C23c.

Výhybny:

dle ČSN 736109 nejsou navrženy.

Rozšíření v obloucích:

Rozšíření v obloucích je provedeno dle ČSN 736109.

Způsob odvodnění zemní pláně a povrchu vozovky:

Plán – v celé trase drenáž DN 100 vpravo. Drenáž je zaústěna do Lhoteckého potoka.

Ochrana drenáže proti zarůstání kořeny bude řešena v dalším stupni projektové dokumentace (PD) formou geotextilie.

Povrch vozovky – odtok povrchových vod zůstane beze změn.

Propustek P6:

Hloubka před propustkem	0,995	m
Navrhovaný průměr	0,900	m
Návrhový průtok	0,987	m ³ /s
Hladina pod propustkem	0,354	m
Stav	VOLNÝ VTOK, NEOVLIVNĚNÝ DOLNÍ VODOU	

Výškové řešení:

Niveleta vozovky je navržena tak, aby nedocházelo k masivním výkopům ani násypům.

Sklony nivelety v trase cesty se pohybují v rozmezí od 8,93 % do 16,33 %.

Zemní plán má v celé délce trasy 3 % příčný sklon. Příčný sklon vozovky 2,5 % a kopíruje směr sklonu zemní pláně, příčný sklon krajnice je 6 %.

Objekty v trase, dotčená zařízení technické infrastruktury:

km 0,000 - nově navržený propustek P6 DN900

km 0,082 - křížení s vodovodem

KÚ – připojení polní cesty C25 zleva (KM 0,000)

Návrh krytů a konstrukčních vrstev vozovek:

4cm ACO11 (asfaltový beton- pro obrusnou vrstvu), 7cm ACP16+ (asfaltový beton – pro podkladní vrstvu), 15cm ŠD (šterkodrt'), 15 cm ŠD (šterkodrt')

Návrh výsadeb doprovodné zeleně

Bez doprovodné zeleně.

Vztahy k chráněným složkám přírody:

Nejsou žádné specifické objekty, zájmy a požadavky.

Popis vlivu stavby na životní prostředí:

Cesta nemá negativní vliv na životní prostředí. Nedojde k žádnému zhoršení současného stavu. Mechanismy používané na stavbě musí být v takovém technickém stavu, aby v žádném případě nemohlo dojít k úniku ropných látek do půdy nebo do vody. Při výjezdu stavebních strojů či nákladních aut z terénu na pozemní komunikace je třeba zabezpečit, aby nedošlo ke znečišťování vozovek bahnem či stavebními hmotami. Během výstavby nesmí rovněž dojít ke zvýšeným splachům.

11 Vedlejší polní cesta C25

Popis území

Polní cesta C25 začíná na křižovatce polních cest C23b a C23c. Dále pokračuje severovýchodním směrem. Zpřístupňuje pozemky v polní trati „Sovjanka“

Popis stavebně technického řešení

Stavebně technické řešení je popsáno v následujících kapitolách.

Kategorie cesty:

P3,5/20 jednopruhová, oboustranné krajnice, šířka jízdního pruhu je 3 m, šířka každé z krajnic 0,25 m, volná šířka cesty je 3,5 m.

Směrové vedení trasy:

Úsek úpravy začíná v km 0,000 a končí v km 0,359₄₈₂.

Jedná se o rekonstrukci polní cesty.

Do trasy byly vloženy kruhové oblouky o poloměrech od 50 do 100 m.

Pro výpočet byl použit programový systém In Roads.

Připojení na stávající (či výhledové) pozemní komunikace:

Začátek úpravy i staničení polní cesty C25 je v km 0,000 v místě připojení na polní cesty C23b a C23c, konec staničení a konec úpravy je v km 0,359₄₈₂ v místě připojení na stávající terén na obvodu KoPÚ.

Výhybny:

dle ČSN 736109 nejsou navrženy.

Rozšíření v obloucích:

Rozšíření v obloucích je provedeno dle ČSN 736109.

Způsob odvodnění zemní pláně a povrchu vozovky:

Pláň – v celé trase drenáž DN 100 vlevo. Drenáž je zaústěna do štěrkových zasakovacích jímek. Zasakovací jímky budou realizovány v rámci parcely určené pro polní cestu.

Ochrana drenáže proti zarůstání kořeny bude řešena v dalším stupni projektové dokumentace (PD) formou geotextilie.

Povrch vozovky – odtok povrchových vod zůstane beze změn.

Výškové řešení:

Niveleta vozovky je navržena tak, aby nedocházelo k masivním výkopům ani násypům.

Sklony nivelety v trase cesty se pohybují v rozmezí od 6,12 % do 13,39 %.

Zemní pláň má v celé délce trasy 3 % příčný sklon. Příčný sklon vozovky 2,5 % a kopíruje směr sklonu zemní pláně, příčný sklon krajnice je 6 %.

Objekty v trase, dotčená zařízení technické infrastruktury:

km 0,000 – připojení na polní cestu C23b (KÚ)

km 0,040-0,165 sesuvné území

Návrh krytů a konstrukčních vrstev vozovek:

4cm ACO11 (asfaltový beton- pro obrušnou vrstvu), 7cm ACP16+ (asfaltový beton – pro podkladní vrstvu) , 15cm ŠD (štěrkodrt'), 15 cm ŠD (štěrkodrt')

Návrh výsadeb doprovodné zeleně

Bez doprovodné zeleně.

Vztahy k chráněným složkám přírody:

Nejsou žádné specifické objekty, zájmy a požadavky.

Popis vlivu stavby na životní prostředí:

Cesta nemá negativní vliv na životní prostředí. Nedojde k žádnému zhoršení současného stavu. Mechanismy používané na stavbě musí být v takovém technickém stavu, aby v žádném případě nemohlo dojít k úniku ropných látek do půdy nebo do vody. Při výjezdu stavebních strojů či nákladních aut z terénu na pozemní komunikace je třeba zabezpečit, aby nedošlo ke znečišťování vozovek bahnem či stavebními hmotami. Během výstavby nesmí rovněž dojít ke zvýšeným splachům.

12 Vedlejší polní cesta C27

Popis území

Polní cesta C27 začíná na křižovatce polních cest C29a a C29b. Dále pokračuje severovýchodním směrem. Zpřístupňuje pozemky jižně od obce.

Popis stavebně technického řešení

Stavebně technické řešení je popsáno v následujících kapitolách.

Kategorie cesty:

P3,5/20 jednopruhová, oboustranné krajnice, šířka jízdního pruhu je 3 m, šířka každé z krajnic 0,25 m, volná šířka cesty je 3,5 m.

Směrové vedení trasy:

Úsek úpravy začíná v km 0,000 a končí v km 0,245₁₀₆.

Jedná se o rekonstrukci polní cesty.

Do trasy byly vloženy kruhové oblouky o poloměrech od 25 do 100 m.

Pro výpočet byl použit programový systém In Roads.

Připojení na stávající (či výhledové) pozemní komunikace:

Začátek úpravy i staničení polní cesty C27 je v km 0,000 v místě připojení na polní cesty C29a a C29b, konec staničení a konec úpravy je v km 0,245₁₀₆ v místě připojení na stávající komunikaci v obci na obvodu KoPÚ.

Výhybny:

dle ČSN 736109 nejsou navrženy.

Rozšíření v obloucích:

Rozšíření v obloucích je provedeno dle ČSN 736109.

Způsob odvodnění zemní pláně a povrchu vozovky:

Pláň – v celé trase drenáž DN 100 vlevo. Drenáž je zaústěna do štěrkových zasakovacích jímek a v km 0,070 do stávajícího toku T14. Zasakovací jímky budou realizovány v rámci parcely určené pro polní cestu.

Ochrana drenáže proti zarůstání kořeny bude řešena v dalším stupni projektové dokumentace (PD) formou geotextilie.

Povrch vozovky – odtok povrchových vod zůstane beze změn.

Propustek	P8	
Hloubka před propustkem	0,366	m
Navrhovaný průměr	0,400	m
Návrhový průtok	0,077	m ³ /s
Podélný sklon propustku	5,000	[%]
Hladina pod propustkem	0,097	m
Režim	ZAHLČENÝ VTOK, NEOVlivněný DOLNÍ VODOU	

Propustek P8 leží na objektu OT1. P8 je nově navržený, o průměru DN400.

Výškové řešení:

Niveleta vozovky je navržena tak, aby nedocházelo k masivním výkopům ani násypům.

Sklony nivelety v trase cesty se pohybují v rozmezí od 0,25 % do 10,58 %.

Zemní pláň má v celé délce trasy 3 % příčný sklon. Příčný sklon vozovky 2,5 % a kopíruje směr sklonu zemní pláně, příčný sklon krajnice je 6 %.

Objekty v trase, dotčená zařízení technické infrastruktury:

km 0,000 - připojení na polní cesty C29a (KÚ) a C29b (km 0,000)
km 0,070 – stávající brod B3, nově navržen propustek P8 (DN400)
km 0,175 - 0,240 - křížení, souběh s vodovodem
km 0,195 - 0,240 - křížení, souběh se sdělovacím kabelem
km 0,200 - 0,233 křížení, souběh s el. vedením

Návrh krytů a konstrukčních vrstev vozovek:

4cm ACO11 (asfaltový beton- pro obrusnou vrstvu), 7cm ACP16+ (asfaltový beton – pro podkladní vrstvu) , 15cm ŠD (šterkodrt'), 15 cm ŠD (šterkodrt')

Návrh výsadeb doprovodné zeleně

Bez doprovodné zeleně.

Vztahy k chráněným složkám přírody:

Nejsou žádné specifické objekty, zájmy a požadavky.

Popis vlivu stavby na životní prostředí:

Cesta nemá negativní vliv na životní prostředí. Nedojde k žádnému zhoršení současného stavu. Mechanismy používané na stavbě musí být v takovém technickém stavu, aby v žádném případě nemohlo dojít k úniku ropných látek do půdy nebo do vody. Při výjezdu stavebních strojů či nákladních aut z terénu na pozemní komunikace je třeba zabezpečit, aby nedošlo ke znečišťování vozovek bahnem či stavebními hmotami. Během výstavby nesmí rovněž dojít ke zvýšeným splachům.

13 Vedlejší polní cesta C28

Popis území

Polní cesta C28 začíná na křižovatce s polní cestou C29a. Dále pokračuje severovýchodním směrem. Zpřístupňuje pozemky v polní trati „Dragounky“

Popis stavebně technického řešení

Stavebně technické řešení je popsáno v následujících kapitolách.

Kategorie cesty:

P4/20 jednapruhová, oboustranné krajnice, šířka jízdního pruhu je 3 m, šířka každé z krajnic 0,5 m, volná šířka cesty je 4 m.

Směrové vedení trasy:

Úsek úpravy začíná v km 0,000 a končí v km 0,225₆₄₆.

Jedná se o rekonstrukci polní cesty.

Do trasy byly vloženy kruhové oblouky o poloměrech od 12,5 do 80 m.

Pro výpočet byl použit programový systém In Roads.

Připojení na stávající (či výhledové) pozemní komunikace:

Začátek úpravy i staničení polní cesty C28 je v km 0,000 v místě připojení na polní cestu C29a, konec staničení a konec úpravy je v km 0,225₆₄₆ v místě připojení na stávající terén na obvodu KoPÚ.

Výhybny:

dle ČSN 736109 nejsou navrženy.

Rozšíření v obloucích:

Rozšíření v obloucích je provedeno dle ČSN 736109.

Způsob odvodnění zemní pláně a povrchu vozovky:

Plán – v celé trase drenáž DN 100 vlevo. Drenáž je zaústěna do stávajícího toku T14 .

Ochrana drenáže proti zarůstání kořeny bude řešena v dalším stupni projektové dokumentace (PD) formou geotextilie.

Povrch vozovky – odtok povrchových vod zůstane beze změn.

Propustek	P10	
Hloubka před propustkem	0,366	m
Navrhovaný průměr	0,400	m
Návrhový průtok	0,077	m ³ /s
Podélný sklon propustku	5,000	[%]
Hladina pod propustkem	0,097	m
Režim	ZAHLCENÝ VTOK, NEOVLIVNĚNÝ DOLNÍ VODOU	

Propustek P10 leží na objektu OT1. P10 má stávající průměr DN 400, který je vyhovující.

Výškové řešení:

Niveleta vozovky je navržena tak, aby nedocházelo k masivním výkopům ani násypům.

Sklony nivelety v trase cesty se pohybují v rozmezí od 2,77 % do 5,84 %.

Zemní plán má v celé délce trasy 3 % příčný sklon. Příčný sklon vozovky 2,5 % a kopíruje směr sklonu zemní pláně, příčný sklon krajnice je 6 %.

Objekty v trase, dotčená zařízení technické infrastruktury:

km 0,000 - připojení na polní cestu C29a (km 0,010)

km 0,000- KÚ v trase sdělovací kabel

km 0,000- KÚ v trase vodovod

km 0,116 – stávající propustek P10(DN400), není nutná rekonstrukce

km 0,160-0,180 křížení s el. vedením

Návrh krytů a konstrukčních vrstev vozovek:

4cm ACO11 (asfaltový beton- pro obrusnou vrstvu), 7cm ACP16+ (asfaltový beton – pro podkladní vrstvu) , 15cm ŠD (šterkodrť), 15 cm ŠD (šterkodrť)

Návrh výsadeb doprovodné zeleně

Bez doprovodné zeleně.

Vztahy k chráněným složkám přírody:

Nejsou žádné specifické objekty, zájmy a požadavky.

Popis vlivu stavby na životní prostředí:

Cesta nemá negativní vliv na životní prostředí. Nedojde k žádnému zhoršení současného stavu. Mechanismy používané na stavbě musí být v takovém technickém stavu, aby v žádném případě nemohlo dojít k úniku ropných látek do půdy nebo do vody. Při výjezdu stavebních strojů či nákladních aut z terénu na pozemní komunikace je třeba zabezpečit, aby nedošlo ke znečišťování vozovek bahnem či stavebními hmotami. Během výstavby nesmí rovněž dojít ke zvýšeným splachům.

14 Vedlejší polní cesta C29a

Popis území

Polní cesta C29a začíná na obvodu KoPÚ v místě připojení na stávající komunikaci v obci. Dále pokračuje jižním směrem. Zpřístupňuje pozemky v polní trati „Při Sučím“

Popis stavebně technického řešení

Stavebně technické řešení je popsáno v následujících kapitolách.

Kategorie cesty:

P3,5/20 jednopruhová, oboustranné krajnice, šířka jízdního pruhu je 3 m, šířka každé z krajnic 0,25 m, volná šířka cesty je 3,5 m.

Směrové vedení trasy:

Úsek úpravy začíná v km 0,000 a končí v km 0,171₇₆₄.

Jedná se o rekonstrukci polní cesty.

Do trasy byly vloženy kruhové oblouky o poloměrech od 16 do 80 m.

Pro výpočet byl použit programový systém In Roads.

Připojení na stávající (či výhledové) pozemní komunikace:

Začátek úpravy i staničení polní cesty C29a je v km 0,000 v místě připojení na stávající komunikaci v obci na obvodu KoPÚ, konec staničení a konec úpravy je v km 0,171₇₆₄ na křižovatce polních cest C27 a C29b.

Výhybny:

dle ČSN 736109 nejsou navrženy.

Rozšíření v obloucích:

Rozšíření v obloucích je provedeno dle ČSN 736109.

Způsob odvodnění zemní pláně a povrchu vozovky:

Pláň – v celé trase drenáž DN 100 vlevo. Drenáž je zaústěna do štěrkových zasakovacích jímek. Zasakovací jímky budou realizovány v rámci parcely určené pro polní cestu.

Ochrana drenáže proti zarůstání kořeny bude řešena v dalším stupni projektové dokumentace (PD) formou geotextilie.

Povrch vozovky – odtok povrchových vod zůstane beze změn.

Výškové řešení:

Niveleta vozovky je navržena tak, aby nedocházelo k masivním výkopům ani násypům.

Sklony nivelety v trase cesty se pohybují v rozmezí od 3,31 % do 10,99 %.

Zemní pláň má v celé délce trasy 3 % příčný sklon. Příčný sklon vozovky 2,5 % a kopíruje směr sklonu zemní pláně, příčný sklon krajnice je 6 %.

Objekty v trase, dotčená zařízení technické infrastruktury:

km 0,000 - křížení se sdělovacím kabelem

km 0,010 – připojení polní cesty C28 zleva (km 0,000)

km 0,000-0,015 křížení s vodovodem

KÚ – připojení polní cesty C27 zleva (km 0,000)

Návrh krytů a konstrukčních vrstev vozovek:

4cm ACO11 (asfaltový beton- pro obrusnou vrstvu), 7cm ACP16+ (asfaltový beton – pro podkladní vrstvu) , 15cm ŠD (štěrkodrt'), 15 cm ŠD (štěrkodrt')

Návrh výsadeb doprovodné zeleně

Bez doprovodné zeleně.

Vztahy k chráněným složkám přírody:

Nejsou žádné specifické objekty, zájmy a požadavky.

Popis vlivu stavby na životní prostředí:

Cesta nemá negativní vliv na životní prostředí. Nedojde k žádnému zhoršení současného stavu. Mechanismy používané na stavbě musí být v takovém technickém stavu, aby v žádném případě nemohlo dojít k úniku ropných látek do půdy nebo do vody. Při výjezdu stavebních strojů či nákladních aut z terénu na pozemní komunikace je třeba zabezpečit, aby nedošlo ke znečišťování vozovek bahnem či stavebními hmotami. Během výstavby nesmí rovněž dojít ke zvýšeným splachům.

15 Vedlejší polní cesta C29b

Popis území

Polní cesta C29b začíná na křižovatce polních cest C29a a C27 . Dále pokračuje jižním směrem. Zpřístupňuje pozemky v polní trati „Při Sučím“

Popis stavebně technického řešení

Stavebně technické řešení je popsáno v následujících kapitolách.

Kategorie cesty:

P3,5/20 jednopruhová, oboustranné krajnice, šířka jízdního pruhu je 3 m, šířka každé z krajnic 0,25 m, volná šířka cesty je 3,5 m.

Směrové vedení trasy:

Úsek úpravy začíná v km 0,000 a končí v km 0,655₀₆₁.

Jedná se o rekonstrukci polní cesty.

Do trasy byly vloženy kruhové oblouky o poloměrech od 12,5 do 100 m.

Pro výpočet byl použit programový systém In Roads.

Připojení na stávající (či výhledové) pozemní komunikace:

Začátek úpravy i staničení polní cesty C29b je v km 0,000 na křižovatce polních cest C29a a C27, konec staničení a konec úpravy je v km 0,655₀₆₁ v místě připojení na stávající terén.

Výhybny:

dle ČSN 736109

km 0,175- 0,205 vlevo V10

km 0,490-0,510 vlevo V11.

Rozšíření v obloucích:

Rozšíření v obloucích je provedeno dle ČSN 736109.

Způsob odvodnění zemní pláně a povrchu vozovky:

Pláň – v úseku km 0,000-0,300 a v úseku km 0,485-KÚ drenáž DN 100 vpravo. Drenáž je zaústěna do šterkových zasakovacích jímek. Zasakovací jímky budou realizovány v rámci parcely určené pro polní cestu. V úseku km 0,300-0,485 je pláň odvodněna podsypnou vrstvou do levostranného příkopu.

Ochrana drenáže proti zarůstání kořeny bude řešena v dalším stupni projektové dokumentace (PD) formou geotextilie.

Povrch vozovky – v úseku km 0,300-0,485 navržen levostranný příkop, příkop zaústěn v km 0,345 do propustku P43

Propustek	P43	
Hloubka před propustkem	0,210	m
Navrhovaný průměr	0,500	m
Návrhový průtok	0,042	m ³ /s
Podélný sklon propustku	3,000	[%]
Hladina pod propustkem	0,143	m
Režim	VOLNÝ VTOK, NEOVLIVNĚNÝ DOLNÍ VODOU	

Propustek P43 je nově navržený o DN500 na cestě C29b.

Výškové řešení:

Niveleta vozovky je navržena tak, aby nedocházelo k masivním výkopům ani násypům.

Sklony nivelety v trase cesty se pohybují v rozmezí od 0,13 % do 10,05 %.

Zemní pláň má v celé délce trasy 3 % příčný sklon. Příčný sklon vozovky 2,5 % a kopíruje směr sklonu zemní pláně, příčný sklon krajnice je 6 %.

Objekty v trase, dotčená zařízení technické infrastruktury:

km 0,000 - připojení na polní cestu C29a (KÚ)

km 0,200-0,580 možný střet se stávajícím odvodněním

km 0,345 - navržený propustek P43 (DN 500)

km 0,642 – nově navržený brod B4

Návrh krytů a konstrukčních vrstev vozovek:

18 cm MZK (mechanicky zpevněné kamenivo), 20 cm ŠD (šterkodrt')

Návrh výsadeb doprovodné zeleně

Bez doprovodné zeleně.

Vztahy k chráněným složkám přírody:

Nejsou žádné specifické objekty, zájmy a požadavky.

Popis vlivu stavby na životní prostředí:

Cesta nemá negativní vliv na životní prostředí. Nedojde k žádnému zhoršení současného stavu. Mechanismy používané na stavbě musí být v takovém technickém stavu, aby v žádném případě nemohlo dojít k úniku ropných látek do půdy nebo do vody. Při výjezdu stavebních strojů či nákladních aut z terénu na pozemní komunikace je třeba zabezpečit, aby nedošlo ke znečišťování vozovek bahnem či stavebními hmotami. Během výstavby nesmí rovněž dojít ke zvýšeným splachům.

16 Vedlejší polní cesta C30a

Popis území

Polní cesta C30a začíná na obvodu KoPÚ v místě připojení na stávající komunikaci v obci. Dále pokračuje jižním směrem. Zpřístupňuje pozemky v polní trati „Na říčkách“

Popis stavebně technického řešení

Stavebně technické řešení je popsáno v následujících kapitolách.

Kategorie cesty:

P4/20 jednopruhá, oboustranné krajnice, šířka jízdního pruhu je 3 m, šířka každé z krajnic 0,50 m, volná šířka cesty je 4 m.

Směrové vedení trasy:

Úsek úpravy začíná v km 0,000 a končí v km 1,388₄₄₀.

Jedná se o rekonstrukci polní cesty.

Do trasy byly vloženy kruhové oblouky o poloměrech od 50 do 1000 m.

Pro výpočet byl použit programový systém In Roads.

Připojení na stávající (či výhledové) pozemní komunikace:

Začátek úpravy i staničení polní cesty C30a je v km 0,000 v místě připojení na stávající komunikaci v obci na obvodu KoPÚ, konec staničení a konec úpravy je v km 1,388₄₄₀ v místě připojení na stávající terén, dále polní cesta pokračuje jako polní cesta C30b.

Výhybny:

dle ČSN 736109

km 1,060-1,080 vlevo V9.

Rozšíření v obloucích:

Rozšíření v obloucích je provedeno dle ČSN 736109.

Způsob odvodnění zemní pláně a povrchu vozovky:

Pláň – v úseku km 0,000-0,226 a v úseku km 0,510-KÚ je navržena drenáž DN 100 vpravo a v úseku km 0,226-0,510 je navržena drenáž DN100 vlevo. Drenáž je zaústěna do štěrkových zasakovacích jímek a v km 0,226 do Trestkového potoka a v km 0,510 do potoka Sučí. Zasakovací jímky budou realizovány v rámci parcely určené pro polní cestu. Vyústěná drenáže do stávajících toků bude provedeno typovou drenážní výustí.

Ochrana drenáže proti zarůstání kořeny bude řešena v dalším stupni projektové dokumentace (PD) formou geotextilie.

Povrch vozovky – v úseku km 0,226-0,510 je navržen odvodňovací příkop OP2, OP1 vlevo – viz. vodohospodářská opatření.

Propustek	P11 a P36	
Hloubka před propustkem	0,169	m
Navrhovaný průměr	0,500	m
Návrhový průtok	0,020	m ³ /s
Podélný sklon propustku	5,000	[%]
Hladina pod propustkem	0,071	m
Režim	VOLNÝ VTOK, NEOVLIVNĚNÝ DOLNÍ VODOU	

Propustky P11 a P36 leží na objektu OT2. P11 bude rekonstruován na DN500 a P36 je stávající o DN500, vyhovující.

Propustek	P38	
Hloubka před propustkem	0,284	m
Navrhovaný průměr	0,400	m
Návrhový průtok	0,062	m ³ /s
Podélný sklon propustku	3,000	[%]
Hladina pod propustkem	0,097	m
Režim	VOLNÝ VTOK, NEOVLIVNĚNÝ DOLNÍ VODOU	

P38 je zároveň zaústěním příkopů OP1 a OP2 do zatrubnění ZT1. Je nově navržený o průměru stejném jako zatrubnění, DN400.

Výškové řešení:

Niveleta vozovky je navržena tak, aby nedocházelo k masivním výkopům ani násypům.

Sklony nivelety v trase cesty se pohybují v rozmezí od 0,39 % do 7,16 %.

Zemní plán má v celé délce trasy 3 % příčný sklon. Příčný sklon vozovky 2,5 % a kopíruje směr sklonu zemní pláň, příčný sklon krajnice je 6 %.

Objekty v trase, dotčená zařízení technické infrastruktury:

km 0,025 křížení se sdělovacím kabelem
 km 0,025 - 1,040 souběh, křížení s vedením NN
 km 0,060-0,510 možný střet se stávajícím odvodněním
 km 0,060-1,040 souběh a křížení se sdělovacím kabelem
 km 0,226 – stávající propustek P11 DN 500
 km 0,420 – nově navržený propustek P38 DN 400
 km 0,510 – stávající mostek M6 (Beneš 2x1,5)– stávající profil je vyhovující
 km 0,615 – připojení polní cesty C33 zprava (km 0,000)
 km 1,348 - křížení se sdělovacím kabelem
 km 1,349 - křížení s el. vedením, přeložení sloupu

Návrh krytů a konstrukčních vrstev vozovek:

4cm ACO11 (asfaltový beton- pro obrusnou vrstvu), 7cm ACP16+ (asfaltový beton – pro podkladní vrstvu) , 15cm ŠD (šterkodrť), 15 cm ŠD (šterkodrť)

Návrh výsadeb doprovodné zeleně

Bez doprovodné zeleně.

Vztahy k chráněným složkám přírody:

Nejsou žádné specifické objekty, zájmy a požadavky.

Popis vlivu stavby na životní prostředí:

Cesta nemá negativní vliv na životní prostředí. Nedojde k žádnému zhoršení současného stavu. Mechanismy používané na stavbě musí být v takovém technickém stavu, aby v žádném případě nemohlo dojít k úniku ropných látek do půdy nebo do vody. Při výjezdu stavebních strojů či nákladních aut z terénu na pozemní komunikace je třeba zabezpečit, aby nedošlo ke znečišťování vozovek bahnem či stavebními hmotami. Během výstavby nesmí rovněž dojít ke zvýšeným splachům.

17 Vedlejší polní cesta C33

Popis území

Polní cesta C33 začíná v místě připojení na polní cestu C30a . Dále pokračuje jihozápadním směrem. Ukončena je na obvodu KoPÚ. Polní cesta dále pokračuje v k.ú. Kozlovice.

Popis stavebně technického řešení

Stavebně technické řešení je popsáno v následujících kapitolách.

Kategorie cesty:

P4/20 jednopruhá, oboustranné krajnice, šířka jízdního pruhu je 3 m, šířka každé z krajnic 0,5 m, volná šířka cesty je 4 m.

Směrové vedení trasy:

Úsek úpravy začíná v km 0,000 a končí v km 0,124₁₄₇.

Jedná se o rekonstrukci polní cesty.

Do trasy byly vloženy kruhové oblouky o poloměrech 100 m.

Pro výpočet byl použit programový systém In Roads.

Připojení na stávající (či výhledové) pozemní komunikace:

Začátek úpravy i staničení polní cesty C33 je v km 0,000 v místě připojení na polní cestu C30a (km 0,615) , konec staničení a konec úpravy je v km 0,124₁₄₇ na obvodu KoPÚ a na katastrální hranici s k.ú. Kozlovice.

Výhybny:

dle ČSN 736109 nejsou navrženy.

Rozšíření v obloucích:

Rozšíření v obloucích je provedeno dle ČSN 736109.

Způsob odvodnění zemní pláně a povrchu vozovky:

Pláň – v celé trase drenáž DN 100 vpravo. Drenáž je zaústěna do drenáže polní cesty C30a a v KÚ do potoka Říčky.

Ochrana drenáže proti zarůstání kořeny bude řešena v dalším stupni projektové dokumentace (PD) formou geotextilie.

Povrch vozovky – odtok povrchových vod zůstane beze změn.

Výškové řešení:

Niveleta vozovky je navržena tak, aby nedocházelo k masivním výkopům ani násypům.

Sklony nivelety v trase cesty se pohybují v rozmezí od 0,36 % do 4,03 %.

Zemní pláň má v celé délce trasy 3 % příčný sklon. Příčný sklon vozovky 2,5 % a kopíruje směr sklonu zemní pláně, příčný sklon krajnice je 6 %.

Objekty v trase, dotčená zařízení technické infrastruktury:

km 0,000 - připojení na polní cestu C30a (km 0,600)

km 0,124₁₄₇ – stávající most M9 (3,7x1,5) – mimo obvod KoPÚ

Návrh krytů a konstrukčních vrstev vozovek:

4cm ACO11 (asfaltový beton- pro obrusnou vrstvu), 7cm ACP16+ (asfaltový beton – pro podkladní vrstvu) , 15cm ŠD (šterkodrt'), 15 cm ŠD (šterkodrt')

Návrh výsadeb doprovodné zeleně

Bez doprovodné zeleně.

Vztahy k chráněným složkám přírody:

Nejsou žádné specifické objekty, zájmy a požadavky.

Popis vlivu stavby na životní prostředí:

Cesta nemá negativní vliv na životní prostředí. Nedojde k žádnému zhoršení současného stavu. Mechanismy používané na stavbě musí být v takovém technickém stavu, aby v žádném případě nemohlo dojít k úniku ropných látek do půdy nebo do vody. Při výjezdu stavebních strojů či nákladních aut z terénu na pozemní komunikace je třeba zabezpečit, aby nedošlo ke znečišťování vozovek bahnem či stavebními hmotami. Během výstavby nesmí rovněž dojít ke zvýšeným splachům.

V Brně dne 29. 11. 2016

Ing. Hana Divinová