

Komplexní pozemková úprava
Vojslavice u Žárovne

DOKUMENTACE TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ PSZ

OPATŘENÍ PRO ZPŘÍSTUPNĚNÍ POZEMKŮ

Novostavba a rekonstrukce polních cest

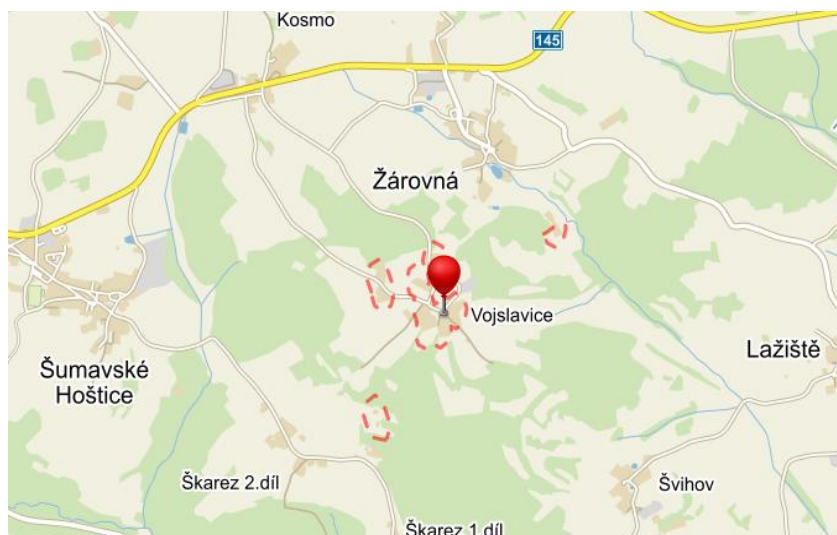
1. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

1.1. Identifikační údaje

Název stavby:	rekonstrukce stávající cesty: HC1a nově navržená cesta: DC1
Charakter stavby:	Soubor opatření pro zpřístupnění pozemků
Akce:	<i>Komplexní pozemkové úpravy Vojslavice u Žárovné</i>
Obec:	Šumavské Hoštice
Katastrální území:	Vojslavice u Žárovné
Zadavatel:	Státní pozemkový úřad Krajský pozemkový úřad pro Jihočeský kraj Pobočka Prachatice
Zpracovatel:	GEODETICKÉ SDRUŽENÍ s.r.o. Ing. Vladimír Luks
Datum:	30. 11. 2016

1.2. Charakteristika území navrhovaných staveb

Řešené polní cesty se nacházejí v katastrálním území Vojslavice u Žárovné, které řeší komplexní pozemkové úpravy. Katastrální území leží v Jihočeském kraji, v okrese Prachatice, cca 3 km východně od obce Šumavské Hoštice.



Zájmová oblast se nachází v oblasti Šumavského podhůří a převažují zde trvalé travní a lesní porosty nad ornou půdou. Území je kopcovité, od jihu na sever klesá nadmořská výška.

1.3. Předmět dokumentace

Dokumentace technického řešení, dále jen DTR, je zaměřena na opatření sloužící ke zpřístupnění pozemků a je samostatnou přílohou **Plánu společných zařízení pro katastrální území Vojslavice u Žárovne (GEODETICKÉ SDRUŽENÍ s.r.o., Příbram)**, dále jen PSZ. PSZ je tvořen v rámci Komplexních pozemkových úprav Vojslavice u Žárovne a mimo jiné se zabývá právě opatřeními sloužícími ke zpřístupnění pozemků. V rámci PSZ je tedy navržena cestní síť, která z velké části využívá stávající rozvržení zemědělských komunikací. Průběh všech polních cest byl v terénu vyšetřen a byly identifikovány polní cesty, kde by bylo vhodné řešit jejich podélný i příčný průběh, aby bylo možné v adekvátní míře posoudit nutnost návrhu případných opatření, a aby byl stanoven vyhovující zábor půdy pro vytipované polní cesty. Pro vypracování DTR byla identifikována polní cesta určená k rekonstrukci a označená v PSZ jako polní cesta **HC1a** a cesta nově navržená označená jako **DC1**.

1.4. Účel navrhovaných staveb

Polní cesta HC1a se napojuje na místní komunikaci MK1 v osadě Vojslavice. Jedná se o stávající cestu, která vede jihozápadním směrem okolo lokality „Na vršku“ a zpřístupňuje přilehlé zemědělské pozemky. Navržena je rekonstrukce povrchu v celé délce a ve stávající trase. Cesta je částečně ozeleněna a je navrženo doplnění doprovodného ozelenění (KZ1). Kromě zpřístupnění tak má cesta i ekologickou funkci. Vzhledem k tomu, že je cesta opatřena několika hospodářskými sjezdy (S1 - S5), není uvažováno vybudování výhyben. Jako případné výhybny tedy poslouží tyto sjezdy.

Polní cesta DC1 je nově navržená cesta, navazuje na polní cestu HC1a. Cesta vede jihozápadním směrem na katastrální hranici v historické trase, dále se stáčí jihovýchodním směrem a vede v nově navržené trase při katastrální hranici. Cesta kromě zemědělských pozemků zpřístupňuje především dvě samoty v lokalitě pod hůrkou Studená, které jsou využívány pouze sezónně. Cesta bude využívána pouze v letních měsících. Cesta k těmto samotám byla zamýšlena s napojením přes cestu C20 v sousedním k.ú. Šumavské Hoštice. Tato trasa by byla vhodnější z hlediska realizace, vlastnický by však nebyla možná. Sborem zástupců byla tedy zvolena tato varianta vedoucí při katastrální hranici pouze v k.ú. Vojslavice u Žárovne, která je vlastnický předjednána, ale bude náročnější na terénní úpravy.

1.5. Výchozí podklady

Jako podklad pro optimální návrh a umístění polních cest je v terénu **zaměřen výškopis a polohopis** v pásech šířky cca 50 metrů.

Proveden byl předběžný geologický, jehož základem byla terénní pochůzka a elaborát vyhotovený v rámci komplexní pozemkové úpravy, konkrétně kapitola **2.3 Geologické a půdní poměry v Rozborech současného stavu (GEODETICKÉ SDRUŽENÍ, Luks, Vávrová; listopad 2015)**. Dalším podkladem **byly mapy BPEJ a informace ze sond kopaných pro Komplexní průzkum půd** - zdroj: VÝZKUMNÝ ÚSTAV MELIORACÍ A OCHRANY PŮDY, v.v.i. WAKPP - *Webový archiv Komplexního průzkumu půd* [online]. 2007-2014. [cit. 2014-04-10]. Dostupné z: <http://wakpp.vumop.cz/>.

Veškeré nově navržené polní cesty jsou zpracovány v souladu s normami **ČSN 73 6109 - Projektování polních cest** a **ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací**.

Podkladem pro zpracování dokumentace byl dále **Katalog vozovek polních cest – technické podmínky, MZ ČR, změna č.2**.

Taktéž je dodržováno zásad stanovených v **Metodickém návodu k provádění pozemkových úprav** (KOLEKTIV AUTORŮ, *Metodický návod k provádění pozemkových úprav*, Ministerstvo zemědělství – Pozemkový úřad – Odbor metodiky a řízení pozemkových úprav, Praha 2010. 127 s. Č.j.: SPU 541013/2015 akt. verze k 1. 1. 2016), dále jen *Návod 2010*.

1.6. Zásady návrhu

Při návrhu dopravního systému je vycházeno převážně ze skutečného stavu v daném území a ze současného dopravního zatížení. Z ekonomického hlediska je preferováno převzetí stávající dopravní sítě, u které mnohdy stačí pouze drobná rekonstrukce povrchu, případně pouze doplnění dalších půdo-ochranných či estetických prvků (příkop, ozelenění atd.). Kromě optimalizace cestní sítě je totiž kladen důraz i na polyfunkčnost. Návrh dopravního systému je v souladu s platnými technickými normami.

Při posuzování stávající a tvorbě nové cestní sítě jsou uvažovány hlavní zásady dle *Návodu 2010*.

Polní cesty mají upraven zábor tak, aby splňoval předepsané parametry dle normy, a aby umožnil pohodlný přístup se zemědělskou technikou.

1.7. Základní charakteristika staveb

<i>Označení</i>	<i>Kategorie cesty</i>	<i>Parametry cesty</i>	<i>Návrh</i>
HC1a	Hlavní P 4,0/30	Délka cesty: 375 m Ø šíře záboru: 8 - 10 m Plocha záboru: 3922 m ²	Stávající, rekonstrukce
Popis:			
Cesta v lokalitě „Na vršku“. Cesta navazuje na již zrekonstruovanou část cesty HC1 a vede jihozápadním směrem oblastí <i>Na vršku</i> , končí nedaleko katastrální hranice, u lesního celku. Cesta několika hospodářskými sjezdy zpřístupňuje okolní pozemky. V celé délce trasy vede podél cesty nadzemní elektrické vedení. Z obou stran je povětšinou mez. Ozelenění sporadické. Povrch cesty je asfaltový, místy je však porušen. Sklon cesty je +13%.			
Návrh:			
Je navržena rekonstrukce. V dané lokalitě je problematické řešit odvodnění. Jako nejvhodnější varianta je zvoleno příčné odvodnění žlábků Z1 svedené na sousední terén, zmírnění vlivu na sousední pozemky napomáhá cca 2m pás s vegetačními tvarovkami pro zvýšení zasakování, se sousedním vlastníkem vše projednáno. Cesta respektuje stávající směrové i sklonové poměry. Je navrženo nové ozelenění KZ1 . Jako výhybny poslouží stávající hospodářské sjezdy (S3 – S5).			
Doprovodná opatření:			
Doporučený kryt: asfaltový			
Odvodnění: Z1 příčné žlábků svedené na okolní terén přes zasakovací pás a ozelenění			

<i>Ozelenění:</i>	ano, návrh doplnění (KZ1)
<i>Objekty:</i>	hospodářské sjezdy (S3 - S5)
<i>Křížení:</i>	souběžně VN (v záboru cesty)
<i>DTR:</i>	ano
<i>Doplňková funkce:</i>	<i>ekologická, částečně retenční</i>

<i>Označení</i>	<i>Kategorie cesty</i>	<i>Parametry cesty</i>	<i>Návrh</i>
DC1	Doplňková P 4,0/20	Délka cesty: 245 m Ø šíře záboru: 7 m Plocha záboru: 2268 m ²	Historická, rekonstrukce+nová
<i>Popis:</i>			
Cesta v lokalitě „Na vršku“. Cesta navazuje na HC1a. Je v trase původní cesty a respektuje požadavky územního plánu na dopravní rezervu označenou VPS-3. Je ukončena na hranici katastru, kde měla původně navazovat na cestu z PSZ v KoPÚ Šumavské Hoštice, v místě stávajícího sjezdu. Sklon cesty je +11%, +10%			
<i>Návrh:</i>			
Je navržena obnova a rozšíření historické trasy cesty a změna dalšího průběhu cesty. Z několika projednávaných variant bylo navrženo pokračování cesty podél katastrální hranice, až k odloučené lokalitě 2 samot jižně pod hůrkou Studená. Tato trasa byla zvolena jako vlastnický nejschůdnější, při realizaci však bude nutné upravit výškový skok u staničení 0.2 km. Je nutné odstranění porostu v celé délce trasy, ale je navržena obnova vykáceného ozelenění KZ2 , které se zničí při obnově části cesty. Vzhledem ke sklonu cesty bylo nutné řešit odvodnění, které bude řešeno podélnou drenáží DR1 . Ta bude svedena do IP4 v sousedním k.ú. Šumavské Hoštice. Vzhledem k směrovým a výškovým podmínkám je snížena návrhová rychlost na 20 km/h.			
<i>Doprovodná opatření:</i>			
<i>Doporučený kryt:</i> asfaltový <i>Odvodnění:</i> DR1 podélná drenáž svedená do IP4 v sousedním k.ú. <i>Ozelenění:</i> ano, návrh na částečnou obnovu vykáceného porostu (KZ2) <i>Objekty:</i> hospodářské sjezdy (S6, S7) <i>Křížení:</i> souběžně VN (v záboru cesty), křížení VN (0.12 km), VTL plyn (0.12 km), LBK 5 <i>DTR:</i> ano <i>Doplňková funkce:</i> ekologická			

1.8. Údaje o souladu s ÚPD

Obec Šumavské Hoštice má vypracovaný a platný **územní plán**, který nabyl účinnosti v roce 2014. Zpracovatelem tohoto územního plánu je Ing. arch. Dana Pavelková, Architektonický ateliér ARSPRO (adresa: Domanická 87, Český Krumlov). Dalším dostupným podkladem je **ZÚR Jihočeského kraje, 3. aktualizace, 1/2016** a **ÚAP ORP Vimperk, aktualizace 12/2014**.

V ÚP Šumavské Hoštice je vedena plocha dopravní infrastruktury označena jako VPS-3 v jejíž trase je vedena stávající cesta HC1a a část trasy cesty DC1. *Uvažovaná opatření jsou tedy v souladu s těmito podklady.*

1.9. Stanoviska DOSS a správců sítí

Státní pozemkový úřad, Pobočka Prachatice, obeslala dotčené orgány státní správy (DOSS). Jednotlivá vyjádření jsou přílohou PSZ. K uvažovaným cestám nejsou žádné připomínky.

Vzhledem ke křížení s el. vedením a plynovodem, bude nutné požádat o vyjádření správců těchto sítí před samotnou realizací opatření pro zpřístupnění pozemků.

2. TECHNICKÁ ZPRÁVA

2.1. Popis území

Polní cesty **HC1a** a **DC1** se nacházejí jihozápadně od osady Vojslavice. Cesta HC1a je napojena v osadě Vojslavice na místní komunikaci MK1. Cesty zpřístupňují přilehlé zemědělské pozemky v kopcovitém terénu v oblasti okolo lokality „Na vršku“ a „Studená“. Cesta DC1 dále zpřístupňuje především dvě samoty v lokalitě pod hůrkou Studená. Tyto samoty jsou využívány pouze sezónně, v zimním období se nevyužívají. Vzhledem k tomu, že cesta DC1 je vedena při katastrální hranici, umožní také přístup k pozemkům v sousedním k.ú. Šumavské Hoštice.

2.2. Popis stavebně technického řešení

Polní cesta HC1a je vedena ve stávající trase a je navržena k rekonstrukci. Je vedena jako hlavní s šířkou jízdního pruhu 3,0 m a krajnicemi 2x0,5 m. Jako povrch je uvažován asfaltový kryt, dle katalogového listu PN 604. Celková délka cesty je 375 m.

Polní cesta DC1 je vedena v historické trase cesty a dále v nové trase. Je vedena jako hlavní s šířkou jízdního pruhu 3,0 m a krajnicemi 2x0,5 m. Jako povrch je uvažován asfaltový kryt, dle katalogového listu PN 604. Celková délka cesty je 245 m.

2.3. Kategorie cesty

Obě polní cesty spadají do kategorie hlavních polních cest dle ČSN 73 6109.

HC1a - jednopruhá polní cesta, kategorie P 4,0/30. Šířka koruny je tedy 4,0 m a návrhová rychlost 30 km/hod. Jízdní pruh je široký 3,0 m a je doplněn krajnicemi o šíři 2x0,5 m.

DC1 - jednopruhá polní cesta, kategorie P 4,0/20. Šířka koruny je tedy 4,0 m a návrhová rychlost 20 km/hod. Jízdní pruh je široký 3,0 m a je doplněn krajnicemi o šíři 2x0,5 m.

2.4. Směrové vedení trasy

Směrové vedení polních cest se řídí dle ČSN 73 6109. Trasy polních cest respektují stávající prostorové podmínky v řešeném území.

2.5. Připojení na stávající pozemní komunikace

Polní cesta HC1a je navazuje na stávající polní cestu HC1, jedná se o stávající napojení.

Polní cesta DC1 navazuje na polní cestu HC1a a pokračuje ve směru trasy cesty.

2.6. Výhybny

Dle ČSN 73 6109 by výhybny měly být navrženy ve vzdálenosti cca 400 metrů. Vzhledem k délce cesty HC1a (375 m) a k výskytu hospodářských sjezdů, není uvažováno vybudování výhyben. Jako výhybny zde poslouží stávající hospodářské sjezdy (v PSZ označeny jako S3 až S5). U cesty DC1 (délka 245 m) se s budováním výhyben také nepočítá.

2.7. Rozšíření v obloucích

Rozšíření jízdního pásu je provedeno dle znění ČSN 73 6109, rozšíření jízdního pásu se provádí pouze u poloměrů R menších než 100 m.

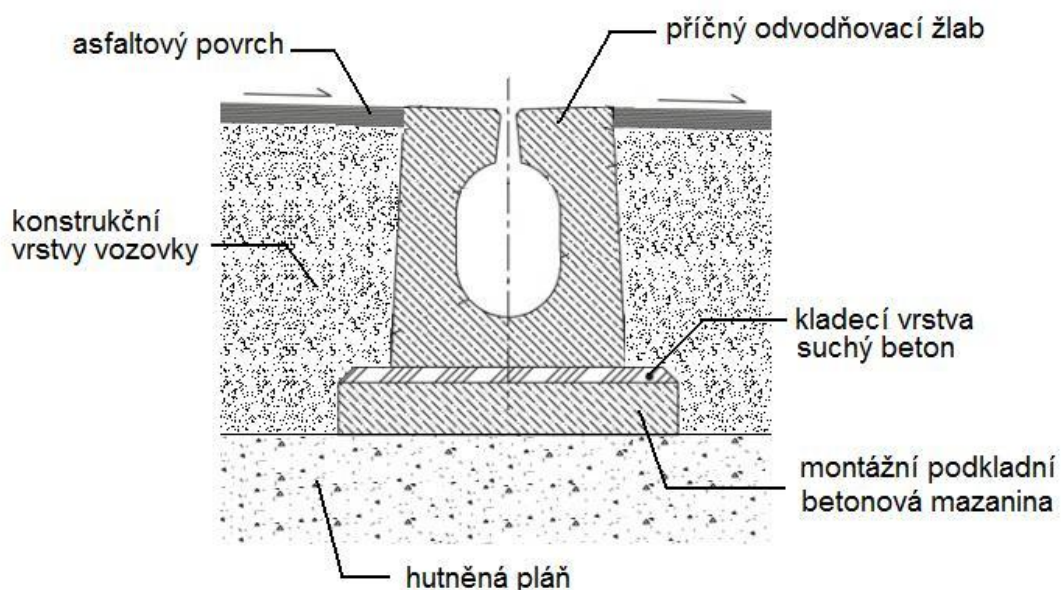
2.8. Způsob odvodnění

Odvodnění polních cest je zajištěno převážně do terénu příčným a podélným sklonem.

Vzhledem k vysokému podélnému sklonu bylo nutné doplnit odvodnění cesty HC1a, v dané lokalitě je však problematické řešit odvodnění. Není zde možné navrhnout cestní příkop či rigol vzhledem k tomu, že se v osadě Vojslavice nenachází vhodný recipient (vodní tok, vodní nádrž či cestní příkop u místních komunikací). Bylo tedy nutné navrhnout odvodnění, které by bylo svedeno na okolní terén. Jako nejvhodnější varianta je zvoleno příčné odvodnění svodnými žlábkami (označeno v PSZ jako **Z1**), které jsou svedeny na okolní terén. Toto odvodnění bylo konzultováno s vlastníky sousedních pozemků, kteří s tímto řešením souhlasili. Aby došlo ke zmírnění vlivu na sousední pozemky, je podél cesty počítáno s cca 2 m širokým pásem tvořeným vegetačními tvarovkami pro zvýšení zasakování.

SVODNÝ ŽLÁBEK

ŘEZ



Vzhledem ke konfiguraci terénu je tento způsob odvodnění zvolen i na začátku cesty DC1, a v místě stoupání je podél cesty také navržen pás z vegetačních tvárníc. Dále je cesta DC1 odvodněna podélným a příčným sklonem na okolní terén. Vzhledem k výškovému skoku u staničení 0.2 km a k nutnému zářezu polní cesty je doplněno odvodnění podélnou drenáží (**DR1**), která je svedena do interakčního prvku (**IP4**) v sousedním k.ú. Šumavské Hoštice.

2.9. Výškové řešení

Bylo přihlédnuto k tomu, aby niveleta polní cesty v co největší míře kopírovala stávající konfiguraci terénu. Dle ČSN 73 6109 by neměl podélné sklony nivelety překročit největší dovolené hodnoty:

- pro návrhovou rychlost 30 km/h – 15 %

Překročení největšího dovoleného podélného sklonu 15% se připouští pouze v odůvodněných případech v úseku délky max. 100 m a s ohledem na předpokládaný druh dopravy. Dle ČSN musí být takovýto úsek opatřen vozovkou s asfaltovým (nebo jiným kvalitním stmelěným) krytem a v případě hlavních polních cest navíc musí být vyznačen příslušnými dopravními značkami. Dále musí být zohledněn provoz a údržba v zimním období.

Jednotlivé cesty obsahují výškové polygony o podélných sklonech:

- cesta HC1a: +7,84% až +15.94%
- cesta DC1: -29,85% až +1,30%

Vzhledem ke konfiguraci terénu došlo k překročení povoleného sklonu 15%.

U cesty HC1a je největším sklonem +15,94% a to v délce 14,05 m. Není tedy překročena max. délka 100m. Vzhledem ke stávající cestě, která je navržena k rekonstrukci není možné podélný sklon v tomto úseku snížit. Je tedy nutné osazení úseku dopravní značkou (A05b – nebezpečné stoupání).

Trasa cesty DC1, která byla zvolena sborem zástupců jako nejschůdnější, je mnohem členitější. Okolo staničení 0.2 km je nutné překonání velkého výškového skoku. Niveleta je v tomto místě vedena pod úroveň stávajícího terénu, aby došlo ke snížení podélného sklonu. I přesto je na délce 6,23 m sklon překročen a dosahuje zde hodnoty 29,85%. Není však možné vedení cesty jinou trasou. Vzhledem k tomu, že se jedná o doplňkovou polní cestu, která zajišťuje sezónní propojení, není nutné osazení tohoto úseku dopravním značením. V zimním období nebude cesta využívána.

2.10. Dotčená zařízení v trase cesty

Cesta **HC1a** nekříží el. vedení, ale el. vedení (VN) je vedeno po pravé straně cesty.

Cesta **DC1** vede souběžně s el. vedení (VN) od začátku trasy a kříží ho ve staničení 0.12 km. V tomto staničení také dochází ke křížení s plynovodem (VTL).

2.11. Kryt a konstrukční vrstvy vozovek

U cesty **HC1a** a **DC1** je navržen asfaltobetonový kryt – katalogový list PN 604.

Konstrukční vrstvy vozovky

- asfaltový beton - ACO 16; tl. 60 mm
- vibrovaný štěrk - VŠ; tl. 150 mm, ČSN 73 6126-2
- mechanicky zpevněná zemina - MZ; tl. 150 mm, ČSN 73 6126-1
- hutněná pláň na 45 MPa

Asfaltový kryt je pouze doporučeným povrchem, stanovení detailní vozovkové konstrukce bude předmětem projektové dokumentace stavby, která bude zpracována až před vlastní výstavbou nebo rekonstrukcí cest.

2.12. Doprovodná zeleň

Stávající polní cesta HC1a je lemována doprovodnou zelení a v rámci rekonstrukce cesty je navrženo její doplnění (KZ1). V historické trase uvažované cesty DC1se nachází ozelenění. Po výstavbě je navržena obnova vykácené zeleně (KZ2). Dále vede nová trasa cesty lesním porostem.

2.13. Vliv stavby na ŽP

Vzhledem k tomu, že cesty jsou vedeny převážně ve stávající trase, příp. historické, nedojde k zatížení životního prostředí. Po výstavbě také dojde k doplnění a obnově doprovodné zeleně a tím lepšího začlenění cesty do okolní krajiny.

3. Zpráva o předběžném IGP

Předběžný průzkum byl proveden v **Rozborech současného stavu** (GEODETICKÉ SDRUŽENÍ, Luks, Vávrová; listopad 2015). Viz kapitola 1.5. Průvodní zprávy.

Předběžný inženýrsko-geologický průzkum nebyl pro daná opatření potřebný a dle SOD č. 390-2015-505205 (12/2015) nebyl požadován. IGP nebyl proveden.

4. Přílohy

Výkresová dokumentace obsahuje:

- přehlednou situaci objektů řešených DTR (podkladem je ZM10)
- situaci stavby
- vzorové příčné řezy
- podélné profily PC
- příčné profily PC

Ve Čkyni 31. 7. 2017

*Za správnost odpovídá
Ing. Vladimír Luks*